

## Mobilitet og travlhed

- kvantitativ analyse af moderne menneskers mobilitet

*Det paradoks der opstår i sammenstødet mellem på den ene side transportens miljøbelastning og ønsket om at finde varige løsninger på problemerne, og på den anden side behovet for en konstant voksende mobilitet i befolkning og samfund, er udgangspunktet for den undersøgelse af mobilitet i hverdagslivet og forandringspotentialer som lægges frem i denne artikel. Spændingen mellem de to sider står skarpt overfor hinanden og vil blive belyst og diskuteret. Samtidig vil jeg med det samme afsløre at selvom det fra starten har været meningen med undersøgelsen at pege på mulige forandringspotentialer, så vil nogle skråsikre løsninger på problemerne ikke blive lagt frem. Dertil er de for store og komplicerede. Men hvis undersøgelsen kan give en lidt større forståelse for rationalerne bag hverdagens mobilitet, kan den måske være et skridt på vejen til at diskutere nogle løsninger på problemerne.*

Ambitionen med undersøgelsen har kort fortalt været at **indkredse det moderne liv for at undersøge mobilitetens og bilismens betydning for tilværelsen i det moderne samfund og på denne baggrund at pege på eventuelle forandringspotentialer.**

Undersøgelsen bygger på såvel kvalitative som kvantitative interview med moderne bymennesker.<sup>1</sup> I artiklen her præsenteres **analysen af de kvantitative interview** som er baseret på en surveyundersøgelse af i udgangspunktet 500 personer. Heraf var halvdelen unge mellem 16 og 25 år og den anden halvdel voksne mellem 25 og 55 år, og alle havde bopæl i Vanløse. Der blev fra CPR-registeret udtrukket i alt 593 personer, hvoraf 469 har medvirket. Det giver en svarprocent på 79. Interviewene er gennemført som telefoninterview med en gennemsnitlig interviewtid på 30 minutter, og dataindsamlingen er gennemført i maj og juni 1999.

### Spørgeskemaet

Spørgeskemaet er udformet på baggrund af de kvalitative interview som var indsamlet forud for påbegyndelsen af arbejdet med spørgeskemaet. De kvalitative interview har således dannet udgangspunkt for og sikret relevansen af spørgsmålene i den kvantitative undersøgelse. Udover de kvalitative interview har læsningen af Arlie Hochschild (1997), Marianne Gullestad (1989 + 92), Helga Nowotny (1996), Alberte Ruud (1999), Annika Sjöberg (2000) og Richard Sennet (1999) givet inspiration til planlægningen og analysen af interviewene. Jeg vil særligt fremhæve Arlie Hochchilds bog 'The Time Bind – When Work Becomes Home and Home Becomes Work' som har inspireret til formuleringen af mange af spørgsmålene. Hendes pointer om hvor vigtigt det er for moderne mennesker at gøre karriere, at have et interessant arbejde og nogle gode kolleger, og den betydning dette får for tiden til børn og familie etc., gik igen i det mønster der dannede sig gennem analysen af de kvalitative interview i første del af undersøgelsen. Og disse pointer kan også genfindes i baggrunden for formuleringerne af mange af spørgsmålene i spørgeskemaet.

---

<sup>1</sup> Resultatet af undersøgelsen udkommer på forlaget Samfundslitteratur under titlen 'Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker' i september 2001.

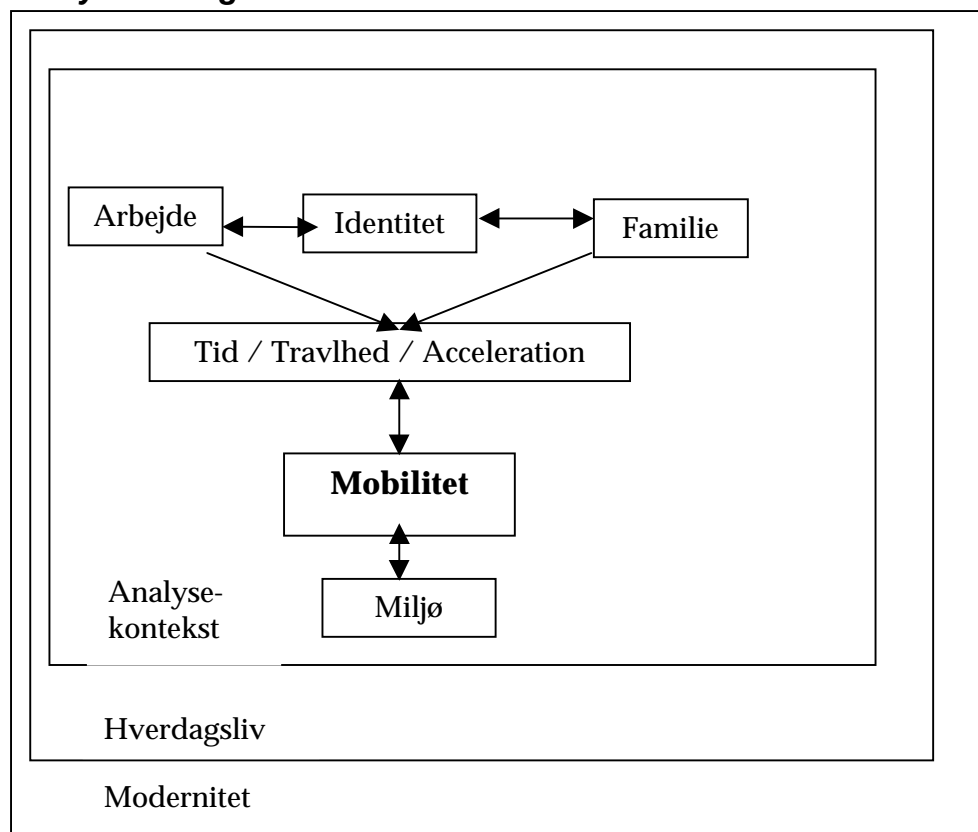
Spørgeskemaet er bygget op i 6 hovedgrupper: **1) Baggrundsspørgsmål, 2) Arbejdsliv, 3) Familie og fritid, 4) Hverdagsliv, 5) Afstande og transport, 6) Miljøproblemer, adfærd og samfundsforandringer**

### **To interview-grupper**

Ved projektets begyndelse var det hensigten at undersøge to befolkningsgrupper som kunne være interessante i forhold til forandringer. *Unge som bærere af fremtiden*, som en gruppe i bevægelse, endnu ikke etableret og dermed heller ikke med faste rutiner. Pga. disse egenskaber betragtes unge ofte i sociologisk forskning som en relevant gruppe når man vil undersøge social forandring.

Den anden gruppe skulle repræsentere 'moderne mennesker' som siden blev til 'travle voksne'. Det 'moderne' pressede sig på fordi det blev mere og mere tydeligt at bilismens betydning i hverdagslivet kun kunne forstås i sammenhæng med det moderne liv i al dets mangfoldighed og kompleksitet. Derfor ses *Travle voksne* i undersøgelsen som *bærere af tendenser i tiden*. Det skal naturligvis ikke forstås på den måde at de repræsenterer de eneste tendenser i tiden; moderne samfund er netop karakteriseret ved at der er en lang række forskellige tendenser i tiden, men i denne sammenhæng hvor det er hensigten at belyse mobilitet i moderne hverdagsliv, er de travle voksne vigtige fordi de er et udtryk for nogle centrale samfundsmæssige drivkræfter som spiller en rolle for udviklingen af mobiliteten.

### **Analysestrategi for kvantitativ del**



Figuren viser den strategi der er fulgt i analysen i den kvantitative analyse. Centralt står mobiliteten som udgør omdrejningspunktet for undersøgelsen. At belyse mobilitetens betydning for tilværelsen i moderne samfund inddrager uomgængeligt både arbejds- og familielivet. Moderne menneskers identitet er så at sige 'spændt ud' mellem arbejde og familie, og travlheden er blevet en del af denne 'spænding'. Disse forskellige, men indbyrdes afhængige

størrelser – arbejde, familie og travlhed – både skaber og kræver mobilitet, som på sin side påvirker arbejdet, familien og travlheden. Mobiliteten har på den anden side nogle virkninger på miljøet; og både de initiativer der sættes i gang for at forbedre eller løse miljøproblemerne og 'miljøbevidstheden' spiller tilbage på mobiliteten.

Disse elementer er de grundlæggende i analysen som foregår i et hverdagslivsperspektiv som på sin side er indlejret i en 'større' modernitets-sammenhæng, som begge dele igen påvirkes af mobiliteten. Hverken hverdagslivet eller moderniteten bliver håndteret direkte i analysen i den kvantitative del, men må hele tiden medtænkes som overordnede betingelser for det der lægges frem i det følgende.

## **Mobilitet**

### **Bilisme i byen**

Ud over at respondenterne er blevet spurgt om deres egen mobilitet, både mht. deres faktiske transportadfærd og holdninger til konkrete forandringer, er de også blevet stillet nogle spørgsmål som drejer sig om deres generelle holdninger til mobilitet og bilisme. Selvom spørgsmålene konkret drejer sig om biler i byen kan svarene godt ses som udtryk for nogle generelle holdninger til bilisme fordi man i almindelighed ikke vil sondre mellem bilisme i byen og bilisme generelt (noget der også kom frem i de kvalitative interview).

**Tabel 1: Bilerne betydning for byen, Travle voksne**

Mener De at:	Pct.		
	Ja, afgjort	Ja, måske	Nej
Der skulle være færre biler i byen?	76	16	8
Biler er nødvendige for byens liv?	38	31	31
Det ville være godt med en by uden biler?	29	38	33
Der skulle være bil-frie dage?	24	19	57
Der skulle være flere P-pladser i byen?	23	12	63

(N = 203)

Når de travle voksne bliver spurgt om de gerne ser at der er færre biler i byen er det helt klart det af spørgsmålene i tabellen som får den største tilslutning. Hele 76% mener afgjort at de gerne ville have færre biler i byen, mens kun 8% mener at der ikke skulle være det. Færre biler kan være positivt for alle, undtagen naturligvis de der så ikke kan bruge deres bil i byen. Dem må der nødvendigvis være nogen af, ellers bliver der næppe færre biler i byen. De travle voksne der svarer positivt på spørgsmålet har måske ikke overvejet at netop de selv kunne blive en af dem der ikke kunne bruge bil i byen eller ikke kunne bruge den så ofte. Hvis spørgsmålet var formuleret konkret i forhold til den enkelte bilist, kunne svarene tænkes at falde mere negativt ud.

På spørgsmålet om hvorvidt biler er nødvendige for byens liv fordeler svarene sig noget anderledes. Her er der ca. 1/3 på hver af kategorierne 'ja, afgjort', 'ja, måske' og 'nej'. Det er påfaldende at der er omtrent dobbelt så mange der svarer 'ja, afgjort' på spørgsmålet om at der skulle være færre biler i byen, i forhold til de der svarer 'nej' på spørgsmålet om hvorvidt biler er nødvendige for byens liv. Det tyder på at ca. halvdelen af de travle voksne der mener

at der skulle være færre biler i byen ikke ville undvære dem helt i bybilledet; noget der også bekræftes af svarene på det næste spørgsmål om hvorvidt 'en by uden biler ville være positivt'.

Her er der ligeledes en jævn fordeling på de tre svarkategorier. Det vil sige at godt 2/3 af undersøgelses travle voksne mener at det ville være positivt at fjerne eller reducere bilismen i byen. Et er imidlertid hvad de svarer ud fra en ideel betragtning, et andet hvad de ville svare hvis en reduktion blev gennemført i praksis. Det er svært at sige, men den umiddelbare holdning til en reduktion eller endog en fjernelse af bilerne fra byen er således positiv blandt et pænt flertal af de interviewede. Der kan være mange umiddelbare grunde til at ønske bilerne fjernet eller antallet af biler reduceret i byen. Men når det kommer til stykket, når hverdagen stiller sine krav om effektivitet og tiden er knap, kan det være vanskeligt at acceptere ikke selv at køre i bil i det omfang man skønner nødvendigt.

En måde at skaffe færre biler på kunne være at indføre bilfri dage. Det synes imidlertid kun ca. ¼ af de travle voksne ville være en god ide, mens hele 57% er imod bilfri dage. Igen kan tallene tolkes derhen at selvom de travle voksne synes at bilismen er et stort problem for livet i byen, så viger et flertal tilbage fra tanken når det kommer til konkrete bud som kunne risikere at ramme dem selv.

Selvom der kun er 8% der mener at der afgjort ikke skal være færre biler i byen, er der hele 23% som mener at der afgjort burde være flere P-pladser. Der dog stadig et ret massivt flertal på 63% mod flere parkeringspladser som både fylder og inviterer til (flere) biler i byen.

**Tabel 2: Bilernes betydning for byen, Unge**

Mener De at:	Pct.		
	Ja, afgjort	Ja, måske	Nej
Der skulle være færre biler i byen?	68	20	12
Der skulle være bil-frie dage?	38	18	44
Biler er nødvendige for byens liv?	35	28	37
Der skulle være flere P-pladser i byen?	31	17	52
Det ville være godt med en by uden biler?	27	38	35

(N = 202)

Også blandt de unge er der et klart flertal for at færre biler i byen ville være at foretrække (68%), og hvis man dertil lægger de 20% der svarer 'måske' på spørgsmålet, får man hele 88% der mere eller mindre vil have færre biler i byen. Det er bemærkelsesværdigt at der er 8%-point færre unge der svarer 'ja, afgjort' på spørgsmålet i forhold til de travle voksne.

I forhold til spørgsmålet om bil-frie dage synes de unge mere indstillet på at holde bil-frie dage end de travle voksne. Da færre af dem har bil ville det naturligvis heller ikke påvirke de unge så meget. Selvom 44% angiver at de ikke synes der burde være bil-frie dage, er de der siger ja – i større eller mindre grad – til spørgsmålet i klart flertal (56%).

For en umiddelbar betragtning er der ikke synderlig forskel på undersøgelses travle voksne og de unge når de skal vurdere om biler er nødvendige for byens liv eller ej. Også blandt de unge fordeler svarene på spørgsmålet sig med rundt regnet 1/3 på hver af kategorierne 'af-

gjort', 'måske' og 'nej'. En nærmere betragtning viser dog at der er godt 6%-point flere af de unge der svarede nej på spørgsmålet (37% i alt) i forhold til de travle voksne hvor kun 31% siger nej til at biler er nødvendige for byens liv. Det kan meget vel tænkes at hænge sammen med at de unge er mindre afhængige af biler i hverdagen.

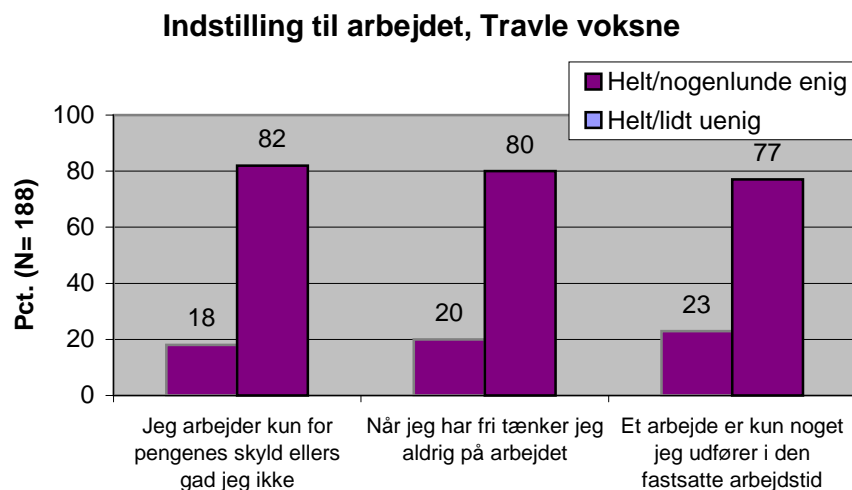
Lidt overraskende mener ca. 1/3 af de unge at der burde være flere P-pladser i byen. Omkring halvdelen af de unge (52%) mener dog ikke at det burde være tilfældet. Selvom der således er 11%-point færre unge end travle voksne der siger nej til spørgsmålet om flere P-pladser er der dog stadig et flertal blandt de unge der svarer nej på spørgsmålet.

Hvis man sammenligner fordelingen af de unges svar på spørgsmålet om hvorvidt 'det ville være godt med en by uden biler' med de tilsvarende svar fra de travle voksne, finder man omtrent den samme fordeling. Når de unge skal vurdere om det ville være godt med en by uden biler er lidt flere i tvivl i forhold til de travle voksne, mens ca. 1/4 er klart for en by uden biler og ca. 1/3 angiver at en by uden biler ville være negativt.

### Modsætningsfyldt mobilitet

Ligesom i min undersøgelse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport (Jensen 1997a + b) viser billedet af travle voksne og unge i denne undersøgelsen, at der er mange modsætninger i respondenternes forhold til biler og bilisme. På den ene side ser og oplever de problemerne i forbindelse med det voksende antal biler i byen som en konkret gene og trussel, og er derfor ofte åbne og imødekommende overfor tanken om at få færre biler i byen. På den anden side føler de sig – i hvert fald for de voksnes vedkommende – ofte afhængige af bilen i hverdagen; uden den kan de ikke få 'enderne til at mødes'. Bilen er det der får dagliglivet til at hænge sammen. Mobiliteten er (blevet) en forudsætning, både blandt travle voksne og unge moderne mennesker, for at de kan virke i hverdagen og nå alt det de skal og har sat sig for.

### Arbejdsliv



Figur 1: Figuren viser de travle voksnes svar på spørgsmålet om hvor enige eller uenige de er i de angivne udsagn.

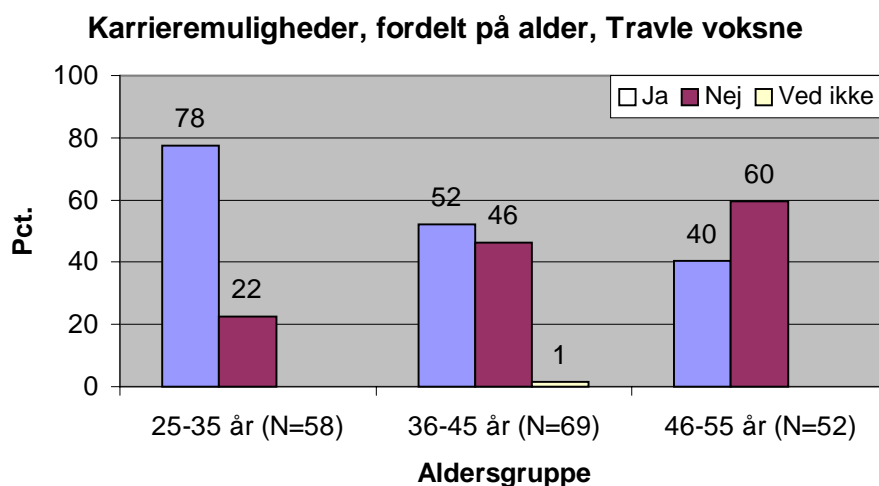
At arbejdet fylder meget i tankerne og breder sig til fritiden, opleves ikke nødvendigvis som et problem. Flertallet af respondenterne kan godt lide deres arbejde. Adspurgt hvorvidt de kun arbejder for at tjene penge svarer 82% benægtende. Der er altså andet end lønnen som trækker ved arbejdet. Hvad det præcist er kan selvfølgelig ikke ses af besvarelserne, men

sandsynligheden for at mange af de interviewede henter identitet og tilfredsstillelse i arbejdet er i høj grad til stede hvis man sammenligner med svarene i de kvalitative interview.

Der er ligeledes et stort flertal af respondenterne (ca. 80%) der svarer benægtende på at de aldrig tænker på deres arbejde i fritiden. Også her ser man tendensen til at arbejdet fylder i de travle voksnes tanker.

Endelig er 77% uenige i at de kun udfører deres arbejde i den fastsatte arbejdstid. I følge Finansministeriets redegørelse fra januar 1999 (Finansministeriet 1999b) arbejder omkring 37% af alle lønmodtagere mere end de fastsatte 37 timer om ugen. Selvom det at 'arbejde mere end de fastsatte 37 timer om ugen' ikke behøver at være det samme som at 'arbejdet kun er noget man udfører i den fastsatte arbejdstid', kan svarene i figuren godt være et udtryk for at flere af de interviewede arbejder mere end gennemsnittet af danske lønmodtagere. Hvorvidt svarene også indebærer en *accept af* at arbejdet ikke kun er noget man foretager sig i arbejdstiden, kan man kun gisne om, men at arbejdet fylder meget blandt de travle voksne hersker der næppe tvivl om.

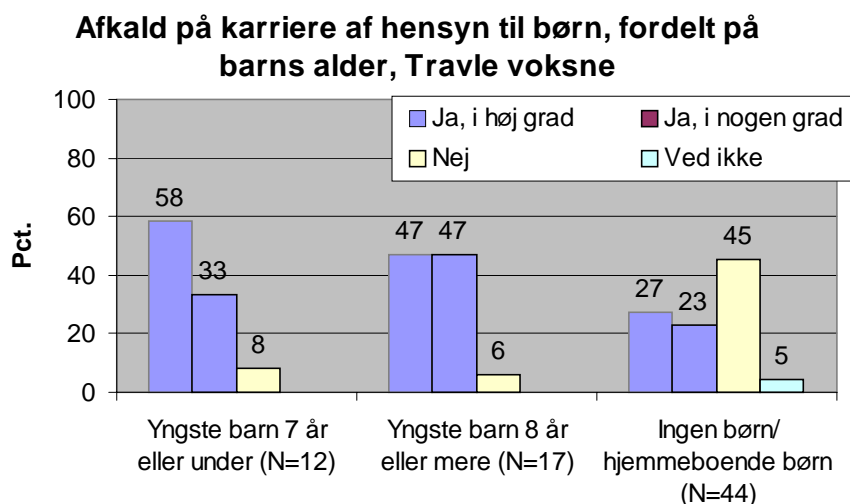
## Karriere



Figur 2: Figuren viser de travle voksnes svar på spørgsmålet: "Giver Deres nuværende stilling Dem mulighed for at gøre karriere?" fordelt på alder (Gamma =0,465, p=0,000).

Der synes at være en stærk sammenhæng mellem respondenternes alder, og om hvorvidt deres job giver mulighed for at gøre karriere. Næsten 80% af de 25-35 årige angiver at deres job giver mulighed for at gøre karriere, mens det gælder for 52% af de 36-45 årige og kun er tilfældet for 40% af de 46-55 årige. Fordelingen kunne antyde at jo yngre man er desto mere karriereorienteret er man, idet det må formodes at respondenterne i de tilfælde hvor de svarer bekræftende på spørgsmålet, har valgt et job hvor man kan gøre karriere fordi de er interesseret i muligheden.

De af respondenterne der har svaret positivt på at være i gang med et karriereforløb – i alt 36% af de travle voksne – er blevet bedt om at besvare nogle spørgsmål om hvorvidt de er indstillet på at give afkald på noget i deres karriere af hensyn til bl.a. deres børn.



Figur 3: Figuren viser de travle voksnes svar på spørgsmålet: "Er De indstillet på at give afkald på noget i Deres karriere af hensyn til: Deres børn?" fordelt på børns alder (Gamma = 0,551, p=0,000).

Figur 3 viser at der er en stærk sammenhæng mellem børns alder og villigheden til at give afkald på karrieren. Når yngste hjemmeboende barn er 7 år eller derunder, er tilbøjeligheden til at ville give afkald signifikant større end hvis barnet er over 7 år, for slet ikke at tale om hvis man ikke har børn/hjemmeboende børn.

Tallene siger ikke noget om hvor meget eller lidt de travle voksne som er i gang med et karriereløb, holder af deres børn, men udtrykker måske nok at både hensynet til børn og karriere spiller en væsentlig rolle for dem, og måske også at det kan være vanskeligt at prioritere mellem børn og karriere. Man kunne også tolke tallene som et udtryk for at mange ønsker at prioritere børnene, men at de – børnene – ikke er den eneste (vigtige) prioritering.

Det er værd at bemærke at spørgsmålet med vilje ikke er formuleret sådan at den adspurgte skulle tage stilling til om han eller hun ville *opgive* sin karriere, men at det er modereret på den måde at der kun spørges om hvorvidt vedkommende 'vil give afkald på *noget* i sin karriere', uden at dette 'noget' er præciseret. Spørgsmålet kan på den måde tolkes som at der var tale om mindre afkald, men det er naturligvis ikke sikkert at det i alle tilfælde er blevet opfattet sådan.

### Et arbejdsomt liv

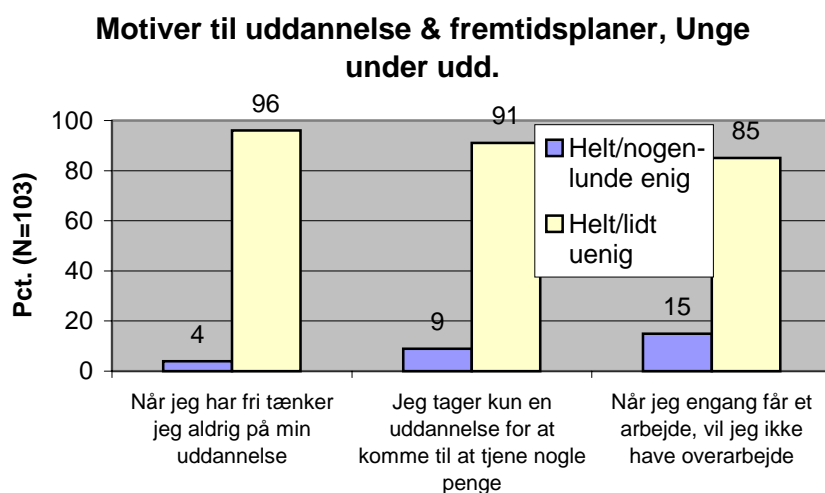
Alt i alt viser svarene på spørgsmålene om arbejde og arbejdsliv at de travle voksne arbejder meget, som oftest gerne og at arbejdet er af stor betydning for dem. Her finder de identitet og anerkendelse. Procenten nærmer sig hundrede på et spørgsmål om hvorvidt den interviewede 'lægger stor vægt på at det arbejde han eller hun udfører er at høj faglig kvalitet', og det betyder formentlig også at der både stilles og at man selv stiller store krav om ikke kun at præstere noget, men også at resultatet skal være 'godt'. Det betyder så igen at man skal gøre sig umage og præstere det bedste man kan. Sådanne krav kan det være en tilfredsstillelse at (forsøge) at leve op til, men det kan også være et pres i det daglige arbejdsliv at skulle gøre det, og det kan, som det vigtigste i denne forbindelse, tage tid fra andre aktiviteter som man også er involveret i – f.eks. pasning af og omsorg for børn, samvær med ægtefælle/samlever etc.

Analysen af de kvalitative interview viste at børn og familie har stor betydning for de travle voksne, men de viste også hvordan arbejdet havde en tendens til at optage en stor del af den

tid der er til rådighed i hverdagen, og at det – alt andet lige – medførte mindre tid til børn og familie. Det var umiddelbart en situation eller udvikling de travle voksne beklagede, men når der blev boret lidt dybere i problemstillingen kunne man få den opfattelse at ønsket om mere tid til børnene var mere 'udvendigt' eller teoretisk end det var noget man ønskede at praktisere i det virkelige liv. Den samme tendens kan spores i tallene i afsnittet om børn og karriere hvor de travle voksne der er i gang med at gøre karriere, blev spurgt om hvordan de ville prioriterer mellem karriere og familie eller børn. Tallene viste at børnene nok blev prioriteret, men at arbejde og karriere var nok så vigtigt.

Netop de problemer der kan opstå når man i hverdagen skal prioritere sin knappe tid mellem arbejds- og familielivet, kan være en hovedårsag til at mange travle voksne kan have svært ved at forestille sig dagligdagen med mindre bilkørsel for slet ikke at tale om helt uden bil. Hvordan skal man få hverdagens aktiviteter til at hænge sammen hvis man f.eks. ikke kan kaste sig ud i bilen og lige akkurat nå at hente barnet i institution inden lukketid? Eller nogle af de mange andre aktiviteter man også er involveret i udover arbejdet? At være et moderne menneske indebærer at man deltager i mange aktiviteter, og dermed også at man skal være mobil. Og mobiliteten på sin side betyder og viser at man er et moderne menneske.

#### Forhold til uddannelse og fremtidigt arbejde



Figur 4: Figuren viser de unges svar på hvor enige de er i de angivne udsagn. Kun unge under uddannelse har besvaret spørgsmålene.

Kun 4% af de unge under uddannelse erklærer sig enige i at 'de aldrig tænker på uddannelsen i fritiden'. Selvom det selvfølgelig er svært ikke i tankerne at beskæftige sig med det der må formodes at være ens mest omfattende aktivitet og forberedelse af en levevej, siger den massive afvisning af udsagnet alligevel noget om hvor vigtig uddannelsen er for næsten alle de unge.

At uddannelse er en fordel hvis man vil have del i materielle goder, er uomtvisteligt, men svarene i de midterste søjler i figur 4 viser at det ikke kun er derfor de unge uddanner sig. 91% svarer således benægtende på at de kun uddanner sig for siden hen at tjene penge. Der må for langt de flestes vedkommende altså også være andre motiver til at uddanne sig, bl.a. kunne man forestille sig at de ønskede sig et interessant og meningsfyldt arbejde.

Der hersker tilsyneladende ikke mange illusioner blandt de unge under uddannelse om hvordan tidspresset i arbejdslivet vil komme til at tage sig ud når de på et tidspunkt skal i



gang med at arbejde. Formodentlig ud fra en forestilling om hvordan deres kommende arbejde vil fungere, svarer 85% benægtende på at 'de ikke vil have overarbejde, når de engang får et arbejde.' Spørgsmålet kan både forstås som en holdningstilkendegivelse og som en forventning om fremtiden, og det kan derfor være at svaret ikke kun er et udtryk for at man *ønsker* meget arbejde, men også at man har en generel forventning til hvordan forholdene på arbejdsmarkedet fungerer.

### En engageret arbejdskraft og mobiliteten

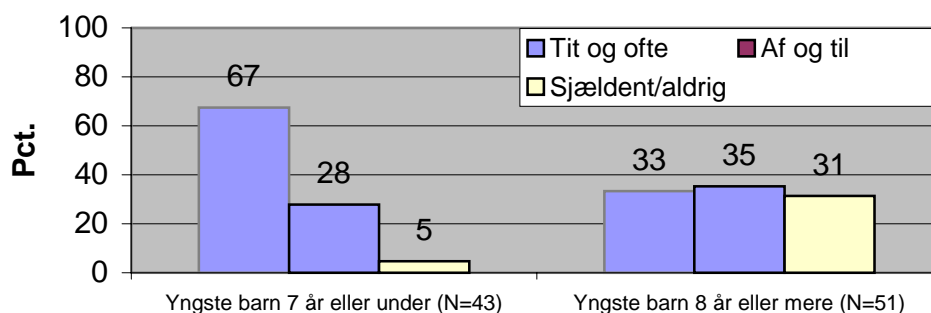
Ligesom de travle voksne er de unge orienteret mod at arbejde og lægger også vægt på at arbejdets indhold og kvalitet er i orden. Mange af dem uddanner sig, og det gør de ikke kun for at tjene penge. De kvalitative interview viste hvor vigtigt arbejde og uddannelse var for de unges identitet og selvfølelse, og tallene ovenfor bekræfter dette forhold.

De unges ønske om at arbejde på fuld tid viser at de er indstillet på at prioritere arbejdet, og måske udtrykker den store tilslutning til at ville arbejde fuldtids også at de ønsker at leve op til en forventning fra eventuelt kommende arbejdsgivere som kunne tænkes at stille krav om at beskæftige og belønne en engageret og effektiv arbejdskraft. De unge kan også have nogle forestillinger om at deres karrieremuligheder bliver større hvis de arbejder på fuld tid.

Selvom de unge oftere cykler og kører kollektivt, er det at være mobil ligeså vigtigt for dem som for de voksne i undersøgelsen. Det er dog ikke sikkert at det vil være ligeså vanskeligt at få de unge til at køre i bil, som det vil være at få de travle voksne til at køre på cykel og bruge tog og bus. Ud fra analysen af besvarelsene fra de unge på spørgsmålene om arbejde, kan det være vanskeligt at forestille sig at de unges ambitionsniveau hvad angår arbejde og uddannelse, vil medføre mindre mobilitet end den der findes blandt travle voksne – måske tværtimod. Når de får en fastere tilknytning til arbejdsmarkedet – som alt tyder på de gerne vil have – og måske også stifter familie og får børn, kunne en hel del af de unge måske fristes til at anskaffe sig en bil – for at få det hele til at hænge sammen. På den anden side ligger der nogle muligheder i de unges skeptiske holdning til bilismen - muligheder som kunne få dem til at vedblive at køre på cykel og bruge kollektiv transport. Men hvis man tager alene ud fra deres forestillinger om et fremtidigt arbejde, og tænker på hvordan en effektiv og fleksibel mobilitet som den bilen tilbyder, hænger sammen med et fortravlet arbejdsliv, kan det være vanskeligt at bevare troen på at de unge kan fastholdes som cyklister – i hvert fald ikke under de nuværende omstændigheder.

### Fritidsliv

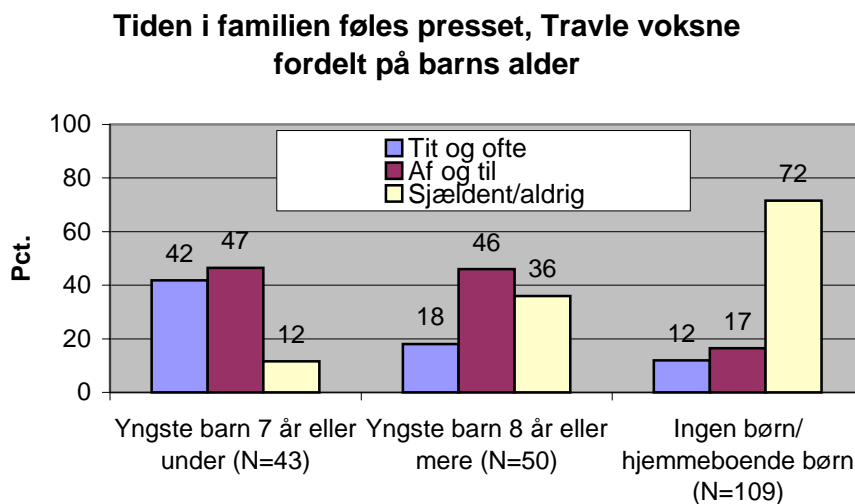
#### Ønsker mere tid med børn, Travle voksne fordelt på barns alder



Figur 5: Figuren viser de travles voksne svar på hvor ofte de føler at de gerne ville have mere tid til børnene, fordelt på barns alder (Gamma = 0,623, p = 0,000).

Figur 5 viser at to tredjedele af de respondenter hvor yngste barn er under 7 år, føler at de gerne vil have mere tid sammen med børnene, 28% angiver at de af og til gerne vil have det, mens det kun gælder for 5% at de sjældent eller aldrig ønsker det. Anderledes forholder det sig hvis yngste barn er over 8 år. Så fordeler de sig med ca. en tredjedel på hver af de tre svarkategorier. Her er andelen der 'føler at de tit og ofte gerne vil have mere tid sammen med børnene' faldet til halvdelen i forhold til hvis yngste barn var under 7 år.

Tallene i figur 5 udtrykker at mange travle voksne ønsker mere tid med børnene når de bliver spurgt - det også fremgik af de kvalitative interview - men det kan det være vanskeligt at finde den tid man kunne tænke sig til alt det man ønsker i en fortravlet hverdag. Og som vi også så i sidste afsnit om arbejde, så kræver arbejdet sit.



Figur 6: Figuren viser de travle voksnes svar på hvor ofte tiden i familien føles presset, fordelt på børns alder (Gamma = 0,628, p=0,000).

Samtidig med at de travle voksne ønsker sig mere tid med børnene som vi så det i figur 5, angiver et meget stort flertal på op mod 90% at de travle voksne med yngste barn under 7 år, at de 'tit og ofte' eller 'af og til' føler at tiden i familien er presset. For respondenter med yngste barn over 8 er det 'kun' knap to tredjedele der føler det, mens op mod ¾ af de travle voksne uden hjemmeboende børn ikke overraskende ikke føler at tiden i familien er presset.

Der er for så vidt ikke nogen modsætning mellem de to udsagn, på den ene side et 'ønske om mere tid med børnene' og på den anden side at 'tiden i familien føles presset'. Man kunne tænke sig at tiden i familien blev mindre presset hvis man fik mere af den. Men for det første kan det være svært at forestille sig hvor den mere tid skulle komme fra, som udviklingen ser ud med stort tidspres på alle fronter. For det andet er det ikke sikkert at det ville blive tilfældet selvom man fik mere tid, fordi der er en tendens til at også familielivet fyldes op med aktiviteter som gør at tiden i familien (også) føles presset. Hvis man fik mere tid med familien, kunne man blot nå endnu flere forskellige aktiviteter.

### Kampen om pladsen

Trods den store vægt der lægges på arbejdet, viser tallene dog også at respondenterne tillægger børn og familie stor betydning. Det er ikke ligegyldigt hvordan familien fungerer, og børn er ikke noget man ikke prioriterer. Tværtimod kan man tolke resultaterne af spørgsmålene på dette område, som at børn er noget der har en væsentlig plads i de travle voksnes

liv. Men der er kamp om pladsen, og som de kvalitative interview også viste, bliver det ofte arbejdet der vinder kampen. Hvis man vil gøre sig gældende på arbejdsmarkedet eller – pladsen, må man vise engagement og hvad man duer til. Og som resultaterne har vist, ønsker de fleste travle voksne helt klart at gøre sig gældende rent arbejdsmæssigt. De arbejder fordi de kan lide at arbejde, men de vil også være gode forældre, ægtefæller, venner, børn, have tid til sig selv etc., og resultatet bliver at tiden bliver knap over hele linien.

### **Travlhed**

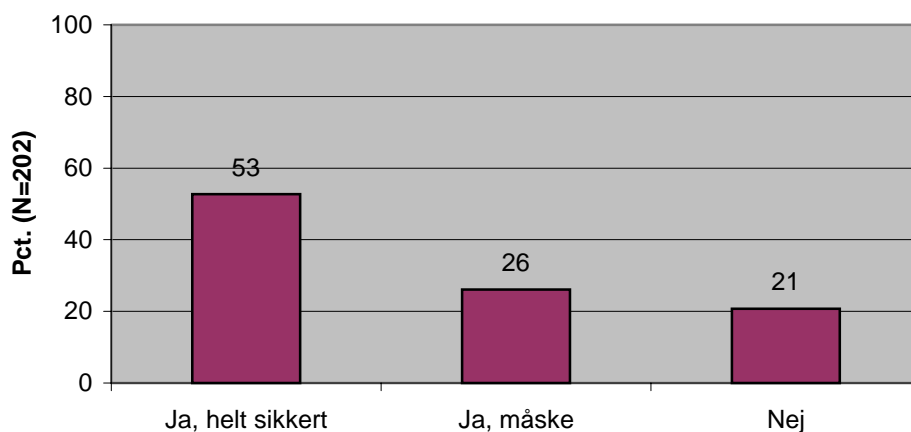
Et gennemgående tema i såvel den kvalitative som den hidtidige kvantitative del af undersøgelse har været travlhed. Nedenfor vil travlheden blive sat overfor langsomheden som kan ses som et fænomen der kunne modvirke travlheden. Travlheden forandrer sig hele tiden, og der bliver stadig mere af den, og fordi det af mange moderne mennesker opleves som et stigende problem kunne det være af interesse at se nærmere på ønsket om mere eller større langsomhed.

Travlhed kan i sig selv være udtryk for energi og virkelyst og kan på den måde ses som noget positivt der bidrager til livskvaliteten. I begrebet travlhed ligger også at man skal skynde sig med det man gør eller er i færd med, men det behøver heller ikke at udgøre et problem som sådan. Først i det øjeblik man hele tiden har travlt eller (for) ofte har travlt, og travlheden bliver til et generelt tidspres som kan føre til stress, bliver den problematisk. Så kan den ses som en 'tidsfælde' man sidder i, og som derfor breder sig til alt hvad man foretager sig. Travlheden fra arbejdet 'går en i blodet', og det kan være svært at lægge den fra sig når man kommer hjem. Den rastløshed man kommer til at føle når man ikke foretager sig noget, gør at man har en tendens til at fylde alle huller eller 'tidslommer' i hverdagen ud. Man bruger forskellige, mere eller mindre teknologisk avancerede systemer til at effektivisere tiden i hverdagen. Naturligvis er grænsen for hvornår almindelig travlhed går over til at blive for meget travlhed og stress knyttet til den enkelte, og kan derfor være forskellig fra individ til individ, men det udelukker ikke at man kan generalisere over travlhed som noget tidstypisk i senmoderne samfund.

### **Langsomhed**

Som nævnt kan langsomhed ses som en modsætning til travlhed, selvom begge dele altid vil opleves forskelligt afhængigt af hvem der er tale om, og hvilken sammenhæng de indgår i. Hvis man studerer forskellighederne i figurerne nedenfor over de to gruppers besvarelser på spørgsmålet om 'det ville være ønskeligt at tingene gik lidt langsommere' kunne det bl.a. være en afspejling af de forskellige livsfaser eller situationer de to grupper befinder sig i.

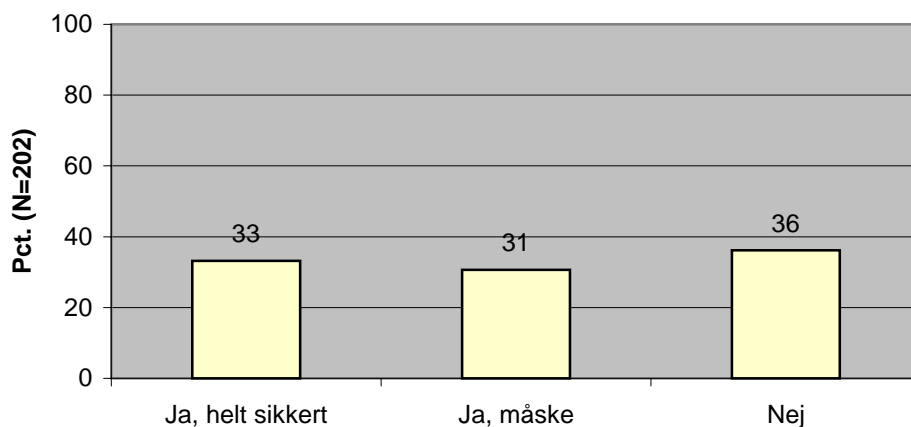
### Burde tingene gå langsommere?, Travle voksne



Figur 7: Figuren viser de travle voksnes svar på spørgsmålet: "Synes De, at det ville være ønskeligt, at tingene i almindelighed gik lidt langsommere?".

Godt halvdelen (53%) af de travle voksne ser 'helt sikkert' gerne 'at tingene i almindelighed gik lidt langsommere' og yderligere 26% svarer 'ja, måske' på spørgsmålet. Det er faktisk kun 1/5 af de travle voksne der er decideret afvisende overfor at tingene skulle gå lidt langsommere. Så selvom et stort flertal af de travle voksne godt kan lide at have travlt, og over halvdelen af dem angiver at tiden rækker til det de gerne vil nå, er der dog alligevel næsten 80% der på et direkte spørgsmål om hvorvidt 'det ville være ønskeligt at tingene gik lidt langsommere' besvarer det – mere eller mindre – positivt.

### Burde tingene gå langsommere?, Unge



Figur 8: Figuren viser de unges svar på spørgsmålet: "Synes De, at det ville være ønskeligt, at tingene i almindelighed gik lidt langsommere?".

Svarene blandt de unge fordeler sig noget anderledes end vi så det blandt de travle voksne. Her er der mere delte meninger om hvorvidt tingene burde gå langsommere eller ej. De unge fordeler sig med ca. 1/3 på hver svarkategori. Det er ikke overraskende at der blandt de unge som ikke føler det samme tidspres som de voksne, ikke er det samme behov for langsomhed.

## En ulige kamp

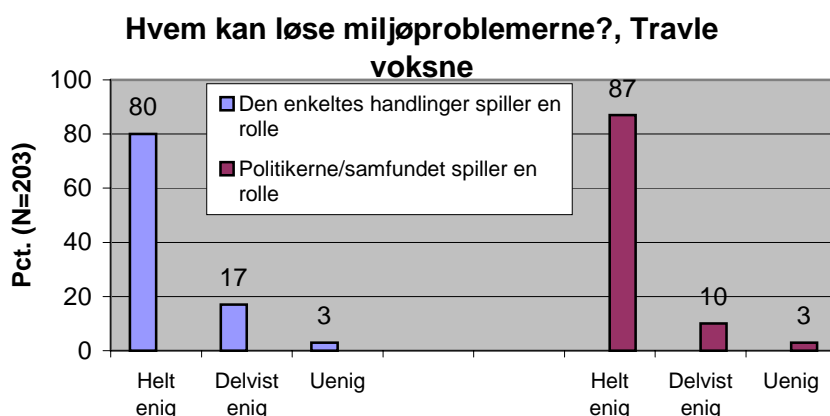
Kampen mellem travlhed og langsomhed kan ses som en afspejling af nogle af de paradokser mange travle voksne – og til dels unge – står i. Man vil det hele, både have travlt og have god tid, fordi begge dele repræsenterer noget væsentligt for moderne mennesker. Travlheden står for kompetence og effektivitet, mens langsomheden repræsenterer længslen mod at kunne dvæle i øjeblikket, at hengive sig. Disse modsatrettede ønsker manifesterer sig i en kamp mellem travlhed og langsomhed i moderne hverdagsliv. Selvom moderne mennesker ønsker begge dele, bliver resultatet alt for ofte at travlheden vinder fordi man vil og skal hænge på arbejdsstoget, og fordi dets hastighed ser ud til at rive alt andet med sig. Alligevel er der en stadig kamp mellem travlheden og langsomheden; en kamp som også analysen af de kvalitative interview viste, men som tallene naturligvis ikke kan rumme. De kan kun vise at moderne mennesker både vil have travlt, arbejde og have børn og god tid. At denne kamp mellem travlhed og langsomhed har en afgørende betydning for mobiliteten er oplagt, fordi mobiliteten er så tæt knyttet til travlheden/det moderne, og fordi en ændring i mobiliteten på den måde også vil medføre en ændring i det mønster travlheden sætter for moderne mennesker – og som de selv er med til at danne.

## Miljø og forandring

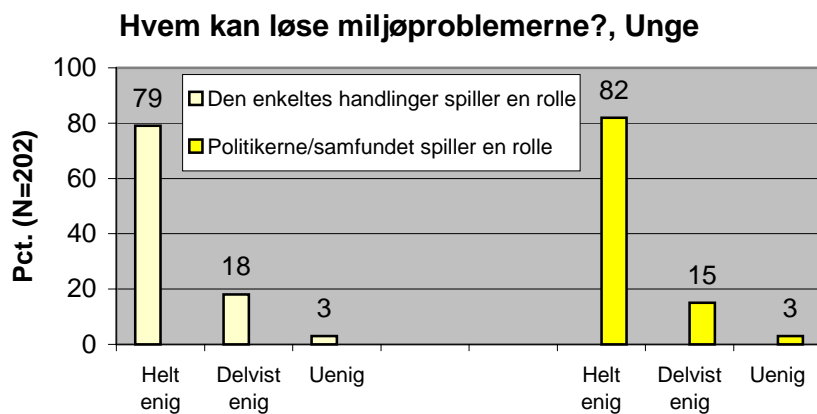
Sammenhængen mellem travlhed og mulighederne for forandring kan være til stede på flere måder. Dels kunne travlheden betyde at muligheden for en forandring i mobiliteten vil være lille fordi transporten i det travle hverdagsliv skal være så effektiv som muligt. Dels kunne den betyde at behovet for at ændre på det mønster travlheden sætter for hverdagen, kunne være en forudsætning for at der skete en ændring i mobiliteten. Derfor vil jeg i det følgende se lidt på miljø og forandring.

## Løsninger

Svarene på spørgsmålene i figurene 9 og 10 vedr. hhv. voksne og unge, fordeler sig – stort set – ens og vil derfor blive kommenteret under et. Spørgsmålene drejer sig om hvem der kunne tænkes at spille en rolle i forbindelse med en løsning af transportens miljøproblemer.



Figur 9: Figuren viser de travle voksnes svar på om de er enige i at det spiller en rolle hvad hhv. 'den enkelte' og 'politikerne og samfundet' gør for at løse miljøproblemerne.



Figur 10: Figuren viser de unges svar på om de er enige i at det spiller en rolle hvad hhv. 'den enkelte' og 'politikere og samfundet' gør for at løse miljøproblemerne.

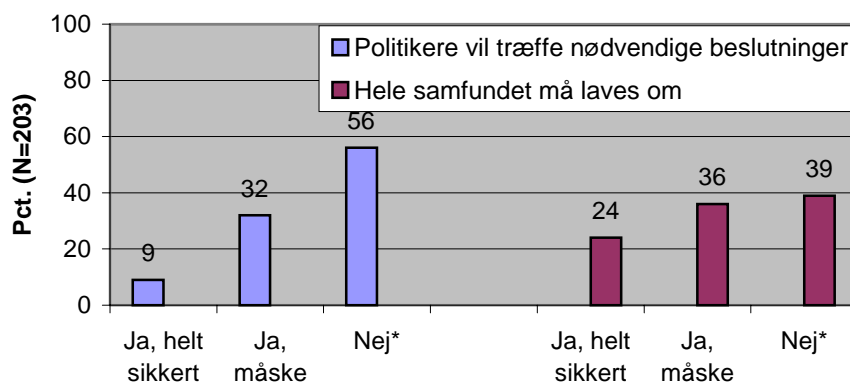
Måske afspejler svarene at moderne mennesker sætter individet i højsædet. Lige ved 4/5 af respondenterne, hvad enten de er travle voksne eller unge, mener at det spiller en rolle for løsningen af miljøproblemerne hvad den enkelte foretager sig. På den anden side kan man også sige at svaret – for de flestes vedkommende – er oplagt fordi den enkelte er en del af samfundet, og alle dermed spiller en rolle. Endelig kan man betragte tallene sådan at hvis spørgsmålet skal tages som udtryk for hvor løsninger skal findes, er det overraskende at så mange af respondenterne tror på den enkeltes handlinger, fordi det måske ikke er særligt realistisk at der så reelt sker ret meget for at løse problemerne.

Endnu større tilslutning er der til spørgsmålet om hvorvidt politikere og samfundet spiller en rolle når miljøproblemerne skal løses. Her erklærer hhv. 87% og 82% sig helt og hhv. 10% og 15% sig delvist enige i spørgsmålet. Kun et forsvindende mindretal på 3% i begge grupper er uenige i at politikernes/samfundets handlinger spiller en rolle. Svarene er interessante fordi de viser at et helt overvejende flertal af respondenterne er af den opfattelse at politikere har en rolle at spille, og dermed mener de formentlig også at de *kan* have en indflydelse på om problemerne bliver løst. Som vi skal se om lidt, er der nemlig ikke nær så mange der tror at politikere rent faktisk vil gøre noget ved dem.

### Forandringer

Et vigtigt aspekt i diskussionen af forandringer må dreje sig om hvilke forudsætninger der skal være til stede for at noget forandrer sig eller bliver forandret. For at konkretisere spørgsmålet blev respondenterne bedt om at tilkendegive om hvorvidt de mente at politikere ville træffe de nødvendige beslutninger, og/eller om de mente at hele samfundet skulle laves om før problemerne kunne løses.

## Forudsætninger for forandring, Travle voksne

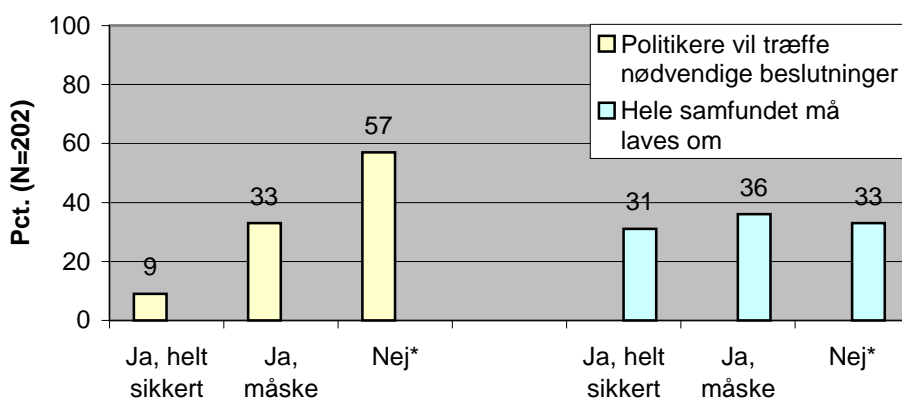


Figur 11: Figuren viser de travle voksnes svar på om de tror "At politikerne vil træffe de nødvendige beslutninger, der for alvor kan løse problemerne?" og "At man er nødt til at lave hele samfundet om, hvis problemerne skal løses?" (\* 1-3% 'ved ikke' svar udeladt).

Selvom et betydeligt flertal (82%) af de travle voksne mener at det spiller en rolle hvad politikerne gør for at løse miljøproblemerne, så er tiltroen til at de faktisk gør det meget begrænset. Under 10% tror 'at politikerne helt sikkert vil træffe de nødvendige beslutninger der for alvor kan løse miljøproblemerne', 32% mener at de måske vil det, mens 56% afviser tanken. Der er således ikke mange der forventer eller har tillid til politikerne eller det politiske system i disse spørgsmål.

På spørgsmålet om hvorvidt respondenterne tror at 'man er nødt at lave hele samfundet hvis problemerne skal løses' svarer 24% 'ja', 36% 'ja, måske', mens knap 40% svarer 'nej'. Selvom der således er i alt godt 60% der mener at man helt sikkert eller måske 'er nødt at lave hele samfundet hvis problemerne skal løses', så er fordelingen alligevel mere jævn end det tilsvarende spørgsmål om politikernes vilje til (eller muligheder for) at løse problemerne.

## Forudsætninger for forandring, Unge



Figur 12: Figuren viser de unges svar på om de tror "At politikerne vil træffe de nødvendige beslutninger, der for alvor kan løse problemerne?" og "At man er nødt til at lave hele samfundet om, hvis problemerne skal løses?" (\* 1-3% 'ved ikke' svar udeladt).

Fordelingen af svarene på spørgsmålet om politikerne, ser ud på nogenlunde samme måde blandt de unge som vi så det blandt de travle voksne. Heller ikke de unge har tilsyneladende megen tiltro til at politikerne vil eller kan løse problemerne.

Hvad angår spørgsmålet om 'man er nødt til at lave hele samfundet om hvis miljøproblemerne skal løses' så ligner fordelingen blandt de unge også her de voksnes, selvom der er lidt større afvigelser i dette spørgsmål. De unge fordeler sig med ca. 1/3 på hver af de tre svarkategorier 'ja, helt sikkert', 'ja, måske' og 'nej'. Det er klart at et spørgsmål om hvorvidt 'man er nødt til at lave hele samfundet om' for at løse nogle givne problemer, er et radikalt og lidt upræcist spørgsmål. I denne forbindelse kan det først og fremmest sige noget om respondenternes opfattelse af om der kræves meget for at løse problemerne. Ikke *præcist* hvor meget eller hvad det kræver, men blot at det kræver meget.

Hvad enten det er rigtigt at politikerne ikke vil træffe de nødvendige beslutninger, eller at hele samfundet (måske) skal laves om for at løse miljøproblemerne, giver svarene ikke udtryk for den store optimisme i respondenternes tro på at problemerne vil eller kan blive løst.

### Ingen nemme løsninger

Tid var den faktor af betydning for transporten der vandt den største tilslutning både blandt de travle voksne og de unge, hvilket ikke var overraskende.<sup>2</sup> At tiden er vigtig må siges at være velbelyst og -dokumenteret i både den kvantitative og den kvalitative del af undersøgelsen. Når det er slået fast, må det dog også siges at andet end tid optager de travle voksne i forbindelse med deres transport.

De er også interesseret i at vise miljøhensyn i transporten – i hvert fald i teorien. Begge grupper – travle voksne og unge – er klar over at der er miljøproblemer fra transporten/bilismen, de bekymrer sig om dem, og de mener at nogen burde gøre noget ved dem. I et eller andet omfang er de indstillet på at give et bidrag, men når det kommer til konkrete forslag er tilslutningen generelt mindre. En klar erkendelse af at man selv er en del af problemet – og dermed også må være en del af løsningen – synes således ikke at være tydeligt til stede blandt respondenterne. I hvert fald ikke så langt at man ønsker at give konkrete bidrag. Man foretrækker frivillighed i løsningen på problemerne – noget der ikke garanterer at der sker noget.

De kvalitative interview pegede på at problemerne skulle løses på samfundsniveau fordi det ikke er muligt for den enkelte at stille meget op alene. Resultaterne i den kvantitative del peger i samme retning. Hvis de skal løses på samfundsniveau kunne man umiddelbart forestille sig at politikerne skulle på banen. Og at politikerne spiller en rolle er et stort flertal af respondenterne i de to grupper enige om, men kun et lille mindretal er overbevist om at de rent faktisk vil træffe de nødvendige beslutninger. Denne manglende tillid til politikernes vilje eller evne til at løse problemerne kunne bunde i at mange har oplevet at når miljøproblemer skal løses, henviser de ansvarlige politikere ofte enten til at befolkningen som forbrugere skal eller bør være miljøbevidste i deres valg af produkter, og derigennem være med til at løse problemerne, eller til at problemerne ikke er tilstrækkeligt belyst og/eller dokumenteret, og at man/politikerne derfor er nødt til at afvente (yderligere) undersøgelser og dokumentation. Det var i hvert fald opfattelser der gik igen i flere af de kvalitative interview når samtalen kom ind på løsninger på problemerne. Lidt hårdt trukket op kunne det tyde på at der er en opfattelse af at ansvarlige politikere enten overlader til forbrugerne/befolkningen at løse problemerne eller at de udsætter dem ved at afvente 'endelige' udsagn om proble-

---

<sup>2</sup> 62% af de travle voksne og 57% af de unge svarede 'ja' til at tid havde betydning for deres daglige transport.



mernes stilling og omfang af eksperter og videnskabsfolk – udsagn som måske aldrig kommer fordi der altid dukker nye indvendinger op som så skal undersøges når resultaterne af denne eller hin undersøgelse foreligger. Resultaterne i undersøgelsen her er en støtte til antagelsen om at ikke mange har troen på at politikerne magter at løse problemerne. Det er således ikke de nemme løsningers område vi bevæger os på, og nogle grydeklare løsninger kan jeg som nævnt ikke pege på.

### **Litteratur**

Finansministeriet (1999); *Arbejde og service. Danmarks som foregangsland*. København, J.H. Schultz Grafisk.

Gullestad, Marianne (1992); *The Art of Social Relations. Essays on Culture, Social Action and Everyday Life in Modern Norway*. Oslo, Scandinavian University Press.

Gullestad, Marianne (1989); *Kultur og hverdagsliv*. Universitetsforlaget, Oslo.

Hochschild, Arlie Russell (1997); *The Time Bind. When Work Becomes Home and Home Becomes Work*. New York, Metropolitan Books.

Sennet, Richard (1999); *Det flexible menneske*. København, Hovedland.

Jensen, Mette (1997a); *Benzin i blodet. Kvalitativ del*. Faglig Rapport nr. 191 fra DMU. Danmarks Miljøundersøgelser.

Jensen, Mette (1997b); *Benzin i blodet. Kvantitativ del*. Faglig Rapport nr. 200 fra DMU. Danmarks Miljøundersøgelser.

Nowotny, Helga (1996); *Time. The Modern and Postmodern Experience*. Cambridge, Polity Press.

Ruud, Alberte (1999); *Bilismen er skadelig for miljøet – men spiller jeg noen rolle?*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 424/1999.

Sjöberg, Annika (2000); *Färdsätt. Et etnologisk studie om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg*. Göteborg, Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet.