

# Vägen till jobbet

Om kvinnors och mäns  
arbetsresor i förändring

*Ana Gil Solá*



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN



# Vägen till jobbet

Om kvinnors och mäns  
arbetsresor i förändring

*Ana Gil Solá*

Akademisk uppsats för avläggande av filosofie licentiatexamen. Behandlas vid seminarium, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Handelshögskolan, Göteborgs universitet, tisdagen den 15 december 2009 klockan 13.15, sal B23.

Institutionen för kulturgeografi och  
ekonomisk geografi  
Handelshögskolan vid Göteborgs  
universitet  
Vasagatan 1  
405 30 Göteborg

Department of Human and Economic  
Geography  
School of Business, Economics and Law  
University of Gothenburg  
Vasagatan 1  
SE-405 30 Göteborg, SWEDEN

Tryckt i Sverige  
Geson Hylte Tryck AB  
Göteborg 2009

ISBN 91-86472-62-3  
ISSN 0347-8521

© Ana Gil Solá

# Abstract

Gil Solá, A (2009). "Vägen till jobbet: Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring" ["The way to work: On women's and men's changing work trips"]. *Choros* 2009:2, Department of Human and Economic Geography, University of Gothenburg, 161 p.

Equal access to work is a central dimension of welfare and the starting point for this study. From a geographical point of view this highlights issues of gender-related differences in distance and travel between home and work. Also, in Swedish regional planning and policy, the key concept of regional enlargement (i.e. geographically extended labor markets and associated longer commuting distances) is an explicit goal in order to stimulate economic growth and improve the matching of labor supply and demand. Since there has been no research conducted on changes over time with regard to similarities and differences of gender and work trips, the present study analyzes the Swedish case. The urban regions of Malmö and Göteborg are further analyzed, since they demonstrate both large (Göteborg) and small (Malmö) gender differences in commuting distance.

The overriding aim of the research project is thus to improve current knowledge about work trips among women and men, such as changes over time, as well as how certain factors (e.g., income, education, family situation) interact with gender differences in commuting distance. Focus is set on a deeper knowledge of women's and men's commuting due to the relevance of conditions related to work and labor market equality between the sexes, as well as the fact that the average commuting distance of women historically is shorter than that of men (measured in distance). Swedish national travel survey data (Riks RVU 94/95 and RES 05/06) covering the periods 1994/95 and 2005/06 are used for the empirical analysis.

The results show that work trip changes have occurred over time, but gender differences have only decreased to a small extent. Women still commute shorter distances than men do, but have very similar commuting times. A major share of the increase in average commuting distance is matched by an increase in commuting time, suggesting that the observed increase in commuting distances should not primarily be ascribed to faster means of transportation. In an analysis of changes over time at the regional level a distinct pattern of convergence between the sexes is seen in the Malmö region, as well as a pattern of divergence in the Göteborg region. Both national and regional level results imply that it is more the increase in commuting distance by car than the increase in trip frequency by car that has contributed to the stretched labor markets. It is also shown that access to the car does not seem to be a primary explanation for the difference in commuting distance between women and men in the two regions. Changes in commuting patterns in the two regions may be explained by changes in the labor market structure (as regards the composition of industry) and localization patterns of places of work.

**Key Words:** change, commuting, distance, gender, men, regional enlargement, speed, time, means of transportation, women, work-related mobility

ISBN 91-86472-62-3  
ISSN 0347-8521

Printed by Geson Hylte Tryck AB  
Göteborg 2009  
© Ana Gil Solá

Distribution:  
Department of Human and Economic Geography  
School of Business, Economics and Law  
University of Gothenburg  
P.O. Box 630  
SE-405 30 Göteborg, SWEDEN



# Förord

Några personer ska ha ett särskilt tack för sitt stöd under arbetet med denna licentiatuppsats. Först och främst vill jag tacka min handledare Bertil Vilhelmson för engagerat, kvalificerat och konstruktivt stöd, liksom noggranna läsningar. Jag vill även tacka Lotta Frändberg som i egenskap av diskutand på slutseminariet framförde inspirerande synpunkter på mitt slutmanus.

Jag vill också rikta ett tack till Eva Thulin för alla lunchsamtal, min biträdande handledare Merritt Polk för råd under arbetets gång, Urban Fransson för diverse synpunkter på metoden, Anja Franck för bra kommentarer på slutmanus, Sten Lorentzon för läsning av slutmanus, och inte minst Mattias Tell för allt stöd hemma.

Den här licentiatuppsatsen har skrivits med ekonomiskt stöd från Handelshögskolan och VINNOVA.

Göteborg i november 2009

Ana Gil Solá





# Innehåll

<b>1. INTRODUKTION</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Problemformulering</b>	<b>1</b>
1.1.1 Arbetsresans räckvidd ger möjligheter på arbetsmarknaden	1
1.1.2 Regionförstoring och arbetsresans ökande längd	2
<b>1.2 Forskningsprojektet och dess syfte</b>	<b>3</b>
1.2.1 Forskningsprocessen	3
1.2.2 Syfte	3
<b>1.3 Studiens frågeställningar</b>	<b>4</b>
1.3.1 Hur har kvinnors och mäns arbetsresor förändrats under senare år? Går vi mot en konvergens i människors geografiska räckvidd på arbetsmarknaden?	4
1.3.2 Vilka faktorer samverkar med längden på kvinnors och mäns dagliga pendling?	4
1.3.3 Finns det regionala skillnader i utvecklingen?	4
<b>1.4 Studiens forskningsmässiga relevans</b>	<b>5</b>
<b>1.5 Uppsatsens innehåll och disposition</b>	<b>6</b>
<b>2. TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Introduktion till kapitlet</b>	<b>9</b>
<b>2.2 Rörlighet</b>	<b>10</b>
2.2.1 Rörlighet och tillgänglighet	10
2.2.2 Aktivitetsansatsen	11
2.2.3 Tid som dimension och resurs	14
2.2.4 Rumslig förankring	15
<b>2.3 Genus</b>	<b>16</b>
2.3.1 En genusgeografisk ansats	16
2.3.2 Begreppet genus och genusteori	16
2.3.3 Genussystemens förändring	18

<b>2.4 Genus och plats</b>	<b>19</b>
2.4.1 Genus och plats är sammankopplade	19
2.4.2 Verksamhetsseparering: produktion och reproduktion	20
2.4.3 Vardagslivets rumsliga fragmentering	21
2.4.4 En könsuppdelad arbetsmarknad	21
<b>2.5 Ett sammanfogat ramverk för att studera den     genuspräglade arbetsresan</b>	<b>22</b>
<b>3. KUNSKAPSÖVERSIKT</b>	<b>27</b>
<b>3.1 Introduktion till kapitlet</b>	<b>27</b>
<b>3.2 Kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete</b>	<b>27</b>
3.2.1 Sysselsättningsgrad	27
3.2.2 Arbetsmarknad och löner	28
3.2.3 Ansvar för hushållet	29
<b>3.3 Vardaglig rörlighet</b>	<b>31</b>
3.3.1 Översikt av tidigare forskning	31
3.3.2 Vardaglig rörlighet i förändring	31
3.3.3 Resor för olika typer av ärenden och i olika faser av livet	32
3.3.4 Kvinnor genomför mer komplexa resor	32
3.3.5 Användning av olika färdmedel	33
3.3.6 Orsaker till skillnader mellan kvinnor och män i vardaglig rörlighet	34
<b>3.4 Icke vardaglig rörlighet: att flytta</b>	<b>35</b>
<b>3.5 Arbetsresornas färdlängd och påverkande faktorer</b>	<b>36</b>
3.5.1 Introduktion till avsnittet	36
3.5.2 Kvinnor har lägre löner	38
3.5.3 Arbetsplatsernas lokaliseringsmönster	39
3.5.4 Genuspräglad tillgång till färdmedel	42
3.5.5 Hemmet i relation till arbetets lokalisering: hushållsansvar och bostadens lokalisering	43
3.5.6 Kvinnors och mäns olika sätt att söka jobb	44
<b>3.6 Konsekvenser av arbetsresans räckvidd</b>	<b>45</b>
<b>3.7 Regionförstoring</b>	<b>47</b>
<b>3.8 Sammanfattning och diskussion</b>	<b>49</b>

<b>4. METOD OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTT</b>	<b>51</b>
<b>4.1 Introduktion till kapitlet</b>	<b>51</b>
<b>4.2 Databaser</b>	<b>52</b>
4.2.1 SIKA:s databaser Riks RVU och RES	52
4.2.2 RES 05/06	54
4.2.3 Riks RVU 94/95	55
4.2.4 Riks RVU:s och RES:s tillförlitlighet	56
4.2.5 GILDA och dess tillförlitlighet	57
4.2.6 Hur väl databaserna passar studiens syfte och frågeställningar	57
<b>4.3 Tillvägagångssätt och avgränsningar</b>	<b>58</b>
4.3.1 Övergripande introduktion	58
4.3.2 Diskussion kring avgränsning av urvalsgruppen pga. höga värden för restid	59
4.3.3 Urvalsgrupper i olika delar av undersökningen	60
4.3.4 Jämförande mått för analys av datamaterial	61
4.3.5 Regressionsanalys	62
4.3.6 Tolkning av kartor med arbetsplatsernas lokalisering	62
<b>4.4 Metodologisk diskussion</b>	<b>62</b>
4.4.1 Genus och kvantitativ metod	62
4.4.2 Den feministiska kritiken i ett större vetenskapligt sammanhang	63
<b>5. RESULTAT OCH ANALYS</b>	<b>67</b>
<b>5.1 Introduktion till kapitlet</b>	<b>67</b>
<b>5.2 Förändringar över tid: präglar konvergens eller divergens         den studerade perioden?</b>	<b>67</b>
5.2.1 Vilka övergripande förändringar har skett hos kvinnors och mäns arbetsresor?	67
5.2.2 Förhållandet mellan kvinnors och mäns restid och hastigheter	71
5.2.3 Andra resärenden och vardagens sammanlagda restid	74
5.2.4 Färdmedelsanvändning i samband med arbetsresan	78

<b>5.3 Faktorer som samverkar med arbetsresans längd</b>	<b>81</b>
5.3.1 Introduktion	81
5.3.2 Inkomst	82
5.3.3 Utbildningsnivå	84
5.3.4 Sysselsättningens omfattning	86
5.3.5 Livskategori och hushållstyp	88
5.3.6 Tillgång till bil i olika hushållstyper	90
5.3.7 Typ av bostad	92
5.3.8 Boenderegion	93
5.3.9 De olika variabelernas förklaringsgrad	95
5.3.10 Koppling till teoretiskt ramverk	99
<b>5.4 Jämförelse av A-region Göteborg och A-region Malmö</b>	<b>100</b>
5.4.1 Introduktion till avsnittet och regionerna	100
5.4.3 Jämförelse av arbetsresorna	102
5.4.4 Näringsstrukturer i förändring	106
5.4.4 Arbetsplatsernas lokalisering	109
<b>6. SLUTSATSER OCH DISKUSSION</b>	<b>133</b>
<b>6.1 Introduktion till kapitlet</b>	<b>133</b>
<b>6.2 Förändringar över tid, men knappast konvergerande räckvidder</b>	<b>133</b>
6.2.1 Förändringar och genusrelaterade skillnader beror på studerad dimension	133
6.2.2 Ett sammanhang av genuspräglade resor över tid	135
6.2.3 Bil dominerar fortfarande vid arbetsresor hos både kvinnor och män	137
<b>6.3 Bakgrundsfaktorer påverkar arbetsresans färdlängd och bidrar till färdlängdskillnader mellan könen</b>	<b>138</b>
6.3.1 En genuspräglad aktivitetsansats	138
6.3.2 Högre inkomst och utbildningsnivå samvarierar med längre resor	138
6.3.3 Könroller tydliga i samspelet mellan färdlängd och familjeförhållanden	139
6.3.4 Knappa färdlängdsskillnader mellan könen i bilfria hushåll	141
6.3.5 Skillnader mellan bostadsregioner	141
6.3.6 Regressionsanalys	142

<b>6.4 Stora skillnader mellan Göteborgsregionen och Malmöregionen</b>	<b>142</b>
6.4.1 Olika förändring över tid för kvinnor och män	142
6.4.2 Samma användning av bil i båda regioner, men olika färdlängder	143
6.4.3 Genuspräglad arbetsplatslokalisering i förändring	144
<b>6.5 Diskussion och fortsatt forskning</b>	<b>145</b>
<b>Källor</b>	<b>148</b>
<b>Bilagor</b>	<b>155</b>



# 1. INTRODUKTION

## 1.1 Problemformulering

### 1.1.1 Arbetsresans räckvidd ger möjligheter på arbetsmarknaden

Denna studie handlar om kvinnors och mäns arbetsresor. Arbetsresan är en strategiskt viktig länk mellan privatliv och arbetsliv, samtidigt som den ger individen räckvidd<sup>1</sup> och därmed valmöjligheter på arbetsmarknaden. Olikheter i rörlighet och räckvidd, inte minst mellan kvinnor och män, bidrar därmed till olikheter i arbetslivet, i möjligheterna att kunna ta de jobb man vill ha, och att göra karriär på lika villkor. Samtidigt är individens möjlighet att förvärvsarbeta en central välfärdsaspekt. Genom förvärvsarbete möjliggörs försörjning, professionell utveckling, och ett aktivt samhällsdeltagande.

Möjligheten till förvärvsarbete kopplas i denna studie till en rumslig dimension. Grundat i ett kulturgeografiskt tänkande tar studien avstamp i hur sociala relationer interagerar och förstärks av städers och regioners form och funktion. Samspelet mellan rum, tid, kön och resande lyfts fram för att ge en annorlunda infallsvinkel på kvinnors och mäns möjligheter och svårigheter på arbetsmarknaden. Samspelet är viktigt att förstå inte minst när mål om större arbetsmarknadsregioner sätts nationellt.

Flera samhällsgrupper begränsas i sina möjligheter till förvärvsarbete, men fokus ställs i denna studie på kvinnors möjligheter i relation till mäns. Denna relation är viktig att studera eftersom kvinnor utgör hälften av befolkningen, och därmed är en av de största utsatta grupperna. Samtidigt är de strukturer som gör kvinnor till en utsatt grupp direkt relaterade till just arbetet, både det betalda och det obetalda.

Det nära förhållandet mellan betalt och obetalt arbete gör dock att hem, hushållsarbete och familjeförhållanden inte kan isoleras från sammanhanget när kön, resor och möjligheter till förvärvsarbete analyseras. Att män inte deltar i hemmets obetalda arbete i samma utsträckning som kvinnor, bidrar t.ex. till att

---

<sup>1</sup> Med räckvidd menas hur lång man har möjlighet att förflytta sig. Räckvidd är därför inte samma sak som resans faktiska längd.

kvinnor och män inte har likvärdiga möjligheter på arbetsmarknaden. Därför görs i studien även en analys av arbetsresans sammanhang.

I denna kontext är förändringar över tid av relevans. Relationen mellan kvinnor och män är föränderlig, och vi upplevde under förra seklet stora framsteg avseende kvinnors position i samhället. Frågan är hur mycket som har hänt under de senaste decennierna, och om jämställdheten fortsatt att öka som förväntat. En studie av arbetsresans förändring över tid speglar i många avseenden kvinnors och mäns förändrade villkor i hemmet och arbetslivet. Om vi förväntar oss en ökad jämställdhet, bör vi även förvänta oss en konvergens avseende hur långt och ofta kvinnor och män reser till jobbet.

### 1.1.2 Regionförstoring och arbetsresans ökande längd

I dagens läge är det aktuellt att relatera arbetsresans längd till politiska mål om regionförstoring. Sverige har nationella mål om regionförstoring, vilket innebär att man strävar efter geografiskt växande lokala arbetsmarknadsregioner, något som möjliggörs av geografiskt längre arbetsresor. Större lokala arbetsmarknader anses stimulera regional tillväxt genom att underlätta en bättre matchning mellan arbetstagare och arbetsgivare, liksom bättre förutsättningar för struktur-omvandling och specialisering i regionens näringsliv. Dessa aspekter anses göra regionen mer konkurrenskraftig i ett globalt sammanhang (SOU 2004b; Gadd, Lidén & Tiger 2008).

Men, som nämndes ovan, gör kvinnor traditionellt avsevärt kortare arbetsresor än män. När regionförstoring diskuteras bör därför frågan ställas om alla samhällsgrupper tar del av processen och dess konsekvenser i samma omfattning. En svensk studie visar t.ex. att effekten av den lokala arbetsmarknadens storlek på inkomsten är tre gånger så stor för män som för kvinnor (Dahl, Einarsson & Strömqvist 2003). Sambandet skiljer sig beroende på kön, och antyder att kvinnor inte drar fördel av regionförstoring i samma omfattning som män gör. Därtill kan diskuteras hur ansvarsfördelningen i hemmet utvecklas om det lönar sig mer för män än för kvinnor att resa längre bort från bostaden (Boverket 2005).

En annan viktig fråga är hur de allt längre arbetsresorna genomförs; med vilka färdmedel, med vilka hastigheter, och vilken tidsåtgång? Vad har detta för konsekvenser för den pendlande individen, hur denne uppfattar sin rörlighet och vardag, liksom för naturmiljön och utsläppsmål? Längre resor kan genomföras med tåg, kollektivtrafik eller bil, dvs. med olika hastighet och/eller tidsåtgång. Om de förlängda arbetsresorna innebär längre restider sker regionförstoringen på bekostnad av inte bara individens ekonomi utan även hennes/hans tid.



## 1.2 Forskningsprojektet och dess syfte

### 1.2.1 Forskningsprocessen

Denna licentiatuppsats utgör första delstudien av ett forskningsprojekt i två delar<sup>2</sup>. Hela studien kommer att utmynna i en doktorsavhandling. Första delstudien täcker en extensiv och statistisk studie, medan nästa steg i projektet kommer att utgöras av en kvalitativ studie baserad på intervjuer.

Första delstudien är resultatet av en explorativ färd i den omfattande databasen Riks RVU/RES. Det teoretiska ramverket, liksom tidigare forskning, har dock skapat ramar och gett riktlinjer för vilken data som är relevant att analysera. Som ofta sker har studiens frågeställningar omformulerats under arbetets gång för att avgränsa mer precisa och relevanta analysfält inom ramen för syftet. Detta har skett inte minst genom de empiriska resultat som efterhand utkristalliserats. På så sätt har resultat från nuvarande frågeställning två kunnat ligga till grund för formulering av en helt ny frågeställning, frågeställning tre.

Tanken är att nästa delstudie ska fördjupa den första genom att analysera orsakssamband, samt kvinnors och mäns upplevda konsekvenser av arbetsresans längd (för både arbete, familjeförhållanden och vardagsliv). Den planerade delstudien beskrivs mer ingående i avsnitt 6.5.

### 1.2.2 Syfte

Studiens överordnade syfte är att fördjupa och aktualisera kunskapen om kvinnors och mäns arbetsresor. Detta handlar om hur gruppernas arbetsresor förändras över tid, om skillnader minskar eller ökar, samt vilka faktorer som medverkar till att skapa genusrelaterade skillnader och mönster. Denna kunskap möjliggör en planering av bebyggelse, transportsystem och infrastruktur som motverkar exkludering av redan utsatta grupper, i detta fall kvinnor.

Forskningsmässigt är syftet även att pröva relevanta teoretiska ramverk på svenska förhållanden, och att eventuellt komplettera dessa med viktiga aspekter som inte tas med i tidigare formuleringar.

---

<sup>2</sup> I texten avser *studie* endast första delstudien, om inget annat anges.

## 1.3 Studiens frågeställningar

### 1.3.1 Hur har kvinnors och mäns arbetsresor förändrats under senare år? Går vi mot en konvergens i människors geografiska räckvidd på arbetsmarknaden?

Studien har tre frågeställningar. Den första avser att skapa en inledande förståelse för kvinnors och mäns arbetsresor samt hur de förändras över tid. Genom att undersöka hur rörligheten förändras kan man få indikationer på vad som orsakar förändringarna och i vilka sammanhang de sker. Potentiellt viktiga faktorer ringas in utifrån ett teoretiskt ramverk genom att arbetsresorna relateras till viktiga aspekter i en genuspräglad vardag. En underliggande tanke är att det sker en utveckling som pekar mot en mer jämställd mobilitet och ökad jämställdhet. Första frågeställningen delas upp i följande konkreta delfrågor:

1. Hur har kvinnors och mäns arbetsresor förändrats under perioden 1994/95 till 2005/06, räknat i frekvens, längd, tidsåtgång och hastighet?
2. Hur har resor för andra ärenden förändrats under samma period?
3. Hur har färdmedelsanvändningen för resan förändrats?

### 1.3.2 Vilka faktorer samverkar med längden på kvinnors och mäns dagliga pendling?

Studiens andra fråga problematiserar gruppernas (kvinnor och män) homogenitet. Frågeställningen syftar till att belysa vilka faktorer som formar arbetsresans längd, samt i vilken omfattning de skapar skillnader mellan olika grupper av kvinnor och män. Frågan utgår därför från att även andra faktorer än kön skapar specifika förutsättningar för individens förflyttningar; även om män som grupp i genomsnitt gör geografiskt längre arbetsresor än kvinnor, behöver inte detta gälla för alla. Faktorer som antas påverka skillnader i kvinnors och mäns rörlighet är inkomst, utbildningsnivå, sysselsättningens omfattning, civilstånd, närvaro av barn i hushållet, tillgång till bil, typ av bostad, liksom boende- och arbetsregion. Frågeställningen utgör underlag för en teoretisk diskussion.

### 1.3.3 Finns det regionala skillnader i utvecklingen?

Den tredje frågeställningen fokuserar på regionala skillnader i kvinnors och mäns arbetsresor, och försöker urskilja orsaker till dessa. Särskilt uppmärksammas regionerna Malmö<sup>3</sup> och Göteborg. Resultat från undersökningen av den andra frågeställningen visar att genusrelaterade skillnader i arbetsresans längd

---

<sup>3</sup> Här avses A-regionerna Malmö och Göteborg. A-region Malmö används som förkortning för A-region Malmö/Lund/Trelleborg.

varierar i olika regioner. Mest framträdande är de skillnader och likheter som återfinns hos boende i Malmöregionen och Göteborgsregionen. Malmöregionen är den mest "jämslällda" regionen avseende arbetsresans längd, medan de största skillnaderna mellan kvinnor och män istället återfinns i Göteborgsregionen. Denna regionalt betingade skillnad är intressant att studera inte minst mot bakgrund av begreppet regionförstoring. Då regionförstoring implicerar just förändring över tid, är förändringar över tid speciellt intressanta att studera.

Flera aspekter kan dock skilja sig åt mellan de två regionerna, vilka kan förklara de uppmärksammade skillnaderna. Här står tre konkreta frågor i fokus:

1. Hur förändras färdlängd, restid och hastighet för kvinnor och män i de två regionerna?
2. Vilken färdmedelsanvändning har kvinnor och män i de två regionerna? Förändras den på ett likartat sätt inom grupperna i båda regioner?
3. Kan förändring i lokalisering av kvinnors och mäns arbetsplatser förklara förändringar i pendlingsavstånd i de två regionerna?

## 1.4 Studiens forskningsmässiga relevans

Man vet idag att män rumsligt sett genomför avsevärt längre arbetsresor än vad kvinnor gör, såväl i Sverige som i andra länder (Sandow 2008; SIKÄ 2002a; Crane 2007). Dock vet man inte om skillnader mellan könen ökar eller minskar avseende arbetsresans längd, restid, hastighet, eller använda färdmedel, då studier kring förändring över tid i ett genussammanhang inte gjorts tidigare i Sverige. Dock finns liknande studier utomlands (Crane 2007; Vandersmissen, Villeneuve & Thériault 2003; Levinson & Kumar 1994). Dessa, och fler, faktorer undersöks därför i studien, samtidigt som resultaten diskuteras mot bakgrund av ett teoretiskt ramverk som inkluderar både genus och rörlighet.

En del av studien fokuserar även på hur arbetsresans längd påverkas av faktorer som inkomst, utbildningsnivå och familjesituation. Sådana analyser har tidigare gjorts i Sverige och Norden (Sandow 2008, Hjorthol 2000) och internationellt (Cristaldi 2005; Nobis & Lenz 2005; Kawase 2004; Gilbert 1998; Hanson & Pratt 1995; McLafferty & Preston 1991; Johnston-Anumonwo 1988; Hanson & Johnston 1985). Dock är flera av dessa studier relativt gamla och domineras av forskning om förhållanden i USA.

Vidare undersöks i studien regionala variationer i kvinnors och mäns arbetsresor. Bl.a. karteras kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering i två svenska regioner och geografiska skillnader lyfts fram. Skillnader i lokaliseringsmönster för kvinnors och mäns arbetsplatser diskuteras ofta (se t.ex. Sandow 2008;

Friberg 2006; Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005; SIKA 2002b), men har inte undersökts i särskilt stor omfattning (se dock Hanson & Johnston 1985; Hanson & Pratt 1988a, 1991).

## 1.5 Uppsatsens innehåll och disposition

Uppsatsen består av sex kapitel. I detta första kapitel introduceras forskningsproblemet, samt studiens syfte och frågeställningar.

Därefter utvecklas i kapitel två studiens teoretiska ramverk som syftar till att förstå och förklara varför det finns skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor. Ramverket utgår från den s.k. aktivitetsansatsen, vilken förklarar individens rörlighet, och kompletteras med ett genusteoretiskt tänkande. Ramverket strävar efter att sätta individens rörlighet i ett sammanhang där aktiviteter, tid, rum och genusystem är viktiga hörnstenar.

I kapitel tre följer en kunskapsöversikt som fokuserar på vad man hittills vet om kvinnors och mäns resor till arbetet. Först görs en genomgång av aspekter som påverkar kvinnors deltagande på arbetsmarknaden. Därefter beskrivs hur vardaglig rörlighet i allmänhet skiljer sig mellan kvinnor och män, och avslutningsvis diskuteras vilka faktorer som påverkar arbetsresans längd. En viktig iakttagelse är att även om det har forskats en hel del om kvinnors (och mäns) arbetsresor så är de flesta studier relativt gamla. Det saknas aktuell kunskap om dagens situation samt, inte minst, jämförelser över tid.

Kapitel fyra redovisar använda metoder och källmaterial. Studien baseras primärt på data från nationella resvanundersökningar (Riks RVU 94/95 och RES 05/06) vars innehåll och kvalitet diskuteras.

I kapitel fem redovisas resultat inom tre delområden, vilka motsvarar studiens frågeställningar. Det första avsnittet analyserar därför vilka förändringar som har skett över tid avseende längd, tidsåtgång och hastighet för resan, andra vardagliga genuspräglade resor, liksom färdmedelsanvändningen. Det andra avsnittet redogör för sambandet mellan olika faktorer och arbetsresans färdlängd och restid. Mönster diskuteras mot bakgrund av det teoretiska ramverket. Det tredje avsnittet analyserar möjliga orsaker till att genusrelaterade skillnader i arbetsresans längd varierar i Malmöregionen och Göteborgsregionen. Här studeras vilka förändringar som har skett över tid i de två regionerna avseende arbetsresans längd, restid och hastighet, samt färdmedelsanvändning. Även förändringar i regionernas näringsstruktur och arbetsplatslokalisering analyseras.

I det avslutande kapitlet, kapitel sex, diskuteras uppsatsens viktigaste resultat och slutsatser.



## 2. TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER

### 2.1 Introduktion till kapitlet

Hur ska man förstå kvinnors och mäns rörlighet? Olika teoretiska ansatser har använts i tidigare vetenskapliga avhandlingar för att analysera skillnader i kvinnors och mäns rörlighet. Exempelvis inspireras Hjorthol (1998) av sociologiska teoretiker som Simmel, som bl.a. lyfter fram den moderna stadens arbetsdelning, kommunikation, konsumtion och dagliga resande, och Lefebvre, som föreslår tre nivåer av socio-spatiala relationer (vardagslivets praktik, produktion och reproduktion). Polk (1998) hänvisar till kvinnors och mäns relation till tekniska artefakter, medan Krantz (1999) använder en aktivitetsbaserad begreppsmodell. Vidare använder Friberg (1990) i sin studie om kvinnors vardag en tidsgeografisk ansats och begreppet livsform i syfte att förstå deras strategier för att hantera vardagen. Ser man till andra akademiska texter, såsom internationellt publicerade artiklar, används heller inte en allena rådande *Grand Theory* för att förklara kvinnors och mäns rörlighet, eller arbetsresor, utan en mångfald teorier, ansatser och hypoteser.

Friberg (1998) menar att det inom transportforskningsområdet inte finns mycket gjort när det gäller genusteoretisk forskning. Trots att anmärkningen formulerades för över tio år sedan, är den fortfarande aktuell. Ändå kan man i ett tidsperspektiv se en teoretisk utveckling i studier av kvinnors och mäns rörlighet. Medan dagens forskning kan definieras som forskning om *genus och vardaglig rörlighet*, föregicks den av en tidigare dominerande forskning om *kvinnors transporter* (Law 1999). Begreppsförskjutningen innebär dels en övergång från att studera *kvinnor* till att studera *genus*, vilket även inkluderar män och den socialt konstruerade relationen mellan könen. Dels innebär den att gå från att studera *transporter*, med fokus på förflyttningar, till att studera den vardagliga rörligheten i ett komplext sammanhang av livssituation, vardagsliv, och upplevelser (Law 1999). Utvecklingen innebär därför att man i högre grad problematiserar de studerade grupperna, relationen mellan kvinnor och män, och den studerade företeelsen.

Mot denna bakgrund grundas denna studie på två teoretiska fält, *rörlighets-* och *genusteori*, vilka fogas samman i ett ramverk. Sammanfattningsvis syftar det sammanfogade ramverket till att förklara och förstå varför det finns skillnader

mellan kvinnors och mäns arbetsresor. Skillnaderna ses som ett rumsligt uttryck för de relationer som finns mellan könen, och som återfinns i hem, på arbetsplatser, och inom transportsystemet. Dessa relationer präglas historiskt av en manlig dominans och det manliga som norm, och är socialt och kulturellt nedärvda.

Nedan diskuteras först de teoretiska fälten rörlighet och genus var för sig, för att sedan delvis kopplas samman i avsnittet om genus och plats, och slutligen sammanfogas och konkretiseras i det avslutande avsnittet. Först behandlas begreppet rörlighet och den s.k. aktivitetsansatsen. Ansatsen introducerar i vilket sammanhang rörligheten bör förstås och analyseras, inte minst i dess relation till tidsaspekter. Därefter diskuteras genusteorin och dess koppling till det rumsliga perspektivet. Tredje delen lyfter fram viktiga delar av rörlighet och genus, vilka ligger till grund för studiens upplägging, analys och resultattolkning.

## 2.2 Rörlighet

### 2.2.1 Rörlighet och tillgänglighet

Begreppet rörlighet, eller mobilitet, är centralt inom transportstudier (Hoyle & Knowles 1998). Rörlighet avser i denna studie *upprepade, vardagliga, rumsliga förflyttningar*. Begreppet kan dock användas med något skiftande betydelse, och inkludera andra typer av kommunikation, såsom virtuell kommunikation (Vilhelmson & Thulin 2008), och andra typer av rumslig rörlighet, såsom migration (Johnston, Gregory, Pratt & Watts 2000). Så som begreppet definieras i denna studie, avser det inte heller individens *potentiella* rörlighet, dvs. den rörlighet individen har möjlighet att genomföra, men som kanske inte utnyttjas.

Nära relaterat till rörlighet är tillgänglighet. *Tillgänglighet* är det överordnade målet för resan, om man ser resan som individens strävan att ta del av olika verksamheter (Frändberg *et al* 2005). Individen förflyttar sig i syfte att få tillgång till olika verksamheter, eller aktiviteter på olika platser, och rörlighet (resor och transporter) är därför, vid sidan av virtuella kontakter och geografisk närhet, ett medel för att uppnå tillgänglighet. Tillgängligheten till en viss plats handlar även om andra faktorer som är knutna till individen eller den infrastruktur som finns omkring en verksamhet, t.ex. individens fysiska förmåga, ekonomiska och tidsmässiga resurser, trygghet, känsla av säkerhet, vägnas skick, kollektivtrafikförbindelser, osv.

Såväl rörlighet som tillgänglighet är centrala begrepp i analysen av kvinnors och mäns resor. Hög rörlighet och övervinnande av längre distanser ger individer tillgång till fler arbetstillfällen, och indikerar tillgänglighet till ett mer



omfattande och varierat arbetsutbud. Villkoren för rörlighet och tillgänglighet innehåller dock en maktdimension av komplex karaktär. Samtidigt som hög rörlighet indikerar hög tillgänglighet, så ska den inte oreflekterat ses som ett tecken på större valfrihet (jmf Gilbert 1998). Hög rörlighet kan istället vara ett resultat av tvång, då individen måste få tillgång till en verksamhet som ligger längre bort än vad hennes/hans tidsmässiga och ekonomiska resurser tillåter (t.ex. när en svår arbets- och bostadsmarknad tvingar fram långa pendlingsavstånd). På så vis orsakas den höga rörligheten av maktlöshet och brist på tillfredsställande valmöjligheter. Att kunna välja att förflytta sig eller inte, och hur, innebär att individen också har makt över resurser och restriktioner (t.ex. tidsrestriktioner, ekonomiska resurser, fysisk förmåga, verksamheters lokalisering, etc.).

Inom politik och planering har dock hög rörlighet och ökade färdlängder ofta kommit att laddas med en positiv betydelse av välfärd och frihet. Föreställning om hög rörlighet som något enbart positivt kan dock orsaka problem när den omsätts i urban och regional planering. Detta gäller för t.ex. mål om regionförstoring, som kan få olika innebörd och konsekvenser för kvinnor och män.

## 2.2.2 Aktivitetsansatsen

I denna studie förstås och förklaras rörlighet och resor utifrån den s.k. aktivitetsansatsen<sup>4</sup>. Aktivitetsansatsen utgår från att individens rörlighet orsakas av behovet, eller önskemålet, att genomföra aktiviteter med en specifik lokalisering. Genom sin rörlighet skapar individen ett geografiskt utspritt aktivitetsmönster (Vilhelmson 1999; Frändberg *et al* 2005). Individens rörlighetsmönster förklaras av var och när hon/han ska utföra olika aktiviteter, medan själva resan sällan ges ett värde i sig (Krantz 1999). Till skillnad från i valhandlingsmodeller och attitydansatsen, som primärt ser till egenskaper hos själva resan som bestämmande för rörligheten, påverkar enligt aktivitetsansatsen ett flertal omständigheter individens aktivitetsmönster och rörlighet. Omständigheterna relateras till individen, hennes/hans omgivning och

---

<sup>4</sup> Andra modeller finns dock för att förstå rörlighet, såsom valhandlingsmodeller, attitydmodeller och lokaliseringsteorier. Inom *valhandlingsmodeller* ses individen som en nyttomaximerare som gör ekonomiskt grundade val, t.ex. av hur långt man ska resa, och med vilket färdmedel. Individen förväntas använda det färdmedel som kostar minst för att nå en given destination. Denna typ av modell används ofta inom infrastrukturplanering (Golob & Golob i Hjorthol 1998 och i Krantz 1999). *Attitydansatsen* fokuserar istället på olika individers inställning till rörlighetsrelaterade aspekter, såsom färdmedel, bilism eller resan i sig. Studierna behandlar psykologiska orsaker till olika val och behov av t.ex. färdmedel (Golob & Golob i Hjorthol 1998 och i Krantz 1999). Vidare används i studier av pendling ofta även *modeller som fokuserar på sambandet mellan bostadens och arbetsplatsens lokalisering*. Sådana modeller kan t.ex. utgå ifrån att val av arbetsplatsens lokalisering görs först, medan val av bostadens lokalisering görs i ett andra steg. Val av bostadens lokalisering görs efter en avvägning av bostadens och pendlings kostnad (Hanson & Pratt 1988b). Modellerna fokuserar därför på arbetsplatsen i första hand, och hemmet i andra hand. Vad som utgör hemmet avgränsas till bostadens gränser, och relateras inte till lokala sociala nätverk och bostadens omgivning. Dessa modeller har en förenklad och oproblematiserad syn på hemmet och kan ses som formulerade utifrån ett manligt synsätt, genom att hem och arbete ses som två helt separata sfärer (Hanson & Pratt 1988b).

aktiviteter, samtidigt som faktorerna inom dessa tre kategorier i hög grad samspelar med varandra, se figur 2.1 (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999).

Faktorer som är relaterade till *individen* påverkar dels vilka aktiviteter hon/han vill och behöver genomföra, och dels hur rörligheten kan realiseras. Individens behov och värderingar påverkar viljan att t.ex. förflytta sig och med vilket färdmedel, medan andra individanknutna omständigheter utgör resurser eller restriktioner för rörligheten, t.ex. hälsa, inkomst, kön eller bilnehav, vilka möjliggör eller begränsar individens användning av infrastruktur och olika verksamheter (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999).

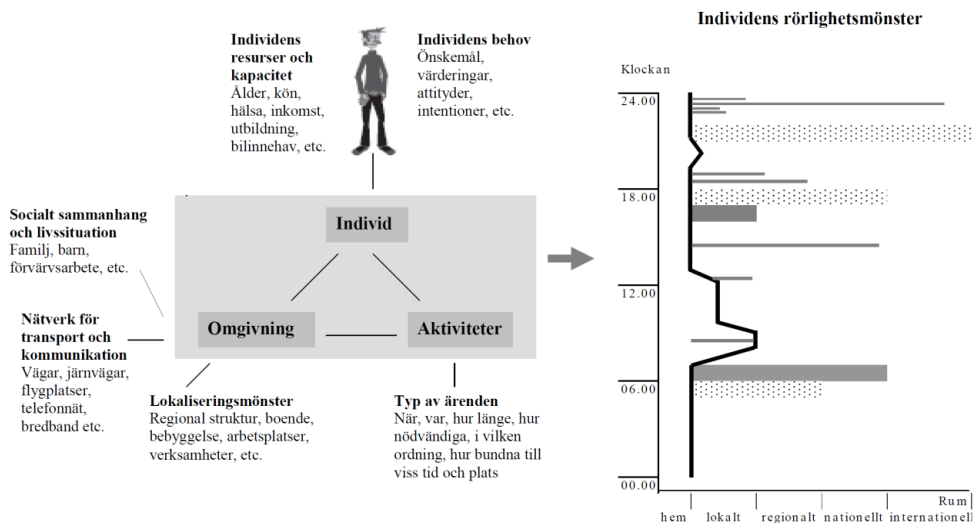
Church, Frost och Sullivan (2000) beskriver, i aktivitetsansatsens anda, hur olika transportrelaterade faktorer förstärker exkludering av redan socialt och ekonomiskt utsatta grupper. Dessa faktorer samspelar i olika processer som avgör individens förmåga att få tillgång till aktiviteter som ingår i ett traditionellt samhällsdeltagande, t.ex. förvärsarbete (Church *et al* 2000)<sup>5</sup>. De förhållanden som författarna lyfter fram exemplifierar faktorer i aktivitetsansatsen. Till individen kan fyra exkluderande omständigheter kopplas: exkludering på grund av brist på information, av ekonomiska skäl, exkludering på grund av tid, samt på grund av rädsla. *Exkludering på grund av brist på information* kan ske då vissa grupper har svårt att få tillgång till, eller tillgodogöra sig, den information som krävs för att kunna transportera sig på ett effektivt sätt med olika färdmedel. *Ekonomisk exkludering* orsakas av individens begränsade ekonomiska tillgångar. Låga inkomster kan exempelvis orsaka begränsad tillgång till bil eller kollektivtrafik. *Exkludering på grund av tid* är också vanligt, då många grupper (t.ex. förvärsarbetande kvinnor med småbarn) upplever tidsbrist. Tidsbrist ställer krav på färdmedels hastighet och flexibilitet. *Exkludering på grund av rädsla* sker när oro för hot, överfall eller olyckor påverkar val av färdmedel och den omfattning i vilken individen rör sig i det allmänna rummet. T.ex. kan användningen av kollektivtrafik begränsas, liksom cykling, gång och vistelse i parkeringshus (Church *et al* 2000). Exkludering på grund av rädsla drabbar typiskt kvinnor (se t.ex. Andersson 2001).

Vidare påverkar *omgivningen* individens aktiviteter och rörlighet. Det sociala sammanhanget formulerar krav och förväntningar på individens beteende, t.ex. att hon/han måste arbeta, göra långa arbetsresor, eller hämta barn på dagis. Vidare möjliggör eller begränsar infrastrukturen på olika sätt resan genom att skapa förutsättningar för förflyttningar (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999). Church *et al* (2000) nämner flera exkluderingsfaktorer relaterade till omgivningen (och individen): fysisk exkludering, geografisk exkludering och

---

<sup>5</sup> Faktorerna följer nedan, dock har indelning här delvis kompletterats. För tydlighetens skull har en punkt delats upp i två, och en har tagits bort (*rumslig exkludering*). Övriga kompletteringar hänvisar till andra författare. Vidare är stycket bearbetat utifrån ett avsnitt i Gil Solá 2005.

exkludering från olika typer av verksamheter. *Fysisk exkludering* kan ske i samspelet mellan barriärer i bebyggelse/infrastruktur och begränsande egenskaper hos individen. Dessa barriärer minskar tillgängligheten till färdmedel och terminaler, och drabbar ofta kvinnor med barn, liksom äldre och funktionshindrade. *Geografisk exkludering* sker i stadens eller regionens perifera områden, då människor isoleras om infrastrukturen är dåligt utbyggd, t.ex. genom ett dåligt utbud av kollektivtrafik. Även stadens eller regionens form och utbredningen kan förstärka denna typ av exkludering. Problemet ligger inte bara i hur tillgängligt området är med olika färdmedel, utan även i vilka samhällsgrupper som bor i området (Clifton & Lucas 2004). Det finns en tendens att segregerade grupper därför blir än mer isolerade. Vidare kan *exkludering från olika typer av verksamheter* ske då verksamheternas lokalisering påverkar hur tillgängliga de är för boende i olika områden. Tidsmässiga och ekonomiska begränsningar gör att boende i områden, utan ett tillfredsställande utbud av t.ex. livsmedelsbutiker eller vårdinrättningar, får svårigheter att tillfredsställa grundläggande behov (Church *et al* 2000).



**Figur 2.1** Rörlighetens relationer, sammanhang och påverkansfaktorer – en begreppsmodell  
Källa: Frändberg *et al* 2005:27

Individens *aktiviteter* påverkar rörligheten eftersom de föreskriver om, när, var och i vilken ordning som resorna ska, eller kan, genomföras. Vilka aktiviteter som individen genomför härleds ur fysiologiska behov, samhällets krav, individuella förpliktelser eller personliga önskemål (Frändberg *et al* 2005). Många gånger kan individen själv välja om och när vissa aktiviteter ska genomföras, medan tydliga krav eller förväntningar styr genomförandet av andra aktiviteter. Hur individen hanterar att genomföra aktiviteterna, och resorna, styrs

av de restriktioner som individen ställs inför (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999). Restriktionerna kan utgöras av begränsad tillgång till tid, möjlig förflyttningshastighet, hur många andra ärenden som ska genomföras, och om man har med packning på resan.

En slutsats är att olika variationer i dessa faktorer slutligen skapar variationer i människors rörlighetsmönster. Man reser olika långt, olika ofta, med skiftande hastigheter, vid fasta eller varierande tider, med olika upplevelse av rörligheten, mm. Dock är det inte bara faktorer relaterade till individ, omgivning och aktiviteter som påverkar rörligheten, utan även rörligheten som påverkar individen, omgivningen och aktiviteterna (jmf Krantz 1999; Vilhelmsen 1999). Förväntningar på långa resor driver fram längre resor, ökad bilism leder till utbyggnad av bilvägar och rumsligt utspridda städer som i sin tur leder till att fler människor måste ha bil och därmed ökad bilism, och resor i låg hastighet gör att färre ärenden kan genomföras.

Sammanfattningsvis kan sägas att aktivitetsansatsen betonar komplexiteten i rörlighetens drivkrafter. En kritik som kan ställas mot aktivitetsansatsen är dock att den endast erbjuder en *generell* förklaring till dessa drivkrafter. Den utvecklar inte en djupare diskussion om orsakssamband mellan de olika faktorerna, såsom varför kvinnor i regel gör kortare resor än män. Ansatsen lyfter fram omständigheter som skulle kunna påverka på olika sätt, utan att ange hur viktiga de är, eller kausalitetens riktning. Detta skulle dock i praktiken inte gå att göra i ett samlat grepp, eftersom mängden faktorer är så stort och samspelet komplext. Ansatsen kan heller inte presentera en ingående förklaring av rörlighetsförändringar över tid, t.ex. i termer längre resor (jmf Frändberg *et al* 2005). Ännu en svaghet är att den inte lyfter fram betydelsen av genus.

### 2.2.3 Tid som dimension och resurs

Vid sidan av rum, är tid en grundläggande dimension av rörligheten som vi alla lever i, och förhåller oss till, i vår vardag. Tiden begränsar hur många aktiviteter vi hinner genomföra under en dag, liksom hur långt vi hinner färdas. Det är därför viktigt att i studier av rörlighet ta hänsyn till frågor om tid och hastighet, liksom till hur tid uppfattas och med vilka strategier den hanteras av individen.

Sambandet mellan tid och rum (och därför även hastighet) utvecklas inom tidsgeografin (Hägerstrand 1970, 1987), där aktivitetsansatsen har sina rötter (Frändberg *et al* 2005). Sambandet uttrycks genom begreppet *tidsrum*, och illustreras i tidsrumsdiagram (se exempel till höger i figur 2.1). I tidsrumsdiagrammet utgör tid ena axeln och rum den andra, medan individens aktiviteter och rörelser genom tid och rum illustreras i en bana. Inom tidsgeografin ses rummet inte som ”en statisk plats där allt ligger stilla, utan världen

är i ständig rörelse” (Åquist 2002). Individen genomför aktiviteter på olika platser, under en viss tid, och förflyttar sig till andra platser, vilket också tar tid.

Inom tidsgeografin betonas att de målinriktade aktiviteter (eller *projekt*) som individens genomför ofta realiserar på en viss plats, vid en viss tidpunkt, i samordning med andra individer, och med specifika redskap. Eftersom projektens genomförande styrs av krav på tid, rum, och samordning kan de inte genomföras hur som helst (Åquist 2002). I ett sådant sammanhang är restid och hastighet centrala i syfte att knyta ihop projekt som är rumsligt utspridda. Detta betyder att hastighet och tillgång till färdmedel är viktiga aspekter av individens relation mellan tid och rum, eftersom de tillåter henne/honom att övervinna distanser på väldigt olika sätt.

Ett annat för sammanhanget intressant sätt att se på tid tas upp av Hjorthol (2001), som explicit relaterar tid till genus och transporter. Hjorthol menar att kvinnor och män traditionellt befinner sig i olika typer av miljöer, där olika tidsuppfattningar råder. Inom den manliga produktionssfären finns en tidssyn som fokuserar på effektivitet, punktlighet och precision. Den kvinnliga reproduktionssfären utmärks istället av arbetsuppgifter såsom omhändertagande, vilka ofta kan genomföras samtidigt och som upprepas, varför tiden istället uppfattas på ett mer cykliskt sätt. Dessa olika uppfattningar av tid gör att restiden kan uppfattas på olika sätt. Utifrån en effektivitetsinriktad tidsuppfattning skulle det snabbaste färdmedlet vara det bästa, medan det bästa färdmedlet utifrån en cyklisk tidsuppfattning skulle vara det som tillåter att fler aktiviteter genomförs under en bestämd tidsrymd. Enligt detta tankesätt skulle män, som ofta befinner sig i den produktiva sfären, oftare värdera t.ex. bilens hastighet högre än kvinnor (bortsett från kvinnors tidsrestriktioner och komplexiteten i deras resor). Eftersom kvinnor i stor omfattning befinner sig i både den produktiva *och* den reproduktiva sfären, skulle det för dem dock också finnas en konflikt i hur tiden uppfattas (Hjorthol 2001).

#### 2.2.4 Rumslig förankring

Liksom man frågar varför människor förflyttar sig, bör man fråga varför de stannar kvar. Ofta håller olika relationer och värden kvar individen<sup>6</sup> till en plats, och *förankrar* henne/honom till denna. Utifrån denna studies sammanhang, är det relevant att fråga vad som kännetecknar kvinnors och mäns bindningar till hemmet och arbetsplatsen, samt hur dessa bindningar kan förklaras (jmf Vilhelmsen 2002). Detta leder över till frågor om genus och i vilken omfattning traditionella könsroller förankrar kvinnor till hemmet, vilket skulle påverka dem att vilja arbeta i närheten av hemmet i större utsträckning än män. En mängd faktorer kan påverka individens förankring till en viss plats, och indirekt påverka

---

<sup>6</sup> Dvs. inte *rumslig friktion*, som handlar om att det är svårt att genomföra förflyttningen.

rörligheten. Vilhelmson (2002) menar att det primärt är de sociala relationerna, nätverken och kontakterna som har mest betydelse i utvecklingen av förankrande bindningar till en plats. Arbete, tillgång till service och annan infrastruktur spelar med andra ord en mindre roll.

## 2.3 Genus

### 2.3.1 En genusgeografisk ansats

Detta avsnitt introducerar feministiskt tänkande och det genusteoretiska ramverk som ligger till grund för studien. Ramverket inspireras av ett genusgeografiskt tänkande. Genom att fokusera på genusrelationer, liksom förhållandet mellan genus och plats, skapas en fördjupad förståelse för vad som präglar just skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor. Inledningsvis görs en genomgång av hur begreppet genus används i studien. Eftersom studien i stor omfattning analyserar förändringar av kvinnors och mäns rörlighet över tid, diskuteras även hur förändringar i relationen mellan kvinnor och män kan förstås.

### 2.3.2 Begreppet genus och genusteori

Inom samhällsvetenskaplig forskning används ofta begreppet *genus*<sup>7</sup> (Nationalencyklopedin, Internetkälla 2009-08-13; Connell 2002; Hirdman 2001; McDowell 1999). Genus syftar på den socialt konstruerade skillnad som finns mellan kvinnor och män, och är relaterad till de biologiska skillnader som finns mellan könen (jmf Connell 2002). I användningen av begreppet genus skiljer man därför mellan det som är kvinna/man (kön) och det som är kvinnligt/manligt (genus). Exakt hur relationen mellan genus och kön ser ut är dock ett ämne för livligt diskussion (se t.ex. Connell 2002).

Den sociala konstruktionen av skillnader mellan kvinnor och män sker inom ramarna för s.k. *genussystem*<sup>8</sup>, ett begrepp som avser den systematiska sociala ordning/struktur som reglerar relationerna mellan kvinnor och män (Gemzöe 2002). Inom sådana system inryms relationer mellan könen som inte är slumpmässiga, utan bildar strukturer eller en ordning (Connell 2002).

Genussystem baseras på dels *isärhållande av vad som är manligt och vad som är kvinnligt*, där kvinnor i regel tilldelas kvinnliga attribut och män manliga, och

---

<sup>7</sup> Översätts med engelskans *gender*.

<sup>8</sup> Inom samhällsvetenskapen används olika begrepp för den sociala ordning/struktur som reglerar relationerna mellan kvinnor och män, t.ex. genusstruktur, genussystem (t.ex. Gemzöe 2002; Hirdman 2001), genusordning (Connell 2002), och patriarkat (jmf. Nationalencyklopedin, Internetkälla 2009-08-21; Gemzöe 2002). Dessa kan definieras något olika beroende på författare. Här används begreppet genussystem.

dels att *det som är manligt värderas högre*, vilket ligger till grund för att kvinnor och män hamnar i olika maktpositioner (Hirdman 2001; Gemzöe 2002). Till ett genussystem hör även att det manliga ses som *norm* (Hirdman 2001; Gemzöe 2002). Det betyder att det beteende som män har, eller tillskrivs, i regel ses som det vanliga, normala eller korrekta. Vad som anses vara kvinnligt och manligt skiljer sig dock mellan olika samhällsgrupper, kulturer, platser och över tid (Friberg 2004).

Isärhållandet av manligt och kvinnligt, och påståendet att kvinnor och män *är olika*, är centralt för diskurser som upprätthåller genussystem (Hirdman 2001). Eftersom manligt och kvinnligt måste vara olika, är de i ett nära förhållande till varandra. De kan inte ses som skilda företeelser, utan ska ses som två sidor av en och samma sak (Hirdman 2001). För att förklara historiska relationer mellan manligt och kvinnligt hänvisar historikern Yvonne Hirdman (2001) till två diskurser<sup>9</sup>. I båda diskurser är mannen normen. I den ena diskursen beskrivs kvinnan som en *ofullständig version* av mannen, något som kan speglas i t.ex. lönesättning (kvinnan gör samma jobb som mannen men inte riktigt lika bra). I den andra diskursen beskrivs istället kvinnan som *motsatsen* till mannen, ett tankesätt som bygger på kontraster och dikotomier. I denna diskurs ses mannen som kraftfull, hård, intellektuell, aktiv, etc., medan kvinnan ses som svag, mjuk, känslsam, och passiv.

Typiskt för ett genussystem är att det som är manligt värderas högre än det som är kvinnligt. Detta leder till att det manliga hamnar i en högre maktposition (Gemzöe 2002). Bilden av det manliga som ”bättre” baseras på att man håller isär vad som är manligt och kvinnligt (Hirdman 2001); om inte det manliga och kvinnliga fanns så skulle inte det manliga kunna vara något i relation till det kvinnliga. Maktrelationen mellan manligt och kvinnligt kan yttra sig i nervärdering av den kvinnliga, av kvinnor och av mindre manliga män. Det handlar därför inte om bara om relationen mellan kvinnor och män, utan också om relationen mellan män och män eller kvinnor och kvinnor, liksom olika typer av manligheter och kvinnligheter. Och det är de manliga och kvinnliga attributen som används i maktspelet (Connell 2002).

Det finns dock inte bara *en* social ordning/struktur för relationer mellan kvinnor och män, som inbegriper *alla* kvinnor och män. Detta fångas upp i intersektionalitetsteorin (se t.ex. De Los Reyes & Mulinari 2005). Teorin fokuserar på hur det i skärningspunkterna mellan *genus*, *etnicitet* och *klass* skapas specifika maktrelationer och situationer som baseras på att olika maktordningar samverkar och skapar komplexa strukturer. Kvinnor och män från olika klasser och etniciteter kommer därför att agera inom olika maktstrukturer. Inter-

---

<sup>9</sup> Ursprungligen hänvisar hon till tre, men jag redogör endast för två här.

sektionalitetsteorin framhäver att det inte bara handlar om att lägga två enheter eller aspekter på varandra, utan om att enheterna konstruerar varandra och skapar en ny och viktig dimension (De Los Reyes & Mulinari 2005).

De sociala ordningarnas mångfald återfinns även i begreppen genuskontrakt och genusrelationer. Dessa beskrivs nedan i syfte att visa hur förändring av genus-system kan ske.

### 2.3.3 Genussystemens förändring

Mot bakgrund av studiens fokus på förändringar över tid är det viktigt att diskutera hur genusrelaterade aspekter utvecklas och förändras. Förändringar av relationen mellan kvinnors och mäns rörlighet bör härledas till antingen en förändring i rådande relationer mellan manligt och kvinnligt, eller till förändring av en aspekt som enbart påverkar kvinnors eller mäns situation, t.ex. förändringar i en specifik arbetsmarknad.

För att förstå hur förändringar av genussystem sker, i relation till rörlighetsförändringar, kan man ta hjälp av Hirdmans (2001) begrepp *genuskontrakt*. Begreppet beskriver hur t.ex. arbetsfördelningen mellan könen kan omförhandlas. Det innebär att genusrelaterade aspekter på förhållanden som påverkar individens rörlighet kan omförhandlas. Dessa genuskontrakt ska ses som delar av genussystemet (Hirdman 1990, 1988 i Anderson 2001).

Genuskontrakt är (osynliga) överenskommelser mellan kvinnor och män i samhället i form av förpliktelser, skyldigheter och rättigheter, dvs. hur individen förväntas vara och agera (Hirdman 2001). Dessa överenskommelser är kulturellt nedärvda och inrymmer en förståelse, från båda parter, av att överenskommelsen har fördelar för den egna individen. Det traditionella genuskontraktet innebär att mannen ska ta hand om och försörja kvinnan, medan kvinnan inom ramarna för hemmet ska ta hand om mannen och familjen (Hirdman 2001). Dock finns olika kontrakt för olika grupper i samhället, t.ex. beroende på ålder, klass, etniskt ursprung eller boendeort (Hirdman 1990, 1988 i Anderson 2001). Genuskontrakt är inte statiska utan kan omförhandlas, speciellt vid större samhälleliga förändringar, och ser olika ut under olika historiska epoker. På så sätt speglar begreppet både ett strukturellt tvång och möjligheten till förändring (Hirdman 2001). Omförhandlingen kan ske både i en mer jämställd, och i en mer ojämsställd, riktning.

Även Connells (2002) begrepp *genusrelation* kan vara av användning för att förstå hur förändringar kan ske inom genussystem (eller genusordning, som Connell uttrycker det). Connell menar att en genusordning består av genusrelationer, och att genus framför allt handlar om de sociala relationer inom vilka



individer och grupper agerar. Dessa relationer handlar om vardagliga sociala processer som *ständigt pågår och pånyttföds*. ”[O]m vi inte skapar dem, existerar de inte” menar Connell (2002:76).

## 2.4 Genus och plats

### 2.4.1 Genus och plats är sammankopplade

Eftersom rörlighet till stor del yttras rumsligt är det viktigt att förstå sambandet mellan genus och plats<sup>10</sup>. Enligt kulturgeografiskt tänkande är det inte en slump att somliga verksamheter är lokaliserade i särskilda delar av staden eller regionen. Därför är det heller ingen slump att kvinnor och män vistas i vissa delar av staden eller regionen, mer än i andra.

Inom feministisk geografi menar man att genus och rum/plats är sammankopplade. Platsens identitet präglar de individer som agerar i den genom att både forma, begränsa och möjliggöra olika handlingar (Forsberg 2003). Samtidigt ”smittar” könskodning (dvs. värdeladdning av något som manligt/kvinnligt) av aktiviteter, beteenden eller attribut, av sig på den plats där de spelas upp, varpå en könskodning eller genusprägling<sup>11</sup> av platsen sker. Denna ömsesidiga påverkan mellan genus och plats gör att könsidentitet för platsen, och de aktiviteter eller individer som är kopplade till den, blir trögföränderlig (Bondi & Davidson 2005). Hirdman beskriver processen som att:

Det är som om vi bevittnar ett slags förstärkningsprocesser där det tycks som om genus smittar av sig, först på kläderna, sedan på sakerna, därefter på sysslorna och de platser där sysslorna görs – för att sedan återföras till kropparna.

Hirdman 2001:72

I en analys av arbetsresor är det viktigt att uppmärksamma att det finns platser som övervägande används för, och associeras till, produktion respektive reproduktion, samt att dessa är könskodade, dvs. manligt eller kvinnligt präglade.

---

<sup>10</sup> Inom kulturgeografiämnet diskuteras ofta begreppen *rum* och *plats* och relationen mellan dem. I denna studie behandlas begreppet *rum* som ett abstrakt geografiskt enhet. Begreppet *plats* ses istället som ett konkret geografiskt avgränsat område som individen har en relation till. Platser är laddade med minnen av händelser, föreställningar, symbolik, etc. Ett område kan därför vara *både* plats och rum beroende på i vilket sammanhang det diskuteras och vem som förhåller sig till det. Här används uttrycket *genus och plats* eftersom platserna i detta uttryck implicerar en könskodning av det geografiska området. Forsberg (2003) använder dock begreppet rum, vilket i denna studie, där det passar, har bytts ut mot plats i syfte att vara konsekvent.

<sup>11</sup> *Genuspräglad* innebär att något är präglad av genussystem. Begreppet översätts från engelskans *gendered*. Andra svenska ord för samma företeelse är *genusifierad* eller *genderiserad*. I vissa fall kan även *könskodad* användas som synonym.

## 2.4.2 Verksamhetsseparering: produktion och reproduktion

Inom den genusinriktade geografin fokuserade man tidigt på fenomenet verksamhetsseparering, i betydelsen separeringen mellan platser för *produktion* respektive platser för *reproduktion* (Forsberg 2003; se bl.a. McDowell & Massey 1994; Domoch & Seager 2001; England 1991)<sup>12</sup>.

Verksamhetssepareringen tog i västvärlden fart under industrialismen, när produktion och social reproduktion rumsligt började skiljas åt i större omfattning än tidigare. Kvinnor tog i högre grad ansvaret för att sköta behövda men obetalda arbetsuppgifter i den privata sfären, medan män istället skötte betalda arbetsuppgifter (dvs. lönearbetade). I diskussioner om verksamhetsseparering har man därför sett arbetsplatsen som platsen för produktion, och hemmet som platsen för reproduktion (McDowell & Massey 1994; Domoch & Seager 2001; England 1991).

Samtidigt som offentliga platser för produktion, respektive privata platser för reproduktion, i hög grad har kunnat tillskrivas män respektive kvinnor, är detta en förenkling av verkligheten. Inte minst klasstillhörighet har påverkat i vilken omfattning kvinnor har deltagit i det betalda arbetet utanför det egna hemmet. Många arbetar- och medelklasskvinnor förvärsarbetade redan under industrialismens framväxt, och ofta jobbade arbetarklasskvinnor i medelklasshem (Hall i McDowell 1999; England 1991; Domoch & Seager 2001). Separeringen är än mer komplex i Sverige idag, då kvinnor i stor omfattning förvärsarbetar. Uppdelningen blir mer komplicerad och mindre tydlig när många arbetsuppgifter inom det reproduktiva fältet idag har flyttat ut i det offentliga rummet i och med att omvårdnad i hög grad genomförs avlönat i t.ex. förskolor och äldreomsorg. Olika typer av arbetsuppgifter (produktiva respektive reproduktiva) har dock fortfarande till stor del olika lokaliseringar i staden och regionen, då arbetstillfällena inom den reproduktiva sfären (skola, vård, omsorg) oftare är lokaliserade nära elever, kunder eller vårdtagare, och arbetstillfällena inom den produktiva sfären är lokaliserade i t.ex. perifera industriområden.

## 2.4.3 Vardagslivets rumsliga fragmentering

De aktiviteter som kvinnor och män ägnar sig åt på olika platser speglas i deras förflyttningar. Medan mäns resor primärt varit kopplade till produktion, och den typ av reproduktion som hör fritiden till, har kvinnors rörlighet länge primärt varit kopplad till produktion och den del av reproduktionssfären som innebär ”tvungen tid”, såsom omsorgsresor (Hjorthol 1998).

---

<sup>12</sup> Begreppet verksamhetsseparering används även i en mer mångfacetterad betydelse och avser då separering mellan boende, arbete, detaljhandel, service och kultur (Book och Eskilsson 1999). Den definitionen används dock inte i denna studie.

Friberg (2002) beskriver kvinnors förflyttningar mellan olika verksamheter som ett zappande i rummet. Vardagslivet utspelar sig inte längre i ett sammanhängande rum, utan i något som kan liknas vid ett nätverk av sammanbundna noder, där transporter utgör förbindelselänk mellan noderna. De noder som kvinnor (och män) besöker länkas samman i förflyttningskedjor som upprepas i vardagen. Kvinnors förflyttningar mellan den offentliga och den privata sfären är enligt Friberg mer komplexa än mäns, eftersom de ofta tar ett större hushållsansvar samtidigt som de förvärvsarbetar:

Kvinnorna har ett reproduktionsansvar, med stadig förankring i den privata sfären, som de bär med sig in i det offentliga rummet. De har ett försörjningsansvar som i sitt faktiska utförande ofta sker utanför bostaden, alltså i något slags offentligt rum. Konsekvenserna är att den privata och offentliga sfären länkas ihop. Det innebär att kvinnor binder samman platser som kan knytas till deras ansvarsområden, och att kvinnors förflyttningsmönster, deras rumsliga nätverk, bär direkta spår därav.

Friberg 2002:76

Givet att kvinnor och män på detta sätt ägnar sig åt olika typer av aktiviteter, påverkar aktiviteternas lokalisering skillnader i rörlighet. Detta sker t.ex. när verksamheter såsom boende och arbetsplatser separeras rumsligt, då avstånden tenderar att öka. En sådan uttänjd rumslig struktur nödvändiggör en hög rörlighet i vardagen, vilket kan utgöra en börda för individen, och i synnerhet för kvinnor som tar aktiv del i både den produktiva och den reproduktiva sfären (Friberg 2002). Allt längre arbetsresor, vilket är grundläggande för en ökad regionförstoring, förväntas därför kunna utgöra en utökad börda för kvinnor och i förlängningen möjligen även innebära att genuskontrakten blir svårare att omförhandlas i en mer jämställd riktning, alternativt att de omförhandlas i en mer ojämsställd riktning.

#### 2.4.4 En könsuppdelad arbetsmarknad

Könsidentiteter, grundade i de genussystem som individen lever i, påverkar individens yrkesval och skapar därmed en könsuppdelad arbetsmarknad, både i Sverige och utomlands. Medan kvinnor är överrepresenterade inom yrken där kvinnliga attribut ingår i bilden av yrket (att vara omhändertagande, fostrande och stödjande), är män överrepresenterade inom yrken där manliga attribut dominerar (att vara stark och härdig, ha analytisk förmåga)(McDowell 1999). Utformningen av yrkesidentiteter är dock i många fall en mer komplex process än så. T.ex. kan det ena könet definiera sin identitet inom en *lokalt* rådande arbetsfördelningen och i kontrast till det motsatta könets yrke, vilket gör segregeringen svår att bryta (Yodanis 2000). Specifika yrkesidentiteter kan även

skapas när den ena könet arbetar inom ett område som domineras av det andra könet, t.ex. av män inom vården (Cross & Bagilhole 2002).

Könssegregeringen på arbetsmarknaden yttrar sig både *horisontellt* och *vertikalt*. Horisontellt i den meningen att kvinnor och män till stor del förvärvsarbetar inom olika områden, inom offentlig respektive privat sektor, samt med olika typer av arbetsuppgifter. Vertikal segregering betyder att grupperna befinner sig på olika hierarkiska nivåer inom dessa områden (SOU 2004a). Den horisontella segregeringen speglas i stor omfattning i ett rumsligt mönster, som diskuterades ovan.

## 2.5 Ett sammanfogat ramverk för att studera den genuspräglade arbetsresan

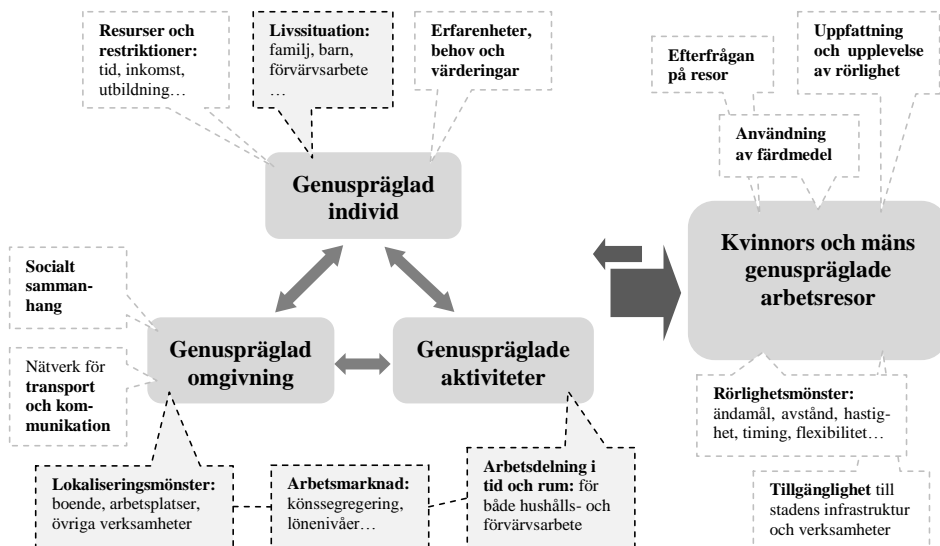
Utifrån det faktum att en mängd olika aspekter formar individens rörlighet, och att vissa aspekter är mer centrala för att förklara skillnader mellan kvinnor och män i arbetsresans längd, konkretiseras här de viktigaste aspekterna i frågan. Dessa aspekter kan relateras till rådande genussystem (dvs. de roller som tillfaller kvinnor respektive män inom och utanför hemmet), att kvinnor och män delvis har olika arbetsmarknader, samt att våra städer präglas av en omfattande verksamhetsseparering. Även andra aspekter påverkar kvinnors och mäns arbetsresor på olika sätt, såsom rörligheten i sig (t.ex. tillgång till färdmedel, värderingar), men dessa är inte fundamentala för att förstå skillnader i just arbetsresan. Aspekterna konkretiseras nedan och samlas i figur 2.2. Det i studien använda ramverket utgår från aktivitetsansatsen, men modellen betraktas här systematiskt ur ett genuspräglat och genusgeografiskt perspektiv.

Ramverket utgår från att *genuspräglade aktivitetsmönster i tid och rum* påverkar rörligheten, vilket härleds ur en ojämn fördelning av arbetsuppgifter och aktiviteter mellan könen orsakad av att kvinnor och män har olika roller, både inom och utanför hemmet. När, var, hur länge, och i vilken ordning aktiviteter genomförs, liksom hur nödvändiga de är, och hur bundna till en viss tid och plats, påverkar hur resor kan genomföras (Frändberg *et al* 2005). Arbetsdelningen mellan könen påverkar därför i hög grad efterfrågan på resor, rörlighetsmönstret, och användningen av färdmedel, men kan också påverka uppfattningen och upplevelsen av resan (t.ex. beroende på stress).

Att kvinnor och män delvis har olika roller och uppgifter på *arbetsmarkanden* präglar den som könssegregerad. Lönenivåer och lönespridning skiljer sig mellan könen, vilket bl.a. påverkar möjligheterna för längre pendling. Arbetsmarknadens struktur kan med andra ord påverka resornas längd och användning av olika färdmedel. Att arbetsmarknaden är könssegregerad, hand i hand med

rådande *verksamhetsseparering* medför olika lokaliseringmönster för kvinno- och mansdominerade arbeten. Att kvinnors och mäns arbetsplatser har olika *lokaliseringmönster* är även nära länkat till en genuspräglad tidsanvändning (Law 1999).

Individens *livssituation* (om hon/han är samboende, har familj och i vilken omfattning hon/han förvärvsarbetar) kan i hög omfattning vara präglad av könsroller och genussystem. Vilket ansvar individen har i hushållet, och till viss del även arbetsituation, påverkas av individens kön och varierar med socialt sammanhang, t.ex. i olika genuskontrakt. Livssituationen kommer därför att påverka vilka aktiviteter individen deltar i och hennes/hans rörlighetsmönster.



**Figur 2.2** Att förstå genuspräglade arbetsresor - studiens teoretiska ramverk  
Utveckling av modellerna i Frändberg *et al* 2005:27 och Law 1999:576

Övriga aspekter som påverkar arbetsresorna (liksom andra typer av resor) är en genuspräglad tillgång till resurser, genuspräglade erfarenheter, behov och värderingar, individens sociala sammanhang, och den fysiska strukturen. Med *genuspräglad tillgång till resurser* avses aspekter såsom tid, pengar, färdigheter och teknologi. Detta härleds ur en ojämn tillgång till resurser mellan kvinnor och män, såsom kvinnors systematiskt lägre inkomster, sämre tillgång till körkort och bil, större upplevelse av tidspress och brist på flexibla handlingsalternativ (Law 1999). Tillgången till resurser, såsom tillgången till bil, är präglad av en genusrelaterad maktdimension, ofta nära kopplad till identitetsskapande processer (Polk 1998). Polk menar att konkreta förhållanden (präglade av kvinnors och mäns relation till teknologi), som vem som ansvarar för bilen

och vem som använder den, markerar vem som har makten över färdmedlet i hushållet. Synen på mannen som den ”naturlige” bilanvändaren leder därför genom identitetsskapande processer till att kvinnor får en sämre tillgång till bil. En ojämlik biltillgång leder till ett skevt maktförhållande om båda grupper har samma bilbehov, då vi ofta har ett infrastrukturellt arv där bilen är det smidigaste färdmedlet att ta sig fram med (Polk 1998). På så sätt överförs maktrelationer kopplade till individ, teknologi, rum eller aktiviteter till en rörlighetsdimension.

Vidare kan *genuspräglade erfarenheter* påverka rörligheten genom upplevelser av otrygghet eller risker på olika platser (Law 1999). Till det *sociala sammanhanget* hör bl.a. individens rumsliga förankring till olika platser, i form av bindningar till främst hemmet och arbetsplatsen (jmf Vilhelmson 2002). Traditionella könsroller förankrar kvinnor till hemmet och dess närhet, och påverkar kvinnors att vilja arbeta i närheten av hemmet. Den fysiska strukturen, i form av *nätverk för transport och kommunikation* (väg, järnväg, bredband) formar rörligheten genom den infrastruktur som tillhandahålls individen. Infrastrukturen är delvis ett arv från tidigare generationer, och har ofta planerats av män för mäns behov.

Inom forskning om varför kvinnor och män har olika långa arbetsresor (se avsnitt 3.5), fokuserar man på olika förhållanden (att kvinnor har lägre löner än män, arbetsplatsers lokaliseringmönster, olika tillgång till färdmedel, kvinnors och mäns olika hushållsansvar och kvinnors bundenhet till hemmet, samt kvinnors och mäns olika sätt att söka jobb), vilka alla faller inom ramarna för det presenterade ramverket. Etablerade hypoteser belyser hur olika gruppers skiftande förutsättningar i samspel skapar olika villkor för arbetsresorna, även inom gruppen kvinnor. *Hypotesen om rumslig inlåsning (spatial entrapment hypothesis)*, betonar att kvinnor inte kan, eller vill, göra tidsmässigt och rumsligt långa arbetsresor, och därför har mer lokala arbetsmarknader än män (Hanson & Pratt 1988a). Hypotesen formulerades i en nordamerikansk kontext och avser i hög grad vita (relativt högutbildade) medelklasskvinnor som bor i stadens perifera delar. Här tilldelar rådande könsroller kvinnor hushållsansvaret, och mannen i hushållet är den primära inkomsttagaren. En alternativ förklaring är *hypotesen om rumslig felmatchning (spatial mismatch hypothesis)* som istället utgår från lågutbildade minoritetsgrupper (främst färgade), som bor i segregerade områden i centrala delar av USA:s städer. Kvinnor i dessa grupper har så få passande arbetstillfällen i närheten av bostaden att de tvingas pendla långa avstånd till en arbetsmarknad lokaliserad i förortererna (Gobillon, Selod & Zenou 2007). Avstånden utgör i deras fall ett problem eftersom de inte har ekonomiska möjligheter att flytta närmare jobben. (Dessa hypoteser utvecklas i kapitel 3).

Samtidigt som det utvecklade ramverket ovan talar om genusprägling i singular, är det viktigt att lyfta fram att olika delgrupper av kvinnor och män lever i olika genussystem och genuskontrakt (Connell 2002; Hirdman 2001; De Los Reyes & Mulinari 2005). Detta innebär att omständigheter som påverkar resan kan vara genuspräglade på olika sätt. De relationer som råder mellan kvinnor och män kan formas av faktorer som etnicitet och klass (De Los Reyes & Mulinari 2005), liksom ekonomiskt system och dominerande näring (McDowell & Massey 1994)<sup>13</sup>. Därför kan t.ex. regionala skillnader i kvinnors och mäns arbetsresor både förklaras av skillnader i näringsstruktur (t.ex. beroende på arbetsplatsernas lokalisering), *och* av att genuskontrakten skiljer sig mellan regionerna pga. skillnader i näringsstruktur.

Ett liknande resonemang kan föras gällande förändringar över tid. Som diskuterades ovan kan genuskontrakten omdefinieras vid större samhälleliga förändringar. Sådana förändringar, som i sin tur påverkar arbetsresan, skulle kunna vara omvandlingar i närings- och arbetsmarknadsstruktur, familjepolitik, och transportsystemen. Dock kan även mindre förändringar i dessa områden också påverka arbetsresan, men inte genom att förändra genuskontrakten utan genom att påverka förutsättningar för rörligheten på andra sätt.

Sammanfattningsvis utgår studiens teoretiska ramverk från förståelsen att en stor del av de faktorer som påverkar rörligheten är präglade av genussystem. Genus är i första hand kopplat till individen och hennes/hans kön, men värderingar och strukturer som är kopplade till kvinnan och mannen, eller manligt och kvinnligt, överförs till både den sociala och fysiska omgivningen, liksom till individens aktiviteter. De aspekter som här betonas som viktigast för att förklara skillnader mellan kvinnor och män i just arbetsresans längd är relaterade till rådande genussystem, att kvinnor och män har olika arbetsmarknader, samt att våra städer präglas av en omfattande verksamhetsseparering (mellan platser för produktion och platser för reproduktion). I nästa avsnitt presenteras tidigare forskning som fördjupar förståelsen för de tankesätt som presenteras i teori-avsnittet.

---

<sup>13</sup> Då denna utgångspunkt är viktig för ramverket kan man säga att ansatsen är intersektionellt präglad.





# 3. KUNSKAPSÖVERSIKT

## 3.1 Introduktion till kapitlet

Denna kunskapsöversikt behandlar i huvudsak olika områden som tillsammans bidrar till att ge en förståelse för vad som formar kvinnors och mäns arbetsresor. Översikten rör sig från kunskap om den könsuppdelade arbetsmarknaden, via forskning om kvinnors och mäns vardagliga rörlighet och arbetsresor, en genomgång av de argument som ofta lyfts fram för att förklara skillnader i färdlängd för kvinnors och mäns arbetsresor, till en diskussion kring regionförstoring. Översikten struktureras i enlighet med det teoretiska ramverket. I första hand diskuteras resultat som baseras på aktuella svenska förhållanden, och i andra hand äldre och utländska undersökningar.

Kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete utgör grundläggande förutsättningar för gruppernas deltagande på arbetsmarknaden, och därmed även för deras arbetsresor. Om kvinnors och mäns arbete och vardag finns mycket forskat och skrivet. Här görs endast en kort genomgång av faktorer som kan relateras direkt till studiens frågeställningar.

## 3.2 Kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete

### 3.2.1 Sysselsättningsgrad

Svenska kvinnor och män förvärvsarbetar i olika omfattning. 2007 var omkring 20 procent av kvinnorna i arbetsför ålder (20-64 år) inte sysselsatta, jämfört med ca 10 procent av männen (SCB 2008). Av samtliga sysselsatta kvinnor 2007 var 66 procent heltidsanställda och 34 procent deltidsanställda. Motsvarande siffror för män var 90 respektive 10 procent (SCB 2008). Skillnaderna är därför omfattande, men det har skett förändringar över tid. Mellan 1970 och 1990 minskade andelen kvinnor i arbetsför ålder utan anställning från 40 till mindre än 20 procent. Bland männen var andelen sysselsatta istället relativt konstant under samma period (SCB 2008).

### 3.2.2 Arbetsmarknad och löner

I teoriavsnittet diskuterades att den svenska arbetsmarknaden är könsuppdelad, vilket yttrar sig både *horisontellt* och *vertikalt*. I siffror blir den horisontella segregeringen tydlig. 2006 fanns 39 procent av alla anställda kvinnor och fem procent av alla anställda män i de tio mest kvinnodominerade yrkesgrupperna. Av dessa är vård- och omsorgspersonal den största gruppen, medan andra stora grupper är förskollärare och fritidspedagoger samt sjuksköterskor. När det gäller manligt dominerade yrkesgrupper fanns 19 procent av alla anställda män och färre än en procent av alla anställda kvinnor i de tio mest mansdominerade yrkesgrupperna. Stora yrkesgrupper här är byggnads- och anläggningsarbetare, byggnadshantverkare samt maskin- och motorreparatörer. Vidare hittas 29 procent av alla män i yrkesgrupper med minst 90 procent män (SCB 2008).

Den vertikala segregeringen kan exemplifieras av andelen chefsbefattningar som innehas av kvinnor: 29 procent år 2002 (SOU 2004a). Att kvinnor och män inte har samma förutsättningar att nå chefspositioner visar en studie om kvinnliga och manliga toppchefer inom näringslivet (Göransson 2003 i SOU 2004a). Medan de manliga cheferna ofta levde under traditionella former med en fru som ansvarade för hem och barn, var de kvinnliga cheferna ofta ensamstående eller gifta med en man som också hade en hög chefsposition.

Den könssegregerade arbetsmarknaden speglas även i att kvinnors löner är lägre än mäns. I Sverige uppgår kvinnors löner till 72-92 alternativt 91-98 procent av männens<sup>14</sup> (SCB 2008). En annan skillnad mellan gruppernas lönesituation är att kvinnors lönespridning i regel är mindre än mäns (SCB 2008).

Vad som orsakar att kvinnor som grupp har lägre löner är omdiskuterat. Utbildningsnivå och arbetslivserfarenhet har tidigare angetts som faktorer. Dock förklarar dessa faktorer mindre idag när kvinnor har nästan lika lång arbetslivserfarenhet som män, och ofta också längre utbildning (Johansson & Katz 2007).

En bidragande faktor till lönegapet mellan kvinnor och män är att kvinnor, i förhållande till det jobb de har, ofta är överutbildade (de har en högre utbildning än vad som i regel krävs för deras yrke), och att män ofta är underutbildade (de har en lägre utbildning än vad som i regel krävs för deras yrke) (Johansson & Katz 2007). Faktorer som utbildning, erfarenhet och näringsgren påverkar lönesättning i olika omfattning beroende på kön, menar studiens författare och

---

<sup>14</sup> Värdena varierar beroende på hur man räknar. I realiteten uppgår kvinnors löner till 72-92 procent av männens löner, beroende på arbetssektor. Om hänsyn tas till skillnader i ålder, arbetstid, att de finns på olika sektorer och tillhör olika arbetsgrupper, så uppgår kvinnors löner istället till 91-98 procent av männens. Siffran avser 1997-2006.

hänvisar till internationell nationalekonomisk litteratur. Man kan därför säga att det finns en genusrelaterad felmatchning på arbetsmarknaden.

Mot bakgrund av resultaten från Johansson och Katz (2007) undersökning kan man fråga sig om den rumsliga dimensionen, dvs. kvinnors kortare räckvidd på arbetsmarknaden, kan vara en av flera faktorer som bidrar till att kvinnor inte får det arbete de optimalt borde ha.

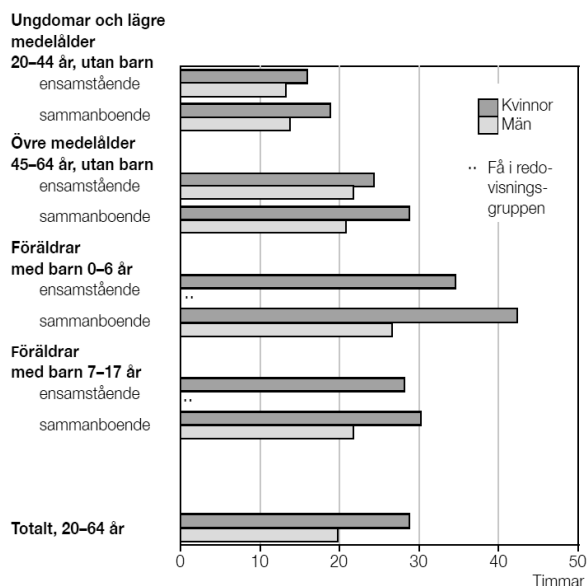
Slutligen kan löneskillnaden helt enkelt bero på en könsbaserad lönediskriminering. En sådan diskriminering skulle kunna orsakas av arbetsgivarens, arbetskamraternas eller kundernas preferenser, nämligen att dessa inte tycker om att samarbeta med en viss typ av människor (i detta fall kvinnor). Ofullständig information hos arbetsgivaren kan också orsaka diskriminering då denna inte känner till t.ex. om kvinnan ofta kommer att vara frånvarande pga. huvudansvar för barn. Pga. osäkerhet kring kvinnans arbetsinsats kommer arbetsgivaren därför inte att satsa på henne lönemässigt. Allmänna värderingar kring t.ex. arbetsuppgifter som genomförs av kvinnor kan också orsaka lägre löner, då dessa arbetsuppgifter inte anses vara lika viktiga. Värdediskriminering riktas dock mot yrken (inte individer), och därför mot både kvinnor och män inom kvinnodominerade yrken (Thoursie 2004).

### 3.2.3 Ansvar för hushållet

Kvinnors och mäns situation på arbetsmarknaden, inklusive deras möjligheter att resa, påverkas även av deras ansvar för hushållet. Den ojämna fördelningen av hushållsarbete innebär ofta att olika krav på närvaro i hemmet, vid specifika tider, ställs på kvinnor och män. Det medför konsekvenser för vilken arbetsmarknad grupperna har inom räckhåll.

Statistik visar att kvinnor och män i genomsnitt arbetar lika många timmar per dygn (omkring åtta timmar), men att det finns skillnader på *vilket arbete* som genomförs under dessa timmar. Medan kvinnor arbetar lika mycket betalt som obetalt (relation 50-50) arbetar män dubbelt så mycket betalt som obetalt (relation 67-33)(SCB 2008). Dock har det skett förändringar över tid; mellan 1990/91 och 2000/01 minskade kvinnor tiden för obetalt arbete med 40 minuter (nästan 15 procent), medan mäns tid för detta arbete förblev oförändrad (SCB 2003). Minskningen innebär att kvinnor 2000/01 lade ner knappt 50 procent mer tid på hushållsarbete än män, istället för 65 procent tio år tidigare. Med andra ord var skillnaden 2000/01 väldigt stor mellan den tid som kvinnor och män lade ner på hushållsarbete, trots att det skedde en konvergens helt baserad på kvinnors förändrade beteende.

När man analyserar obetalt arbete är det viktigt att skilja mellan kvinnor och män i olika faser av livet. De båda gruppernas omfattning av hushållsarbete växlar med livscykel, men oavsett fas lägger kvinnor ner mer tid på hushållsarbete än vad män gör (se figur 3.1 nedan). En grupp som lägger ner mycket tid på hushållsarbete är av naturliga skäl småbarnsföräldrar, och där finner man också väldigt stora andelsmässiga skillnader mellan könen. Bland småbarnsföräldrar är det även vanligt att kvinnor förvärvsarbetar deltid, och andelen deltidsarbetande kvinnor växer ju fler barn de får, medan männens arbetstid förblir mer eller mindre konstant (SCB 2008). Man kan därför se ett tydligt samband mellan hushållsansvar och tid för förvärvsarbete. Hur ansvar för barnen fördelar sig mellan könen illustreras också av att kvinnor 2007 tog ut 79 procent av dagarna med föräldrapenning och 64 procent av den tillfälliga föräldrapenningen (dvs. tar i högre omfattning hand om sjuka barn).



**Figur 3.1** Tid för obetalt arbete efter livscykel 2000/01 (timmar per vecka)

Källa: Tidsanvändningsundersökningen, i SCB 2008:41

Generellt gäller därför att, fastän Sverige ofta anses vara ett av världens mest jämställda länder, så finns tydliga skillnader mellan könen i sysselsättningsgrad, lönenivåer och lönespridning, typer av arbetsmarknader och arbetsuppgifter. Medan svenska kvinnor i alla samhällsklasser har tagit sig in i det traditionellt sett manliga området förvärvsarbete, har svenska män inte tagit plats i det traditionellt sett kvinnliga hushållsarbetet i samma omfattning.

## 3.3 Vardaglig rörlighet

### 3.3.1 Översikt av tidigare forskning

Genomgången av skillnaderna i kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete innebär att även deras vardagliga rörlighet uppvisar olika mönster. Det visar de undersökningar av svenskarnas resvanor som utförts under senare år (SIKA 2007a; SIKA 2002b; Krantz 1999; Polk 1998; Transek 2006). Flera undersökningar baseras på databasen RES/Riks RVU (SIKA, Krantz och delvis Polk), som också används i denna studie. Även Hjorthols studie (1998) om kvinnors och mäns vardagliga rörlighet, genomförd i Oslo och Akershus, bygger till stor del på resvaneundersökningar. Det är dock endast Krantz som undersöker förändringar över tid perioden 1978- 1996.

Sammanfattningar av studier om rörlighet har gjorts tidigare, dock med olika fokus. Eriksson och Garvill (2000) gör en litteraturöversikt om transport-systemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv. Av denna framgår bl.a. att skillnader i resmönster är likartade i andra västländer vad gäller längd, frekvens, ärendefördelning och resornas komplexitet. En litteraturstudie om kvinnors och mäns förhållande till bilanvändning (Cedersund & Lewin 2005) visar bl.a. att skillnader mellan kvinnor och män finns i andra västländer.

Friberg (2002, 1998, 1990; Friberg, Burman & Nilsson 2004), har i ett svenskt sammanhang studerat kvinnors vardag, vardagliga rörlighet, och pendling. Hennes studier antar ett tidsgeografiskt perspektiv, är ofta berättande, och lyfter fram kvalitativa och abstrakta aspekter.

### 3.3.2 Vardaglig rörlighet i förändring

Rörligheten förändras i stor omfattning över tid, varför också förhållandet mellan kvinnors och mäns rörlighet utvecklas. Krantz avhandling (1999) är något gammal men särskilt intressant i detta avseende, då studien bl.a. jämför skillnader i rörlighet mellan kvinnor och män i Sverige under perioden 1978-1996. Detta är den enda studien hittills som ingående analyserar skillnader över tid mellan kvinnor och män i Sverige. Studien visar bl.a. att skillnaderna i rörlighet mellan könen, avseende alla ärenden och färd sätt, minskade något under den studerade perioden, men att de fortfarande var tydliga. En viktig förändring som Krantz lyfter fram är en konvergens i resfrekvens, som orsakades av att män minskade sin resfrekvens i hög omfattning (från 2,8 till 2,3 delresor<sup>15</sup> per dag, medan kvinnor minskade den från 2,1 till 2,0). Denna skillnad i resfrekvens verkar ha utjämnats ytterligare då SIKA:s senaste

---

<sup>15</sup> Antalet delresor i en huvudresa speglar antalet ärenden som görs under resans gång.

undersökning (2007a) visar att kvinnor och män gör lika många delresor per dygn.

Trots att en del förändrades under perioden 1978-1996, så bestod mycket. Den genomsnittliga dagliga reslängden för män var i stort konstant under perioden (46 km per person och dygn), dock ökade kvinnors genomsnittliga dagliga reslängd något (från 28 till 30 km). Restiden för kvinnor var i stort sett konstant (ca 55 minuter), medan restiden för män minskade (från 76 till 66 minuter) (Krantz 1999). Man kan därför anta att det även under perioden efter 1996 har skett en del förändringar i rörlighet.

### 3.3.3 Resor för olika typer av ärenden och i olika faser av livet

Av svenskarnas resor utgörs ungefär en tredjedel av arbets-, tjänste- och skolresor, en tredjedel av service- och inköpsresor och en tredjedel av fritidsresor. Här finns dock skillnader mellan könen då kvinnor gör något fler serviceresor än män, medan män oftare än kvinnor reser i tjänsten. Dessutom varierar genomsnittslängden för olika typer av ärenden mellan könen (SIKA 2007a).

Som framgick av avsnitt 3.2.3 lägger kvinnor och män ner olika mycket tid på olika typer av arbete beroende på fas i livet. Detta speglas även i deras rörlighet då skillnaderna mellan könen avseende *reslängd* varierar med livsfas, och är störst bland småbarnsföräldrar (Krantz 1999). Skillnaderna ökar även vid samboende (hos förvärvsarbetande) då kvinnors samlade reslängd blir något längre, medan männens samlade reslängd blir betydligt längre, i både hushåll med och utan barn (1999). Vidare varierar resornas *ärendefrekvens* med livsfas och kön; arbets- och tjänsteresans andel av alla resor hos män är konstant, vare sig de är ensamstående, samboende eller har barn, medan arbetsresans andel av alla resor hos kvinnor istället är mindre när de har barn, vare sig de är ensamstående eller inte. Samtidigt ökar kvinnors inköps-, service- och omsorgsresors andel när de har barn, medan mäns förändras marginellt (Krantz 1999).

### 3.3.4 Kvinnor genomför mer komplexa resor

Av tidigare forskning framgår även att kvinnor vanligtvis kombinerar olika typer av ärenden i samband med sina resor oftare än män (på engelska *trip-chaining*) (Hjorthol 1998; Ortoleva & Brenman 2004). Ser man till förvärvsarbetande, är skillnaderna störst mellan könen bland samboende med barn i åldern 0-6 år, där kvinnor kombinerar arbetsresor med andra resor dubbelt så ofta som män (Krantz 1999). Exempelvis kombinerar kvinnor oftare än män arbetsresan med att hämta och lämna barn och att handla, vilka är resor som kan vara starkt bundna i tid och rum (Hjorthol 1998). I relation till detta kan sättas att män i sambohushåll med småbarn kör nästan dubbelt så långt med bil än vad

kvinnor gör (Polk 1998). I Hjorthols studie använder kvinnor med barn i förskoleåldern dock bilen lika mycket som män i samma typ av hushåll (1998).

Skillnaden mellan kvinnor och män i antal delresor som görs i samband med arbetsresan, minskar med ökade inkomster. Medan kvinnors andel är relativt konstant över inkomstgrupp (de genomför andra ärenden vid 20 procent av arbetsresorna), *ökar* män sin frekvens med ökad inkomst. Männens frekvens varierar från knappt 10 procent i den lägsta inkomstgruppen (upp till 160 000 kr i årsinkomst) till 17 procent i den högsta (över 320 000 kronor i årsinkomst) (SIKA 2002b). Detta visar med andra ord att inkomsten inte påverkar kvinnans reskomplexitet, medan det påverkar mäns.

Hjorthols (1998) undersöker i sin studie (i Oslo och Akershus) könsbetingade aspekter hos rum, tid och transportmedel som är viktiga för förståelsen av vardagsresor. Hennes studie visar att de mest komplexa resorna genomförs av unga kvinnor med hög yrkesstatus och barn, medan de minst komplexa görs av äldre förvärvsarbetande män. Dock skiljer sig inte bara resornas komplexitet mellan grupper, utan även hur resorna upplevs. Kvinnor och yngre upplever resorna som mer betungande än andra grupper. Gruppernas upplevelse av resan är troligen relaterat till deras resmönster och upplevda tidspress (Hjorthol 1998).

Vardagslivets komplexa resor studeras även av Friberg (1998). Hon beskriver förflyttningarnas betydelse i några utvalda kvinnors vardagsliv för att belysa olika typologier, och pekar på vissa allmängiltiga drag i kvinnornas berättelser; brist på tid, hur de kombinerar flera projekt i en och samma resa (t.ex. köra till arbetet och förhöra läxor samtidigt, eller åka kollektivt till jobbet och läsa), samt att deras reproduktionsansvar styr många resor (Friberg 1998).

### 3.3.5 Användning av olika färdmedel

Kvinnor och män använder olika färdmedel i olika omfattning. Undersökningar visar konsekvent att det mest är män som kör bil och att det mest är kvinnor som åker kollektivtrafik (se t.ex. SIKA 2007a, 2002b; Krantz 1999; Polk 1998). Dock är bilen det oftast använda färdmedlet hos båda grupper; män använder bilen vid knappt sex av tio resor och kvinnor använder den vid fem av tio resor (endast som förare är andelarna 47 respektive 31 procent). Samtidigt går kvinnor till fots vid 27 procent av resorna och åkte kollektivt vid sammanlagt 14 procent. Män går istället till fots vid 20 procent av resorna och kollektivt vid 10 procent. Vidare cyklade kvinnor vid 9 procent av resorna och män vid 10 procent (SIKA 2007a). Bilens dominerande roll i samhället speglas av att nio av tio svenskar åker bil minst en gång i veckan, medan tre av tio reser kollektivt (SIKA 2007a). Män har oftare tillgång till både bil och körkort än vad kvinnor har; 69 procent

av kvinnorna och 82 procent av männen har tillgång till båda i åldersgruppen 18-84 år (SIKA 2007a).

Även den genomsnittliga färdlängden för resor med olika färdmedel skiljer sig mellan könen. Ofta färdas kvinnor kortare sträckor än män (med cykel 2 respektive 3 km, med tunnelbana 6 respektive 7 km, med bil 13 respektive 19 km och som bilpassagerare 21 respektive 22 km), medan kvinnor färdas längre än män med tåg (66 respektive 61 km) och buss (16 respektive 15 km)(SIKA 2007a). Detta betyder att män andelsmässigt färdas ganska mycket längre än kvinnor med bil, en skillnad som är större än med andra färdmedel. Vidare varierar hur långt man färdas med bil dagligen beroende på hur många bilar som finns i hushållet; sammanbonde i hushåll med två bilar kör längre än ensamstående kvinnor/män med en bil (Polk 1998), vilket kan ha att göra med hushållets lokalisering.

Vidare påverkar vem som i hushållet tar beslut kring bilen och dess användning också vem som faktiskt använder den (Polk 1998). En studie genomförd i Göteborg (Polk 1998) visar att omkring hälften av respondenterna, i hushåll med två körkortsinnehavare och en bil, anser att beslut om bilen tas tillsammans med partnern, både bland kvinnor och bland män. Dock anser endast 10 procent av kvinnorna, jämfört med 43 procent av männen, att det är de som ensamma tar beslut om bilanvändningen. Samtidigt anser endast 20 procent av männen, jämfört med nästan 70 procent av kvinnorna, att de inte kan reparera en bil. Undersökningen baserades på en enkät som besvarades av ett urval av Göteborgs befolkning 1996.

### 3.3.6 Orsaker till skillnader mellan kvinnor och män i vardaglig rörlighet

Skillnader i kvinnors och mäns vardagliga rörlighet generellt orsakas av flera faktorer, vilka delvis även innebär att kvinnor gör kortare arbetsresor än män. Ur ett teoretiskt perspektiv kan diskussionen om orsaker till skillnaderna mellan kvinnors och mäns rörlighet göras lång (se teoriavsnittet för ett sådant resonemang).

Ofta kretsar de förklaringar som återfinns i tidigare studier kring tillgången till och användning av bil och kollektivtrafik. Dock kan inte den skeva tillgången till bil ensam förklara skillnader i rörlighet mellan kvinnor och män då kvinnor färdas kortare avstånd än män även när de har samma tillgång till bil (Krantz 1999).

Andra orsaker som ofta anges är värderingar kopplade till rörligheten, samt ett ojämnt fördelat hushållsansvar och deltagande i arbetslivet. Eftersom skillnader i



rörlighet mellan könen avser både färdmedelsval, reslängd, och resor för olika ärenden, kräver en förklaring till skillnaderna mellan kvinnors och mäns rörlighet en diskussion som förs på flera olika plan. Ett, utifrån aktivitetsansatsen, logiskt svar för vad som orsakar den sneda ärendefördelningen mellan könen, är de göromål individen har i sin vardag, vilka formas efter arbetsfördelningen mellan grupperna. T.ex. tillskriver Krantz (1999) en stor del av utjämnningen i rörlighet mellan kvinnor och män under den studerade perioden 1978-1996 på förändringar i sysselsättningsgrad. Vidare påverkar skillnader i resurser för att kunna företa resan, arbetsfördelning i hushållet och i arbetslivet, samt skillnader i hur kvinnor och män värderar nyttan av att resa och utföra aktiviteter på längre avstånd (Krantz 1999).

Även Polk (1998) lyfter fram värderingar relaterade till färdmedelsval, och visat att människors uppfattning av bilen och andra transportmedel inte enbart har sitt ursprung i direkta rörlighetsbehov. Av Polks undersökning framgår att 71 procent av männen (i Göteborgsstudien) tycker att *det är en rättighet att ha bil*, medan endast 55 procent av kvinnorna tycker detsamma (1998). En annan tydlig skillnad mellan könen avser bilismens relation till miljöproblem; 33 procent av männen tycker att det är dåligt för miljön att köra bil, jämför med 47 procent av kvinnorna (1998). Det finns dock inga stora skillnader mellan könen i hur de upplever bilkörning när det gäller känsla av frihet eller hur roligt det är att köra (1998).

### 3.4 Icke vardaglig rörlighet: att flytta

Var individen arbetar och bor har betydelse för arbetsresans längd och utformning, vilket bl.a. påverkas av hur förankrad individen är till respektive plats. Studier kring vad som styr val av hemmets och arbetsplatsens lokalisering, kopplat till genus, berör till stor del samboende par. Detta intressefokus förklaras av att det numera, till skillnad från några decennier sedan, ofta i hushållet finns två individer med egna karriärer, samtidigt som genusstrukturer påverkar förhandlingarna i hemmet. Aktuella studier visar dels att en familjs beslut att flytta oftast drivs av mannens karriärmöjligheter (Nivalainen 2004), men att det har skett en förändring där mannens dominans inte längre är lika stark (Smits, Mulder & Hooimeijer 2003).

Fransson (1991) beskriver i en äldre undersökning hur olika aspekter har starkare respektive svagare betydelse för flyttningsval hos svenska kvinnor och män. Exempelvis har ensamstående kvinnor som får ett arbete i en annan kommun större benägenhet att flytta än män i samma situation. Dock väljer istället samboende kvinnor i samma arbetssituation oftare att bo kvar och börja pendla. När samboende män tar ett arbete i en annan kommun är hushållet mer

benäget att välja att flytta (istället för att mannen pendlar), oavsett om kvinnan förvärvsarbetar eller inte, ett faktum som enligt studien inte spelar någon roll för beslutet. Detta resulterar i att hushållet oftare flyttar närmre mannens nya arbetsplats än kvinnans. Förenklat borde detta rimligtvis betyda att flyttningsval bidrar till att samboende kvinnors pendlingsavstånd förlängs i förhållande till samboende mäns, och att ensamstående kvinnors pendlingsavstånd förkortas i förhållande till ensamstående mäns.

Hur samboende par flyttar pga. mannens karriär belyses även av Bogren (2007) i sin undersökning av den kvalificerade arbetskraftens internationella migration. 13 av 15 intervjuer med svensk kvalificerad arbetskraft utomlands, som genomförs i en av hennes undersökningar, sker med män. Bogren menar att detta inte är någon tillfällighet. Av de två intervjuade kvinnorna (som förvärvsarbetade utomlands) var den ena ensamstående, medan den andra följde med sin man och i efterhand fick arbete. Liknande resultat framgår av Hanson och Pratts studie från Worcester, USA (1991) där omkring 10 procent av kvinnorna menade att de under de senaste tio åren hade lämnat ett arbete för att flytta pga. förändringar i partners arbetslokalisering, medan *inga* män hade gjort detsamma.

Flyttningsbenägenhet påverkas även av rådande bostads- och arbetsmarknad, liksom infrastrukturen mellan hem och arbete. Lundholm (2007) tar fasta på detta och undersöker i sin studie befolkningen i sin helhet. Studien visar att individer som bor i befolkningstäta regioner är mindre benägenhet att flytta, vilket förklaras med att de har större möjligheter att pendla än de som bor i befolkningsglesa regioner. Frågan är dock hur olika gruppers benägenhet att flytta skiftar, och hur mycket detta kan påverka pendlingsavstånden.

## 3.5 Arbetsresornas färdlängd och påverkande faktorer

### 3.5.1 Introduktion till avsnittet

I teorikapitlet lyftes flera faktorer fram vilka kan påverka och forma kvinnor och mäns arbetsresor. I detta avsnitt följer en genomgång av studier som har behandlat en eller flera av de faktorer som nämns i teoriavsnittet.

Studier som beskriver och förklarar kvinnors pendlingsavstånd i relation till mannens, har genomförts både i Sverige och utomlands, ofta utifrån olika nationella databaser. Många studier har gjorts i USA (Crane 2007; Hanson & Pratt 1995; Gilbert 1998; McLafferty & Preston 1991; Johnston-Anumonwo 1988; Hanson & Johnston 1985). Ytterligare studier har gjorts i länder som Italien (Cristaldi 2005), och Japan (Kawase 2004). I Norden har ämnet studerats i Sverige (Sandow 2008; SIKa 2002a, 2002b; Transek 2006) och Norge

(Hjorthol 2000, 1998). En stor del av kunskapen kring ämnet baseras därför på studier genomförda i andra samhällen, inte minst USA, samt data som samlats ihop för flera decennier sedan. Under 1980- och 1990-talet genomfördes flera studier i ämnet, men under 2000-talet har mängden vetenskapliga artiklar sinat, något som motiverar förnyad forskning.

Resultaten av tidigare forskning visar genomgående att kvinnor som grupp pendlar kortare avstånd än män. I Sverige var 1994-2001 den genomsnittliga arbetsresan 10 km för kvinnor och upp mot 15 km för män (SIKA 2002b). Bara en studie (Crane 2007) undersöker hur färdlängden för arbetsresan förändras över tid. I USA ökade arbetsresans färdlängd med 30 procent för kvinnor och med 22 procent för män under perioden 1985-2005, och 2005 var arbetsresans genomsnittliga färdlängd 19 km för kvinnor och 23 km för män (Crane 2007).

Resultaten visar även att det finns skillnader inom grupperna kvinnor och män beroende på faktorer som utbildningslängd, inkomst, hushållsstruktur, sysselsättning, ålder och etnicitet. Olika grupper av kvinnor och män har olika förutsättningar att genomföra arbetsresor, vilket också speglas i deras pendlingsavstånd. Sandow (2008), som studerar relationen mellan socio-ekonomiska faktorer och långa pendlingsresor i norra Sverige, visar att sannolikheten att en individ genomför en lång arbetsresa ökar om denne är man, högutbildad, arbetar inom privat sektor och har hög inkomst. Bland faktorer som är relaterade till hushållet, visar sig barn och samboende minska sannolikheten för långa arbetsresor, speciellt hos kvinnor.

Sammanfattningsvis gäller att faktorer som hittills angivits för att förklara kvinnors kortare arbetsresor kan sammanfattas i punkterna: *att kvinnor har lägre löner än män* (enligt humankapitalteorin<sup>16</sup>), *arbetsplatsers lokaliseringsmönster* (enligt hypoteserna om rumslig inlåsning<sup>17</sup> och rumslig felmatchning<sup>18</sup>), *olika tillgång till färdmedel*, *kvinnors och mäns olika hushållsansvar och kvinnors bundenhet till hemmet*, samt *kvinnors och mäns olika sätt att söka jobb*. Dessa punkter diskuteras nedan.

Dessa förklaringsfaktorer kan inordnas i denna studies teoretiska ramverk för att förstå genus och rörlighet. T.ex. utgör löneskillnader, eller skillnader i tillgång till färdmedel, mellan kvinnor och män en olikhet i individens tillgång till resurser, även om löneskillnader också kan vara en konsekvens av arbetsresans kortare avstånd. Arbetsplatsers lokalisering är ett exempel på sociala strukturer som har tagit geografiska uttryck. Kvinnors ansvar för hemmet utgör värderingar som speglas i fördelning av arbetsuppgifter och aktiviteter, etc.

---

<sup>16</sup> Human Capital theory

<sup>17</sup> Spatial Entrapment hypothesis

<sup>18</sup> Spatial Mismatch hypothesis

Samtidigt som de studerade faktorer som hittills brukar anges för att förklara kvinnors kortare arbetsresor kan anses vara mer eller mindre allmängiltiga, har de delvis formulerats i en annan kontext än dagens svenska: till stor del i USA och för upp mot 20 år sedan. Därför bör de heller inte användas i en annan kontext utan förbehåll. Detta gäller framför allt Hanson och Pratts undersökningar, som baseras på den segregation och stadsstruktur som återfinns i USA och genomfördes under mitten av 80-talet. Inte desto mindre bör de pga. studiernas bredd och djup anses vara av stort intresse för att förklara även svenska förhållanden. Det står dock klart att fler studier inom området behövs för att belysa eventuella förändringar över tid samt olikheter mellan olika platser (länder, regioner med olika näringsstrukturer, etc.).

### 3.5.2 Kvinnor har lägre löner

Kvinnors lägre lön som orsak till deras kortare pendlingsavstånd innebär, i dess enklaste form, att det inte lönar sig för kvinnor att pendla långt om de har låg lön, eftersom resan utgör en kostnad i sig. Genom att istället minska sina pendlingskostnader (i tid och pengar) kan de istället höja sina reallöner (MacDonald 1999). Det är dock inte bara den egna lönen som kan påverka kvinnans arbetsresande, utan även sambons inkomst, då det är vanligare att kvinnan förvärvsarbetar deltid när mannen har hög lön (Hjorthol 1998).

MacDonald (1999) menar att forskning inom ämnet bekräftar att det finns ett samband mellan arbetsresans färdlängd och inkomst. T.ex. visar en äldre studie från USA (Hanson & Johnston 1985) att kvinnor hade kortare arbetsresor än män även inom samma inkomstgrupp, samtidigt som arbetsresans längd bland kvinnor ökar med inkomsten. Flera forskare ifrågasätter dock hur sambandet ser ut (Johnston-Anumonwo 1997; MacDonald 1999). Sambandet skulle t.ex. kunna skifta beroende på om kvinnan arbetar i ett kvinnodominerat yrke eller inte, eftersom arbetsplatserna i kvinnodominerade yrken är mer utspridda och att incitamenten för längre arbetsresor därför är lägre, eller om hon arbetar deltid som hushållets sekundära inkomsttagare (MacDonald 1999).

Inkomstens påverkan på arbetsresans längd kan även ha att göra med individens utbildning. Ofta hänvisas till humankapitalteorin (Hansson & Pratt 1991; McDowell 1999)<sup>19</sup> som tar fasta på individens utbildningslängd och ser den som en investering. Eftersom män investerar mer i utbildning och därför får högre ersättning i form av lön, kommer mannen i hushållet att vara den som förvärvsarbetar i högre omfattning. Om kvinnan väljer att ta sig ut i arbetslivet kommer hon i stor utsträckning att förvärvsarbeta deltid och att få lägre timlön, varför det lönar sig mindre att arbeta långt från hemmet (McDowell 1999).

---

<sup>19</sup> Dock använder författarna inte samma definition på teorin.

Argumentet i sin ursprungliga formulering har idag dock visat sig vara felaktig, eftersom kvinnor ofta har längre utbildning än sin partner (Johansson & Katz 2007). Inte heller i Johnston-Anumonwos (1988) 20 år gamla studie från Worcester, USA, är kort utbildning relaterad till kvinnligt dominerade yrken. Tvärtom var den genomsnittliga utbildningslängden i denna undersökning högst för kvinnodominerade yrken.

### 3.5.3 Arbetsplatsernas lokaliseringsmönster

Kvinnors och mäns arbetsplatser har olika lokaliseringsmönster, något som ofta nämns som en orsak till att kvinnor relativt sett har kortare arbetsresor (se t.ex. Sandow 2008; Friberg 2006; Frändberg *et al* 2005; SIKA 2002b). Kvinnors arbetsplatser anses ha en jämnare spridning än mäns, eftersom kvinnor ofta arbetar i kundorienterade yrken inom offentlig sektor, såsom vård, omsorg och skola, vilka är lokaliserade nära bostadsområden. Mäns arbetsplatser är istället mer koncentrerade till vissa delar av staden, t.ex. industriområden. Detta argument, eller teori, kan tyckas utgöra allmän kunskap, samtidigt som den inte har studerats i omfattande grad, särskilt inte under senare tid och i en svensk kontext. Några få studier har dock berört frågan (Hanson och Johnston 1985; Hanson & Pratt 1988, 1991), och bygger på statistik från folkräkningsområden.

Hanson och Pratt (1988a) visar i sin studie från Worcester, USA, att kvinno- respektive mansdominerade arbetsplatser har olika lokaliseringar i staden. Kvinnor i kvinnodominerade yrken arbetar oftare än kvinnor i mansdominerade yrken i förorter, vilket betyder att det inte bara är kvinnors relation till hemmet som påverkar var gruppen arbetar, utan även den typ av arbete som kvinnorna har. Vidare visar studien att män pendlar längre än kvinnor oavsett om det geografiska område där män arbetar domineras av kvinnors eller mäns arbetsplatser. Detta betyder att män i genomsnitt pendlar längre än kvinnor, oavsett var deras arbete är lokaliserat. Av samma studie framgår även att kvinnor och män arbetar i olika delar av staden eller regionen även när de arbetar inom samma specifika sektorer, såsom t.ex. tillverkningsindustri.

En intuitiv förklaring till att lokaliseringen för kvinnors och mäns arbetsplatser till viss del skiljer sig, är att de olika verksamheterna i olika hög grad styrs av närhet till kunder, hyreskostnader, strävan efter närhet till liknande typer av företag, etc. Studier genomförda i USA (Hanson & Prat 1992; Nelson 1986 i Mitchell 2000) visar dock att var den efterfrågade arbetskraften bor ibland påverkar var arbetsgivaren väljer att lokalisera verksamheten. I Nelsons studie valde företag som erbjöd kontorsjobb att lokalisera verksamheten nära bostadsområden med eftertraktade arbetstagare, dvs. relativt välutbildade kvinnor med liknande klassbakgrund och etnisk bakgrund som arbetsgivarna (med andra ord

vit medelklass)(Nelson 1986 i Mitchell 2000). Av Hanson och Pratts (1992) intervjustudie framkom samma resultat, dvs. att arbetsgivare lokaliserade sin verksamhet vid förorter där en högutbildad vit medelklass bodde. Närheten mellan arbetsplats och bostad orsakas därför, enligt dessa resultat, inte bara av att kvinnor kan söka och söker arbeten nära hemmet, utan även av att arbetsgivaren aktivt söker närhet till arbetstagaren. Det är dock oklart om en sådan anpassning även är aktuell i Sverige, då klasskillnader i Sverige inte är lika markerade som i USA, och att bostadssegregationen ser annorlunda ut.

Samtidigt som den genuspräglade arbetsmarknadens lokaliseringmönster ofta anges som orsak till att kvinnor gör kortare arbetsresor än män, kan dess betydelse ifrågasättas. Lokaliseringsmönstren måste sättas i relation till aspekter såsom individens etniska bakgrund, färdigheter och inkomst (MacDonald 1999). I enlighet med ett intersektionalistiskt tänkande, kan man därför säga att betydelsen av arbetsplatsernas lokalisering beror på vilken grupp av kvinnor eller män som studeras. Ett sådant tankesätt speglas i studier som fokuserar på specifika grupper av kvinnor (med olika utbildningsnivåer, social bakgrund, etnisk tillhörighet, och därmed även bostadslokalisering) och deras arbetsresor. Dessa undersökningar härrör från två olika hypoteser: hypotesen om rumslig inlåsning respektive rumslig felmatchning.

De studier som använder *hypotesen om rumslig inlåsning* fokuserar på det faktum att kvinnor kan ha mer lokala arbetsmarknader än män. Dessa studier analyserar (ofta inte uttalat) till stor del kvinnor från en vit, relativt högutbildad medelklass boende i nordamerikanska förorter (se t.ex. Johnston-Anumonwo 1997; Hanson & Pratt 1992; Nelson 1986 i MacDonald 1999).

Hypotesens formulering skiftar dock något från studie till studie, och det är oklart om de korta arbetsresorna betraktas som ett resultat av restriktioner eller fritt val. MacDonald beskriver i sin översikt hypotesen som ”The idea that women’s shorter work trips are a symptom of women’s segmentation in local labor markets” (1999:275), med andra ord att kvinnors kortare arbetsresor beror på att de har mer lokala arbetsmarknader. Hanson och Pratt, som hänvisar till hypotesen i flera studier, formulerar den i en av sina versioner som “[Women’s] ability or reluctance to travel long times or distances to work and their subsequent reliance on perhaps limited local employment opportunities” (1988a:184f).

Kritiken mot hypotesen om rumslig inlåsning kommer från två olika håll. Dels kritiserar hypotesens förenkling av förståelsen för processer och individuella strategier (England 1993). England stöder sitt argument bl.a. på det faktum att de kvinnor som i allmänhet anses vara mest rumsligt inlåsta, gifta kvinnor med barn, i hennes studie pendlar längre än ogifta kvinnor utan barn (England 1993).

En annan typ av kritik går ut på att hypotesen endast stämmer för vissa grupper av kvinnor, dvs. de inom den vita medelklassen (Gilbert 1998). Gilbert menar att olika faktorer påverkar vita och svarta kvinnors pendlingsmönster, liksom kvinnor med latinamerikansk bakgrund. Hanson och Pratt (1994) påpekar dock även själva att hypotesen bäst stämmer på vita medelklasskvinnor i USA.

En annan typ av studier fokuserar på lågutbildade minoritetsgrupper (främst färgade) som bor i segregerade områden i centrala delar av staden. Att dessa grupper har långa pendlingsavstånd förklaras genom *hypotesen om rumslig felmatchning*, vilken menar att vissa grupper tvingas göra långa arbetsresor eftersom de bor långt ifrån sin potentiella arbetsmarknad (Gobillon *et al* 2007). Hypotesen formulerades först av Kain (år 1968), och en mängd studier som lyfter fram den har följt sedan dess (Gobillon *et al* 2007; Blumenberg 2004; Preston & McLafferty 1999; Johnston-Anumonwo 1997). Tesen tar ursprungligen varken hänsyn till kön eller till kvinnors och mäns olika arbetsmarknader, utan har tvärt om kritiserats för att enbart fokusera på män (Blumenberg 2004; Preston & McLafferty 1999). Dock används argumentationen i flera studier som berör kvinnors arbetsresor (Blumenberg 2004; Gilbert 1998; Preston & McLafferty 1999; McLafferty & Preston 1991).

Hypotesen om rumslig felmatchning är starkt präglad av den nordamerikanska kontext som den har utvecklats i. Där har man kunnat se att en stor del av arbetstillfällena av olika anledningar har flyttat ut från centrum till förorterna (Gobillon *et al* 2007). Detta utgör ett problem för de segregerade grupper som bor i stadens centrala delar och som inte har råd att flytta närmare jobben. Det är dock inte bara bostadens och arbetsplatsens lokalisering som skiljer t.ex. vita medelklasskvinnor åt från kvinnor i minoritetsgrupper. Även kvinnans roll i hushållet skiljer sig då kvinnor i minoritetsgrupper historiskt sett ofta har varit hushållets primära inkomstagare (Amott & Matthei 1991 i Preston & McLafferty 1999).

Hypoteserna om rumslig inlåsning respektive rumslig felmatchning är därför starkt präglade av den kontext som de utvecklats i, med andra ord genussystem, segregation och verksamhetslokalisering som finns i USA. De bör därför inte förväntas anta samma form i den svenska eller europeiska kontexten. Förklaringshypoteserna är dock intressanta i den bemärkelsen att de belyser hur olika grupper skiftande förutsättningar och livssituationer, segregation, och olika näringars lokaliseringsmönster skapar olika villkor för olika gruppers arbetsresor. Hypotesen om rumslig felmatchning är även intressant i det avseendet att den visar att långa arbetsresor inte enbart ska anses spegla positiva aspekter för individen (motiverat av ökande löner). Den koppling som ofta görs mellan *mobilitet och makt* kan därför kritiserars då den bygger på en förenklad bild av mobilitetsbegreppet (Gilbert 1998).

### 3.5.4 Genuspräglad tillgång till färdmedel

Som framgick av avsnitt 3.3.5 använder kvinnor och män i sin vardag olika färdmedel i olika omfattning. En ojämlig färdmedelsanvändning präglar också arbetsresan. Denna sneda fördelning mellan kvinnor och män medför att kvinnor kan uppleva svårigheter avseende restider, förflyttningshastigheter, flexibilitet och tillgänglighet.

En av de viktigaste aspekterna av vilket färdmedel som används för arbetsresan är restiden, eftersom färdmedlet har en direkt påverkan på hastigheten med vilken resan genomförs. Att även undersöka resans utbredning i restid, utöver i färdlängd, är viktigt eftersom det ofta är restiden som begränsar avståndet. Eftersom kvinnor i genomsnitt använder långsammare färdmedel än män, kan restiden i sig vara en bidragande orsak till att kvinnor gör kortare arbetsresor. Samtidigt ses restiden i ett samhällsekonomiskt sammanhang ofta som en kostnad, t.ex. i samhällsekonomiska beräkningar vid infrastrukturinvesteringar, eftersom individen ofta är villiga att indirekt betala för att slippa långa pendlingsstider (t.ex. genom sänkt inkomst, vilket kompenseras av minskade reskostnader) (Isacsson & Swärdh 2007). Detta tankesätt kan dock ifrågasättas med argument som att restid kan utgöra både omställningstid och tid för vila (Jain & Lyons 2008).

Sambandet mellan restid och färdlängd (dvs. hastighet) i relation till kvinnors och mäns arbetsresor har inte studerats i Sverige. Utomlands har arbetsresans restid och färdlängd studerats gemensamt inom ramarna för kvinnors och mäns arbetsresor, liksom dess förändringar över tid (Crane 2007; Vandersmissen, Villeneuve & Thériault 2003; Levinson & Kumar 1994). Crane (2007) visar hur restid och färdlängd hos kvinnors och mäns arbetsresor i USA förändrades under perioden 1985-2005. Båda grupperns genomsnittliga restider ökade under perioden, men 2005 gjorde kvinnor tidsmässigt något kortare arbetsresor än män (21 minuter respektive 24 minuter), vilket innebär en mindre divergens över tid. Även i Storbritannien gjorde kvinnor under 1990-talet tidsmässigt kortare arbetsresor än män, i synnerhet deltidsarbetande gifta kvinnor (Dex *et al* 1995 i McQuaid, Greig & Adams 2001).

Äldre studier visar även skillnader mellan olika yrkesgrupper av kvinnor och män. Johnston-Anumonwos studie från 80-talet visar att kvinnor i kvinno-dominerade yrken i genomsnitt pendlade 15 minuter till jobbet medan kvinnor i mansdominerade yrken pendlade 18 minuter (1988). Dock syntes ingen skillnad i mäns pendlingsstider beroende på vilket kön yrkets dominerades av.

Flexibilitet och tillgänglighet är två andra viktiga aspekter av färdmedelsanvändningen. I början av 1990-talet genomförde två tredjedelar av de svenska



männen sina arbetsresor med bil, medan bara hälften av kvinnorna gjorde detsamma (SIKA 1995 i Eriksson & Garvill 2000). Detta bör, som ovan nämnts, också relateras till att kvinnor ofta genomför fler ärenden per arbetsresa än vad män gör. Mängden ärenden per resa innebär att ett mer flexibelt färdmedel kan behövas för att lyckas genomföra alla ärenden inom de tidsramar som finns. Om det tillgängliga färdmedlet innebär en stor tidsförlust för individen, kan hon/han i längden tvingas att ta ett förvärvsarbete som är mer rumsligt tillgängligt, t.ex. ligger närmre hemmet.

Tillgången till bil påverkar därför inte bara arbetsresans färdlängd, utan även vilka jobb som kan sökas. En studie från San Francisco (Chapple 2001) visar att fastän transportproblem i utgör en mindre orsak till att anställningar avslutas (4 procent), så söker de bidragsberoende kvinnorna i undersökningen bara jobb i områden som de kan pendla till. Tillgång till bil bidrar därför till att göra arbetsmarknaden mer tillgänglig, vilket även framgår av en brittisk intervju-studie (Dobbs 2005). Sambandet mellan tillgång till bil och ett välavlönat arbete är dock komplext, då bättre arbetsförutsättningar och inkomster också ökar kvinnors tillgång till bil (Dobbs 2005).

### 3.5.5 Hemmet i relation till arbetets lokalisering: hushållsansvar och bostadens lokalisering

Som framgår av kapitel 3.2.3 har kvinnor ofta ett större ansvar för hemmet. Deras dubbla arbetsroll, som dels huvudansvarig för hushåll och dels förvärvs-arbetande, kräver därmed att de använder olika strategier för att hantera vardagen och dess snäva tidsramar. Strategierna kan utgöras av komplexa resor med flera stopp eller att utföra ärendena i närheten av hemmet och med korta avstånd mellan verksamheterna (MacDonald 1999).

Eftersom kvinnor oftare har ett hushållsansvar blir de mer bundna till hemmet än män, vilket tar sig uttryck på flera sätt, t.ex. värderar grupperna olika faktorer hos arbetsplatsen på olika sätt. Kvinnor föredrar oftare än män att förvärvs-arbetet ligger nära hemmet, att det är lätt att ta sig till arbetet, att det ligger nära skolor eller barnomsorg, att det har flexibla arbetstider, och att det har arbetstider som passar med mannens och/eller skolan och barnomsorgen (Hanson & Pratt 1991).

Annan forskning, både i USA och i Norden, visar liknande resultat, nämligen att närvaro av barn i hushållet förkortar kvinnors arbetsresor, men inte mäns (Turner & Niemier 1997; Krantz 1999; Hjorthol 1998), eller att kvinnors arbetsresor förkortas mer än mäns (Sandow 2008). Att vara gift är också en faktor som påverkar könen på olika sätt, då mäns arbetsresor förlängs, till skillnad från kvinnors. Detta tyder på att gifta kvinnor tar större ansvar för hushållet och att

detta ger större möjligheter för män att pendla lägre (McLafferty & Preston 1997 i MacDonald 1999).

Vidare visar en studie av Hanson och Pratt (1991) att kvinnors och mäns val av nuvarande arbetsplats i olika omfattning har styrts av möjligheten att flytta, samtidigt som val av bostadens lokalisering troligtvis görs med minst lika mycket hänsyn till mannens jobb som till kvinnans. Studien genomfördes i Worcester, USA, och visar att 93 procent av kvinnorna och 63 procent av männen tog hänsyn till hemmets lokalisering när de sökte det jobb de för tillfället hade. Detta innebär att bostadens ursprungliga lokalisering var viktigare för kvinnans möjligheter att hitta ett passande förvärvsarbete, än för mäns. Samtidigt gjordes valet av bostadens lokalisering troligtvis inte med lika mycket hänsyn till kvinnans som till mannens förvärvsarbete. Enligt kvinnorna i studien gjordes val av bostad med lika stor hänsyn till kvinnans som till mannens förvärvsarbete, men inte enligt männen. Enligt männen gjordes valet med större hänsyn till mannens än till kvinnans förvärvsarbete (Hanson & Pratt 1991). Dvs. att man tog mer hänsyn till mannens situation än till kvinnans när det gäller både lokalisering av arbete och bostad. Franssons (1991) studie bekräftar att dessa resultat kan ha bäring även i Sverige.

### 3.5.6 Kvinnors och mäns olika sätt att söka jobb

Även hur och på vilket sätt kvinnor och män söker jobb har visat sig ha ett samband med arbetsresans längd och restid, då gruppernas sociala nätverk för att söka arbete har olika geografiska omfång (Chapple 2001).

Skillnader i strategier för arbetssökande mellan kvinnor och män studeras även av Hanson och Pratt (1991). I deras studie svarade drygt hälften av respondenterna att de inte aktivt sökt efter det förvärvsarbete de hade vid studiens genomförande och att de ofta fått information om jobbet genom informella kontakter. Det fanns dock skillnader i kvinnors och mäns nätverk och kontakter. T.ex. var kvinnors nätverk mer lokala än mäns, speciellt inom kvinnodominerade yrken. För det mesta fick kvinnor information om lediga jobb genom andra kvinnor, speciellt inom kvinnodominerade yrken, och män genom andra män. Dessa resultat kan relateras till svenska förhållanden, där toppchefsjobb inom näringslivet sägs fås genom kontakter, inte genom officiella annonser, varför det blir svårt för kvinnor och män utanför nätverken att få dem (Göranson 2003 i SOU 2004a).

### 3.6 Konsekvenser av arbetsresans räckvidd

Vad är då konsekvenserna av att kvinnor har kortare arbetsresor jämfört med män? Trots att det finns mycket skrivet om orsaker till att kvinnor har kortare arbetsresor än män, så behandlas konsekvenserna mer sällan. De konsekvenser som har lyfts fram kan sammanfattas på följande sätt: *lägre inkomster, tillgång till färre arbetstillfällen, större ansvar för hushåll och barn*, och därmed *relativt sett sämre karriärmöjligheter*.

En konsekvens av att kvinnor som grupp genomför kortare arbetsresor är att det kan ske en sänkning av lönenivåer i de geografiska områden där deras arbetsplatser är överrepresenterade, och som ligger nära bostadsområden. Att detta sker skulle kunna förklaras med argument som att de jobb som är lokaliserade långt från bostadsområden måste täcka arbetstagarnas pendlingskostnader och att lönerna därför bör vara något högre (Carlson & Persky 1999). Carlson och Perskys studie från Chicago visar dock att ämnet är mer komplext än så, då skillnader i lön mellan olika delar av staden var större för kvinnor (7,8 procent) än för män (1,2 procent). Detta betyder att kvinnor hade tjänat mer än män på att göra längre arbetsresor inom staden, samtidigt som många kvinnor är begränsade i sin rörlighet och därför inte har möjlighet att ta ett förvärsarbete längre bort från bostaden. Resultatet är även något oväntat eftersom kvinnors löner, i varje fall i Sverige, varierar mindre än mäns.

En annan konsekvens av kvinnors kortare arbetsresor är, givet att kvinnor begränsas var de söker arbete pga. tillgång till färdmedel (Dobbs 2005), att de har tillgång till ett mindre utbud av arbetstillfällen. Att kvinnor är överrepresenterade på arbetsplatser som har en större rumslig spridning betyder inte automatiskt att alla dessa arbetstillfällen passar varje kvinna, speciellt inte när kvinnor numera har lika lång utbildning som män, vilket skapar smalare arbetsmarknader (om kompetensen kommer till nytta). Sambandet mellan färdlängd, tillgång till olika färdmedel, typ av arbetsmarknad, samt utbud av arbetstillfällen bör därför studeras vidare.

Sett i ett svenskt perspektiv diskuteras konsekvenserna av kvinnors kortare arbetsresor inom ramen för den kritik som ställs mot regionförstoringskonceptet. Kritiken berör bl.a. huruvida regionförstoring är lika ekonomiskt och karriärmässigt lönsamt för kvinnor som för män (Dahl, Einarsson & Strömqvist 2003; Boverket 2005; Friberg 2008).

Dahl *et al* (2003) studerar sambandet mellan lönenivå och arbetsmarknadsregionens storlek i Sverige. Regionens storlek avser här *befolkningsmängd*, och inte regionens geografiska storlek. Dessa är inte är samma sak då de största arbetsmarknadsregionerna inbegriper storstäderna som har en högre

befolkningstäthet. Trots detta är studien intressant eftersom den använder samma metod som de undersökningar som argumenterar *för* regionförstoring. Studien visar att sambandet mellan lönenivå och arbetsmarknadsregionens storlek ser olika ut för kvinnor och män, då mäns löner, med ökad regionstorlek, ökar tre gånger så snabbt som kvinnors. Detta betyder att glappet mellan kvinnors och mäns lönenivåer ökar med regionstorleken (Dahl *et al* 2005).

Av resultaten drar man i undersökningen slutsatsen att män som grupp drar större ekonomisk nytta av att befinna sig i en stor arbetsmarknadsregion. Detta är troligt, samtidigt som kausaliteten är oklar och kräver vidare studier. Författarna argumenterar dock för sin sak bl.a. med hänvisning till att kvinnor har sämre möjligheter till pendling. En annan förklaring, relaterad till denna, är att de stora arbetsmarknaderna har en monocentrisk karaktär, vilket innebär att arbetsplatserna är samlade i regionens inre delar medan bostäderna ligger mer perifert. Ett tredje argument är att kvinnor och män har olika möjligheter att dra nytta av regionförstoringens specialiseringsmöjligheter, då kvinnor är överrepresenterade inom den offentliga sektorn som ”inte primärt drivs av specialisering” (Dahl *et al* 2003:26)<sup>20</sup>. Samtidigt ökar specialiseringsmöjligheterna med regionens ökade storlek och specialiserade arbetsuppgifter betingar högre löner (Dahl *et al* 2005).

Friberg (2004 i Boverket 2005) bekräftar det första av dessa argument när hon menar att kvinnor kan tänka sig att ta mindre kvalificerade jobb för att slippa resa. Enligt detta tankesätt skulle en delförklaring till att kvinnor oftare är överutbildade och män underutbildade, i relation till vad som krävs av de jobb de har (Johansson & Katz 2007), vara att de inte tar jobben pga. avståndet. Detta kan dock bara anses vara en bidragande orsak, då den grundläggande orsaken bör vara en underskattning av kvinnors kompetens och överskattning av mäns.

Boverket (2005) ifrågasätter i en rapport huruvida regionförstoring är hållbart, och studerar bl.a. ekonomiska effekter av längre arbetsresor för olika typhushåll. I studien görs antagandet att när en familjemedlem förlänger sin arbetsresa, så går partnern ner i arbetstid för att kompensera för den andras tidsförlust. Detta antagande görs baserat på tron att partnern kommer att få ett större ansvar för hushåll och barn eftersom den längre arbetsresan kommer att ta längre tid. Studiens resultat visar att huruvida individen gynnas ekonomiskt av regionförstoring beror på var hon/han bor, om hon/han har nära till god infrastruktur, individens kön och utbildningsnivå, samt att det krävs en kraftig löneökning för att en karriärpendlare (den som pendlar längre för att få ett bättre jobb) ska få en

---

<sup>20</sup> Argument om specialiseringens betydelse för kvinnors och mäns möjligheter på arbetsmarknaden är dock problematiska då sambandet mellan lönenivå och arbetsmarknadens storlek *förloras* för högutbildade kvinnor ( $R^2$  0,05), medan det kvarstår för lågutbildade kvinnor ( $R^2$  0,30), och både för låg- och högutbildade män ( $R^2$  0,34 respektive 0,39)(Dahl *et al* 2003).

reell ekonomisk vinst av den förlängda arbetsresan. Samtidigt innebär den längre arbetsresan troligtvis även sämre karriärmöjligheter för partnern (oftast kvinnan), eftersom denne får ett större ansvar för familjen (Boverket 2005). Antagandet att partners förlängda arbetsresa har konsekvenser för den som har närmre hem är mycket rimligt, men bör studeras vidare. Hypotesen stöds dock av annan statistik, t.ex. att samboende kvinnor minskar sitt resande drastiskt när de får barn, vilket är relaterat till en ökad arbetsbelastning i hemmet, medan samma mönster inte syns hos männen (Krantz 1999).

Eftersom arbetsresans färdlängd är så nära relaterad till svenska mål om regionförstoring, samtidigt som processen har klart genusrelaterade konsekvenser, diskuteras regionförstoring i avsnittet nedan.

### 3.7 Regionförstoring

Som nämndes i introduktionen har Sverige idag nationella mål om regionförstoring, vilket innebär att man strävar efter geografiskt växande lokala arbetsmarknadsregioner (SOU 2004b). Denna politik fokuserar på att regionerna ska utvecklas efter egna förutsättningar, och har en annan fokus än den tidigare mer fördelningsinriktade regionalpolitiken (Friberg 2008). Hur stor en arbetsmarknadsregion är bestäms, enkelt uttryckt, utifrån hur stor andel av kommunernas befolkning som pendlar över kommungränsen<sup>21</sup> (SCB, Internetkälla 2009-08-07)<sup>22</sup>.

Inom planering och politik ses regionförstoring, och de geografiskt längre arbetsresor som möjliggör denna, som ett eftersträvarsvärt medel för att uppnå regional tillväxt och utveckling (SOU 2004b). Sambandet mellan regionens storlek och regional tillväxt förklaras med att större regioner har fler arbetsgivare och arbetstagare, varför en matchning mellan dessa underlättas. Många

---

<sup>21</sup> SCB:s beräkning av de lokala arbetsmarknadsregionernas (LA) storlek utgår ifrån kommuner som i hög grad är självförsörjande med arbetstillfällen. Dessa utgör centrum för en arbetsmarknadsregion och ska uppfylla två kriterier. Dels får inte kommunen ha en utpendling som överstiger 20 procent av den förvärvsarbetande befolkningen, och dels får inte utpendlingen till en enskild kommun överstiga 7,5 procent av de förvärvsarbetande. Till LA-centra knyts sedan andra kommuner som inte uppfyller dessa kriterier, närmare bestämt till den kommun dit den största andelen av pendlingen går. Ett exempel: Kommun X är höggradigt självförsörjande med arbetstillfällen, kommun A:s pendling går till kommun X, kommun B:s pendling går till kommun A och kommun C:s pendling går till kommun B. Varje kommun (A, B och C) är knuten till den kommun som pendlingen går till. För att en knytning till LA-centrat inte ska ske i för många led, exempelvis med en kommun som C vars största del av pendlingen går till kommun B, tillåts högst två länkar mellan en utpendlingskommun och ett LA-centrum. Kommun C knyts då till den kommun dit den näst största andelen av pendlingen går (SCB, Internetkälla 2009-08-07).

<sup>22</sup> Denna studie relaterar till regionförstoring, men utgår ifrån färdlängden för individens arbetsresa, och därmed *individens* geografiskt utvidgade arbetsmarknad. Regionförstoringsbegreppet har en annan utgångspunkt än studien (dvs. kommun och LA-region), men det finns en mycket nära relation då regionförstoring kräver att individer pendlar längre. Studien skiljer därför mellan lokala arbetsmarknadsregioner och individens geografiskt utvidgade arbetsmarknad.

arbetstagare innebär att det finns bra tillgång till utbildad arbetskraft och bättre möjlighet för arbetskraft med olika typer av kompetens och bakgrund att mötas, vilken bidrar till att skapa internationellt sett mer konkurrenskraftiga miljöer. I en större region finns även ett större kundunderlag och bättre möjligheter för variation och specialisering i produktionen, vilket också är bra i den globala konkurrensen (Gadd *et al* 2008; Dahl *et al* 2003).

I två studier beställda av riksdag och regering (Ansvarskommittén 2007, respektive Näringsdepartementet 2006, i Gadd *et al* 2008) fastställs ett samband mellan regionens storlek och tillväxt. I den senare förklaras att regionförstoring stimulerar regional tillväxt genom att den underlättar en bättre matchning på arbetsmarknaden samt skapar bättre förutsättningar för strukturomvandling. Denna uppfattning är vida spridd men ifrågasätts av Gadd *et al* (2008) som menar att sambandet inte med säkerhet kan bevisas. De menar dock att "[tillväxten] handlar om att regionen ska kunna anpassa den egna arbetsmarknaden till rådande förhållanden, vilket underlättas genom en större flexibilitet hos arbetstagare samt regionalt självstyre" (Gadd *et al* 2008:18). Regionen ska därför inte vara för stor, utan tillräckligt stor för att klara av den internationella konkurrensen, men tillräckligt liten för att kunna "bistå näringslivet med en god regional anpassning" (Gadd *et al* 2008:12).

Arbetsmarknadsregionernas geografiska storlek diskuteras med andra ord utifrån intressen styrda av näringsliv och ekonomisk tillväxt, och utan hänsyn till den enskilda individen och hennes/hans vardagsliv. Friberg, som diskuterar regionförstoring ur ett genusperspektiv, menar att "regionförstoringen är sprungen ur produktionens sfär" (Friberg 2008:275). Hon anser att regionförstoringen framställs som ganska oproblematiserad, att man ser den som del i utvecklingen, och att man i sammanhanget sällan talar om kvinnor och män. Förväntningen om att allt fler ska kunna pendla långa avstånd utgör därför ett problem när inte alla samhällsgrupper har möjligheter till det. Detta uttrycks konkret i t.ex. krav på ur långt från hemmet en person ska söka arbete (och därmed kunna pendla) för att få behålla sin A-kassa.

Fastän begreppet regionförstoring används flitigt i Sverige, används det inte utanför de nordiska länderna (Knutsson 2005). En orsak till detta kan vara att Sverige, Norge och Finland har stora och väldigt glesbefolkade områden där avstånden mellan bostad och arbete är antingen väldigt små eller väldigt stora (Knutsson 2005). Dessa extrema avstånd i glesbefolkade områden skapar annorlunda förutsättningar för regional tillväxt än de som finns i tätbefolkade områden. Alla arbetsmarknadsregioner har därför inte samma förutsättningar att växa, vilket kan öka klyftorna mellan olika regioner. I t.ex. Norrland, eller geografiskt isolerade områden som Gotland, finns sämre förutsättningar för infrastrukturinvesteringar eller längre arbetspendling pga. gles befolkningstäthet

respektive geografiska barriärer. Enligt Glesbygdsverket (Internetkälla 2008-09-15) återfinns en stor andel av regionerna med ogynnsamma förutsättningar i Sveriges norra delar. En annan svårighet upplever regioner i närheten av en starkare region, som "kvävs" av den större närliggande regionen varpå en regional centralisering uppstår (Gadd *et al* 2008). Av en rapport från ITPS (2008) framgår att det i Sverige, under de senaste tio åren, främst har skett en regional tillväxt i storstadsregionerna, vilket ska ses mot bakgrund av att regionförstoring relateras till regional tillväxt och befolkningstillväxt. Det är i första hand i storstadsregionerna, och i några få regionala centra, som regioner samtidigt visar hög tillväxt i produktion, sysselsättning och befolkning. Flera mindre regioner visar starka tillväxtsiffror, men sett till hela landet ökar de regionala skillnaderna. Av ITPS:s framtidsscenario framgår att det är i storstadsregionerna som inkomstillväxt och arbetsproduktivitet kommer att vara högst. Man talar därför om en regional utveckling för *vissa delar* av Sverige (ITPS 2008).

### 3.8 Sammanfattning och diskussion

Sammanfattningsvis kan sägas att kvinnors och mäns arbetsliv och hushållsansvar i Sverige idag skiljer sig, och att detta påverkar arbetsresorna. Skillnader i rörlighet mellan kvinnor och män syns både avseende färdlängder, restider, antal ärenden per resa, resor för olika typer av ärenden, och användning av olika färdmedel. Vidare förstärks genuspräglade rörlighetsmönster vid närvaro av småbarn och/eller samboende, vilket hör ihop med könsroller och arbetsfördelning i hemmet. När det gäller studier av vardaglig rörlighet i allmänhet har man sett att rörlighetsmönster förändras med tiden, hand i hand med samhällsförändringar. Man har också sett att skillnaden i rörlighet mellan kvinnor och män i Sverige på vissa sätt har minskat, men att de fortfarande är stora. Det återstår dock att undersöka förändringar under senare tid.

Många studier har fokuserat på förklaringsfaktorer till varför kvinnor gör relativt kortare resor. De kan sammanfattas i: i) att kvinnor har lägre löner, ii) att vi har en könssegregerad arbetsmarknad med olika lokaliseringsmönster för kvinnor och män, och för olika grupper av kvinnor/män beroende på t.ex. yrke, iii) att kvinnor och män har olika tillgång till olika färdmedel, där män dominerar bilanvändningen, iv) att kvinnor har ett större hushållsansvar och därför är mer bundna till hemmet, samtidigt som val av bostadens lokalisering ibland görs med mer hänsyn till mannens arbete än till kvinnans, samt att v) kvinnor och män i vissa fall söker jobb på olika sätt. Samtidigt samverkar olika faktorer med färdlängden i ett komplext mönster beroende på aspekter som etnicitet, utbildningsnivå och bostadens lokalisering.

Sambandet mellan restid och färdlängd (dvs. hastighet) i relation till kvinnors och mäns arbetsresor har inte studerats i Sverige, och i liten omfattning utomlands. Att det förhåller sig så beror delvis på att förhållandet mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd i Sverige sällan har undersöks på djupet. En annan orsak kan vara den typ av databaser som ibland används för studierna. Sandow (2008) använder t.ex. en databas med koordinatsatt information om individen och hennes/hans arbetsplats (delar av GILDA), vilken inte inkluderar information om resan, använt färdmedel och restid. Inte heller har förändringar av arbetsresans restid över tid studerats i Sverige, vilket kan orsakas av att man förväntar sig att restiden ska vara mer eller mindre konstant, medan man har sett att färdlängden ökar (jmf SOU 2007).

Medan många studier har analyserat orsaker till kvinnors relativt kortare arbetsresa, har färre studier fokuserat på konsekvenser av färdlängdsskillnaden. Den befintliga forskningen visar dock negativa ekonomiska konsekvenser av de kortare färdlängderna.

Sätts kunskapsöversikten i relation till denna studies frågeställningar, framgår en brist på aktuell forskning kring kvinnors och mäns arbetsresor och dess förändringar över tid (sett till färdlängd, restid och hastigheter). Mängden studier som har genomförts kring arbetsplatsernas lokalisering är också begränsade, speciellt i Sverige. Problematiskt är att befintliga studier till stor del har genomförts i USA, varför resultaten i hög grad är bundna till en annan kontext och kultur. Flertalet underökningar är genomförda för mer än 10-15 år sedan. Att studierna är så gamla borgar för att resultaten troligen inte längre är helt relevanta. Detta gör att flera viktiga resultat inte behöver samstämma med dagens svenska förhållanden.

Fokus i kunskapsöversikten har överlag legat på kvantitativa studier. Dessa har till viss del ämnat förklara skillnader mellan olika delgrupper av kvinnor, eller skillnader mellan kvinnor och män. I dessa studier påvisas därför en del samband, men gruppernas komplexa vardagsliv, val, och upplevelser av arbetsresan faller bort.



# 4. METOD OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

## 4.1 Introduktion till kapitlet

Följande data och metod används för att undersöka studiens tre frågeställningar, vilka lyfter fram hur kvinnors och mäns arbetsresor har förändrats under senare år, regionala skillnader i utvecklingen, samt vilka faktorer som samverkar med arbetsresans längd.

Resultaten i denna studie, liksom i alla kvantitativa undersökningar, kan verka exakta och ge intryck av att spegla verkligheten på ett objektivt sätt. En mängd val har dock gjorts under arbetets gång, vilka kanske inte hade gjorts av en forskare med en annan erfarenhet och utgångspunkt. Valen berör allt från frågeställning, metod, mätdimensioner, databas, definition av arbetsresa, studerade variabler till figurdesign. De görs utifrån en förförståelse av ämnet och grundat i det teoretiska ramverk som vägleder studien. Förförståelsen, det teoretiska ramverket, och tidigare forskningsresultat har även format hur resultaten tolkas och i vilket sammanhang de infogas.

Denna studie är, liksom all annan forskning, präglad av hur den forskare som driver projektet ser på och tolkar sin omvärld. För att läsaren ska kunna förhålla sig kritiskt till den information som ges är det därför viktigt att skapa genomskinlighet i den process som har lett fram till presenterade resultat. Syftet med detta kapitel är därför att klargöra vilka de betydande valen har varit, och där det är oklart även att diskutera vad dessa kan innebära för resultaten.

Som empiriskt underlag för att analysera studiens frågeställningar har flera databaser använts: Riks RVU<sup>23</sup> 94/95, RES 05/06 och GILDA<sup>24</sup> för åren 1995 och 2006. Riks RVU 94/95 är en sammanslagning av två databaser skapade utifrån två nationella resvaneundersökningar genomförda åren 1994 och 1995. RES 05/06 skapades utifrån en nationell resvaneundersökning med observationer från perioden 2005-10-01–2006-09-30 (SIKA 2007a). Resvane-databaserna används för att besvara alla frågor som berör resor. Data från GILDA används för att kartera kvinnors och mäns arbetsplatser. GILDA består

---

<sup>23</sup> RVU är förkortning för resvaneundersökning.

<sup>24</sup> Databasen är knuten till Centrum för Regional Analys (CRA) vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Göteborgs universitet, men finns i liknande versioner på andra platser.

av koordinatsatt statistik över hela Sveriges befolkning och är sammansatt av flera myndigheters databaser.

## 4.2 Databaser

### 4.2.1 SIKAs databaser Riks RVU och RES

Resvaneundersökningarna Riks RVU och RES<sup>25</sup> gjordes i syfte att ta fram aktuella bilder av svenskarnas resmönster och resbehov. 1978 och 1984/85 genomfördes de första resvaneundersökningarna, och mellan 1994 och 2001 genomfördes de årligen för att åter upprepas 2005/06. Undersökningarna gjordes på uppdrag av flera verk och myndigheter, bl.a. Vägverket, Banverket och Luftfartsverket, med Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) som huvudansvarig för undersökningarna (SIKA 2007a; Krantz 1999).

Resvaneundersökningarna avser alla vardagliga förflyttningar och längre resor som Sveriges befolkning i åldrarna 6-84 år genomför. Databaserna innehåller information om både *individ* (bl.a. kön, ålder, utbildning, sysselsättning, körkort, inkomst), *hushållets sammansättning* (bl.a. medlemmarnas relation till respondenten, kön, ålder, körkortsinnehav, hushållets inkomst) och *mätagens<sup>26</sup> förflyttningar* (bl.a. färdstätt, färdlängd, ärende, start- och sluttid, eventuellt resällskap).

En resa kan beskrivas på tre nivåer: *huvudresa*, *delresa* och *reselement*. Eftersom arbetsresan kan analyseras både som en huvudresa och som en delresa är det viktigt att förstå vad de olika nivåerna innebär.

En huvudresa börjar och slutar i en *huvudresepunkt*, vilken utgörs av respondentens bostad (permanent bostad, fritidsbostad, eller tillfällig övernattningsplats) och respondentens arbetsplats (inklusive skola eller praktikplats)(SIKA 2007a). Varje huvudresa består av minst en delresa, men kan bestå av flera delresor. Delresorna behöver inte börja eller sluta i en huvudresepunkt, utan en delresa börjar när respondenten gör ett ärende, och slutar när den gör ett nytt ärende eller kommer fram till nästa huvudresepunkt. Delresan delas i sin tur upp i reselement vid byte av färdstätt.

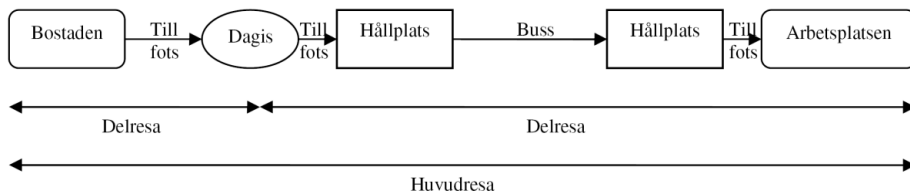
Förhållandet mellan de olika reselementen kan exemplifieras med att respondenten under mät dagen gör en resa från bostaden till arbetet, via dagis. Han promenerar från bostaden till dagis, lämnar barnen på dagis, promenerar till busshållsplat utanför dagis, tar bussen till sitt jobb, hoppar av vid busshållsplat

---

<sup>25</sup> Riks RVU är föregångaren till RES.

<sup>26</sup> Mät dag avser den specifika dag då respondenten genomförde de resor som ingår i databasen.

och promenerar sista biten till jobbet (se figur 4.1). Exemplet utgörs av en huvudresa och två delresor; mellan hem och jobb går huvudresan, vid dagiset gör respondenten ett ärende, varför en ny (andra) delresa börjar. Resan mellan hem och dagis görs till fots och består bara av ett reselement. Resan mellan dagis och arbetsplats görs dock till fots, med buss och till fots igen, vilket blir tre reselement. Den första delresan får ärendet barntillsyn, och den andra delresan får ärendet arbetsresa. (SIKA 2007a)



**Figur 4.1** Mät dagresans beståndsdelar, exempel  
Källa: SIKA 2007a:14

Av detta framgår att en arbetsresa definierad som huvudresa kan inbegripa delresor som har ärenden utöver att ta sig mellan bostad och arbetsplats. Beräknade färdlängder påverkas därmed av vilken nivå som används. Val av nivå är ett viktigt moment som bör göras utifrån undersökningens syfte och hur resultaten analyseras (jfr Krantz 1999). Denna undersökning baseras nästan uteslutande på beräkningar gjorda på huvudresenivå, då det är hela den sträcka som individen gör i sin vardag som individen måste ta hänsyn till i planeringen av vardagen. Om delresenivån istället utgjorde den studerade nivån skulle arbetsresans längd underskattas i en stor del av fallen (där de hör ihop med en annan delresa/andra delresor). I studien avser därför alla resultat huvudresan enkel väg, om inget annat anges.

För att skatta vilka avvikelser som kan uppstå i resultaten beroende på detta val, gjordes en känslighetsanalys. Analysen är även relevant att göra om man ser till att andelen delresor i huvudresan arbetsresa kan skilja sig mellan kvinnor och män, och därför påverka beräkningen av arbetsresans längd på olika sätt.

Av analysen framgår att kvinnor 2005/06 under en arbetsresa genomför andra ärenden oftare än män. För varje arbetsresa gör kvinnor 0,28 ärenden, medan män gör 0,21 (se tabell 4.1). Det vill säga att kvinnor utslaget gör ett ärende på väg till eller från jobbet vid knappt tre av tio arbetsresor, medan män gör det vid två av tio arbetsresor. 1994/95 genomfördes andra ärenden något mer sällan. Detta kan tolkas som att kvinnors arbetsresor är något mer komplexa än mäns, och att båda grupperns arbetsresor har blivit mer komplexa under den studerade perioden.

Eftersom kvinnor gör resor för andra ärenden oftare än vad män gör, borde resorna teoretiskt utgöra en större del av arbetsresan än för män, räknat i färdlängd och restid. Beräkningarna visar att övriga delresors andel av huvudresan arbetsresa, räknat i färdlängd, är något större för kvinnor än för män (15 respektive 13 procent, se tabell 4.2). Även räknat i restid är övriga delresors andel av huvudresan arbetsresa något större för kvinnor än för män (17 respektive 14 procent). Detta betyder att de ärenden som kvinnor gör i samband med att de tar sig mellan hem och arbete, påverkar huvudresans färdlängd och restid något mer än de ärenden män gör, men i likartad omfattning.

**Tabell 4.1** Antal övriga delresor i förhållande till huvudresan *arbetsresa*

År	Kvinna	Man
1994/95	0,25	0,19
2005/06	0,28	0,21

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden.

**Tabell 4.2** Jämförelse av arbetsresan som huvudresa och som delresa avseende restid och färdlängd, samt förändring över tid, 1994/95 och 2005/06

Typ av resa och år	Restid		Färdlängd		
	Kvinna	Man	Kvinna	Man	
Huvudresa arbetsresa	1994/95	23 min.	24 min.	11,3 km	16,2 km
	2005/06	27 min.	27 min.	13,7 km	19,1 km
Delresa arbetsresa	1994/95	20 min.	20 min.	9,6 km	14,3 km
	2005/06	22 min.	23 min.	11,6 km	16,6 km
Övriga delresors andel av huvudresan	1994/95	15 %	13 %	15 %	12 %
	2005/06	17 %	14 %	15 %	13 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden.

## 4.2.2 RES 05/06

Den resvaneundersökning som ligger till grund för RES 05/06 genomfördes under perioden 2005-10-01–2006-09-30. Ursprungligen omfattade undersökningen drygt 41 000 slumpvis utvalda personer i åldrarna 6-84 år. Ett bortfall skedde dock, varför omkring 27 000 telefonintervjuer ligger till grund för databasen. Detta motsvarar en svarsfrekvens på 68 procent (SIKA 2007a).

Telefonintervjuerna var strukturerade och baserade på ett frågeformulär. Som stöd till undersökningen användes dagbok och anteckningsblad för långväga resor vilka skickades per post till urvalspersonerna några dagar innan mät dagen. Dagboken användes för att anteckna förflyttningar som genomfördes av urvalspersonen under den bestämda dag som urvalspersonen fått tilldelad. Dagen efter mät dagen ringdes personen upp av SCB för intervju (SIKA 2007a).

Urvalsram för undersökningen var SCB:s register över den befolkning som är folkbokförd i Sverige (SIKA 2007a; Dahmström 2000). Drygt 30 000 urvalspersoner var representativa för hela befolkningen och drygt 11 000 tillhörde ett

tilläggsurval från Stockholms län, Gävleborgs län, Södermanlands län, Örebro län, Uppsala län och Västmanlands län. Urvalet drogs kvartalsvis som ett stratifierat urval. Dessa strata skapades efter regionindelning, och ofta även åldersgruppindelning och kön. Inom varje stratum skedde urvalsprocessen som ett obundet slumpmässigt urval. Urvalspersonerna tilldelades sedan en slumpvis utvald mättag (SIKA 2007a). Urvalsmetoden innebär att man har kontrollerat för variablerna *geografiskt område*, och ibland även *ålder* och *kön*, och låtit resterande variabler representeras i slumpmässig omfattning.

Orsaker till svarsbortfallet (på 32 procent) var att personen inte var anträffbar (17 procent av urvalet), att personen vägrade svara (13 procent av urvalet), eller att personen inte kunde delta pga. förhinder (2 procent av urvalet). I SIKAs genomgång av bortfallet framgår att de grupper som är *överrepresenterade* i undersökningen är i åldern 6-14 år, svenskfödda, gifta, och med eftergymnasial utbildning. De grupper som istället är *underrepresenterade* är personer i åldern 25-34 år, födda utanför EU och Norden, skilda, och med en grundskoleutbildning som högsta utbildning. Kvinnor och män svarade i lika stor omfattning (SIKA 2007a).

Det *partiella* bortfallet (dvs. att svar inte finns på alla frågor, vilket hamnar under kategorierna *Vet ej*, *Vill ej svara* eller *Uppgift saknas*) var i allmänhet lågt. Undantag för detta var dock frågor om inkomst, där bortfallet för individinkomst var 14 procent (SIKA 2007a).

Snedvridning av resultatet, pga. t.ex. bortfall, slumpfel i urvalet eller överrepresentation av data från regioner i tilläggsstudien, kan minskas genom viktning (uppräknings) efter viktiga variabler. För uppräkningsen har urvalet efterstratifierats på strata bildade av *kvartal*, *region*, *ålder* och *kön* (SIKA 2007a). Dvs. att materialet inte viktas efter alla variabler som analyseras i studien, eller där det i genomgången av bortfallet visade sig finnas över- eller underrepresenterade grupper, t.ex. ursprung, utbildningsnivå och civilstånd. Eftersom samtliga ursprungsvariabler inte går att direkt koppla till kvartal, region, ålder eller kön (t.ex. ursprung och civilstånd) finns fortfarande en snedvridning i resultatet gällande dessa variabler.

#### 4.2.3 Riks RVU 94/95

De resvaneundersökningar som ligger till grund för Riks RVU 94/95 genomfördes under perioden 1994-04-01–1996-03-31<sup>27</sup>. För 1994 var nettourvalet ca

---

<sup>27</sup> Eftersom de äldre resvaneundersökningarna innehåller färre observationer än RES 05/06 slogs resor från två år (1994 och 1995) ihop för att ta fram statistik för perioden. Då det inte finns data från första kvartilen 1994 innehåller databasen istället observationer från första kvartilen 1996. På så sätt innehåller databasen resor från två hela år och därmed säkerställs att de typer av arbetsresor som genomförs under början av året representeras i lika hög omfattning som andra resor. Databasen kallas här dock bara Riks RVU 94/95.

10 300 individer och svarsfrekvensen 77 procent. För året därpå var nettourvalet ca 12 300 individer och svarsfrekvensen 78 procent. För 1996, som inte används i sin helhet här, var nettourvalet ca 9 800 individer och svarsfrekvensen 76 procent. Undersökningens genomförande följer samma mönster som för RES 05/06 (information hem, telefonintervjuer, etc.)(SCB 2001).

Urvalsram för undersökningen var SCB:s register över den befolkning som är folkbokförd i Sverige (SCB 2001). Inga tilläggsurval gjordes, såsom senare i RES 05/06. Urvalet drogs en gång per år som ett obundet slumpmässigt urval. Urvalspersonerna tilldelades sedan en slumpvis utvald mätadag (SCB 2001).

#### 4.2.4 Riks RVU:s och RES:s tillförlitlighet

Fler aspekter än bortfall och bristande möjligheter för viktning kan orsaka felaktigheter i de värden som tas fram ur databaserna. Några av dessa, relaterade till resvaneundersökningarnas genomförande, diskuteras i detta avsnitt. Andra möjliga felkällor, kopplade till denna studies tillvägagångssätt, diskuteras längre fram i metodkapitlet. Även om några svaga punkter i resvaneundersökningarnas genomförande lyfts fram nedan, anses de sammantaget på ett tillfredsställande sätt mäta vad de avser att mäta.

I *RES 0506 Förenklad formulär* (SIKA 2007b) finns en förenklad men utförlig beskrivning av det frågeformulär som användes vid intervjuerna. Av denna framgår att de frågor som ställs är tydliga, att intervjuprocessen är välstrukturerad, och att instruktioner till dem som genomfört intervjuerna är omfattande. Man bör därför kunna dra slutsatsen att respondenterna i de flesta fallen har uppfattat frågorna korrekt (till skillnad från i en postenkätundersökning har respondenterna t.ex. även möjlighet att ställa frågor) och att frågorna har ställts på praktiskt taget samma sätt till samtliga respondenter.

Dock är vissa felkällor alltid svåra att komma ifrån: att respondenter missuppfattar frågan trots möjlighet till förklaring, att respondenter inte vill svara på frågan, att de inte minns eller avrundar svaret, eller att intervjuaren registrerar fel värden (SIKA2007a; Krantz 1999). Ännu en felkälla kan vara att respondenten tolkar begrepp på ett annat sätt än vad som var avsett, i detta fall t.ex. *resa* eller *förflyttning*, eller vad som utgör ett ärende (Vilhelmson 1997). Sådana oklarheter borde dock inte uppstå när det gäller arbetsresor eller ärendet arbete, då dessa ofta har en tydligare definition än andra typer av resor och ärenden.

Avrundningsfel, eller skillnader i avrundningsstrategi mellan olika grupper (i detta fall kvinnor och män), kan också orsaka fel. I respondentens svar sker ofta en avrundning till hela km eller jämna tidsintervall (5 minuter, 10 minuter, etc.).

Antagandet är att både kvinnor och män anger rätt värden, samt att de avrundar på samma sätt.

#### 4.2.5 GILDA och dess tillförlitlighet

GILDA står för *Geografisk Individbaserad Longitudinell Databas för Analys*. Databasen är en sammanställning av data från flera register, från bl.a. Skatteverket och Försäkringskassan, och innehåller information om samtliga individer som är eller har varit folkbokförda i Sverige sedan 1990. För varje individ finns koordinater på 100-meternivå för både folkbokföringsadress och arbetsplats. Till individerna kopplas vidare data om disponibel inkomst, kön, ålder, ursprung, mm.

Information ur GILDA som användes i denna studie utgår från individens kön, sysselsättning, bostadens lokalisering (31 december det år som avses) samt den arbetsplats som individen var anställd på (november det år som avses). En brist i databasen är att individer som arbetar utomlands (t.ex. i Danmark) inte har koordinater för arbetsplatsen. Med tanke på att Öresundsbron byggdes under den studerade perioden hade sådan information varit intressant att få med i analysen.

Vissa aspekter av GILDA-databasens uppbyggnad skulle kunna orsaka fel i studiens kartor, och de analyser som görs utifrån dessa. De eventuella bristerna är dock inte så omfattande att analyserna inte blir tillförlitliga. Den svagaste punkten i kartanalysen är istället informationsbortfallet vid klassindelning av värdena. En brist i GILDA är att information om boende och arbete inte tas in vid samma tillfälle. Medan information om folkbokföringsadress tas in 31 december, tas arbetsplatsinformation in i november (SCB 2005). Under perioden där emellan kan individen därför hinna flytta och/eller byta arbetsplats. Vidare saknar några arbetsplatser koordinater.

#### 4.2.6 Hur väl databaserna passar studiens syfte och frågeställningar

Eftersom Riks RVU och RES byggdes upp i ett bredare syfte än denna studiens, så har vissa aspekter som ursprungligen ingick i studiens andra frågeställning inte kunnat analyseras. Till att börja med kunde inte *etnisk bakgrund/ursprung/födelseland* undersökas eftersom variabeln inte finns i databasen. Variabeln födelseland (Sverige, Norden, EU 27 utanför Norden, Övriga länder) ingår dock i bortfallsanalysen<sup>28</sup>. Inte heller kunde *tidsanvändning för arbetsuppgifter* i

---

<sup>28</sup> Av intervju med Linnea Abramowsky, kontaktperson för RES 05/06 på SIKA (2008-10-16), framgår att födelseland inte ingår i databasen då man inte får använda registervariabler i databasen om respondenterna inte informeras (vilket inte skedde).

*hushållet och primär och sekundär inkomstagare* undersökas då variablerna inte finns i databasen.

Samtidigt som ovan nämnda variabler hade varit relevanta att analysera, ingår i databaserna andra variabler och data som kanske inte i första hand hade tagits med i en för studiens ändamål specialutformad undersökning. Att använda Riks RVU/RES har därför haft vissa fördelar, trots att de tre nämnda variablerna inte kunde undersökas. Databasens storlek gör också att statistiskt signifikanta resultat har kunnat tas fram även vid test av relativt små grupper/klasser då antalet observationer som ingår i databasen är stort<sup>29</sup>. Vid en egen specialutformad undersökning hade underlaget inte kunnat göras lika stort pga. ekonomiska begränsningar. Ännu en positiv aspekt är att data fanns att tillgå från tidigare resvaneundersökningar, vilket tillåter analys av förändring över tid. Att använda Riks RVU och RES har därför begränsat undersökningen samtidigt som den har möjliggjort analyser som annars hade varit omöjliga att genomföra.

Vidare syftar studien till att analysera vardagliga arbetsresor, och inte veckopendlingsresor. I RES-databasen skiljer man dock inte på dessa typer av arbetsresor, och i studien inkluderas därför båda. Se diskussion om detta i avsnitt 4.3.2. I övrigt har de grupper och enheter som studien syftade till att undersöka sammanfallit med de i RES, och frågorna har därför inte behövt justeras för att få valida resultat.

Vad gäller hur färdlängd och restid mäts sammanfaller resvaneundersökningens metod med syftet för denna undersökning. I RES-databasen beräknas färdlängden som den genomförda sträckan, och inte fågelvägen mellan resans start- och slutpunkt. Restiden utgörs av den tid som går mellan resans start- och slut, borträknat tid för eventuella ärenden emellan.

## 4.3 Tillvägagångssätt och avgränsningar

### 4.3.1 Övergripande introduktion

Databasernas information har avgränsats, bearbetats och analyserats i samstämmighet med studiens syfte. I Riks RVU/RES har främst databaserna med mätdagens huvudresor använts, men i något fall även mätdagens delresor, liksom uppgifter från individdatabasen. Vidare har någon av de klassindelningar som fanns att välja bland i databasernas menysystem ofta använts då de har passat studiens syfte.

---

<sup>29</sup> Antalet arbetsresor i RES 05/06 är 14 800, och i Riks RVU 94/95 10 600. För A-region Göteborg finns i RES 05/06 1 070 arbetsresor och i Riks RVU 94/95 890. För A-region Malmö finns i RES 05/06 570 arbetsresor och i Riks RVU 94/95 610.



I definitionen av arbetsresa ingår till att börja med varken *yrkesresor* (resor som görs av t.ex. lastbils- eller taxichaufförer), eller *tjänsteresor* (resor inom arbetet, t.ex. resor till möten och konferenser). Som arbetsresa definieras alla resor som tar individen fram till eller åter från jobbet.

### 4.3.2 Diskussion kring avgränsning av urvalsgruppen pga. höga värden för restid

I en inledande fas ställdes frågan om vilka arbetsresor som skulle ingå i studien i termer av restid och färdlängd. Eftersom en del av arbetsresorna kan vara väldigt långa, mätt i både tid och färdlängd, borde kanske dessa resor tas bort i analysen. Enstaka väldigt långa resor kan skapa skeva medelvärden samtidigt som de kan klassas som veckopendlingsresor. Det är önskvärt att skilja mellan vecko- och vardagspendling då de inbegriper olika typer av vardagsrörlighet, speciellt om de relateras till regionförstoring och/eller kvinnors vardag. Argument fanns därför för att utesluta veckopendlingsresor i studien.

Ett praktiskt problem gällande vardags- och veckopendlingsresor är dock att Riks RVU och RES inte skiljer mellan de två restyperna. En sådan åtskillnad kan dock göras i efterhand genom att plocka bort arbetsresor som bedöms som orimligt långa att genomföras i vardagen. Eftersom det i första hand är tiden som begränsar längden på pendlarens resa, hade resor kunna tas bort efter tidsmässiga kriterier. För att bestämma en eventuell gräns mellan vardags- och veckopendling, används två tidigare undersökningar som stöd, liksom en analys av spridningen i datamaterialet.

Sandow och Westin (2006) har genomfört en studie i Norrland, där befolkningen i regel är van vid långa avstånd och troligtvis är villig att förflytta sig över längre avstånd/längre tid än i resten av Sverige. I undersökningen fick respondenterna svara på frågan om de var villiga att pendla med buss eller tåg i 90 minuter om de skulle bli arbetslösa och inte erbjudas ett arbete närmre hemmet. Endast 11 % av de förvärvsarbetande respondenterna svarade att de var villiga att göra detta. 27 % angav att de var villiga att pendla i 60 minuter under samma förutsättningar. Resultatet relaterar författarna till en undersökning som Nutek genomförde 2001 där slutsatsen drogs att ca 40 minuter utgör den övre gränsen för en acceptabel restid. I en mer aktuell studie från Nutek (2007) menar man att en kritisk gräns för hur länge en individ är villig att pendla uppgår till omkring 60 minuter. 60 minuter enkel väg skulle därför kunna vara en rimlig gräns för den vardagliga arbetsresan i denna undersökning.

En genomgång av databasens (RES 05/06) värden för både restid och färdlängd visar dock att det inte finns några tydliga gränser mellan det som kan vara

vardagligt pendlande och veckopendlande. Det finns en stor spridning bland värdena för både restid och färdlängd, och mängden observationer följer en jämt avtagande kurva (se figur 5.2 och 5.4). Att sätta en gräns vid just 60 minuter verkar därför godtyckligt. Samtidigt kan man se att *omkring* fem procent av arbetsresorna hade höga eller väldigt höga värden, oavsett kön (se figur 5.2 och 5.4, samt tabell B.1 i bilaga 1).

Svårigheten att definiera den vardagliga arbetsresans rimliga gräns för längsta restid förstärks vidare vid en jämförelse över tid, då studiens resultat antyder att arbetsresans tidsåtgång ökade mellan 1994/95 och 2005/06. Till detta ska även läggas eventuella skillnader mellan kvinnor och män i frågan. Att i en sådan situation använda samma gräns för restiden bedöms som felaktigt, och att bestämma flera olika gränser upplevdes som praktiskt väldigt svårhanterat.

Grundat på dessa omständigheter valdes att i studien *inte* ta bort några observationer ur databaserna. För att veta i vilken omfattning behållna värden påverkar studiens resultat gjordes dock känslighetsberäkningar där olika stora värden togs bort från urvalet. Utfallet visas i bilaga 1. Sammanfattningsvis visar beräkningarna att när värden som kan anses utgöra veckopendlingstider tas bort (här beräknade till 60 minuter för 1994/95 och 70 minuter 2005/06, dvs. de fem procent högsta) så minskar medelvärdet för restid med 15 procent både 1994/95 och 2005/06, samt att medelvärdet för färdlängd minskar med omkring 20 procent både 1994/95 och 2005/06. En liknande beräkning som tar hänsyn till kön visar vidare att när höga värden för restid tas bort 2005/06 (över 70 minuter, dvs. de fem procent högsta hos både kvinnor och män) är minskningen i medelvärdet för restid likvärdig för kvinnor och män; kvinnors restid minskar med 14 procent och mäns med 17 procent. Ser man till färdlängden så blir skillnaden större, då kvinnors färdlängd minskar med 17 procent och mäns med 24 procent.

### 4.3.3 Urvalsgrupper i olika delar av undersökningen

Studiens frågeställningar kräver att delvis olika urvalsgrupper och enheter används i den empiriska undersökningen. I de flesta fall har arbetsresor studerats, och ett antagande är att de som genomför dessa resor också är förvärvsarbetande. När värden för arbetsresan jämförs med värden för andra resor, beräknas därför de andra resorna endast utifrån urvalsgruppen förvärvsarbetande. Som förvärvsarbetande klassificeras de som är egenföretagare, heltids- och deltidsanställda, samt de som arbetar från hemmet. Omfattningen av gruppen förvärvsarbetande och deras samlade resor framgår av tabell 4.3.

**Tabell 4.3** Hela befolkningen samt förvärvsarbetande. Antal personer, resor totalt och arbetsresor 2005/06

Urvalsgrupper och resor	Antal, tusental		Andel, procent	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Hela befolkningen (6-84 år)	4 113	4 114	50 %	50 %
Resor under mät dagen*	12 061	12 083	50 %	50 %
Arbetsför befolkning, 20-64 år	2 725	2 815	49 %	51 %
Förvärvsarbetande befolkning	2 078	2 278	48 %	52 %
Arbetsresor under mät dagen	2 062	2 384	46 %	54 %

Källa: Egen bearbetning ur RES 05/06, viktade värden.

\*Beräknat som delresor

#### 4.3.4 Jämförande mått för analys av datamaterial

I analysen används två relativa mått, *genusindex* och *relativ förändring*. Dessa används för att jämföra relationen mellan värden för kvinnor och män, samt för att göra jämförelser över tid.

Det relativa måttet *genusindex* används för att exempelvis beskriva hur kvinnors och mäns restider och färdlängder förhåller sig till varandra. Syftet med måttet är att underlätta en jämförelse av relationen mellan könen i olika beräkningar och klasser. Måttet beräknas som följande kvot:

$$\frac{\text{Värde för män} - \text{Värde för kvinnor}}{\text{Värde för kvinnor}}$$

Ett positivt värde ska läsas ”män pendlar x procent längre än kvinnor”. Ett negativt värde innebär att kvinnor pendlar längre än män. Måttet påverkas både av de värden som finns i täljaren (värde för män, värde för kvinnor, differensen mellan dessa) och de värden som finns i nämnaren (värde för kvinnor). Om något av dessa värden förändras, så förändras även det relativa måttet. Bakom val av beräkningssätt ligger antagandet att män kommer att pendla längre sträckor än kvinnor, vilket dock inte stämmer för alla delgrupper.

Det relativa måttet *relativ förändring* används för att exempelvis beskriva hur kvinnors och mäns restider och färdlängder förändras över tid. Syftet med måttet är att underlätta en jämförelse av hur olika grupper förändrar sina resor över tid. Måttet beräknas med följande kvot:

$$\frac{\text{Värde 2005/06} - \text{Värde 1994/95}}{\text{Värde 1994/95}}$$

Ett positivt värde innebär en ökning över tid och läses ”y pendlar 2005/06 z procent längre än 1994/95”. Ett negativt värde innebär att gruppen y pendlade längre 1994/95 än 2005/06. Beräkningen görs med värden från 1994/95 som

utgångspunkt, varför förändringen läses som en förändring mot denna tidsperiod.

### 4.3.5 Regressionsanalys

Förutom bivariata analyser används multipel linjär regressionsanalys i analysen av data för att fastställa om vissa variabler som prövas i studien har ett samband med arbetsresans färdlängd, samtidigt som andra variabler hålls konstanta. Regressionsanalysen kräver att två variabler anpassades för att kunna betraktas som kontinuerliga. Dels gjordes en approximation av utbildningens längd, och dels beräknades H-regionernas befolkningstäthet som en approximation för regionernas inbördes rangordning (jämför tabell B.8 i bilaga 3). Befolkningsstätheten avser år 2006 (SCB, Internetkälla 2009-11-10).

### 4.3.6 Tolkning av kartor med arbetsplatsernas lokalisering

För att visualisera arbetsplatskoncentrationen beräknades hur många individer som 1995 och 2006 arbetade inom 300 meters radie av varje 100-metersruta (då datamaterialet finns på 100-meternivå). Resultaten visas i karta 2-11 och analyserades visuellt genom att pröva olika klassindelningar och jämföra mönstret inom och mellan kartorna.

## 4.4 Metodologisk diskussion

### 4.4.1 Genus och kvantitativ metod

Nedan beskrivs kort hur jag som forskare förhåller mig till den använda kvantitativa metoden, den feministiska kritik som ibland riktas mot den i studien använda metoden, samt en introduktion till den feministiska kritik som återfinns inom vetenskapen och som kan relateras till den aktuella studien.

För att besvara studiens frågeställningar används en kvantitativ metod. Det innebär att samla in och analysera mätbara data. Den kvantitativa metoden är vetenskapsteoretiskt sett en positivistisk metod. Traditionellt sätt utgår man inom positivismen ifrån att verkligheten kan mätas och att den existerar skild från forskaren (Creswell 1994). Dock behandlas data i denna studie *inte* som ett objektiv mått på hela verkligheten. Individens komplexa vardag och val kan aldrig helt återspeglas i siffror. Kvantitativ metod och statistik innebär en förenkling av verkligheten, något som medför bortfall av viktig information, men samtidigt behövs för att skapa en överblick.

Genom att använda stora databaser, liksom resvaneundersökningar, kan en god översikt över ett flertal aspekter av t.ex. rörlighet och genus lyftas fram. I en sådan översikt kan genusystemens omfattning påvisas om varje prövad variabel (såsom inkomst, färdmedel, boenderegion) visar skillnader mellan könen. Statistik är dessutom en slagkraftig typ av information, som snabbt uppfattas av läsaren och som förstås av och används i omfattande grad hos planerare av olika slag. Bäst är givetvis att använda flera metoder, med olika för- och nackdelar, som kompletterar varandra. Att använda både kvantitativ och kvalitativ metod när genusfrågor studeras är inte minst viktigt i syfte att belysa att genus inte bara är något abstrakt, som yttrar sig i upplevelser och värderingar, utan att det även tydligt speglas i faktiskt mätbara termer. Dock är det inte säkert att genusystem alltid speglas i kvantitativa termer, dvs. i t.ex. skillnader mellan kvinnors och mäns genomsnittliga färdlängd för pendling.

Från feministiskt håll kritiseras ibland studier som lyfter fram skillnader mellan kvinnor och män (så som är lätt att göra med statistik) med argumentet att det stärker bilden av kvinnor och män som olika. Socialt konstruerade skillnader mellan kvinnor och män måste dock studeras för att bättre förstå dem och kunna undvika dem. En del i detta kan vara att studera skillnader mellan grupperna i t.ex. pendlingsavstånd. Det väsentliga är vilka slutsatser som dras av resultaten. Det är uppenbart att vi behöver veta mer om kvinnors och mäns rörlighet för att kunna agera mer målinriktat inom planering och politik. Att uppmärksamma skillnaderna kan vara viktigt inte minst om männens rörlighet används som norm, vilket betyder att kvinnors rörlighet osynliggörs.

#### 4.4.2 Den feministiska kritiken i ett större vetenskapligt sammanhang

Eftersom denna studie har en feministisk prägel redogörs nedan kort för några grundläggande aspekter i den (geografiska) feministiska kritik som riktas mot traditionell forskning och som är av relevans i sammanhanget. En central tanke i kritiken gestaltas i begreppet *situerad kunskap* (på engelska *situated knowledge*), som har haft stort inflytande på feministisk metodologisk debatt inom geografiämnet (Nightingale 2003, jmf Gren & Hallin 2003). Uttrycket användes ursprungligen av den feministiska teoretikern Donna Haraway (1991), för att beskriva hur all kunskap passerar genom det filter som utgörs av forskaren, dennes upplevelser, och sätt att se på sin omgivning. Erfarenheter påverkar forskarens förförståelse och därmed uppfattningen om vad som är intressant att studera, samt hur det bör studeras.

Historiskt sett, och till stor del även idag, har det varit män som har ställt forskningsfrågor och bedömt vad som är viktigt att studera. Detta har lett dels till att de vetenskapliga ämnenas karaktär, tradition, och vad som har varit

föremål för analys, har formats utifrån en manlig<sup>30</sup> bild av världen, och dels till att denna manliga bild (eller blick) har varit, och ofta är, normen i forskningen (Gren & Hallin 2003). Att det manliga är norm inom forskningen innebär att man i första hand ser de områden som männen forskar inom som självklara och intressanta studieobjekt. Under lång tid har det varit män som har besvarat frågan om vad som har varit intressant att studera, eftersom det har varit de som har dominerat inom akademien. Män har studerat det de kände till: den manliga sfären, det offentliga rummet och det betalda arbetet och produktionen. Detta har lett till att det inte har skapats en tradition av att studera den privata sfärens produktion, med andra ord kvinnors produktion i hemmet. Genom att *inte* studera den privata sfären och synliggöra det arbete och produktion som genomfördes i hemmet, har en stor del av verkligheten (kvinnors verklighet) osynliggjorts (Gren & Hallin 2003). Den bristande akademiska uppmärksamheten på det som är relaterat till hemmet, och det arbete som genomförs där, har förstärkts av att det har genomförts i ett privat rum. Eftersom obetalt hushållsarbete sker i det privata rummet så är det lättare att osynliggöra jämfört med det betalda arbete som genomförs i offentliga rum, där fler har insyn (Domoch & Seager 2001). På så sätt har t.ex. hemarbetande kvinnor troligtvis inte ansett sig ha en historia på samma sätt som lönearbetande män, trots att deras situation har förändrats under olika epoker (Hall i McDowell 1999).

Att arbete som utförs i hemmet fortfarande inte räknas som riktigt arbete speglas i definitionen av begreppet, dvs. ”verksamhet på vilken en människa bygger sin försörjning” eller ”stadigvarande sysselsättning som ger försörjning och som vanl. är nödvändig (och tillräcklig) för detta” (Nationalencyklopedin, Internetkälla 2008-09-26). Obetalt hushållsarbete verkar enligt denna definition inte vara arbete, och definitionen följer därför en traditionellt manlig bild (McDowell 1999).

En annan typ av kritik berör hur vi skaffar oss kunskap om det studerade objektet. Här menar feministiska kritiker att det vetenskapliga tankesättet bygger på ett manligt sätt att se på verkligheten och hur denna kan studeras (Gren & Hallin 2003). Gemensamt för feministiska vetenskapsteorier är att de ser vetenskaplig kunskap som kroppsligt bunden (jämför *situated knowledge* ovan). Detta innebär att kroppen befinner sig i ett sammanhang som den inte kan separeras ifrån. Kunskap är situationsbunden och inkluderar värderingar och implicita föreställningar och antaganden. Eftersom det har varit män som har dominerat inom vetenskapen har deras sätt att se på världen historiskt sett format vad som anses vara vetenskap (Gren & Hallin 2003). Detta kan exemplifieras genom hur man inom pendlingsforskning har förhållit sig till hemmet och arbetet. Hanson & Pratt (1988b) menar att mannens svagare koppling till

---

<sup>30</sup> Skilj mellan kvinnors/mäns och kvinnlig/manlig, se teoriavsnitt.

hemmet ligger till grund för den förenklade och oproblematiserade syn på hemmet som ofta råder inom stora delar av pendlingsforskningen. Istället har forskning och teorier i frågan, som genomförts och utvecklats av män, fokuserat på det som funnits i deras sfär, nämligen arbetet och arbetsplatserna.

Utifrån denna kritik lyfter denna studie fram länken mellan arbete och hem, som viktig att förstå, men som länge varit osynliggjord.





# 5. RESULTAT OCH ANALYS

## 5.1 Introduktion till kapitlet

I detta kapitel redovisas resultaten från den empiriska undersökningen. Redovisningen är upplagd efter studiens frågeställningar. Första avsnittet redogör för hur kvinnors och mäns arbetsresor har förändrats under perioden 1994/95 till 2005/06. Andra avsnittet diskuterar vilka faktorer som samverkar med arbetsresans längd, samt relaterar resultaten till det teoretiska ramverket. Sista avsnittet redogör för skillnader mellan Göteborgsregionen och Malmöregionen, samt hur dessa har utvecklats över tid.

## 5.2 Förändringar över tid: präglar konvergens eller divergens den studerade perioden?

### 5.2.1 Vilka övergripande förändringar har skett hos kvinnors och mäns arbetsresor?

Studiens första frågeställning avser att skapa en inledande förståelse för kvinnors och mäns arbetsresor samt resornas förändringar över tid. En underliggande tanke är att det sker en utveckling som pekar mot en mer jämställd mobilitet och ökad jämställdhet. Frågeställningen lyfter fram både hur arbetsresorna förändrats över tid i olika mätdimensioner, liksom hur färdmedelsanvändningen och resor för andra ärenden förändras.

En genomsnittlig dag i Sverige genomförs 4,4 miljoner arbetsresor enkel väg, kvinnor svarar för 2,1 miljoner och män för 2,4 miljoner (se tabell 5.1). Kvinnors och mäns *pendlingsfrekvens* är direkt relaterad till gruppernas deltagande på arbetsmarknaden. Grupperna kan förväntas arbeta i lika stor omfattning, och därför göra lika många arbetsresor, om de har samma arbetsförutsättningar i form av arbetslöshet, deltids/heltidsarbete, sjukskrivning, distansarbete, föräldraledighet, frånvaro pga. sjukt barn, mm. Studiens resultat visar inledningsvis att det har skett förändringar i kvinnors och mäns pendlingsfrekvens över tid. Under perioden 1994/95 till 2005/06 ökade kvinnor antalet arbetsresor med 6 procent, medan antalet arbetsresor för män var oförändrat (se

tabell 5.3). Detta betyder att en konvergens i pendlingsfrekvens har skett, men skillnader finns fortfarande då kvinnor endast gjorde 46 procent av alla arbetsresor 2005/06 (se tabell 5.1).

Dock speglar inte kvinnors ökade pendlingsfrekvens, och mäns oförändrade pendlingsfrekvens, att kvinnor ökade sitt förvärvsarbetande mer än män. Ser man till förvärvsarbetande befolkning ökade kvinnor mindre än män (4 procent respektive 7 procent, se tabell 5.3). Att ökningen i pendlingsfrekvens inte motsvarar ökningen i förvärvsfrekvens skulle kunna bero på att fler kvinnor idag arbetar heltid istället för deltid (SCB 2008).

Så som arbetsresorna speglar deltagandet på arbetsmarknaden, speglar de vardagliga resorna mängden aktiviteter som individen genomför utanför hushållet och arbetsplatsen. I detta fall visar studien att kvinnor ökade antalet resor under mät dagen med 10 procent mellan de två tidsperioderna, medan antalet vardagliga resor för män var oförändrat (se tabell 5.3). Detta betyder att en konvergens har skett, och att kvinnor 2005/06 genomförde lika många vardagliga resor som män.

**Tabell 5.1** Hela befolkningen samt förvärvsarbetande<sup>31</sup>. Antal personer, resor totalt och arbetsresor 2005/06

Urvalsgrupper och resor	Antal, tusental			Andel, procent		
	Kvinna	Man	Summa	Kvinna	Man	Summa
Hela befolkningen (6-84 år)	4 113	4 114	8 227	50 %	50 %	100 %
Resor under mät dagen*	12 061	12 083	24 144	50 %	50 %	100 %
Arbetsför befolkning, 18-64 år	2 725	2 815	5 540	49 %	51 %	100 %
Förvärvsarbetande befolkning	2 155	2 403	4 558	47 %	53 %	100 %
Arbetsresor under mät dagen	2 062	2 384	4 446	46 %	54 %	100 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

\*Beräknat som delresor

**Tabell 5.2** Hela befolkningen samt förvärvsarbetande. Antal personer, resor totalt och arbetsresor 1994/95

Urvalsgrupper och resor	Antal, tusental			Andel, procent		
	Kvinna	Man	Summa	Kvinna	Man	Summa
Hela befolkningen (6-84 år)	4 010	3 974	7 984	50 %	50 %	100 %
Resor under mät dagen*	11 013	11 966	22 979	48 %	52 %	100 %
Arbetsför befolkning, 18-64 år	2 591	2 706	5 297	49 %	51 %	100 %
Förvärvsarbetande befolkning	1 999	2 135	4 134	48 %	52 %	100 %
Arbetsresor under mät dagen	1 943	2 362	4 305	45 %	55 %	100 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95, viktade värden

\*Beräknat som delresor

<sup>31</sup> Som förvärvsarbetande definieras här heltidsanställda, deltidsanställda, egenföretagare och personer som arbetar från hemmet (även föräldralediga). Studerande, pensionärer, och arbetslösa definieras inte som förvärvsarbetande, fastän de ibland genomför arbetsresor.

**Tabell 5.3** Relativ förändring över tid av hela befolkningen och de förvärvsarbetande, samt deras resor

Urvalsgrupper och resor	Kvinna	Man	Samtliga
Hela befolkningen (6-84 år)	3 %	4 %	3 %
Resor under mät dagen*	10 %	1 %	5 %
Arbetsför befolkning, 18-64 år	5 %	4 %	5 %
Förvärvsarbetande befolkning	4 %	7 %	5 %
Arbetsresor under mät dagen	6 %	1 %	3 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

\*Beräknat som delresor

När det gäller förändringar av arbetsresans *färdlängd* visar resultaten att män pendlade längre sträckor än kvinnor både 1994/95 och 2005/06 (se tabell 5.4). I genomsnitt arbetspendlade kvinnor 2005/06 13,7 km enkel väg medan män i genomsnitt arbetspendlade 19,1 km enkel väg. Mätt i färdlängd var mäns resor 39 procent längre än kvinnors (se tabell 5.5), och deras arbetsmarknadsregioner var därför också betydligt större.

I absoluta tal ökade män under perioden sina färdlängder med 2,9 km, vilket var något mer än kvinnors ökning på 2,4 km. Procentuellt sett ökade män dock sina färdlängder mindre än vad kvinnor gjorde, då män ökade färdlängden med 18 procent och kvinnor med 21 procent. I absoluta tal skedde därför en divergens i arbetsresans färdlängd över tid, medan det i relativa tal skedde en konvergens. Medianvärdet förändrades något mindre än medelvärdet, dock i samma storleksordning.

**Tabell 5.4** Arbetsresors längd och förändring över tid, medelvärde och median 1994/95 och 2005/06

Värde och grupp		1994/95	2005/06	Absolut förändring	Relativ förändring
Medelvärde	Alla	14,0 km	16,6 km	2,6 km	19 %
	Kvinna	11,3 km	13,7 km	2,4 km	21 %
	Man	16,2 km	19,1 km	2,9 km	18 %
Median	Alla	6,0 km	8,0 km	2,0 km	33 %
	Kvinna	5,0 km	7,0 km	2,0 km	40 %
	Man	7,1 km	9,0 km	1,9 km	27 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden.

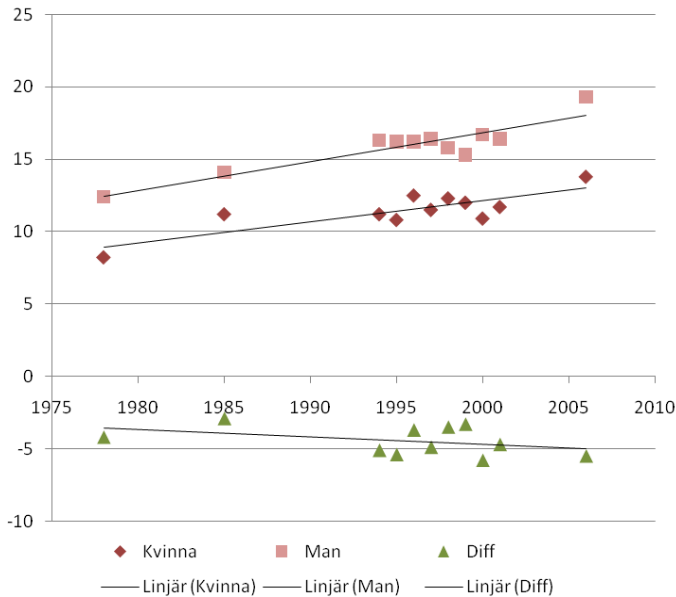
**Tabell 5.5** Arbetsresors längd, medelvärde, median och genusindex<sup>32</sup> 1994/95 och 2005/06

Värde och grupp		1994/95	2005/06
Medelvärde	Kvinna	11,3 km	13,7 km
	Man	16,2 km	19,1 km
	Genusindex	43 %	39 %
Median	Kvinna	5,0 km	7,0 km
	Man	7,1 km	9,0 km
	Genusindex	42 %	29 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

<sup>32</sup> Det relativa måttet *genusindex* används för att beskriva hur kvinnors och mäns restider och färdlängder förhåller sig till varandra, se avsnitt 4.3.4.

Jämförs dessa resultat med en serie av fler mätningar över tid, mellan 1978 och 2005/06 (se figur 5.1), framgår att skillnaderna som observerades 1994/95 och 2005/06 stämmer väl överens med en långsiktigare trend. Figur 5.1 visar även en divergens i absoluta tal under en betydligt längre period. Den uppmätta skillnaden mellan 1994/95 och 2005/06 beror därför inte på att mätningarna gjordes i olika konjunkturlägen (1994 var långkonjunktur medan 2005 var högkonjunktur).



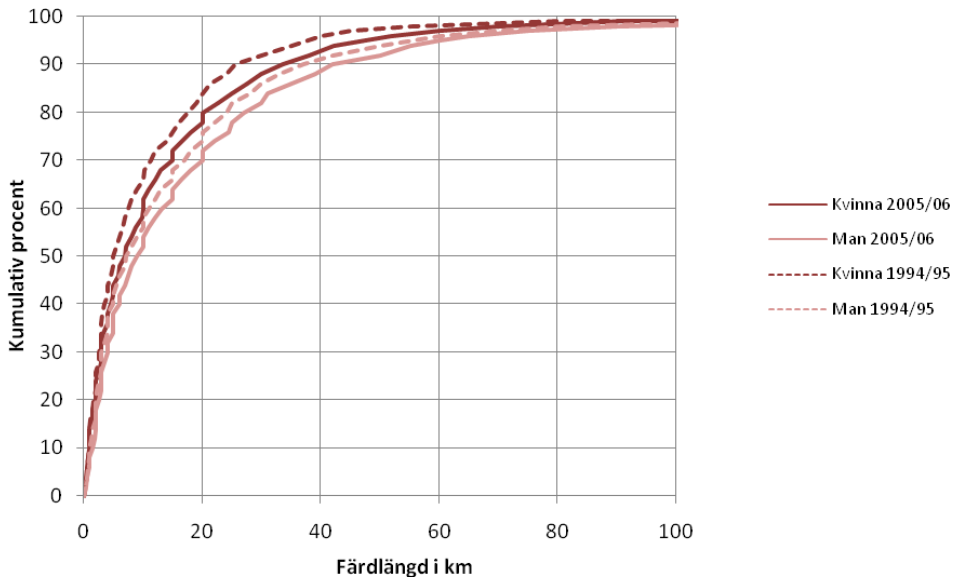
**Figur 5.1** Tidsserie avseende arbetsresans längd (km), 1978-2006  
 Källa: (Vilhelmson, kommande arbete) Riks RVU 1978, 1985, 1994-2001, RES 05/06

Samtidigt som medelvärden ger en sammanfattad bild av kvinnors och mäns färdlängder, är det viktigt att se hur stor spridningen i färdlängd är inom grupperna. För att förmedla en bild av spridningen redovisas färdlängder i kumulativ procent i figur 5.2.

Figuren visar att kvinnors respektive mäns färdlängder fördelade sig på ett likartat sätt både 1994/95 och 2005/06 (som framgår av avsnitt bilaga 1 gäller dock inte detta för extremt långa arbetsresor, där män är överrepresenterade). Kurvorna för mäns värden ligger, i jämförelse med kvinnors, något förskjutna till höger. Detta speglar att män genomgående hade högre värden för färdlängden. Värt att notera är att kvinnors och mäns kurvor ligger väldigt nära varandra för den tredjedel av resorna som är kortast. Detta betyder att den tredjedel av männen och kvinnorna som gjorde de kortaste resorna i princip

gjorde lika långa resor både 1994/95 och 2005/06. Vidare framgår skillnader i medianvärdena då hälften av kvinnorna pendlade över 7 km till jobbet 2005/06, och hälften av männen pendlade över 9 km (jämfört med 5 km respektive 7 km 1994/95).

Vid en jämförelse av spridningen över tid framgår vidare att kurvorna för 2005/06 är något förskjutna åt höger, jämfört med kurvorna för 1994/95. Detta betyder att en större andel av både kvinnor och män gjorde längre arbetsresor.



**Figur 5.2** Arbetsresor 0-100 km 1994/95 och 2005/06, färdlängd i kumulativ procent  
Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

### 5.2.2 Förhållandet mellan kvinnors och mäns restid och hastigheter

Restid och hastigheter har ett direkt samband med färdlängd, och spelar stor roll för hur långt individen hinner förflytta sig i rummet. Ofta utgör restiden en restriktion för hur lång resan kan göras i vardagen. Med hjälp av ökade hastigheter (dvs. snabbare färdmedel) kan man dock hantera restriktioner som orsakas av tidsmässiga skäl, och genomföra längre resor. När många människor idag upplever tidsbrist är resans hastighet därför viktigt att ta hänsyn till.

Resultaten visar att kvinnor och män i genomsnitt pendlade ungefär lika lång tid både 1994/95 och 2005/06 (se tabell 5.6). I genomsnitt genomförde 2005/06 båda grupper 27 minuter långa arbetsresor enkel väg, medan män 1994/95

genomförde marginellt längre arbetsresor än kvinnor. Det betyder att båda grupper ökade sina restider den studerade perioden, kvinnor med 17 procent och män med 15 procent. I absoluta tal förändrades medianvärdet något mer än medelvärdet, dock i samma storleksordning.

**Tabell 5.6** Arbetsresors restid och dess förändring över tid, medelvärde och median 1994/95 och 2005/06

Värde och grupp		1994/95	2005/06	Absolut förändring	Relativ förändring
Medelvärde	Alla	23 min.	27 min.	4 min.	16 %
	Kvinna	23 min.	27 min.	4 min.	17 %
	Man	24 min.	27 min.	3 min.	15 %
Median	Alla	15 min.	20 min.	5 min.	33 %
	Kvinna	15 min.	20 min.	5 min.	33 %
	Man	15 min.	20 min.	5 min.	33 %

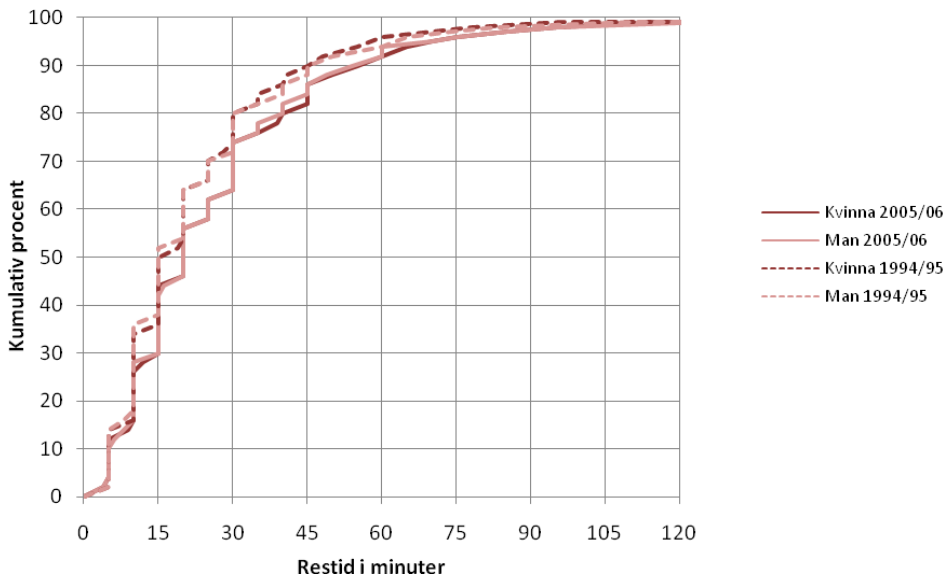
Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden.

**Tabell 5.7** Arbetsresors restid, medelvärde, median och genusindex 1994/95 och 2005/06

Värde och grupp		1994/95	2005/06
Medelvärde	Kvinna	23 min.	27 min.
	Man	24 min.	27 min.
	Genusindex	3 %	1 %
Median	Kvinna	15 min.	20 min.
	Man	15 min.	20 min.
	Genusindex	0 %	0 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

I en analys av restidsvärdenas spridning framgår att kvinnor och män uppvisade likartade mönster vid respektive mättillfälle (se figur 5.3, där kurvorna i princip ligger över varandra respektive år). Jämförs spridningen vad gäller förändringar över tid, så framgår att gruppernas kurvor förskjuts något åt höger. Det illustrerar att en större andel av båda grupper gör tidsmässigt längre arbetsresor.



**Figur 5.3** Arbetsresor 0-120 minuter 1994/95 och 2005/06, restid i kumulativ procent  
 Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

Om arbetsresans ökade restider sätts i relation till de ökade färdlängderna, framgår att restiden procentuellt sätt ökade något mindre än färdlängden: som framgick ovan ökade arbetsresans färdlängd med 21 procent för kvinnor och 18 procent för män, medan arbetsresans restid ökade med 17 procent för kvinnor och 15 procent för män. Detta resultat är viktigt eftersom det betyder att en stor del av färdlängdsökningen kan förklaras av en restidsökning, och inte en hastighetsökning (dvs. övergång till snabbare färdmedel).

Resultaten visar att kvinnors arbetsresor 2005/06 fortfarande genomfördes med betydligt långsammare hastigheter än mäns arbetsresor (se tabell 5.8), och att det under den studerade perioden inte skedde några större förändringar i förhållandet mellan de två gruppernas hastigheter. Eftersom hastigheter är direkt kopplade till färdmedelsval är det därför troligt att färdmedelsfördelningen mellan könen 2005/06 inte skilde sig mycket från den 1994/95, eller att de förändringar som skett tar ut varandra avseende hastighet (vilket undersöks i avsnitt 5.2.4).

**Tabell 5.8** Arbetsresors hastighet och dess förändring över tid, 1994/95 och 2005/06

Grupp	1994/95	2005/06	Absolut förändring	Relativ förändring
Kvinna	30 km/h	31 km/h	1 km/h	3 %
Man	41 km/h	42 km/h	1 km/h	2 %
Genusindex	39 %	38 %	-	-

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden.

Att arbetsresans restid tydligt ökade under den studerade perioden väcker även frågan om huruvida ökningen genomfördes på bekostnad av minskad restid för andra ärenden, enligt tesen om den konstanta restiden (se bl.a. Vilhelmson 2007; Mokhtarian & Chen 2004 för en diskussion). Ett annat alternativ vore att den sammanlagda restiden ökade, liksom restiden för andra typer av resor. Detta undersöks i avsnitt 5.2.3.

### 5.2.3 Andra resärenden och vardagens sammanlagda restid

Ovan konstaterades att kvinnor ökade frekvensen arbetsresor under den studerade perioden, att både kvinnors och mäns restid och färdlängd för arbetsresan ökade, att en divergens i arbetsresans färdlängd skedde över tid i absoluta tal men att en mindre konvergens skedde i relativa tal, och att arbetsresans hastigheter ökade marginellt hos båda grupper. I vilket sammanhang ska dessa förändringar och icke-förändringar ses? Kvarstår sammanhanget för arbetsresorna, i form av andra typer av genuspräglade resor, restider, mm? Har den vardagliga rörligheten i övrigt förändrats på samma sätt som arbetsresan?

Att undersöka förhållandet mellan förvärvsarbete och andra genuspräglade aktiviteter är relevant då tidigare forskning visar att kvinnor arbetar deltid i större omfattning än män, vilket är relaterat till ett större ansvar i hemmet. Att kvinnor och män genomför lika många resor, lika långa resor och under lika lång tid, pekar mot att deras vardag är mer lik än om det finns stora skillnader. Kvantitativa förändringar över tid skulle på så sätt kunna spegla en minskad eller ökad jämställdhet mellan könen.

Nedan undersöks det vardagsliv som kvinnors och mäns arbetsresor bäddas in i, i form av arbetsrelaterade respektive hushållsrelaterade aktiviteter och förändringar över tid. Denna utvidgade analys av förvärvsarbetande kvinnors och mäns vardagliga resande koncentreras till två typer av resor, nämligen tjänsteresor och resor för barntillsyn. Dessa är på olika sätt tydligt relaterade till arbete och hushållsansvar (dvs. inte kopplade till individens grundläggande behov och/eller fritid). Samtidigt förväntas resorna även vara starkt genuspräglade. Vidare undersöks färdlängder även för andra typer av ärenden för att sätta arbetsresan i ett sammanhang av andra resor. Eftersom resultaten sätts i relation till arbetsresorna, dvs. resor som främst förvärvsarbetande gör, görs



beräkningarna utifrån urvalsgruppen förvärvsarbetande. Till denna grupp hör heltidsanställda, deltidanställda, egenföretagare och personer som arbetar hemma (även föräldralediga). Vissa beräkningar görs dock även för befolkningen i helhet, och då anges detta specifikt.

Ser man till vad som händer med *tjänsteresor*, framgår av studiens resultat att både kvinnor och män, något förvånande (jmf Doyle & Nathan 2001 och Swarbrooke & Horner 2001 i Bergman & Gustafson 2008), minskade antalet tjänsteresor under den studerade perioden, med 18 respektive 30 procent. Män genomförde tjänsteresor mer än dubbelt så ofta som kvinnor, både 1994/95 och 2005/06, se tabell 5.9. Resultaten pekar mot en konvergens över tid, trots att skillnaden mellan grupperna 2005/06 fortfarande var väldigt stor. Att män genomförde fler tjänsteresor än kvinnor kan sannolikt förklaras av att de oftare innehar chefspositioner och att de har en större benägenhet att vara tillgängliga för arbetet (Bergman & Gustafson 2008).

När det gäller resor för *barntillsyn*, dvs. att hämta och lämna barn vid olika aktiviteter, genomförde män omkring hälften så många resor som kvinnor, både 1994/95 och 2005/06, se tabell 5.9. En mindre konvergens över tid skedde, trots att skillnaden mellan grupperna fortfarande var stor. Konvergensens orsakades inte av att män gjorde fler resor för barntillsyn, utan av att kvinnor gjorde färre. Både kvinnor och män minskade antalet resor för barntillsyn, med 23 respektive 7 procent. Detta var något oväntat då man ibland talar om att föräldrar kör barnen till allt fler aktiviteter, men hänger också samman med antalet barn.

Resultatet antyder med andra ord att kvinnor oftare gör resor som är relaterade till ett gemensamt hushållsansvar. Män gör istället tjänsteresor, som förväntas gynna karriären, och som ofta är svåra att kombinera med ansvar för barn (jmf Bergman & Gustafson 2008). Dvs. att trots att kvinnor genomför nästan lika många arbetsresor som män, så görs dessa i ett sammanhang av genuspräglade aktiviteter. Den låga frekvensen för tjänsteresor och resor för barntillsyn innebär dock att resorna görs relativt sällan inom gruppen förvärvsarbetande. Resorna kan ha betydande roll för vissa delgrupper, t.ex. förvärvsarbetande småbarns-föräldrar, men resultaten bör bara ses som en indikator på hur genusrelationer kopplade till förvärvs- och hushållsarbete kan se ut, och som underlag för en vidare forskning.

**Tabell 5.9** Den förvärvsarbetande befolkningens resfrekvens för olika ärenden, samt genusindex och relativ förändring 1994/95-2005/06, beräknat i resor per person och dygn

Årtal och grupp	Arbetsresa	Tjänsteresa (samt inom arb.)	Bartillsyn (hämta/lämna)	Total	
1994/95	Kvinna	0,92	0,16	0,11	3,20
	Man	1,07	0,42	0,05	3,41
	Genusindex	16 %	159 %	-59 %	6 %
2005/06	Kvinna	0,94	0,13	0,09	3,37
	Man	1,01	0,29	0,04	3,29
	Genusindex	7 %	124 %	-51 %	-2 %
Förändring över tid	Kvinna	3 %	-18 %	-23 %	5 %
	Man	-5 %	-30 %	-7 %	-4 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa

I en analys av *den vardagliga rörlighetens omfattning* totalt för förvärvsarbetande kvinnor och män, syns ett liknande mönster som för hela befolkningen. Förvärvsarbetande kvinnor genomförde i genomsnitt 1994/95 3,2 resor per dag, medan män genomförde 3,4 resor (se tabell 5.10). 2005/06 hade kvinnorna ökat antalet resor till 3,4, medan män hade minskade det något till 3,3, varför en konvergens skedde. Dessa resultat tolkas som att förvärvsarbetande män minskade sina aktiviteter utanför bostaden något, medan förvärvsarbetande kvinnor ökade dem. 2005/06 genomförde kvinnor och män ungefär lika många ärenden utanför hemmet, vilket i mycket grova drag pekar mot en större jämställdhet. Om kvinnor och män var jämställda, borde dock denna likhet i antal resor innebära att grupperna gjorde lika komplexa resor, vilket inte är fallet (se metodavsnitt 4.2.1).

Ser man till hela svenska befolkningen genomförde kvinnor 1994/95 2,7 resor per dag medan män genomförde 3,0 resor (se tabell 5.10). Denna skillnad försvann dock 2005/06, då båda grupper genomförde 2,9 resor. Resultatet pekar därmed även hos denna grupp på en konvergens orsakad både av att män minskade antalet delresor och att kvinnor ökade antalet delresor.

**Tabell 5.10** Förvärvsarbetande och hela svenska befolkningens resfrekvens, samt absolut förändring 1994/95-2005/06, beräknat i antal per person och dygn

Grupp	1994/95		2005/06		Förändring över tid	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Förvärvsarbetande befolkningen	3,2	3,4	3,4	3,3	0,2	- 0,1
Hela svenska befolkningen	2,7	3,0	2,9	2,9	0,2	- 0,1

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, beräknat utifrån delresa.

Ovan konstaterades att arbetsresans restid under den studerade perioden ökade för både kvinnor och män. Gjordes detta på bekostnad av restid för andra typer av resor? Om tesen om den konstanta restiden är sann (se bl.a. Vilhelmson 2007; Mokhtarian & Chen 2004 för en diskussion), så borde restiden för andra resor än arbetsresan ha minskat när arbetsresans restid ökade. Eller blev rentav fler typer

av resor tidsmässigt längre? Detta skulle i så fall peka på att dagens resenär har en annan syn på restid än vad man hade tidigare.

Resultaten visar att förvärvsarbetsande kvinnor ökade sin totala restid per dag från 65 minuter till 78 minuter under den studerade perioden, medan förvärvsarbetsande män ökade den från 76 minuter till 81 minuter (se tabell 5.11). Kvinnorna ökade den totala restiden per dag med 13 minuter, medan männen ökade den med 5 minuter. Detta pekar på en konvergens avseende restid per dag för alla resor, och på att tesen om den konstanta restiden inte stämmer. Eftersom arbetsresans restid bara ökade med 4 minuter för kvinnor och med 3 minuter för män, betyder resultatet att kvinnor i betydande grad ökade restiden för fler ärenden än arbetsresan. Män ökade också restiden för fler ärenden än arbetsresan, men inte i lika påfallande omfattning som kvinnor. Kvinnors ökade restider skulle kunna förklaras av att de ökade antalet resor totalt.

Ser man till samma utveckling för hela befolkningen ökade kvinnor sin totala restid per dag från 60 minuter till 71 minuter under den studerade perioden, medan män ökade den från 71 minuter till 74 minuter. Dvs. att kvinnor ökade den totala restiden per dag med nästan 10 minuter under perioden 1994/95-2005/06, medan män ökade den med nästan 3 minuter. Denna förändring pekar på en konvergens över tid.

**Tabell 5.11** Förvärvsarbetsande och hela svenska befolkningens totala restid för alla ärenden, samt absolut förändring 1994/95-2005/06, beräknat per person och dygn

Grupp	1994/95		2005/06		Förändring över tid	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Förvärvsarbetsande befolkningen	65 min	76 min	78 min	81 min	13 min	5 min
Hela svenska befolkningen	60 min	71 min	71 min	74 min	10 min	3 min

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, beräknat utifrån delresa

Vidare kan man fråga sig om män genomgående färdas längre än kvinnor för alla typer av ärenden. Detta skulle betyda att skillnader i arbetsresans reslängd är relaterade till en ojämlig färdmedelstillgång, eller till ett allmänt mer mobilt beteende hos män, i högre omfattning än till aspekter som är specifika för arbetet (t.ex. arbetets lokalisering). Studiens resultat visar att män för de flesta ärendena färdades längre än kvinnor, både 1994/95 och 2005/06. Dock var skillnaden sällan så stor som när det gällde just arbetsresan (se tabell 5.12). Det var endast för ärendet barntillsyn och skjutsa annan person (1994/95) som genusindex var högre än för arbetsresor. Detta antyder att skillnaderna i färdlängd mellan kvinnors och mäns arbetsresor i delvis bör relateras till aspekter som är specifika för arbetet, och delvis till eller något annat.

**Tabell 5.12** Den förvärvsarbetande befolkningens färdlängd för olika ärenden, samt genusindex och relativ förändring 1994/95-2005/06

Ärende	2005/06		Relativ förändring		Genusindex	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man	1994/95	2005/06
Arbetsresa	11,7 km	16,7 km	21 %	15 %	50 %	42 %
Skola-bostad (mellan/inom)	31,3 km	22,1 km	37 %	66 %	-42 %	-29 %
Tjänsteresa (samt inom arb.)	37,4 km	49,1 km	7 %	29 %	8 %	31 %
Service	8,8 km	8,7 km	36 %	43 %	-6 %	-2 %
Hälso- och sjukvård	12,5 km	15,7 km	-21 %	38 %	-28 %	26 %
Barntillsyn (hämta/lämna)	4,6 km	5,2 km	25 %	-8 %	53 %	12 %
Hälsa på släkt och vänner	25,2 km	22,6 km	34 %	9 %	10 %	-10 %
Annan fritidssysselsättning	14,9 km	20,1 km	-4 %	0 %	30 %	35 %
Skjutsa annan person	9,9 km	13,1 km	0 %	-13 %	54 %	33 %
Inköp av dagligvaror	5,0 km	5,2 km	-21 %	-20 %	1 %	3 %
Övriga inköp	10,8 km	13,4 km	-4 %	-3 %	22 %	24 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa. Ärendena *Yrkesmässig trafik* och *Övrigt* ingår inte i tabellen.

## 5.2.4 Färdmedelsanvändning i samband med arbetsresan

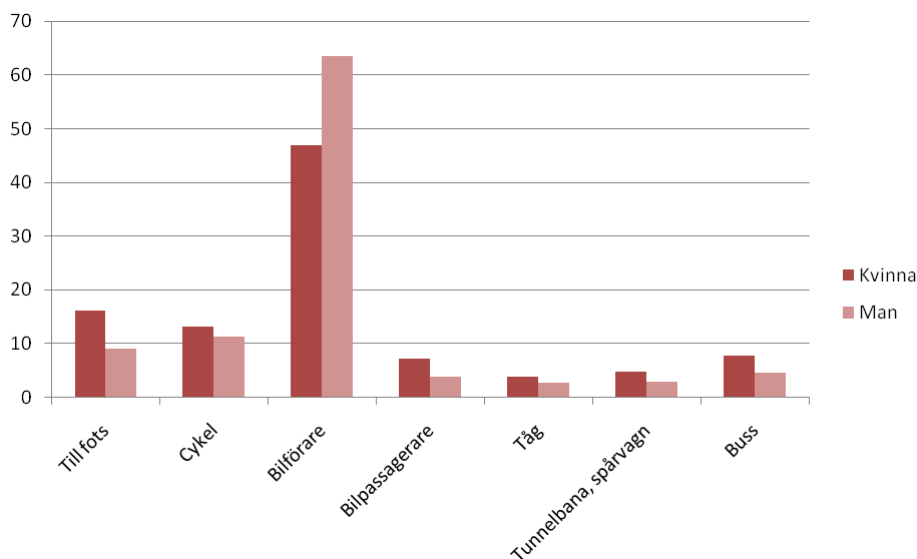
Den stora skillnaden i arbetsresornas genomsnittliga hastigheter mellan kvinnor och män antyder att färdmedelsanvändningen skiljer sig åt mellan grupperna. Att hastigheterna knappt förändrades under den studerade perioden antyder samtidigt att färdmedelsfördelningen mellan könen 2005/06 inte skilde sig mycket från den 1994/95, eller att de förändringar som skedde tog ut varandra avseende hastighet. Färdmedelsanvändningen undersöks nedan, och är viktig att analysera då färdmedlet inte bara påverkar resans hastighet, utan även dess flexibilitet, bekvämlighet, trygghet och trafiksäkerhet. Frågan är om färdmedelsanvändningen över tid har förändrats på något sätt som antyder en mer jämställd resursfördelning, och om snabbare färdmedel, såsom tåg och bil, används oftare i och med pågående regionförstoring.

Det finns tydliga skillnader i kvinnors och mäns färdmedelsanvändning under de två studerade perioderna. Vad gäller *frekvens* så visar resultaten att kvinnor 2005/06 gick, cyklade, var bilpassagerare, och tog tåget, tunnelbanan och bussen till arbetet oftare än vad män gjorde. Män, å andra sidan, körde bil till arbetet oftare än kvinnor (se figur 5.4).

Bil (som förare) var dock det vanligaste färdmedlet för arbetsresan bland både kvinnor och män, såväl 1994/95 som 2005/06 (se tabell 5.13). Kvinnors användning av bil (som förare) ökade över tid i relation till andra färdmedel, medan mäns bilanvändning förblev oförändrad: 1994/95 körde 44 procent av kvinnorna bil till jobbet, vilket ökade till 47 procent 2005/06, medan 64 % av männen körde bil till jobbet 1994/95 och 2005/06. Resultaten pekar därför på en svag konvergens.

För kollektivtrafiken, den grupp färdmedel som kan ersätta bilen vid långa resor (dvs. vid regionförstoring), skedde inga större förändringar sett till färdmedlets andel av alla resor: kvinnor åkte 2005/06 kollektivt (tåg, tunnelbana, spårvagn eller buss) vid 16 procent av arbetsresorna, och män vid 10 procent av arbetsresorna. 1994/95 var andelarna 16 respektive 9 procent.

En genomgång av de enskilda färdmedlen visar dock ett något annorlunda mönster. Dels ökade tåganvändningen i stor omfattning, med 54 procent för kvinnor och 25 procent för män. Detta betyder att en divergens skedde, eftersom grupperna åkte tåg lika ofta tidigare. Som andel av alla resor var denna ökning dock marginell, eftersom tåganvändningen från början endast utgjorde 2 procent av alla arbetsresor. Även antalet resor med tunnelbana och spårvagn ökade, med 15 procent för kvinnor och 17 procent för män. Antalet resor med buss minskade dock med 20 procent för kvinnor, samtidigt som den ökade med 14 procent för män.



**Figur 5.4** Användningsfrekvens av olika färdmedel vid arbetsresor (andel av alla färdmedel i procent), 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden. Flyg och Annat färdmedel ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

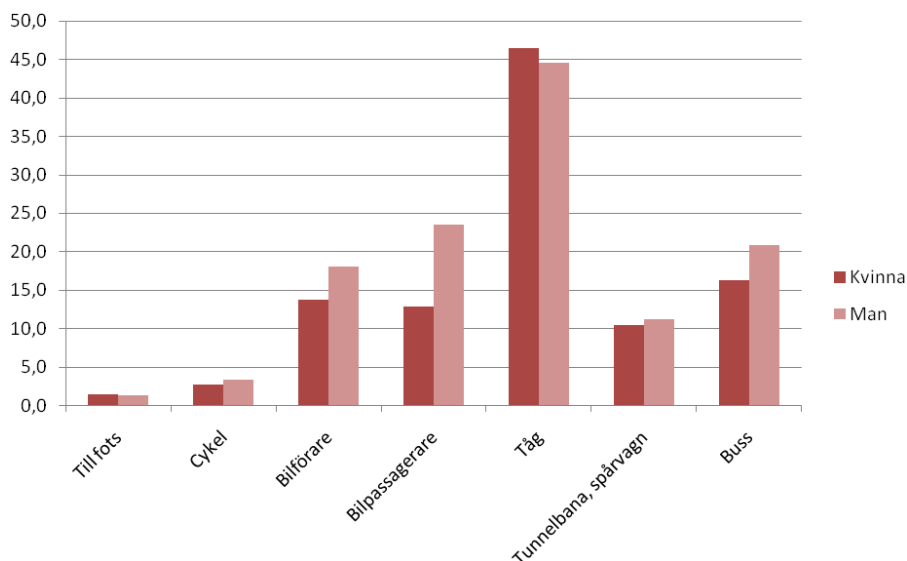
**Tabell 5.13** Användningsfrekvens av olika färdmedel vid arbetsresor (andel av alla färdmedel i procent), samt relativ förändring 1994/95-2005/06

Färdmedel	1994/95		2005/06		Relativ förändring	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Till fots	12 %	7 %	16 %	9 %	36 %	38 %
Cykel	17 %	14 %	13 %	11 %	-23 %	-21 %
Bilförare	44 %	64 %	47 %	64 %	7 %	-1 %
Bilpassagerare	10 %	5 %	7 %	4 %	-25 %	-16 %
Tåg	2 %	2 %	4 %	3 %	54 %	25 %
Tunnelbana/spårvagn	4 %	3 %	5 %	3 %	15 %	17 %
Buss	10 %	4 %	8 %	5 %	-20 %	14 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden. Flyg och Annat färdstätt ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

Om man istället för att analysera frekvens undersöker *färdlängd*, så syns andra mönster (se figur 5.5). Resultaten visar att män gjorde längre, eller lika långa, resor till arbetet med nästan samtliga färdmedel (undantaget är tåg 2005/06), se tabell 5.14. Dock ökade kvinnor som bilförare över tid färdlängden för arbetsresan mer än vad män gjorde, vilket pekar på en konvergens. En jämförelse mellan användningsfrekvens och färdlängd för bil (som förare) visar att färdlängdsökningen (17 procent för kvinnor och 8 procent för män) bidrar betydligt mer än frekvensökningen (7 procent för kvinnor, medan män minskade den med 1 procent) till kvinnors och mäns längre arbetsresor totalt, och därmed till utvidgade arbetsmarknader och regionförstoring.

Även tåganvändningen bidrog till att stärka regionförstoringen, fastän på en låg nivå. Till kvinnors rumsligt längre arbetsresor bidrog en ökning i användning (över 50 procent), liksom ökade längder per resa. Män å andra sidan förlängde sina arbetsresor totalt med hjälp av en ökad tåganvändning (dock inte lika stor som kvinnors). Dock minskade mäns färdlängder per resa med tåg, vilket var oväntat och istället påverkade i motsatt riktning.



**Figur 5.5** Olika färdmedels färdlängder för arbetsresan (km), 2005/06

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden. *Flyg* och *Annat färdstätt* ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

**Tabell 5.14** Arbetsresans färdlängd med olika färdmedel, samt absolut och relativ förändring 1994/95-2005/06

Färdmedel	2005/06			Absolut förändring		Relativ förändring	
	Kvinna	Man	Genusindex	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Till forts	1,3 km	1,3 km	-4 %	0,2 km	0,2 km	16 %	17 %
Cykel	2,6 km	3,3 km	25 %	0,4 km	0,6 km	17 %	21 %
Bilförare	13,7 km	18,1 km	32 %	2,0 km	1,3 km	17 %	8 %
Bilpassagerare	12,9 km	23,5 km	83 %	1,8 km	6,4 km	17 %	37 %
Tåg	46,4 km	44,5 km	-4 %	5,1 km	-7,6 km	12 %	-15 %
Tunnelbana/spårvagn	10,4 km	11,2 km	7 %	0,9 km	0,6 km	9 %	6 %
Buss	16,3 km	20,8 km	28 %	1,7 km	3,2 km	11 %	18 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden. *Flyg* och *Annat färdstätt* ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

## 5.3 Faktorer som samverkar med arbetsresans längd

### 5.3.1 Introduktion

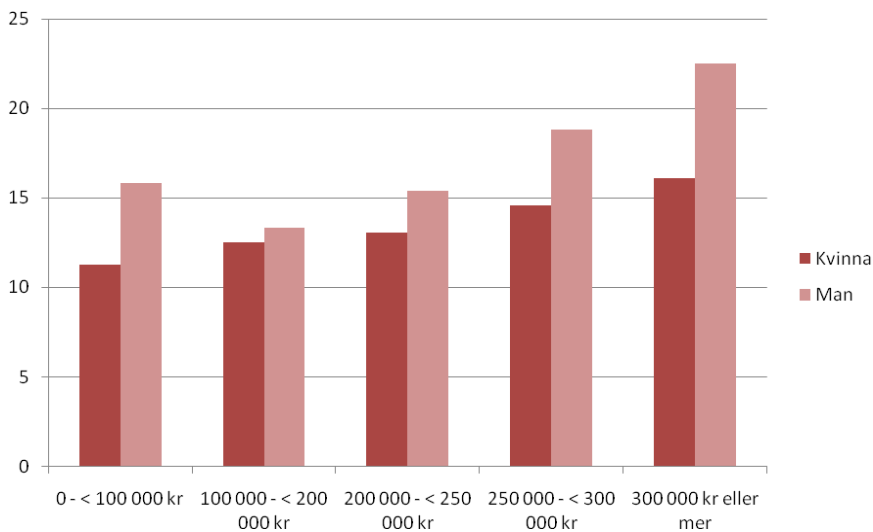
Studiens andra frågeställning fokuserar på hur olika faktorer skapar specifika förutsättningar för kvinnors och mäns förflyttningar. För att besvara frågeställningen analyserades arbetsresans genomsnittliga färdlängd (och i vissa fall även restid) med hänsyn till olika bakgrundsvariabler. Faktorer som antogs påverka skillnader i kvinnors och mäns rörlighet var<sup>33</sup> inkomst, utbildningsnivå,

<sup>33</sup> Fler variabler prövades dock, och samtliga var relaterade till variationer i färdlängd mellan könen i något avseende. Alla mönster var dock inte lika tydliga och lättolkade, eller intressanta i relation till det teoretiska

sysselsättningens omfattning, civilstånd, närvaro av barn i hushållet, använt färdmedel, tillgång till bil och körkort, bostadstyp, liksom boende- eller arbetsregion. Utöver detta genomfördes en multipel regressionsanalys med samma variabler.

### 5.3.2 Inkomst

Både det teoretiska ramverket och tidigare forskningsresultat lyfter fram inkomst som en orsak till (och konsekvens av) skillnader i arbetsresans färdlängd mellan kvinnor och män. Studiens resultat visar därför inte oväntat att pendlingsavståndet ökar med ökad individinkomst, dock med undantag för män i den lägsta inkomstgruppen (0-<100 000 kr/år, vilka sannolikt är deltidsarbetande eftersom de har en månadsinkomst på drygt 8 300 kr). Vidare framgår att mäns pendlingsavstånd ökar mer med högre inkomster än vad kvinnors gör.



**Figur 5.6** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter individinkomst 2005/06

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

Hypotesen att inkomst är en viktig orsak till kvinnors kortare arbetsresor kan prövas mot tre förutsättningar (jmf Hanson & Johnston 1985). Den första förutsättningen är att kvinnor är överrepresenterade bland låginkomsttagare. Den andra är att kvinnor med låga inkomster arbetar närmare hemmet än kvinnor med höga inkomster. Den tredje förutsättningen är att kvinnor och män inom

---

ramverket och tidigare forskningsresultat. Variabler som inte visade lika intressanta eller tydliga mönster var hushållets inkomst, vardaglig användning av bil, vardaglig användning av kollektivtrafik, arbetsplatsens lokalisering (H-regioner), bostadens och arbetsplatsens lokalisering (Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning), ålder, branschtillhörighet, och socioekonomisk grupp. Dessa resultat diskuteras inte vidare i uppsatsen.



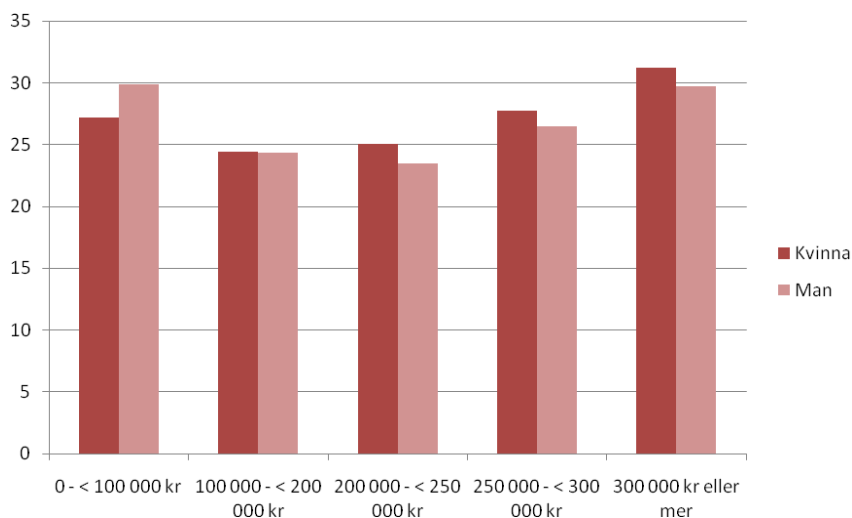
samma inkomstgrupp pendlar ungefär lika långt. Resultaten visar att första kravet uppfylls (se tabell 5.15), då kvinnor är överrepresenterade bland de tre lägsta inkomstgrupperna medan män är överrepresenterade i de två högre. Det andra kravet uppfylls också, eftersom arbetsresans avstånd ökar med inkomsten (se figur 5.6). Den tredje förutsättningen uppfylls dock inte, eftersom kvinnor och män inom samma inkomstgrupp i regel *inte* pendlar lika långt. Detta betyder att inkomst spelaren viss roll för arbetsresans färdlängd, men att andra genusspecifika orsaker också är viktiga.

**Tabell 5.15** Antal individer i olika inkomstklasser för individinkomst, 2005/06

Inkomstklasser	Antal individer, tusental	
	Kvinna	Man
0 - < 100 000 kr	590	405
100 000 - < 200 000 kr	889	510
200 000 - < 250 000 kr	653	563
250 000 - < 300 000 kr	417	499
300 000 kr eller mer	475	1160
Vet ej/Vill ej svara/Uppgift saknas	568	427

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

Inkomsten, och dess samband till färdlängden, kan också relateras till restiden: på vilka tidsmässiga villkor genomför de olika inkomstgrupperna sina arbetsresor? Här visar resultaten att restiderna ökar något i de högre inkomstgrupperna, liksom i den lägsta (se figur 5.7). Detta betyder att den lägsta inkomstgruppen i genomsnitt håller lägre hastigheter, vilket troligen är relaterat till att denna grupp ofta har sämre tillgång till bil. Vidare kan man se att kvinnor har något längre restider i de högre inkomstgrupperna, och något mindre i den lägsta.



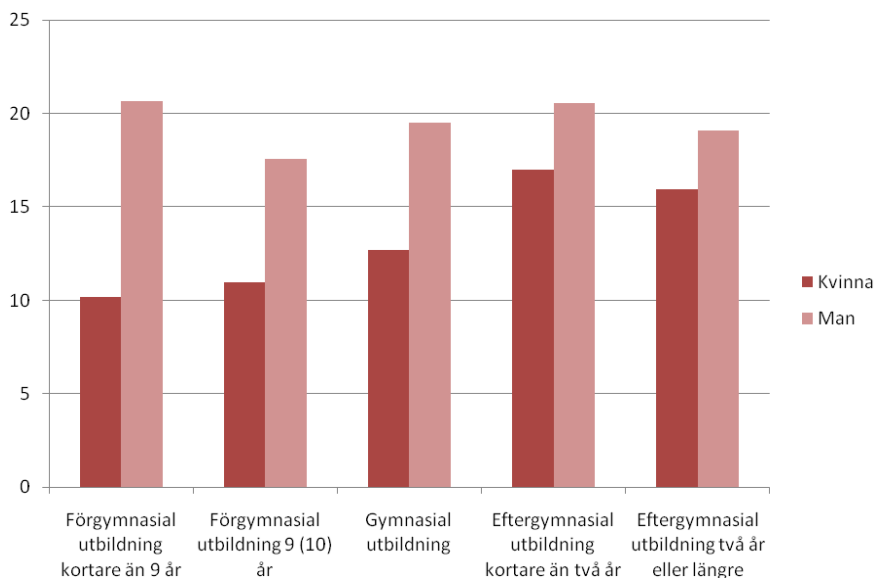
**Figur 5.7** Arbetsresans genomsnittliga restid (minuter) efter individinkomst 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

### 5.3.3 Utbildningsnivå

Även utbildningsnivå har ett samband med arbetsresans längd. Resultaten visar att med högre utbildningsnivå minskar skillnaden mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd (se figur 5.8). Medan utbildningsnivåns påverkan på mannens färdlängd är otydlig, verkar den hos kvinnor ha ett positivt samband med färdlängden. Detta skulle kunna betyda att utbildning har ett samband med kvinnors pendlingsavstånd, men inte med mäns.

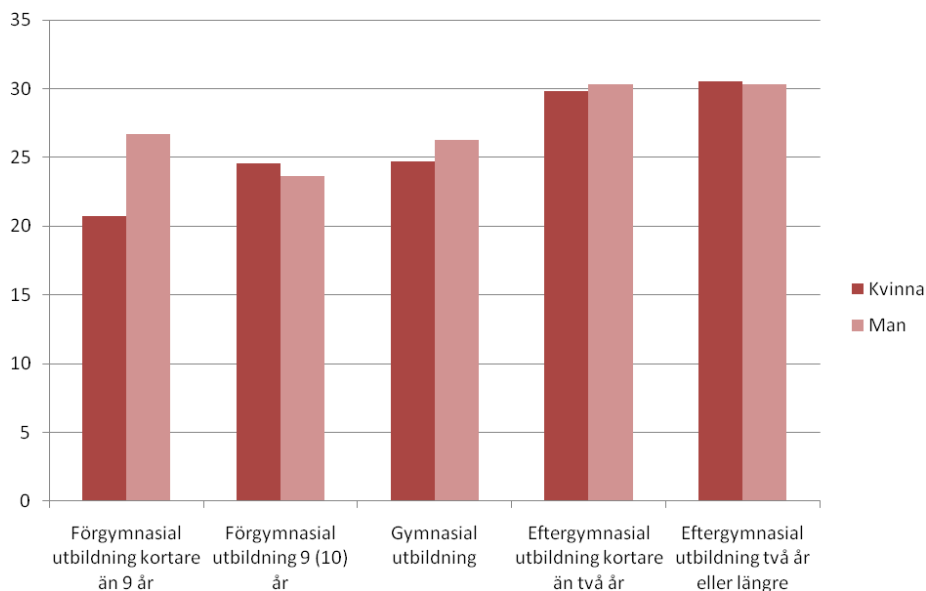
Ett intressant resultat är att skillnaden i färdlängd är väldigt stor i klassen med kortast utbildning. Den stora skillnaden kan orsakas av de typer av jobb som lågutbildade kvinnor och män har (vård/omsorg respektive industri), och var dessa är lokaliserade i staden. Resultaten kan dock även spegla att lågutbildade är överrepresenterade i rurala områden (jmf resultat i avsnitt 5.3.8), eller relateras till klasskillnader och de könsroller som råder i olika samhällsklasser.

Teoretiskt skulle sambandet mellan utbildningsnivå och färdlängd hos kvinnor, och bristen på samband hos män, kunna förklaras med att utbildningsinvesteringen utgör en större investering eller ett mer medvetet val för kvinnor än för män, varför kvinnor efter utbildningen också är beredda att pendla längre till ett kvalificerat arbete. En annan orsak skulle kunna vara de branscher som grupperna arbetar inom när de är låg- respektive högutbildade, och hur dessa är lokaliserade i staden och regionen.



**Figur 5.8** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter utbildningsnivå 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

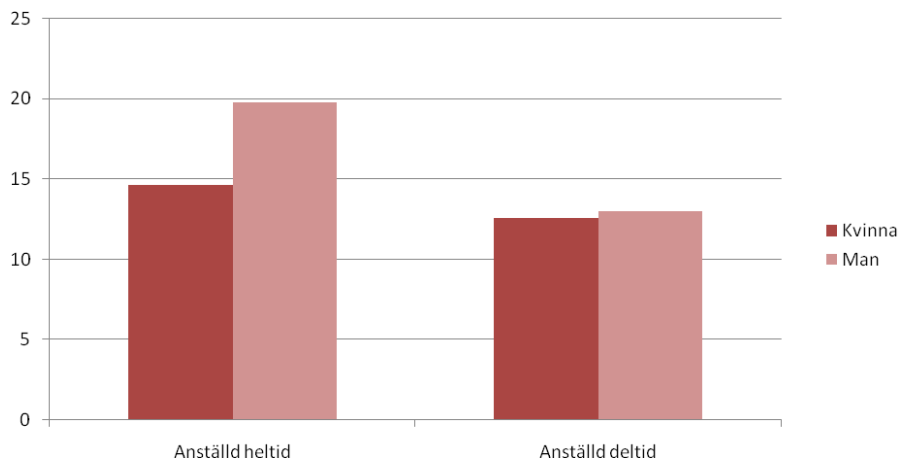
Om utbildningsnivån relateras till arbetsresans restid visar resultaten att både kvinnors och mäns restider ökar med ökad utbildning (med undantag för män i klassen med kortast utbildning), se figur 5.9. Detta betyder att när kvinnor och män har gjort en tidsmässig investering i utbildning, så gör de det också termer av restid senare i livet. Att utbildningsmässig specialisering leder till en mer specialiserad arbetsmarknad (för både kvinnor och män) syns därför tydligare sett till restid, än sett till färdlängd.



**Figur 5.9** Arbetsresans genomsnittliga restid (minuter) efter utbildningsnivå 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

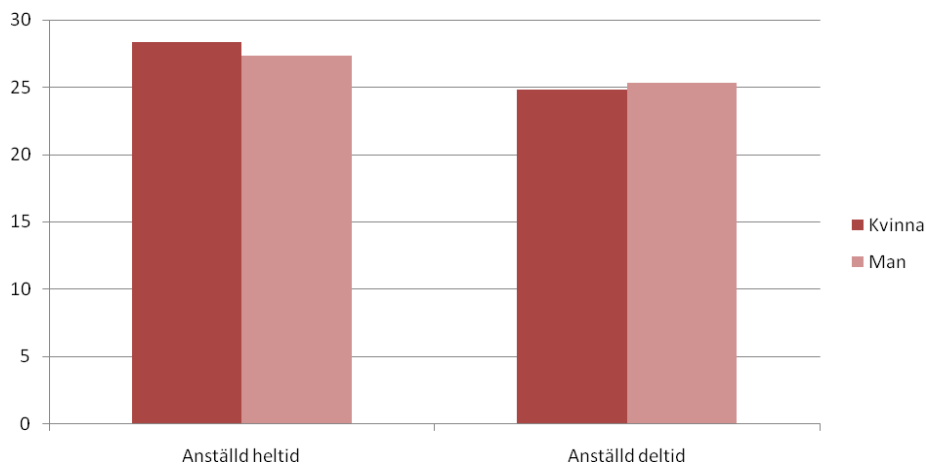
### 5.3.4 Sysselsättningens omfattning

Det är rimligt att tro att sysselsättningens omfattning kan påverka arbetsresans längd, eftersom personer som arbetar heltid har råd att pendla längre, samt att det lönar sig mer tidsmässigt om man arbetar längre dagar. I detta avseende visar resultaten att det finns större skillnader mellan män som arbetar heltid/deltid än mellan kvinnor som arbetar heltid/deltid (se figur 5.10). När kvinnor och män arbetar deltid pendlar de nästan lika långt. Detta betyder att sysselsättningens omfattning kan ha större betydelse för mäns pendlingsavstånd än den har för kvinnors. Här bör man dock fråga sig i vilken omfattning (timmar per vecka) de båda grupperna arbetar deltid, liksom man bör beakta att kvinnor deltidsarbetar avsevärt oftare än män (se avsnitt 3.2.1).



**Figur 5.10** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter sysselsättningens omfattning 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

Resultaten visar vidare att kvinnor och män som arbetar deltid inte pendlar särskilt mycket kortare tid än de som arbetar heltid (se figur 5.11). Kombinerar man uppgifter om restid och färdlängd visar det sig att heltidsarbetande män håller särskilt höga hastigheter. Hastighetskillnaden är större mellan heltids- och deltidarbetande män, än mellan heltids- och deltidarbetande kvinnor. Resultaten innebär att både deltidarbetande kvinnor och män är villiga att göra en tidsmässig investering i arbetsresan, trots att arbetsdagarna teoretiskt kan vara kortare.



**Figur 5.11** Arbetsresans genomsnittliga restid (minuter) efter sysselsättningens omfattning 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

### 5.3.5 Livskategori och hushållstyp

Utifrån teoriavsnitt och tidigare forskningsresultat finns en förväntning att könsroller ska speglas i arbetsresans färdlängd beroende på om individen är samboende eller ensamstående, och om barn finns i hushållet. Denna förväntning uppfylls delvis av studiens resultat.

Skillnaderna i reslängd mellan kvinnor och män skiljer sig inte mycket mellan ensamstående och samboende (se tabell 5.16). Samtidigt har både kvinnor och män längre pendlingsavstånd när de är samboende än när de lever ensamma. Detta kan antingen bero på att par ofta bor längre ifrån arbetstätta områden (t.ex. centrum), eller att det vid samboende är svårare att bo nära bådas arbetsplatser.

**Tabell 5.16** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd och genusindex, efter livskategori och hushållstyp 2005/06

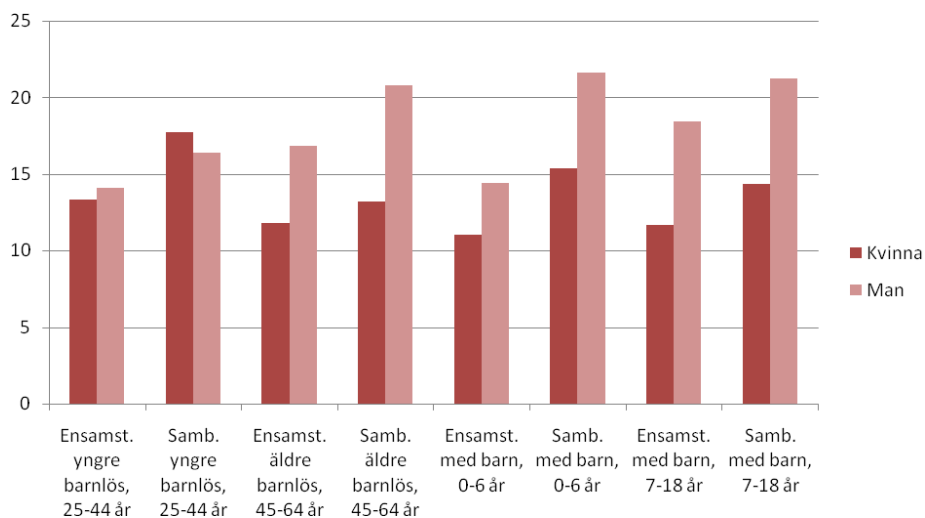
	Man	Kvinna	Genusindex
Ensamstående	16,4 km	11,9 km	37 %
Samboende	20,3 km	14,5 km	40 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

Vid en mer detaljerad jämförelse av olika typer av hushåll framgår att skillnaden i pendlingsavstånd mellan könen är större när *småbarn* finns i ett sambohushåll, jämfört med yngre sambohushåll utan barn (pendlarna förväntas vara ungefär lika gamla i dessa grupper), se tabell 5.17. Denna skillnad kan delvis orsakas av en ändring i bostadens lokalisering när man får barn. Dock skiljer sig inte restiden i nämndvärd omfattning mellan grupperna (se figur 5.13).

De minsta skillnaderna i pendlingsavstånd mellan könen finns hos *yngre barnlösa*, vare sig de är samboende eller ensamstående (se tabell 5.17 och figur 5.12). Bland samboende yngre barnlösa pendlar kvinnor till och med något längre än män. Vid samboende är pendlingsavståndet längre för yngre barnlösa, jämfört med när gruppen är ensamstående. Den längre arbetsresan vid samboende genomförs dock inte på bekostnad av längre restider (se figur 5.13), vilket antyder att dessa hushåll förfogar över snabbare färdmedel.

Bland *äldre barnlösa* är skillnaderna i arbetsresans färdlängd mellan könen å andra sidan stora. Detta kan spegla andra preferenser kring bostadens lokalisering, en annan typ av arbetsplatser med ett annat lokaliseringmönster, och/eller mer utpräglade könsroller hos de äldre generationerna. Skillnaderna mellan kvinnor och män är dessutom större vid samboende hos denna grupp.



**Figur 5.12** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter livskategori och hushållstyp 2005/06  
Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

**Tabell 5.17** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd och genusindex, efter livskategori och hushållstyp 2005/06

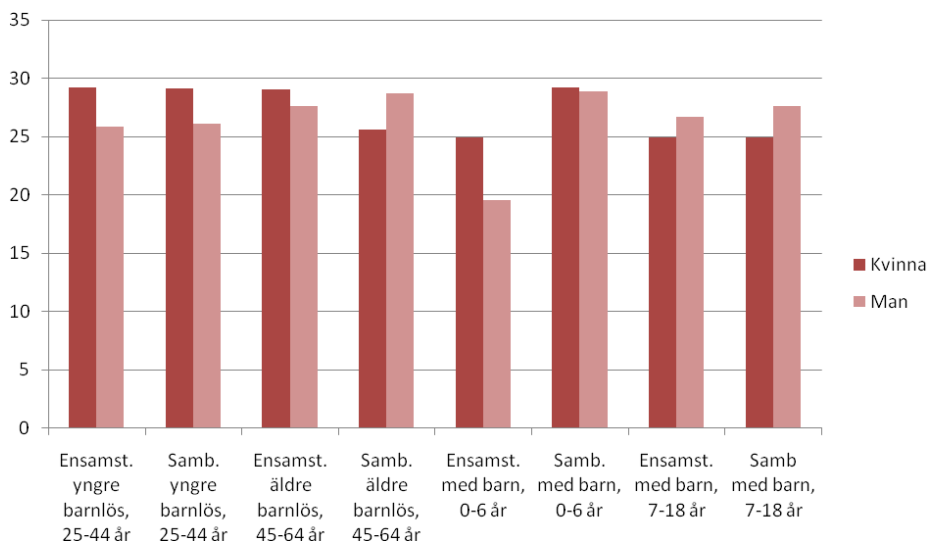
Livskategori och hushållstyp	Kvinna	Man	Genusindex
Ensamstående yngre barnlös, 25-44 år	13,3 km	14,1 km	6 %
Samboende yngre barnlös, 25-44 år	17,7 km	16,4 km	-8 %
Ensamstående äldre barnlös, 45-64 år	11,8 km	16,8 km	42 %
Samboende äldre barnlös, 45-64 år	13,2 km	20,8 km	58 %
Ensamstående med barn, 0-6 år	11,1 km	14,4 km	30 %
Samboende med barn, 0-6 år	15,4 km	21,6 km	40 %
Ensamstående med barn, 7-18 år	11,7 km	18,4 km	58 %
Samboende med barn, 7-18 år	14,3 km	21,2 km	48 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

När livskategori och hushållstyp relateras till restider framgår att restiderna är kortast hos ensamstående småbarnsföräldrar (se figur 5.12). Något oväntat är dock att ensamstående småbarnsmammor pendlar längre tid än ensamstående småbarnspappor<sup>34</sup>. Anmärkningsvärt är även att samboende småbarnsföräldrar pendlar lika lång tid, knappt 30 minuter, fastän hushålls- och familjeansvaret ofta ligger hos kvinnan och att hon pendlar avsevärt mycket kortare sträckor än män (män pendlar 40 procent längre, se tabell 5.17). Tidsrestriktioner för kvinnor i den här gruppen verkar därför inte påverka restiden för arbetsresan på ett avgörande sätt, då de pendlar lika länge när de inte har barn. Möjligtvis skulle den långa restiden delvis kunna förklaras av att kvinnor hämtar och lämnar barn på dagis i högre omfattning än män. I RES-databasen skulle delresor för att hämta/lämna barn på dagis ingå i huvudresan arbetsresa, och

<sup>34</sup> Dock är urvalsgrupperna ensamstående kvinnor och män med småbarn små (53 respektive 38 respondenter), varför värdena är osäkra.

kunna förlänga restiden om dagiset inte ligger längs den raka vägen mellan hem och arbete.



**Figur 5.13** Arbetsresans genomsnittliga restid (minuter) efter livskategori och hushållstyp 2005/06  
Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

### 5.3.6 Tillgång till bil i olika hushållstyper

Vilket färdmedel som används för arbetsresan påverkar hur långt individen hinner färdas under en bestämd tidsrymd. Eftersom bilen är det färdmedel som används oftast av både kvinnor och män, är detta viktigast att undersöka. Bilanvändning kan utifrån RES-databasen undersökas genom att studera hur bilen används när individen tar sig till arbetet, hur ofta bilen används i den vardagliga rörligheten, gällande körkortsinnehav och tillgång till bil, liksom hur många bilar som finns i hushållet. I detta avsnitt sätts fokus på hur många bilar som finns i individens hushåll, då denna analys visar mönstren tydligast.

Hur många som har tillgång till bil och körkort (av den förvärvsarbetande befolkningen) framgår i tabell 5.18: 8 av 10 kvinnor och knappt 9 av 10 män. Resultaten bör dock till stor del tolkas som vad de *speglar*. Man bör alltså fråga sig vilka grupper som inte har bil eller har flera bilar: var bor de, finns barn i hushållet, hur mycket tjänar de och vad har de för värderingar? Samboende med två bilar förväntas t.ex. i högre omfattning bo i stadens eller regionens perifera områden, kanske ha barn och inkomster över genomsnittet. Samboende utan bil förväntas istället i stor utsträckning bo i områden med goda kollektivtrafik-



förbindelser, vara unga eller äldre, och ha barn i lägre utsträckning är samboende med två bilar. Dessa grupper har därför också olika livsstilar.

**Tabell 5.18** Tillgång till bil i hushållet och individens körkortsinnehav bland förvärvsarbetande, 2005/06

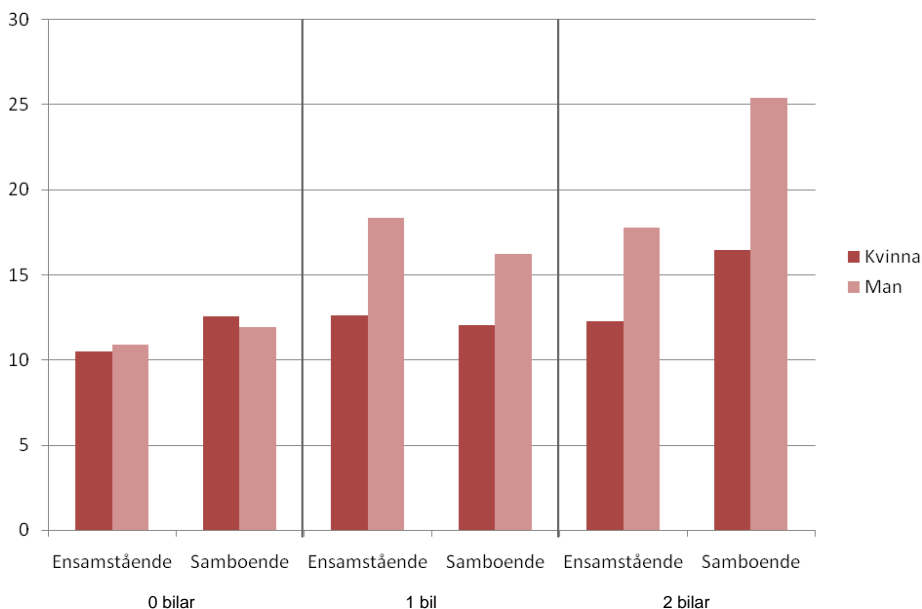
Biltillgång och körkortsinnehav	Kvinna	Man
Ej körkort, ej bil	5 %	4 %
Ej körkort, bil	7 %	2 %
Körkort, ej bil	8 %	7 %
Körkort, bil	80 %	87 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

Resultaten visar att skillnaden i arbetsresans färdlängd är minst mellan kvinnor och män när det inte finns någon bil i hushållet, vare sig man är ensamstående eller samboende (se tabell 5.19 och figur 5.14). Detta skulle kunna spegla bostadens lokalisering (centralt i staden/regionen), samt livsstil.

I hushåll med tillgång till en eller fler bilar är skillnaderna mellan könen tydliga. Störst är skillnaderna när samboende har två bilar i hushållet (där män gör 55 procent längre arbetsresor än kvinnor). Den större skillnaden orsakas till stor del av mäns kraftiga avståndsökning i hushåll med två bilar jämfört med i hushåll med en bil. Detta är oväntat eftersom både kvinnan och mannen i dessa hushåll helt disponerar över en egen bil, varför skillnaden mellan könen borde vara mindre än i enbilshushåll (där det ofta är mannen som använder bilen). Att så inte är fallet kan bero på var hushåll med två bilar är lokaliserade (troligtvis perifert i staden/regionen), i relation till de arbetsmarknader som grupperna har.

Av figur 5.14 framgår också att det mest är mäns färdlängder som ökar när de har tillgång till bil (dock ökar även samboende kvinnors färdlängder i hushåll med två bilar). Detta antyder att tillgång till bil är viktigare för män än för kvinnor.



**Figur 5.14** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter hushållets bilar i trafik och hushållstyp, 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

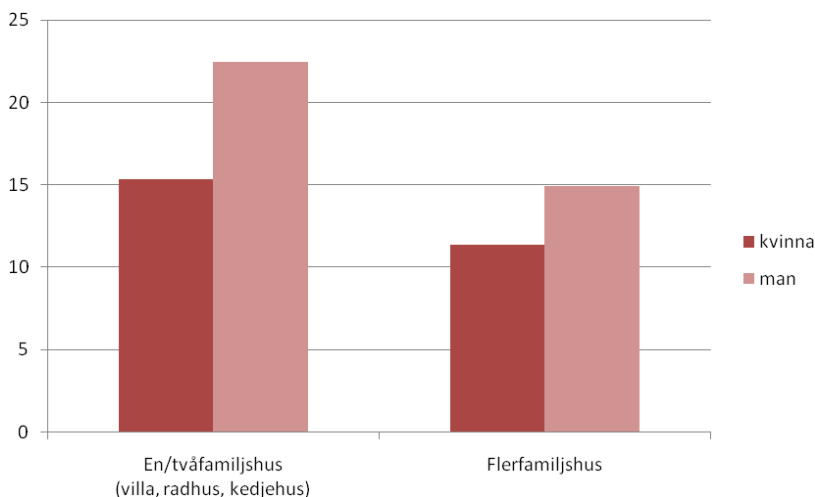
**Tabell 5.19** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd och genusindex, efter hushållets bilar i trafik och hushållstyp, 2005/06

Antal bilar i trafik i olika hushållstyper	Kvinna	Man	Genusindex
0 bilar, ensamstående	10,5 km	10,9 km	4 %
0 bilar, samboende	12,6 km	11,9 km	-5 %
1 bil, ensamstående	12,6 km	18,4 km	45 %
1 bil, samboende	12,1 km	16,2 km	34 %
2 bilar, ensamstående	12,3 km	17,8 km	45 %
2 bilar, samboende	16,5 km	25,4 km	55 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

### 5.3.7 Typ av bostad

Vilken typ av bostad man lever i är nära relaterat till hur centralt i staden man bor. Bostadstyp är även relaterat till ålder, inkomst, och tillgång till bil. Resultaten visar att individer som bor i en- eller tvåfamiljshus gör längre arbetsresor än de som bor i flerfamiljshus (se figur 5.15). Skillnaden mellan kvinnor och män är också större när de bor i en- och tvåfamiljshus än när de bor i flerfamiljshus. Detta kan orsakas av att en- och tvåfamiljshus i stor omfattning ligger i stadens mer perifera delar, och längre från arbetsplatser i stadens centrala delar. Bostadstyp verkar även påverka mäns pendlingsavstånd mer än kvinnors.



**Figur 5.15** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter bostadstyp, 2005/06  
 Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

### 5.3.8 Boenderegion

Både boende- och arbetsresregion prövades som variabler som kunde ha ett samband med arbetsresans färdlängd, och där det kunde finnas skillnader mellan kvinnor och män. Till detta användes indelningen *H-region*, vilket är en förkortning för *Homogen region*. Indelning i H-regioner tar hänsyn till befolkningens geografiska fördelning, vilket är en viktig aspekt när resor och arbetsresor studeras. H-regioner sammanfaller med *A-regioner* i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö (se bilaga 3). A-regioner avgränsades på 1960-talet. Indelningen har inte förändrats sedan dess, varför det idag fortfarande finns totalt 70 stycken A-regioner. A-regionerna definieras något mer ingående än H-regioner, och omfattar tätorter med dess omland, liksom klassificeras efter befolkning och serviceutbud (A-regioner är därför inte samma sak som lokala arbetsmarknader, förkortat LA)(SCB, Internetkälla 2007-12-05).

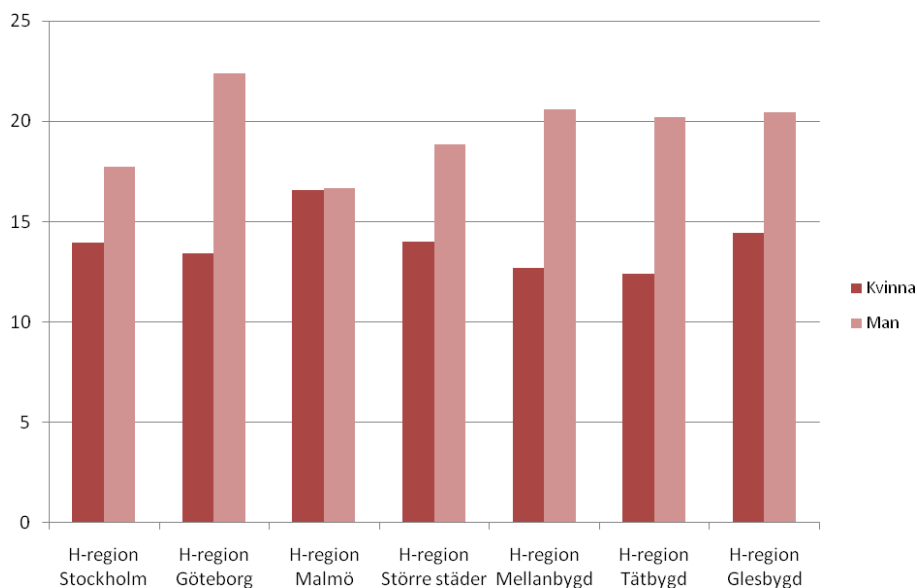
Resultaten visar att det finns skillnader i arbetsresans färdlängd mellan olika typer av regioner, och att skillnaden mellan kvinnor och män varierar i de olika regionerna. Eftersom resultaten visade mindre tydliga mönster när arbetets lokalisering analyserades, tas dessa resultat inte med i uppsatsen.

I en analys av olika H-regioner avseende boende visar resultaten att det finns relativt likartade skillnader mellan kvinnor och män i alla regioner förutom i A-region Malmö (se figur 5.16 och tabell 5.20). A-region Malmö framstår som den mest jämställda regionen avseende färdlängd på arbetsresor. Detta beror både på

att kvinnor reser längre än genomsnittet och på att män reser kortare än genomsnittet. Vidare hittas de största skillnaderna mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd i Göteborgsregionen, där män pendlar avsevärt längre än kvinnor. Skillnaderna är dock även stora i tätbygden och mellanbygden. Görs en jämförelse inom grupperna kvinnor och män, är det A-region Malmös kvinnor och A-region Göteborgs män som pendlar längst.

Dessa resultat antyder att kvinnors och mäns räckvidd skiftar mellan olika regioner, t.ex. beroende på hur väl olika transportsystem är utbyggda i regionerna. Men skillnader mellan regionerna förklaras förmodligen också delvis av arbetsplatsernas lokaliseringmönster i relation till bostädernas lokalisering. Skillnaden mellan A-region Göteborg och A-region Malmö är intressant eftersom båda har centralorter som räknas till storstäder (där en stor del av regionens invånare också arbetar), varför skillnaden var oväntad. En skillnad mellan regionerna är dock kollektivtrafikens utbyggnad, som bedöms vara bättre i Malmöregionen (jmf Västsvenska Industri- och Handelskammaren 2009). En annan skillnad är regionernas storlek och avståndet mellan den centrala orten och övriga orter (där Göteborgsregionen är avsevärt större, se karta 1 i avsnitt 5.4.1). Även regionens näringsstruktur, grad av könssegrering på arbetsmarknaden, lönenivåer och lönespridning, liksom arbetsuppgifternas specialiseringsgrad bör vara viktiga i sammanhanget.

Orsaker till skillnaden mellan regionerna kan därför vara flera och är viktiga att undersöka i syfte att förstå vad som gör en region ”jämfäställd”, och annan ”ojämfäställd” i reslängdshänseende. Detta är en viktig fråga att besvara när jämfäställdhet eftersträvas i rörlighet och på arbetsmarknaden, samtidigt som man inte vet hur man ska uppnå den. I syfte att få en bättre bild av vad som gör A-region Malmö mer ”jämfäställd”, och A-region Göteborg mer ”ojämfäställd”, studeras de två regionerna vidare nedan som svar på studiens tredje frågeställning. En analys över tid görs då, varför det är viktigt att använda en typ av region vars gränser är oförändrade över tid. A-regioner är i detta avseende ett bra val (vilket t.ex. lokala arbetsmarknader (LA) inte hade varit pga. att de är byggda upp efter aktuell pendlingsstatistik, jämför bilaga 2a och 2b).



**Figur 5.16** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06. H-region definieras i bilaga 3.

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden

**Tabell 5.20** Statistik om arbetsresans genomsnittliga färdlängd, H-region 2005/06. H-region definieras i bilaga 3.

H-region	Kvinna	Man	Genusindex
H-region Stockholm	13,9 km	17,7 km	27 %
H-region Göteborg	13,4 km	22,2 km	66 %
H-region Malmö	16,5 km	16,5 km	0 %
H-region Större städer	14,0 km	18,9 km	35 %
H-region Mellanbygd	12,7 km	20,6 km	62 %
H-region Tätbygd	12,4 km	20,2 km	63 %
H-region Glesbygd	14,4 km	20,5 km	42 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06

### 5.3.9 De olika variablernas förklaringsgrad

Samtliga hittills prövade variabler visar intressanta samband med arbetsresans färdlängd. Samtidigt är det inte säkerställt att varje variabel faktiskt påverkar resans längd. För att kunna fastställa att varje variabel har ett samband med arbetsresans längd, samtidigt som andra variabler hålls konstanta, gjordes en multipel linjär regressionsanalys. Förklaringsvärdet för de prövade modellerna är bara på ett par procent ( $R^2$ -värdet), men modellerna visar andra intressanta resultat.

Variablerna som används i analysen beskrivs i tabell 5.21 (se även avsnitt 4.3.4). Dessa är relaterade till individens arbetsliv, familjeförhållanden, resurser, samt

omgivning, och utgör faktorer som återfinns i aktivitetsansatsen. En inbördes korrelation finns mellan variablerna (se tabell 5.22 och 5.23). Korrelationen ligger för det mesta på en låg nivå, dock finns för både kvinnor och män ett starkt samband mellan inkomst och utbildningsnivå, mellan hushållstyp och antal bilar i hushållet, samt mellan bostadstyp och hushållstyp, liksom bostadstyp och antal bilar i hushållet. För kvinnor korrelerar även inkomst och sysselsättningens omfattning starkt, dock inte för män. För män korrelerar hushållstyp och antal barn i hushållet starkt, dock inte för kvinnor. De variabler som korrelerar starkt med varandra analyseras inte i samma modell.

**Tabell 5.21** Variabler i regressionsanalys

Variabel	Klasser i korrelations- och regressionsanalys
Inkomst (tusental kr)	<i>Ingen klassindelning</i>
Utbildningsnivå (skattning av utbildningens längd)	8 – Förgymnasial utbildning, kortare än 9 år
	9 – Förgymnasial utbildning, 9 (10) år
	10 – Gymnasial utbildning, kortare än två år
	11 – Gymnasial utbildning, två år
	12 – Gymnasial utbildning, tre år
	13 – Eftergymnasial utbildning, kortare än två år
	14 – Eftergymnasial utbildning, två år
	15 – Eftergymnasial utbildning, tre år
	16 – Eftergymnasial utbildning, fyra år
	17 – Eftergymnasial utbildning, minst fem år
	19 – Licentiatutbildning
21 – Övrig/ospec. forskarutbildning	
21 – Doktorsutbildning	
Sysselsättningens omfattning	0 – Heltid
	1 – Deltid
Barn i hushållet (ålder 0-18)	0 – Ja, barn
	1 – Nej, inga barn
Hushållstyp	0 – Ensamstående
	1 – Samboende
Antal bilar i hushållet (i trafik)	<i>Ingen klassindelning</i>
Bostadstyp	0 – En/tvåfamiljshus (villa, radhus, kedjehus)
	1 – Flerfamiljshus
H-region (boende, befolkning/km <sup>2</sup> )	2,09 – H-region Glesbygd (H6)
	10,95 – H-region Tätbygd (H5)
	19,30 – H-region Mellanbygd (H4)
	48,58 – H-region Större städer (H3)
	218,24 – H-region Göteborg (H8)
	334,59 – H-region Malmö (H9)
378,25 – H-region Stockholm (H1)	

**Tabell 5.22** Korrelation mellan variabler i regressionsanalys, kvinnor 2005/06

Variabel	Individ- inkomst	Utbild.- nivå	Syssels. omfattn.	Barn i hushåll	Hus- hållstyp	Antal bilar	Bostads- typ	H- region
Inkomst	1							
Utbildningsnivå	<b>0,433</b>	1						
Syssels. omfattning	<b>-0,388</b>	-0,141	1					
Barn i hushållet	0,030	-0,017	-0,137	1				
Hushållstyp	0,012	0,012	0,105	-0,205	1			
Antal bilar i hush.	0,024	-0,027	0,080	-0,176	<b>0,452</b>	1		
Bostadstyp	-0,022	0,087	-0,099	0,227	<b>-0,403</b>	<b>-0,474</b>	1	
H-region (boende)	0,201	0,124	-0,086	0,026	-0,107	-0,224	0,255	1

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06. Korrelation signifikant på 0,01-nivå för alla variabler. Fetstil antyder stark korrelation.

**Tabell 5.23** Korrelation mellan variabler i regressionsanalys, män 2005/06

Variabel	Individ- inkomst	Utbild.- nivå	Syssels. omfattn.	Barn i hushåll	Hus- hållstyp	Antal bilar	Bostads- typ	H- region
Inkomst	1							
Utbildningsnivå	<b>0,384</b>	1						
Syssels. omfattning	-0,172	-0,079	1					
Barn i hushållet	-0,092	-0,060	0,059	1				
Hushållstyp	0,111	0,026	-0,009	<b>-0,351</b>	1			
Antal bilar i hush.	0,072	-0,088	-0,055	-0,206	<b>0,328</b>	1		
Bostadstyp	-0,128	0,041	0,063	0,259	<b>-0,356</b>	<b>-0,432</b>	1	
H-region (boende)	0,157	0,149	0,031	-0,001	-0,070	-0,191	0,263	1

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06. Korrelation signifikant på 0,01-nivå för alla variabler. Fetstil antyder stark korrelation.

Regressionsanalysens resultat visas i två olika modeller, och alla variabler har hög signifikans. Analyserna visar att kvinnor gör längre resor till arbetet när de har högre inkomst, när det inte finns barn i hushållet, ju fler bilar de har tillgång till, när de bor i tätare befolkade regioner, när de har en längre utbildning, när de arbetar heltid, samt när de bor i en/tvåfamiljshus.

**Tabell 5.24** Modell 1, kvinnor 2005/06, oberoende variabel arbetsresans längd

Oberoende variabel	B	Sign.
Inkomst (tusental kr)	0,024	0,000
Barn i hushållet	0,305	0,000
Antal bilar i hushållet	4,120	0,000
H-region (boende)	0,002	0,000

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06. Konstant = 1,932,  $R^2 = 0,033$ .

**Tabell 5.25** Modell 2, kvinnor 2005/06, oberoende variabel arbetsresans längd

Oberoende variabel	B	Sign.
Utbildningsnivå	0,982	0,000
Barn i hushållet	0,415	0,000
Syssels. omfattning	-1,770	0,000
Bostadstyp	-5,213	0,000
H-region (boende)	0,005	0,000

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06. Konstant = 3,167,  $R^2 = 0,021$ .

Vidare visar regressionsanalysen att män gör längre resor till arbetet när de har högre inkomst, när det finns barn i hushållet, ju fler bilar de har tillgång till, möjligtvis när de bor i glesare befolkade regioner (modellerna visar här motstridiga resultat), när de har en kortare utbildning, när de bor i en/två-familjshus, samt när de arbetar heltid.

Resultaten betyder att varje enskild variabel som prövas i analysen påverkar arbetsresans längd, oberoende av övriga variabler i modellen. Intressant är att två variabler påverkar arbetsresans längd på olika sätt för kvinnor respektive män. Dels bidrar närvaro av barn i hushållet till att förkorta kvinnors arbetsresor, medan samma aspekt istället bidrar till att förlänga mäns arbetsresor (vilket går i linje med resultat tidigare i kapitlet, se figur 5.12). Dels bidrar utbildningens längd till att förkorta mäns arbetsresor något, medan det istället bidrar till att förlänga kvinnors (vilket också går i linje med resultat tidigare i kapitlet, se figur 5.8). En tredje aspekt som också tycks påverka kvinnor och män på olika sätt är regionens befolkningstäthet, som förlänger kvinnors arbetsresor medan det möjligtvis bidrar till att förkorta mäns.

Resultaten visar även att kvinnors inkomster ökar mer än mäns med ökad färdlängd, vilket till synes skiljer sig från resultat tidigare i kapitlet (se figur 5.6). Detta antas ske eftersom kvinnor har fler korta resor medan män har fler långa, och att ökningen i inkomst avtar med ökad färdlängd. Vidare påverkar sysselsättningens omfattning män mer än kvinnor, vilket går i linje med resultat tidigare i kapitlet (se figur 5.10). Antal bilar i hushållet påverkar män något mer än kvinnor, vilket är i linje med resultat avseende tillgång till bil (se figur 5.14). Slutligen påverkar bostadstyp män mer än kvinnor, vilket också är i linje med resultat tidigare i kapitlet (se figur 5.15).

**Tabell 5.26** Modell 1, män 2005/06, oberoende variabel arbetsresans färdlängd

Oberoende variabel	B	Sign.
Inkomst (tusental kr)	0,019	0,000
Barn i hushållet	-0,828	0,000
Antal bilar i hushållet	4,902	0,000
H-region (boende)	-0,004	0,000

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06. Konstant = 7,773,  $R^2 = 0,014$ .

**Tabell 5.27** Modell 2, män 2005/06, oberoende variabel arbetsresans färdlängd

Oberoende variabel	B	Sign.
Utbildningsnivå	-0,067	0,000
Barn i hushållet	-0,698	0,000
Syssels. omfattning	-5,033	0,000
Bostadstyp	-8,956	0,000
H-region (boende)	0,003	0,000

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06. Konstant = 23,785,  $R^2 = 0,012$ .



### 5.3.10 Koppling till teoretiskt ramverk

De resultat som tagits fram för att besvara frågeställning två kan användas för att bekräfta studiens teoretiska ramverk. Detta görs genom att låta de undersökta variablerna spegla olika delar av aktivitetsansatsen, samt att analysera hur skillnaden i färdlängd mellan könen varierar mellan olika variabler och dess klasser. Diskussionen bygger på antagandet att de prövade variablerna formar arbetsresans färdlängd (och inte är en konsekvens av den).

För att undersöka om en variabel har ett samband med arbetsresans färdlängd (vilket bekräftar att den bör ingå i aktivitetsansatsen), kan man analysera om färdlängden varierar mellan variabelns olika klasser. Om variabeln inte har något samband med färdlängden kommer denna att vara lika lång i olika klasser. Om variabeln har ett samband med färdlängden (eller speglar en annan variabel som har ett samband med färdlängden), så kommer färdlängden att vara olika lång i olika klasser. En variabel kan dock visa ett samband med färdlängden, men i realiteten spegla något annat (en annan variabel). Med hjälp av det teoretiska ramverket kan sambandets art diskuteras, men inte fastställas. Eftersom studiens empiriska undersökning visade att färdlängden skiftade mellan alla eller flera av klasserna för samtliga prövade variabler, dras slutsatsen att alla prövade variabler har ett samband med arbetsresans färdlängd, eller speglar en variabel som har ett samband.

På ett liknande sätt kan man påstå de undersökta variablerna bidrar till att skapa en genuspräglad rörlighet. Att variablerna i sig är genuspräglade är en utgångspunkt som har stöd i forskningsresultat som presenteras i kunskapsöversikten, liksom diskussioner i teoriavsnittet. Om den undersökta variabeln inte bidrar till att skapa en genuspräglad rörlighet så kommer skillnaden i färdlängd mellan kvinnor och män att vara lika stor i olika klasser. Om variabeln istället bidrar till en genuspräglad rörlighet (eller speglar en annan variabel som gör det) så kommer skillnaden i färdlängd mellan kvinnor och män att vara olika lång i olika klasser. Eftersom studiens empiriska undersökning visade att skillnaden i färdlängd mellan kvinnor och män skiftade mellan alla eller flera av klasserna för samtliga prövade variabler, dras slutsatsen att alla variabler bidrar till en genuspräglad rörlighet, eller speglar en annan variabel som gör det.

## 5.4 Jämförelse av A-region Göteborg och A-region Malmö

### 5.4.1 Introduktion till avsnittet och regionerna

Resultat från analys av frågeställning två visar att det finns stora skillnader i relationen kvinnors/mäns pendlingsavstånd mellan A-region Göteborg och A-region Malmö; medan kvinnor och män i A-region Malmö gör lika långa arbetsresor, är skillnaden stor i A-region Göteborg där män gör 66 procent längre resor än kvinnor. Studiens tredje frågeställning belyser hur kvinnors och mäns arbetsresor skiljer sig i A-region Malmö och Göteborg i olika mätdimensioner, liksom förändras över tid. Vidare studeras förändringar av färdmedelsanvändning, näringsstruktur, samt lokalisering av arbetsplatser i syfte att förstå om dessa faktorer kan förklara skillnader mellan regionerna.

Både A-region Göteborg och A-region Malmö domineras av storstäder. I Göteborgs stad bodde 2006 55 procent av A-regionens befolkning (490 000 av 886 000 invånare)(SCB, Internetkälla 2009-06-04). I Malmö stad bodde samma år 50 procent av A-region Malmös befolkning (276 000 av 554 000 invånare), och i Lunds kommun 19 % av regionens befolkning (103 000 invånare)(SCB, Internetkälla 2009-06-04). A-region Göteborg hade med andra ord också en nästan dubbelt så stor befolkning som A-region Malmö.

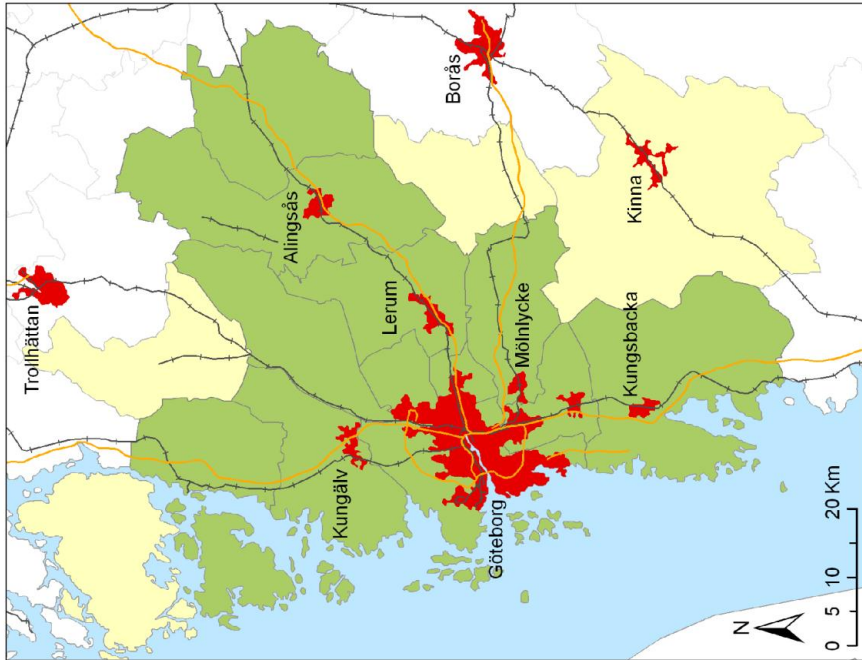
A-region Göteborg är också geografiskt större än A-region Malmö (se karta 1). I storlek sett är A-region Göteborg även mer lik sin motsvarande LA-region än vad A-region Malmö är (se karta 1, jämför med antalet kommuner som ingår i LA-regionen, men inte i A-regionen<sup>35</sup>). Järnvägen är väl utbyggd i båda A-regionerna, men något mer vittförgrenad i A-region Malmö. Detta kan säkerligen härledas till att Göteborgsregionen präglas av stora höjdskillnader, vilket också gör det svårare att bygga ut järnväg. Som ett resultat av detta används tåg mer sällan för pendling i A-region Göteborg (se tabell 5.29).

---

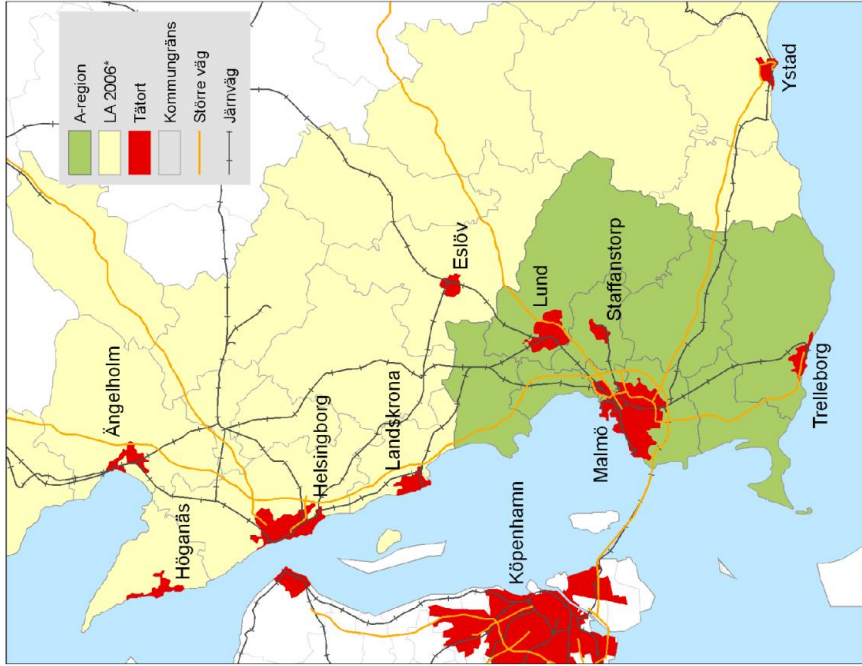
<sup>35</sup> Jämför även i bilaga 2a och 2b hur LA-regionernas storlek förändras över tid mellan 1995 och 2006 för Göteborgsområdet, respektive Malmöområdet.

# Karta 1. A-region Göteborg och Malmö

a) A-region Göteborg



b) A-region Malmö



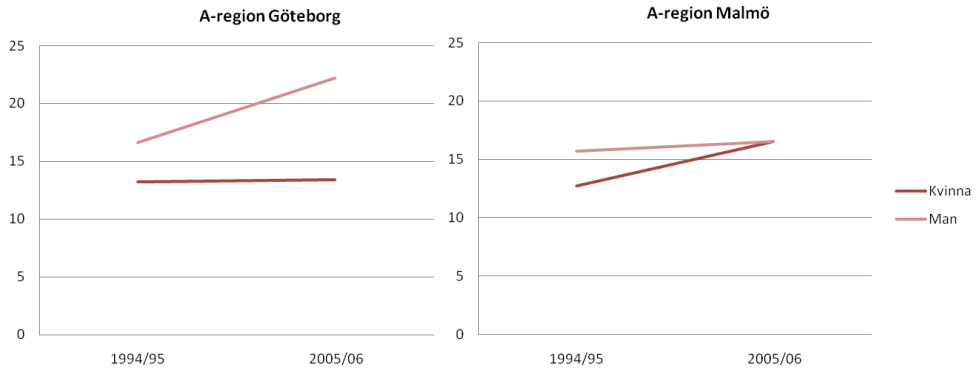
Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-10. Källa: SCB, Internetkälla 2008-09-17; SCB, Internetkälla 2007-12-05; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.  
\* Respektive A-regions motsvarande lokala arbetsmarkandsregion (LA) år 2006.

### 5.4.3 Jämförelse av arbetsresorna

I ett första steg undersöktes hur de studerade grupperna förändrade sina *färdlängder* över tid. Resultaten visar att relationen mellan kvinnors och mäns färdlängder 1994/95 var likartade i A-region Göteborg och Malmö (se tabell 5.28). 1994/95 gjorde män i Göteborgsregionen 26 procent längre arbetsresor än kvinnor i samma region, jämfört med 24 procent längre i Malmöregionen. Med andra ord skedde under perioden en kraftig divergens i Göteborgsregionen, medan en betydande konvergens skedde i Malmöregionen (se figur 5.17). Denna utveckling orsakades av att kvinnor i Malmöregionen ökade sina pendlingsavstånd kraftigt (med 30 procent), medan män endast ökade avstånden marginellt (med 5 procent). I Göteborgsregionen var det istället männen som ökade sina pendlingsavstånd kraftigt (med 34 procent) medan kvinnornas avstånd var oförändrade. Det var därför inte kvinnor som grupp som förändrade sitt pendlingsmönster, eller män som grupp, utan män i ett område och kvinnor i ett annat. Detta antyder att förändringarna orsakades av områdesspecifika faktorer.

Satt i relation till regionförstoringsprocessen betyder resultaten att kvinnor i Malmös A-region utvidgade sina arbetsmarknadsregioner mer än män i samma region. I Göteborgs A-region vidgade istället män sina arbetsmarknadsregioner mer än kvinnor, då kvinnors pendlingssträckor var konstanta och mäns förlängdes markant.

Då det 1994/95 inte fanns några betydande skillnader mellan regionerna i relationen mellan kvinnors och mäns färdlängder, dras slutsatsen att det inte primärt är regionernas storlek, och orternas lokalisering i regionen, som förklarar skillnaderna mellan regionerna avseende relationen kvinnors/mäns pendlingsavstånd. Dock byggdes Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn under den studerade perioden, vilket i viss mån möjligtvis kan ha ändrat relationen mellan Malmöområdets orter.



**Figur 5.17** Förändring över tid 1994/95 - 2005/06 i arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km), A-region Göteborg och A-region Malmö

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

**Tabell 5.28** Arbetsresans genomsnittliga färdlängd i A-region Göteborg och Malmö, samt genusindex och förändring över tid, 1994/95 och 2005/06

Mätdimension, årtal och grupp		A-region Göteborg	A-region Malmö
Färdlängd	1994/95	Kvinna	13,2 km
		Man	16,6 km
		Genusindex	26 %
	2005/06	Kvinna	13,4 km
		Man	22,2 km
		Genusindex	66 %
Relativ förändring	Kvinna	1 %	
	Man	34 %	
Restid	1994/95	Kvinna	28 minuter
		Man	26 minuter
		Genusindex	-5 %
	2005/06	Kvinna	29 minuter
		Man	31 minuter
		Genusindex	10 %
Relativ förändring	Kvinna	2 %	
	Man	19 %	
Hastighet	1994/95	Kvinna	28 km/h
		Man	38 km/h
		Genusindex	32 %
	2005/06	Kvinna	28 km/h
		Man	42 km/h
		Genusindex	51 %
Relativ förändring	Kvinna	-1 %	
	Man	13 %	

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

I en analys av *restiden* visar resultaten att restiden 2005/06 var likartad bland kvinnor och män i de två regionerna. 2005/06 gjorde män i A-region Göteborg tidsmässigt något längre arbetsresor än kvinnor, medan kvinnor i A-region Malmö gjorde tidsmässigt något längre arbetsresor än män i samma region (se tabell 5.28).

Under den studerade perioden ökade kvinnor i A-region Göteborg sin genomsnittliga restid i samma omfattning som sin färdlängd, dvs. mycket måttligt. Män å andra sidan ökade restiden med 19 procent. Detta motsvarar en ca hälften så stor ökning som färdlängdsökningen (34 procent), och innebär att män ökade sina förflyttningshastigheter under perioden, medan kvinnors hastigheter var oförändrade. I A-region Malmö ökade kvinnor sina restider med 28 procent, dvs. i nästan samma omfattning som sin färdlängd (30 procent), och behöll därmed sina hastigheter. Män i Malmö-regionen ökade istället bara sin restid med 13 procent. Denna ökning var mer än dubbelt så stor som färdlängdsökningen (5 procent), varför män mycket oväntat *minskade* sina förflyttningshastigheter i A-region Malmö.

Det var därför bara män som förändrade sina hastigheter över tid i de studerade regionerna, men på olika sätt i respektive region. Kvinnor, å andra sidan, behöll arbetsresans förflyttningshastigheter. Kvinnors färdlängdsökning i A-region Malmö förklaras därför av att gruppen lade ner mer tid på att resa till jobbet, och inte av att de ökade hastigheten för resan. Mäns färdlängdsökning i A-region Göteborg förklaras istället av att gruppen ökade förflyttningshastigheten, samt av att de lade ner mer tid på arbetsresan.

Avseende *färdmedelsanvändning* undersöktes användningsfrekvens och färdlängd samt förändringar över tid. I denna del av studien (frågeställning tre) fokuserar analysen av färdmedelsanvändning på användning av bil, som i Sverige är det mest använda färdmedlet för arbetsresor. Användningen av kollektivtrafik hade också varit mycket intressant att studera. Analysen tas dock inte med pga. att det statistiska underlaget är litet när det bryts ner på regionnivå, vilket leder till att beräkningarna blir osäkra för andra färdmedel än bilen<sup>36</sup>. Som en *fingervisning* visas likväl andelar för respektive färdmedel i tabell 5.29, liksom färdlängd i tabell 5.30.

Resultaten visar att bil var det färdmedel som oftast användes för arbetsresor 2005/06, för både kvinnor och män och i båda regioner (se tabell 5.29). Användningsfrekvensen för bil (som förare) var ungefär lika stor bland kvinnor i A-region Malmö och i A-region Göteborg (44 respektive 46 procent), liksom bland män i de två regionerna (65 respektive 62 procent). Detta betyder att användning av bil för arbetsresan inte förklarar skillnader i färdlängd mellan kvinnor respektive män i de två regionerna, då kvinnor i A-region Malmö och

---

<sup>36</sup> Resultat från A-region Göteborg baseras på 890 arbetsresor/observationer 1994/95, och på omkring 1 070 2005/06. Resultat från A-region Malmö baseras på omkring 610 arbetsresor/observationer 1994/95, och på omkring 570 2005/06. Detta kan jämföras med resultat från hela landet, vilka baseras på omkring 10 600 arbetsresor/observationer 1994/95, och omkring 14 800 2005/06.

Göteborg använde bilen lika ofta, och män i A-region Malmö och Göteborg använde bilen lika ofta.

**Tabell 5.29** Andel arbetsresor med olika färdmedel i A-region Göteborg och Malmö, 2005/06

Färdmedel	A-region Göteborg		A-region Malmö	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Till fots	14 %	9 %	9 %	7 %
Cykel	13 %	10 %	24 %	12 %
Bilförare	46 %	62 %	44 %	65 %
Bilpassagerare	7 %	5 %	5 %	3 %
Tåg	3 %	2 %	6 %	5 %
Spårvagn	7 %	5 %	-	-
Buss	9 %	4 %	12 %	6 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden. *Flyg* och *Annat färdssätt* ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

**Tabell 5.30** Färdlängd med olika färdmedel i A-region Göteborg och Malmö, 2005/06

Färdmedel	A-region Göteborg		A-region Malmö	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Till fots	2,0 km	1,1 km	1,1 km	2,6 km
Cykel	3,2 km	4,5 km	2,4 km	4,0 km
Bilförare	12,6 km	19,8 km	16,3 km	13,7 km
Bilpassagerare	9,7 km	17,5 km	18,7 km	12,8 km
Tåg	47,8 km	80,9 km	59,4 km	34,8 km
Spårvagn	8,4 km	9,1 km	-	-
Buss	20,7 km	10,3 km	13,0 km	15,0 km

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden. *Flyg* och *Annat färdssätt* ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

Dock färdades 2005/06 kvinnor och män i de två regionerna olika långa sträckor när de körde bil (se tabell 5.30). I Göteborgsregionen körde män avsevärt längre än kvinnor (19,8 km jämfört med 12,6 km), vilket motsvarar 57 procent längre arbetsresor (se tabell 5.31). I Malmöregionen gjorde istället män *kortare* arbetsresor som bilförare (13,7 km jämfört med 16,3 km), vilket motsvarar 16 procent kortare arbetsresor. Detta skulle kunna vara en av orsakerna till det ”jämlika” mönstret i pendlingslängd i A-region Malmö, och det ”ojämlika” mönstret i A-region Göteborg. Att kvinnor i Malmöregionen gjorde längre arbetsresor med bil än vad män gjorde, är ett oväntat resultat och bryter mot mönstret för riket i sin helhet (där män gjorde 32 procent längre resor än kvinnor som bilförare, se tabell 5.14).

Vid en jämförelse över tid av hur ofta bilen används för att köra till arbetet (se tabell 5.31) framgår att andelen arbetsresor som män gjorde med färdmedlet i A-region Göteborg minskade med 13 procent, medan andelen hos kvinnor ökade med 19 procent. I A-region Malmö var motsvarande förändring för män en minskning med 4 procent, och en ökning med 3 procent för kvinnor. Dvs. att en konvergens skedde i hur ofta man använde bil för att ta sig till arbetet i båda regioner, och att konvergensen var större i A-region Göteborg.

Denna konvergens resulterade dock inte i att skillnaden mellan kvinnors och mäns färdlängder för arbetsresan minskade. En konvergens i användningsfrekvens av bil verkar därför inte vara en primär faktor för att minska färdlängdsskillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor. Hastighetsökningen för mäns arbetsresor i A-region Göteborg under den studerade perioden (på 13 procent, se tabell 5.28) kan därför inte heller härledas till att män kör bil oftare (eftersom de kör bil mer sällan till arbetet). De måste därför ha ökat sina förflyttningshastigheter på något annat sätt.

Resultaten visar också att färdlängden för arbetsresor som gjordes med bil förändrades under den studerade perioden. I A-region Göteborg ökade män sina färdlängder med 24 procent medan kvinnors i stort sett var oförändrade. Skillnaden i färdlängd mellan kvinnor och män ökade därför, från ett genusindex på 24 procent till 57 procent (se tabell 5.31). I A-region Malmö ökade istället kvinnor sina färdlängder med 14 procent, medan män minskade dem med 7 procent. Skillnaden i färdlängd mellan könen ökade från ett genusindex på 3 till -16 procent, vilket innebär att kvinnor och män 1994/95 gjorde ungefär lika långa resor med bil, medan kvinnor 2005/06 gjorde längre arbetsresor.

**Tabell 5.31** Andel arbetsresor samt färdlängd med bil (som förare) i A-region Göteborg och Malmö, 1994/95 och 2005/06

	År och relativ förändring	A-region Göteborg			A-region Malmö		
		Kvinna	Man	Genus-index	Kvinna	Man	Genus-index
Andel av alla arbetsresor	1994/95	39 %	71 %	84 %	42 %	68 %	60 %
	2005/06	46 %	62 %	36 %	44 %	65 %	49 %
	Relativ förändring	19 %	-13 %	-	3 %	-4 %	-
Färdlängd	1994/95	12,8 km	15,9 km	24 %	14,3 km	14,7 km	3 %
	2005/06	12,6 km	19,8 km	57 %	16,3 km	13,7 km	-16 %
	Relativ förändring	-2 %	24 %	-	14 %	-7 %	-

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden. *Flyg* och *Annat färd sätt* ingår inte i tabellen pga. dess begränsade användning.

#### 5.4.4 Näringsstrukturer i förändring

I syfte att förklara drivkraften bakom arbetsresornas förändrade längd undersöktes om regionernas näringsstruktur förändrades övertid, då näringsstrukturen påverkar arbetsplatsernas lokaliseringmönster. Samtidigt gjordes en jämförelse av näringsstruktur i regionerna under samma tidsperiod, i syfte att förstå om skillnader i dominerande näring kan förklara skillnader i arbetsresans längd mellan regionerna under perioden 2005/06.

2006 var de största näringsgrenarna i båda regioner handel, transporter/magasiner och kommunikation (där sex av tio anställda var män), kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster (där sex av tio anställda var män),



tillverkningsindustri (där sju av tio anställda var män), och hälso- och sjukvård/-socialtjänst (där åtta av tio anställda var kvinnor), se tabell 5.32 och 5.33.

**Tabell 5.32** A-region Göteborgs förvärvsarbetande med arbetsplats i regionen efter näringsgren, 2006

Näringsgren	Antal tusental			Andel	
	Kvinnor	Män	Alla	Kvinnor	Män
Jordbruk, skogsbruk, jakt, fiske	1	2	2	22 %	78 %
Utv. av mineral, tillverkningsind.	20	52	72	28 %	72 %
Energi- o vattenförs., avfallshant.	1	3	4	26 %	74 %
Byggindustri	2	23	25	8 %	92 %
Handel; transp, magas; kommunik.	37	57	93	39 %	61 %
Personliga och kulturella tjänster	18	14	32	56 %	44 %
Kreditinstitut, fast.förv, företagstj.	29	45	73	39 %	61 %
Civila mynd, försvar; int. organis.	13	9	22	60 %	40 %
Forskning o utveckling; utbildning	35	12	47	74 %	26 %
Enh. hälso- och sjukvård, socialtj.	54	10	65	84 %	16 %
Näringsgren okänd	2	2	4	49 %	51 %
Summa	211	229	439	48 %	52 %

Källa: SCB, Internetkälla 2009-08-27. Förvärvsarbetande över 16 år, efter SNI2002

**Tabell 5.33** A-region Malmös förvärvsarbetande med arbetsplats i regionen efter näringsgren, 2006

Näringsgren	Antal tusental			Andel	
	Kvinnor	Män	Alla	Kvinnor	Män
Jordbruk, skogsbruk, jakt, fiske	1	2	2	25 %	75 %
Utv. av mineral, tillverkningsind.	10	23	33	29 %	71 %
Energi- o vattenförs., avfallshant.	1	23	3	25 %	75 %
Byggindustri	2	14	15	10 %	90 %
Handel; transp, magas; kommunik.	20	32	52	39 %	61 %
Personliga och kulturella tjänster	10	9	19	53 %	47 %
Kreditinstitut, fast.förv, företagstj.	16	26	42	38 %	62 %
Civila mynd, försvar; int. organis.	7	6	13	52 %	48 %
Forskning o utveckling; utbildning	23	11	34	68 %	32 %
Enh. hälso- och sjukvård, socialtj.	34	8	42	82 %	18 %
Näringsgren okänd	2	1	3	60 %	40 %
Summa	125	133	258	48 %	52 %

Källa: SCB 2009-08-27. Förvärvsarbetande över 16 år, efter SNI2002

2006 dominerade kvinnor och män olika näringsgrenar i Göteborgsregionen. De största näringsgrenarna för kvinnor var hälso- och sjukvård/socialtjänst, handel, transporter/magasiner och kommunikation, forskning och utveckling/utbildning, och kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster (se tabell 5.34). De största näringsgrenarna för män var istället handel, transporter/magasiner och kommunikation, tillverkningsindustri, och kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster. Detta antyder att arbetsplatsernas lokalisering såg olika ut mellan kvinnor och män.

Under den studerade perioden skedde förändringar i regionens näringsstruktur, både för kvinnor och för män. Dels var forskning och utveckling/utbildning inte en lika dominerande näring för kvinnor 1995, samtidigt som hälso- och sjukvård/socialtjänst tidigare var mer dominerande. Bland män minskade

tillverkningsindustrins dominans mellan 1995 och 2006, medan kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster ökade markant (se tabell 5.34). Dessa förändringar kan ha orsakat förändringar i arbetsplatsernas lokalisering, både för kvinnor och för män. T.ex. kan man tänka sig att många av mäns arbetstillfällen ändrade lokalisering från perifera områden i staden/regionen till mer centrala områden.

**Tabell 5.34** A-region Göteborgs förvärvsarbetande med arbetsplats i regionen efter näringsgren 2006, samt varje näringsgrens andel av summan 1995 och 2006

Näringsgren	Antal 2006, tusental		Andel av summa 2006		Andel av summa 1995	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Jordbruk, skogsbruk, jakt, fiske	1	2	0 %	1 %	0 %	1 %
Utv. av mineral, tillverkningsind.	20	52	10 %	23 %	10 %	27 %
Energi- o vattenförs., avfallshant.	1	3	0 %	1 %	0 %	1 %
Byggindustri	2	23	1 %	10 %	1 %	10 %
Handel; transp. magas; kommunik.	37	57	17 %	25 %	19 %	26 %
Personliga och kulturella tjänster	18	14	8 %	6 %	8 %	5 %
Kreditinstitut, fast.förv, företagstj.	29	45	14 %	20 %	11 %	13 %
Civila mynd, försvar; int. organis.	13	9	6 %	4 %	6 %	4 %
Forskning o utveckling; utbildning	35	12	16 %	5 %	10 %	5 %
Enh. hälso- och sjukvård, socialtj.	54	10	26 %	5 %	33 %	4 %
Näringsgren okänd	2	2	1 %	1 %	2 %	2 %
Summa	211	229	100 %	100 %	100 %	100 %

Källa: SCB, Internetkälla 2009-08-27. Förvärvsarbetande över 16 år, 1995 efter SNI92 och 2006 efter SNI2002

2006 dominerade kvinnor och män olika näringsgrenar i Malmöregionen, liksom i Göteborgsregionen. De största näringsgrenarna för kvinnor var hälso- och sjukvård/socialtjänst, handel, transporter/magasiner och kommunikation, forskning och utveckling/utbildning, och kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster (se tabell 5.35). Dessa andelar var väldigt lika dem för Göteborgsregionens kvinnor (jmf tabell 5.34). De största näringsgrenarna för män var istället handel, transporter/magasiner och kommunikation, tillverkningsindustri, och kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster (se tabell 5.35). Dessa andelar var lika dem för Göteborgsregionens män, bortsett från tillverkningsindustri som var mer dominerande bland Malmöregionens män (jmf tabell 5.34). Skillnaderna i dominerande näringsgrenar mellan Malmöregionens kvinnor och män antyder att arbetsplatsernas lokalisering såg olika ut mellan grupperna.

Under den studerade perioden skedde även förändringar i Malmöregionens näringsstruktur, för både kvinnor och män. Inte heller här var forskning och utveckling/utbildning en lika dominerande näring för kvinnor 1995, samtidigt som hälso- och sjukvård/socialtjänst även här var mer dominerande tidigare. Bland män minskade tillverkningsindustrins dominans även i Malmöregionen (andelsmässigt något mer än i Göteborgsregionen), medan kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster även här ökade markant (se tabell 5.35).

En undersökning av näringsstruktur i de två regionerna visar därför att det har skett förändringar i de två regionernas näringsstruktur, vilka skulle kunna orsaka förändringar i arbetsplatsernas lokalisering, både för kvinnor och för män. Dock var kvinnors respektive mäns dominerande näringar ungefär lika dominerande i de två regionerna, och en analys av näringsstruktur på denna nivå kan inte förklara skillnader i färdlängd mellan kvinnor respektive män i de två regionerna.

**Tabell 5.35** A-region Malmös förvärvsarbetande med arbetsplats i regionen efter näringsgren 2006, samt varje näringsgrens andel av summan 1995 och 2006

Näringsgren	Antal 2006, tusental		Andel av summa 2006		Andel av summa 1995	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Jordbruk, skogsbruk, jakt, fiske	1	2	0 %	1 %	1 %	2 %
Utv. av mineral, tillverkningsind.	10	23	8 %	17 %	10 %	23 %
Energi- o vattenförs., avfallshant.	1	23	1 %	1 %	0 %	2 %
Byggindustri	2	14	1 %	10 %	1 %	9 %
Handel; transp, magas; kommunik.	20	32	16 %	24 %	17 %	25 %
Personliga och kulturella tjänster	10	9	8 %	7 %	7 %	6 %
Kreditinstitut, fast.förv, företagstj.	16	26	13 %	20 %	10 %	14 %
Civila mynd, försvar; int. organis.	7	6	6 %	5 %	6 %	5 %
Forskning o utveckling; utbildning	23	11	18 %	8 %	11 %	6 %
Enh. hälso- och sjukvård, socialtj.	34	8	28 %	6 %	33 %	5 %
Näringsgren okänd	2	1	1 %	1 %	4 %	3 %
Summa	125	133	100 %	100 %	100 %	100 %

Källa: SCB, Internetkälla 2009-08-27. Förvärvsarbetande över 16 år, 1995 efter SNI92 och 2006 efter SNI2002

#### 5.4.4 Arbetsplatsernas lokalisering

I syfte att kunna förklara skillnader i pendlingsavstånd i de två regionerna, liksom pendlingsavståndens förändring över tid, gjordes slutligen en kvalitativ analys kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering utifrån en kartering av arbetsplatserna. För att visualisera arbetsplatskoncentrationen beräknades hur många individer som arbetade inom 300 meters radie av varje 100-metersruta (då data-materialet finns på 100-meternivå).

I *A-region Göteborg* låg kvinnors arbetsplatser 2006 till största delen i Göteborgs stad/Mölndal, men det fanns även tydliga koncentrationer i de mindre orterna (se karta 2). Arbetsplatskoncentrationen var dock störst kring Göteborgs centrum. Mycket höga koncentrationer av arbetsplatser kan kopplas till en vårdinrättning centralt i Göteborg, liksom till centrum. Höga koncentrationerna kan kopplas till en vårdinrättning i Göteborgs östra delar, liksom en bilindustri i stadens nordvästra delar.

Arbetsplatskoncentrationen för män var på ett regionalt plan likartad kvinnornas (se karta 4). De allra flesta av mäns arbetsplatser låg i Göteborgs stad/Mölndal, men det fanns även väsentliga koncentrationer i de mindre orterna. Liksom för kvinnor var arbetsplatskoncentrationen störst kring Göteborgs centrum, men

man kan också se många arbetsplatser i ett industriområde i stadens sydvästra delar. Till en bilindustri i Göteborgs nordvästra delar knyts mycket höga koncentrationer av arbetsplatser, liksom till centrum.

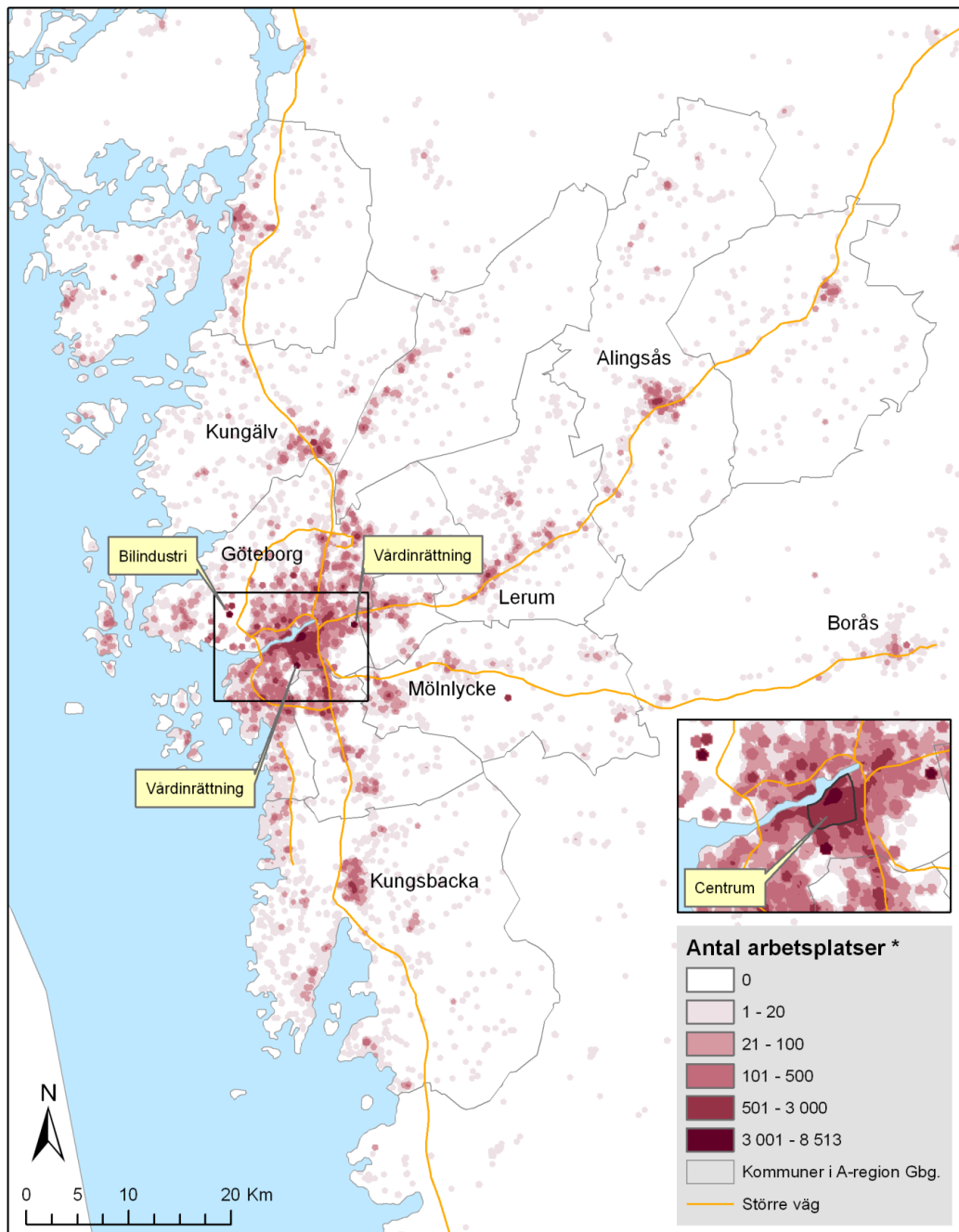
Både bland kvinnor och bland män verkade antalet arbetsplatser i regionen ha ökat under den studerade perioden (1995-2006) (då kartorna präglas av mer orange än grön yta, både i höga och låga koncentrationer, se karta 3 och 5). Dock syns både minskningar och ökningar över hela regionen. Båda grupper ökade antalet arbetsplatser i Göteborgs centrum. Detta stämmer överens med det faktum att båda grupper ökade antalet jobb inom näringsgrenen kreditinstitut/-fastighetsförvaltning/företagstjänster, då dessa jobb sannolikt är lokaliserade centralt i tätorter. En ökning av mäns arbetsplatser var även tydlig perifert i regionen (utanför tätorterna, på landsbygden) där män ökade antalet arbetsplatser mer än kvinnor (jmf karta 3 och 5).

I *A-region Malmö* låg kvinnors arbetsplatser till stor del i tätorterna Malmö och Lund, men det fanns även betydande koncentrationer i de mindre orterna (se karta 7). Mycket höga koncentrationer relateras till en vårdinrättning centralt i Malmö och en vårdinrättning i Lund. Även i Malmö centrum fanns höga koncentrationer.

Arbetsplatskoncentrationen för män i *A-region Malmö* var på ett regionalt plan likartad kvinnornas (se karta 9). De allra flesta av mäns arbetsplatser låg i Malmö och Lund, men det fanns även betydande koncentrationer i de mindre orterna. Störst var koncentrationen kring Malmö centrum.

Både bland kvinnor och bland män förefaller antalet arbetsplatser i regionen ha ökat under den studerade perioden (se karta 8 och 10). De största antalsmässiga förändringarna syntes i Malmö och Lund. Dock syns både minskningar och ökningar över hela regionen. Kvinnor ökade antalet arbetsplatser i Malmö centrum, medan det är osäkert om detsamma gällde för män. Perifert i regionen verkade män ha minskat antalet arbetsplatser något mer än kvinnor (jmf karta 8 och 10), till skillnad från i Göteborgsregionen.

## Karta 2. Kvinnors arbetsplatslokalisering, A-region Göteborg 2006

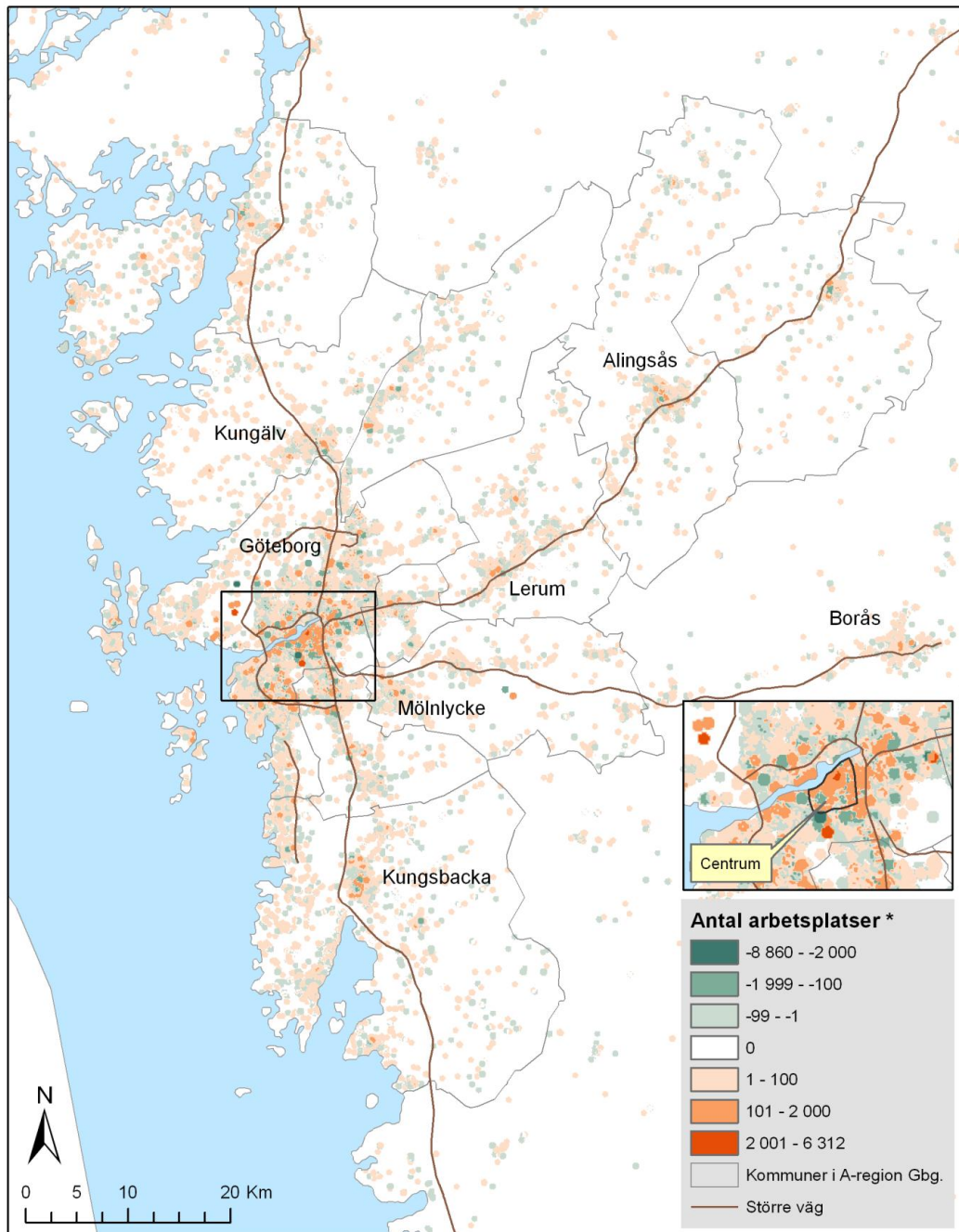


\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.



### Karta 3. Förändring av kvinnors arbetsplatslokalisering, A-region Göteborg 1995-2006



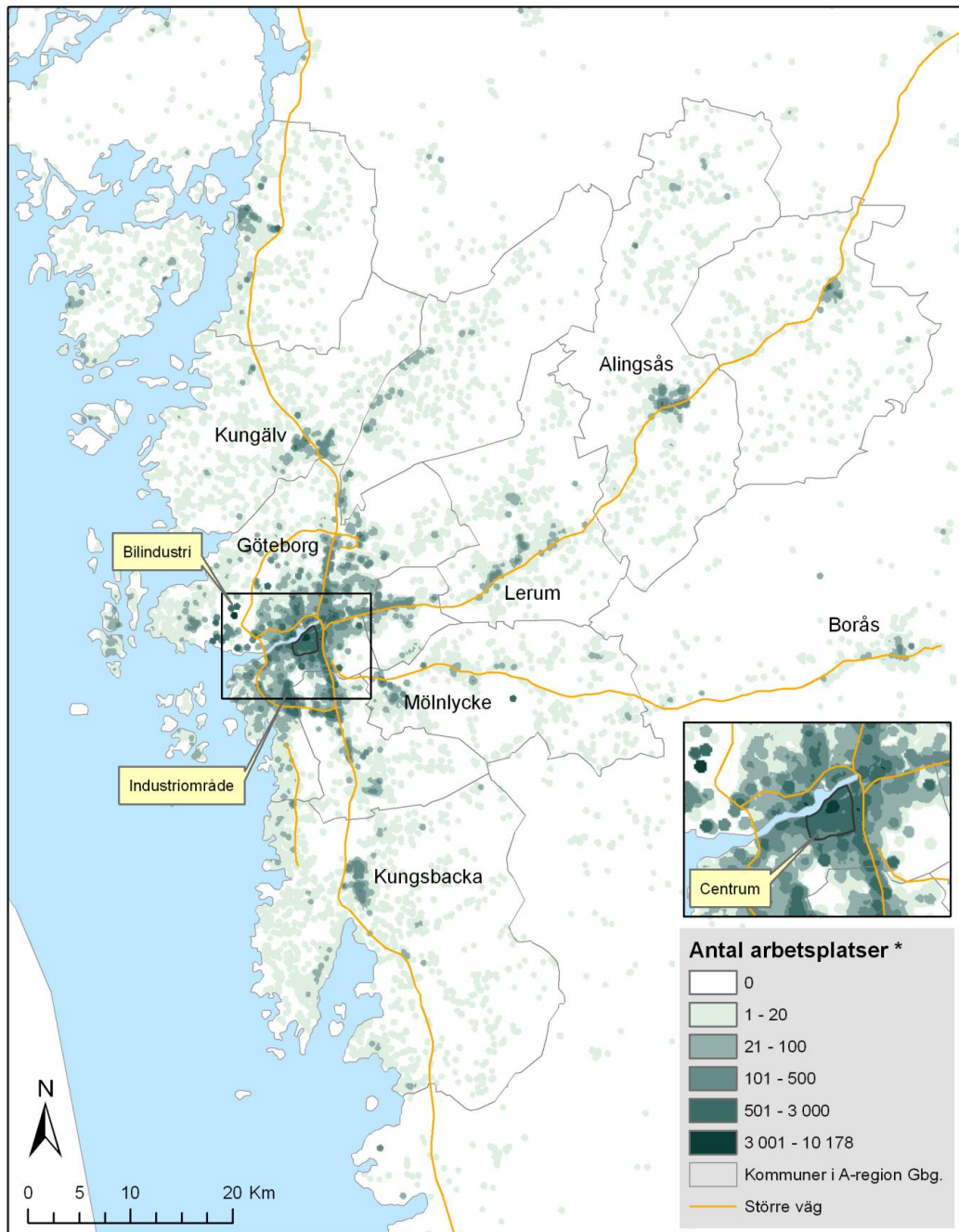
\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.





## Karta 4. Mäns arbetsplatslokalisering, A-region Göteborg 2006

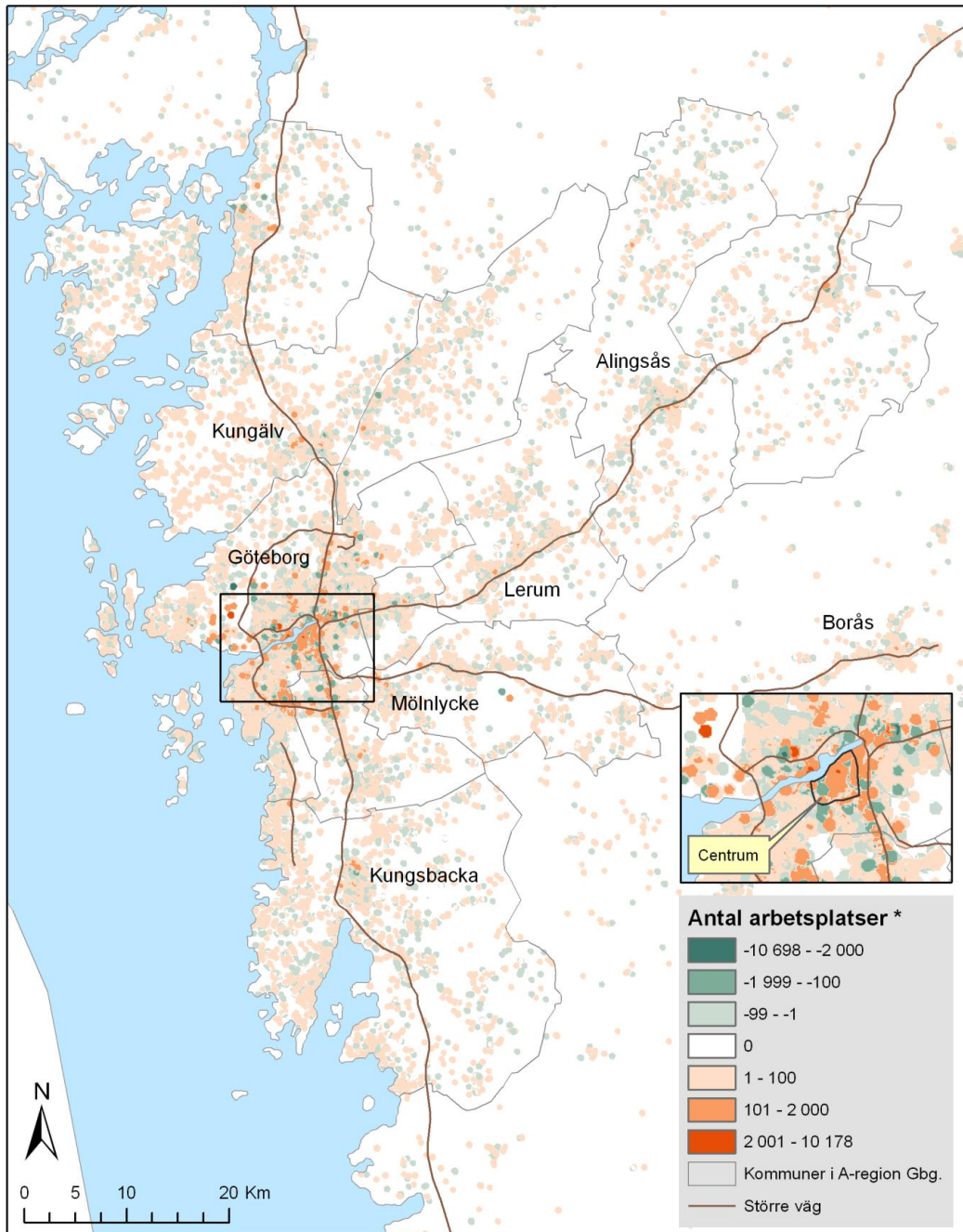


\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.



## Karta 5. Förändring av mäns arbetsplatslokalisering, A-region Göteborg 1995-2006

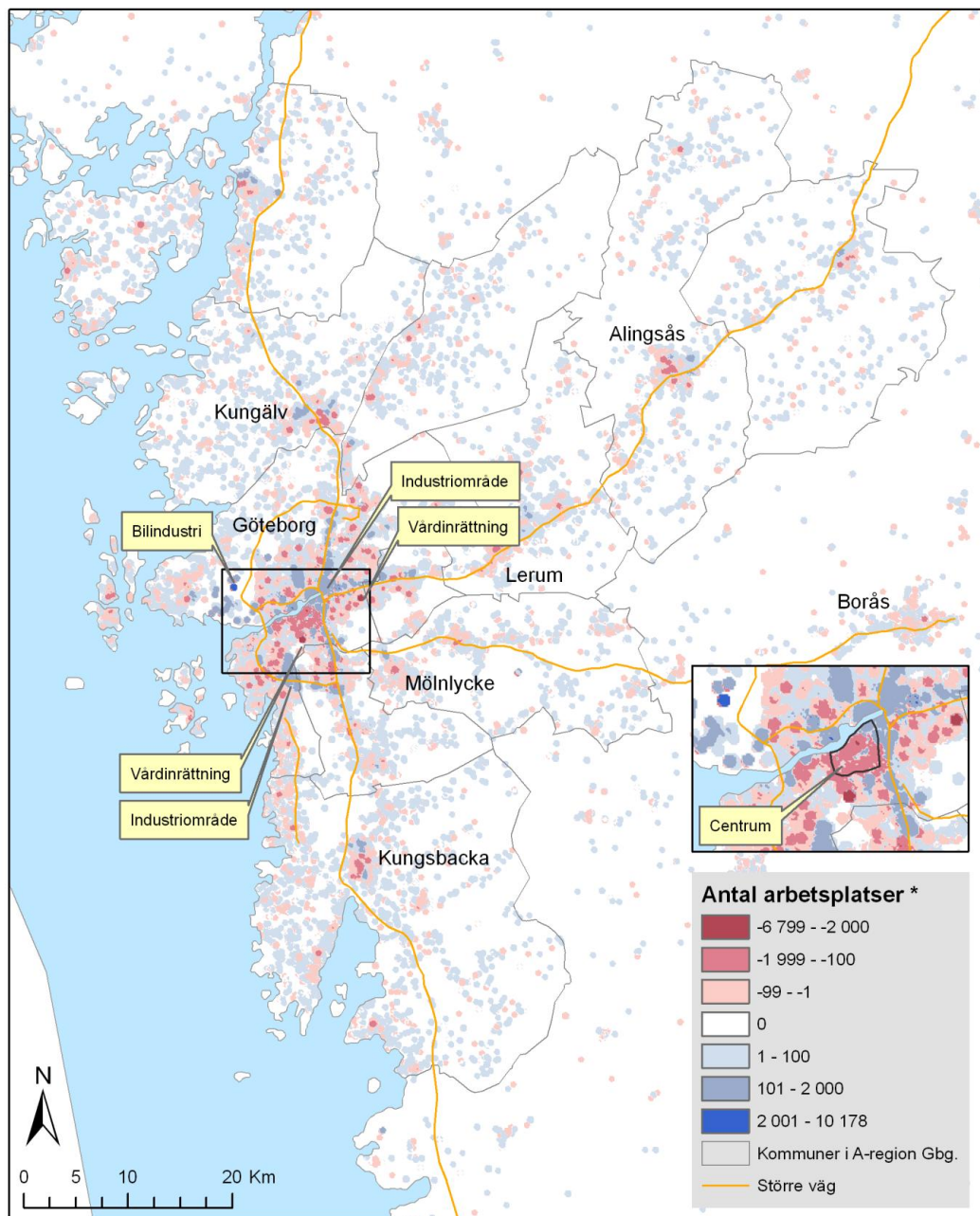


\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.



## Karta 6. Differens i kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering, A-region Göteborg 2006



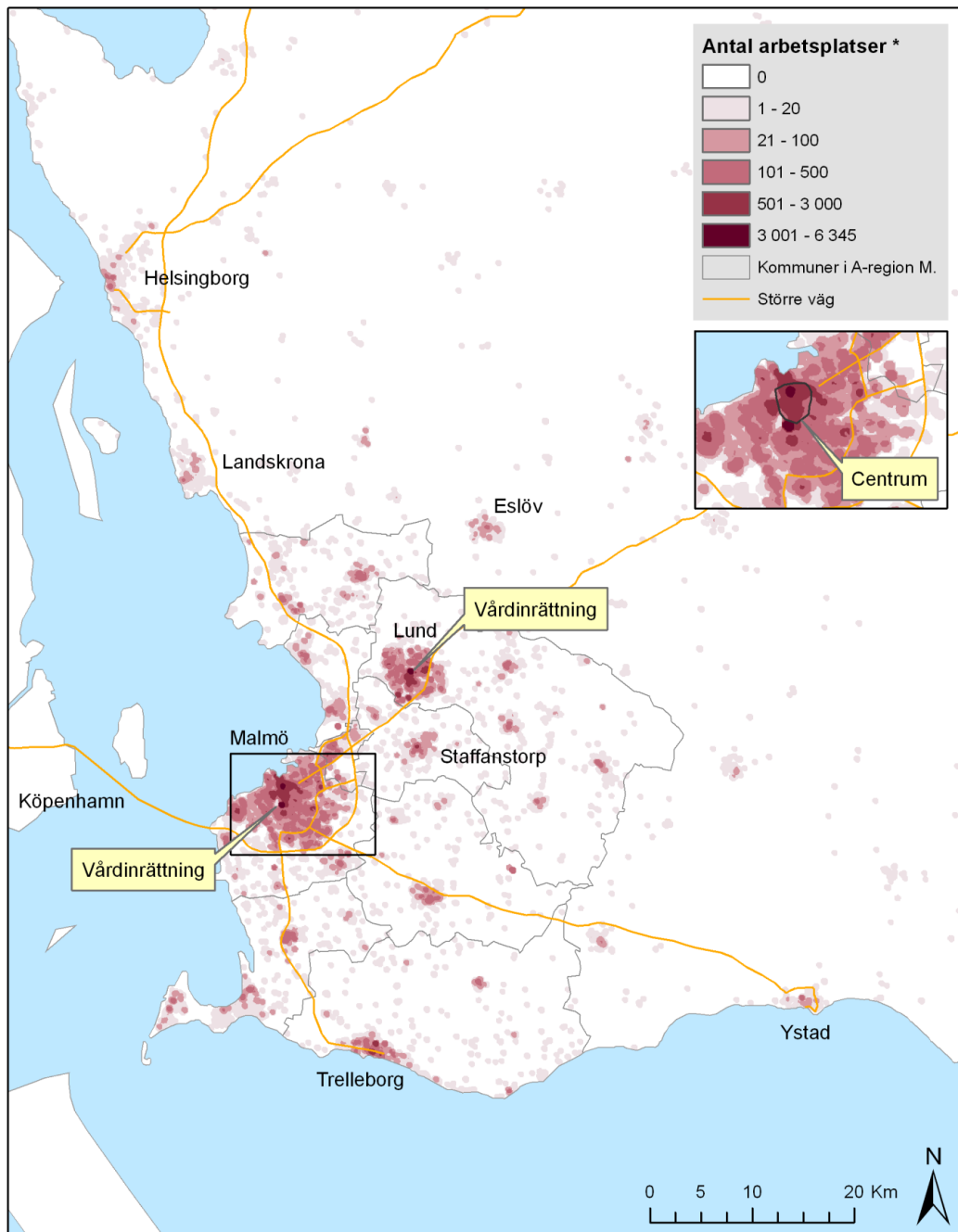
\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter. Differensen beräknad som [Antal för män]-[Antal för kvinnor]. Positiva värden representerar manligt överskott och negativa värden representerar kvinnligt överskott.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.





## Karta 7. Kvinnors arbetsplatslokalisering, A-region Malmö 2006



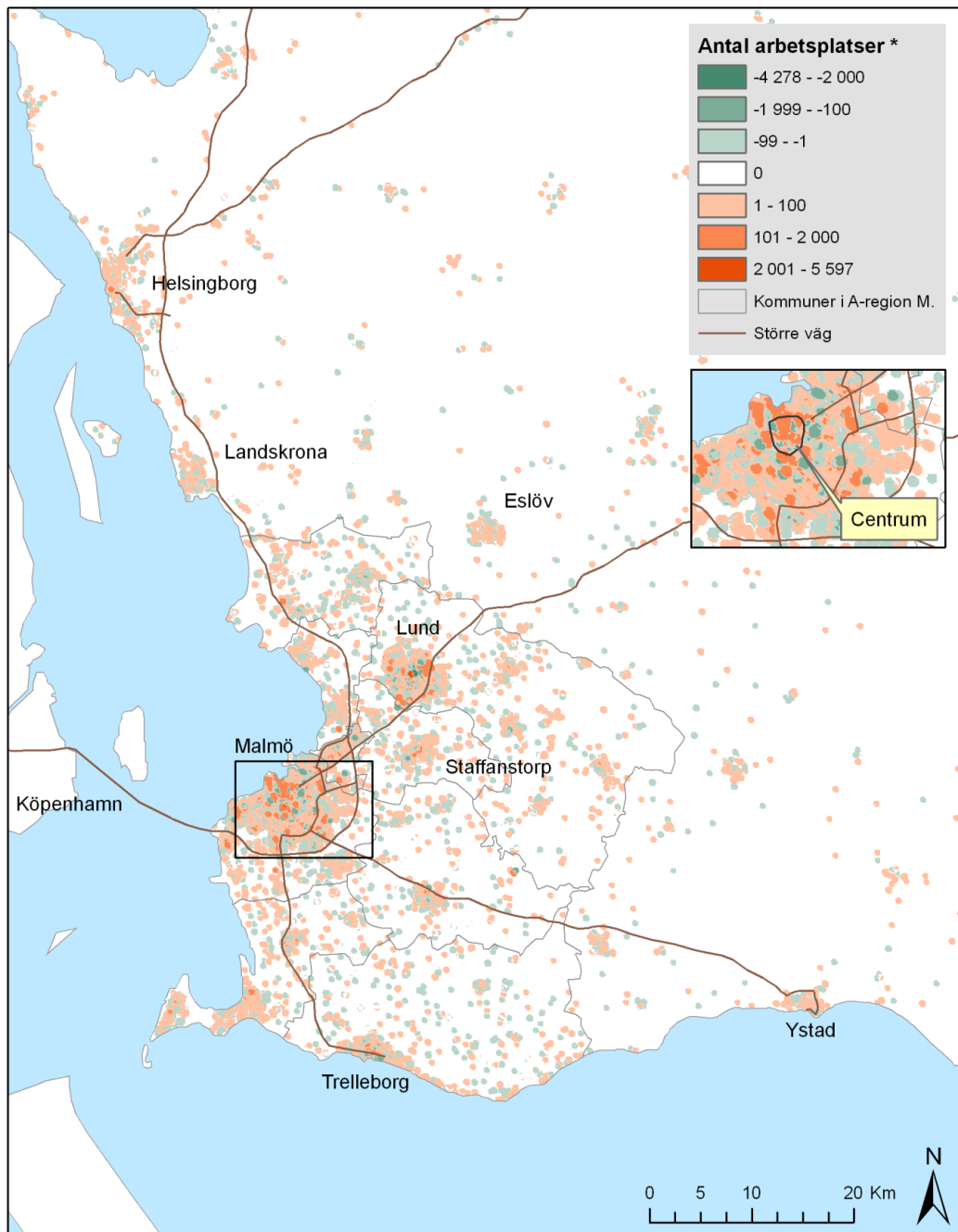
\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.





## Karta 8. Förändring av kvinnors arbetsplatslokalisering, A-region Malmö 1995-2006

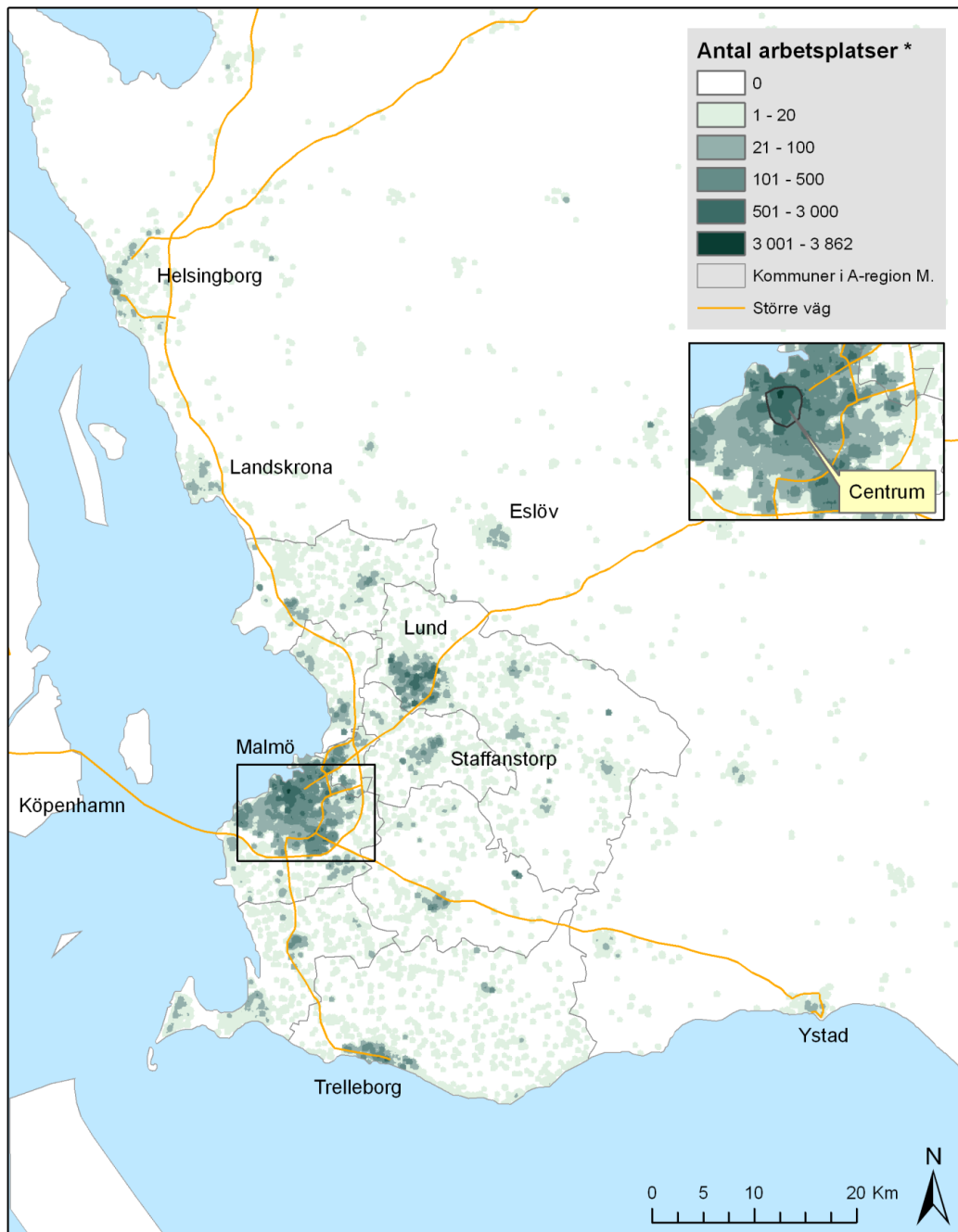


\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.



## Karta 9. Mäns arbetsplatslokalisering, A-region Malmö 2006

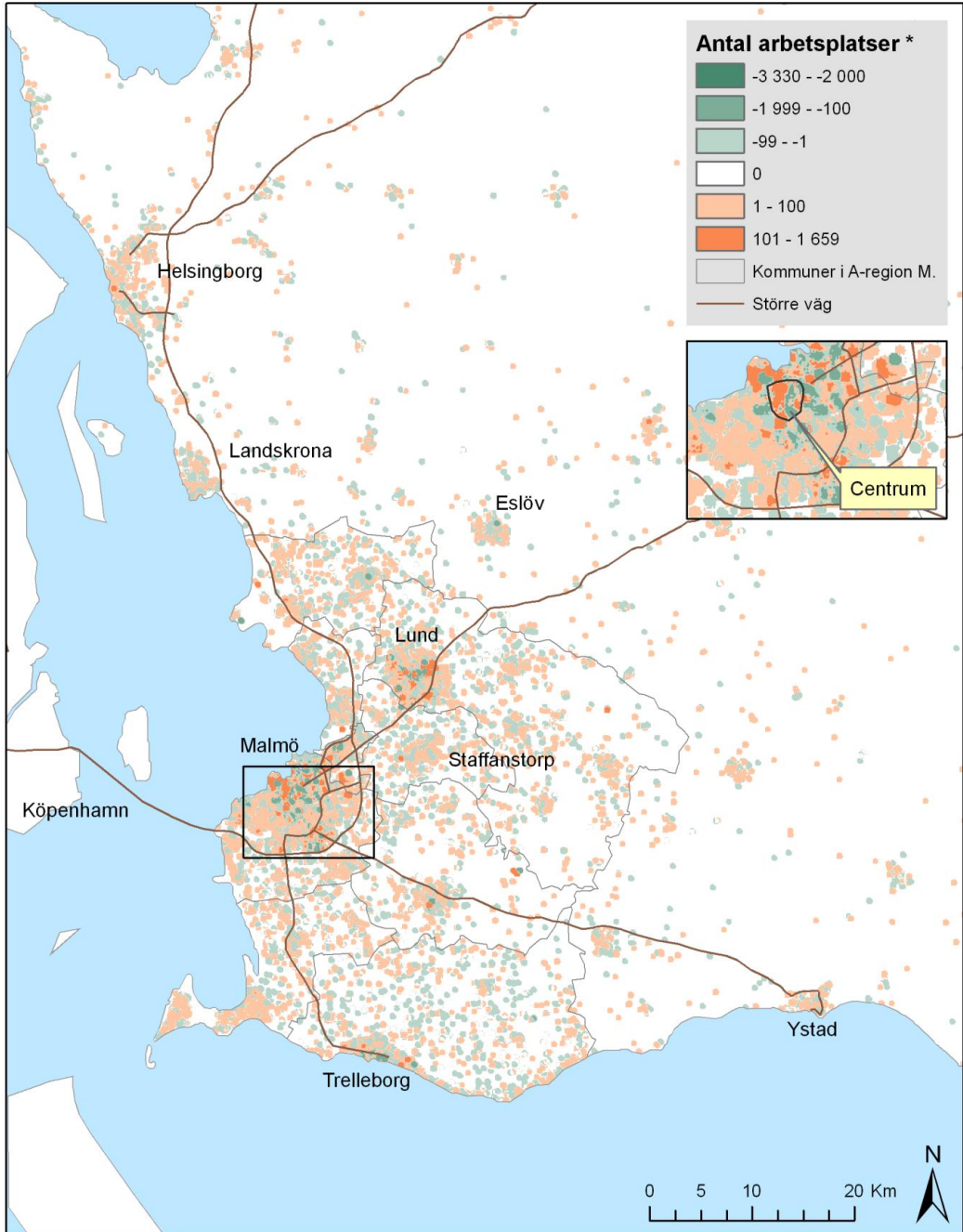


\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.



# Karta 10. Förändring av mäns arbetsplatslokalisering, A-region Malmö 1995-2006

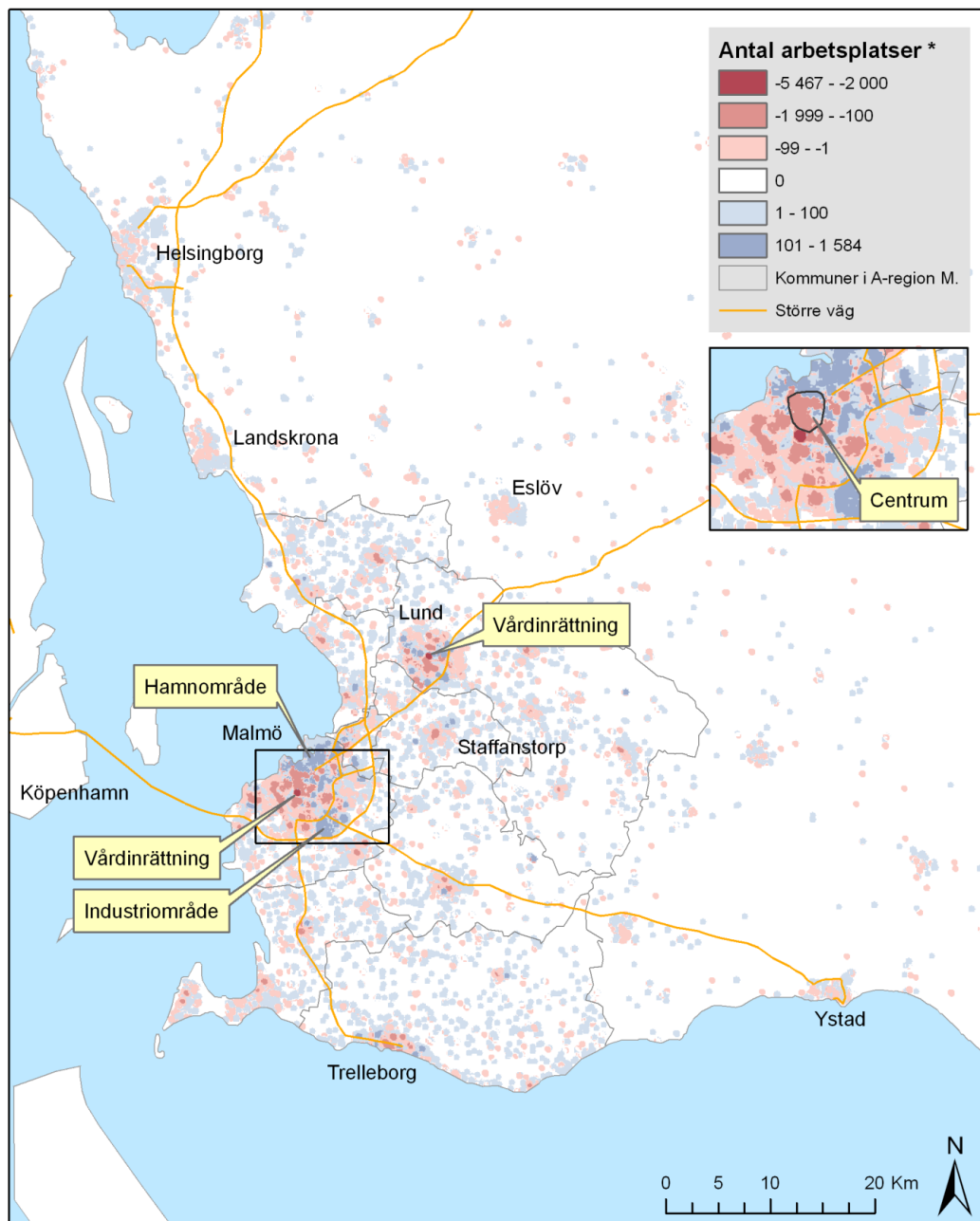


\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.



## Karta 11. Differens i kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering, A-region Malmö 2006



\* Antal arbetsplatser inom radien 300 meter. Differensen beräknad som [Antal för män]-[Antal för kvinnor]. Positiva värden representerar manligt överskott och negativa värden representerar kvinnligt överskott.

Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-12. Källa: statistik från GILDA; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.





En första visuell analys av kartorna indikerar därför vissa intressanta förändringar avseende kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering. Dels ökade antalet arbetsplatser för både kvinnor och män i Göteborgs centrum. Samtidigt ökade kvinnor antalet arbetsplatser i Malmö centrum, medan det är osäkert om antalet arbetsplatser för män ökade här. Vidare verkar antalet arbetsplatser för män ha *ökat* mer än för kvinnor perifert i Göteborgsregionen, medan den verkar ha *minskat* för män i Malmöregionen något mer än för kvinnor. Möjligtvis skulle dessa för kvinnor och män, och mellan de två regionerna, skilda förändringar kunna vara en bidragande faktor till hur arbetsresornas avstånd förändrades över tid under den studerade perioden.

Vidare kan kartorna användas för att analysera hur arbetsplatslokaliseringen skiljer sig mellan kvinnor och män, vilket i relation till bostädernas lokalisering delvis förklarar skillnader i arbetsresans färdlängd. Av kartorna framgår att de största skillnaderna (i antal) mellan kvinnors och mäns arbetsplatsers lokalisering i A-region Göteborg fanns i Göteborgs stad (se karta 6). Man kan även ana att män hade arbetsplatser utspridda i perifera delar av regionen oftare än vad kvinnor hade (dock få anställda, en skillnad på 1-20 personer inom 300 meters radie). Skillnaden i arbetsplatslokalisering mellan könen är tydligt, med mansdominerade industriområden och bilindustri (blåa fält), och kvinno- respektive mansdominerade geografiska områden syns tydligt inte bara i Göteborgs stad/Möln dal, utan även i de flesta av regionens mindre tätorter.

Ser man till A-region Malmö (karta 11) framgår att de största skillnaderna (i antal) fanns i Malmö och delvis Lund. Liksom i Göteborgsregionen, kunde man se att män hade arbetsplatser utspridda i perifera delar av regionen oftare än vad kvinnor hade. Skillnaden i arbetsplatslokalisering mellan könen är tydligt, med mansdominerade industri/hamnområden, och kvinno- respektive mansdominerade geografiska områden syns tydligt inte bara i Malmö och Lund, utan även i de många av regionens mindre tätorter. Intressanta mönster syns därför både på lokal och på regional nivå, liksom i A-region Göteborg.

Bostädernas lokalisering, i relation till skillnader i arbetsplatsernas lokalisering, förväntas därför påverka de genomsnittliga färdlängderna för kvinnors och mäns arbetsresor. Fler viktiga analyser skulle kunna göras utifrån datamaterialet genom att ta hänsyn till var bostadskoncentrationer finns.

Sammanfattningsvis verkar det främst vara tre faktorer som har orsakat de lika, respektive olika, färdlängderna för arbetsresan i Malmöregionen och Göteborgsregionen. Den första orsaken är förändringar i näringsstrukturen under den studerade perioden, vilka i sin tur har bidragit till att kvinnors och mäns arbets-

platser till viss del har ändrat lokalisering. Detta följs av en ändrad färdmedelsanvändning, där kvinnor i Malmöregionen numera gör längre resor med bil än män, medan män i Göteborgsregionen fortfarande gör längre arbetsresor med bil än kvinnor.

## 6. SLUTSATSER OCH DISKUSSION

### 6.1 Introduktion till kapitlet

Syftet med denna uppsats är att fördjupa och aktualisera kunskapen om kvinnors och mäns arbetsresor, hur arbetsresorna förändras över tid, samt vilka faktorer som medverkar till att skapa genusrelaterade skillnader och mönster. Kvantitativa aspekter av kvinnors och mäns arbetsresor studeras, i termer av resfrekvens, längd, tidsåtgång, hastighet, och färdmedelsanvändning, liksom samband med variabler såsom inkomst, tillgång till bil och bostadsregion. Dessa aspekter speglar olika delar av vardagen och arbetslivet, liksom det sammanhang i vilket resan utspelar sig, inte minst vad gäller olika genusrelationer.

I detta kapitel sammanfattas studiens resultat i anslutning till de tre frågeställningar som vägleder studien. Studiens första frågeställning skapar en inledande förståelse för kvinnors och mäns arbetsresor samt vilka förändringar som har skett över tid. En underliggande tanke är att det, trots de skillnader som finns mellan kvinnor och män, sker en utveckling mot en mer jämställd rörlighet (en konvergens) och därmed också mer jämställda villkor i arbetslivet. Studiens andra frågeställning undersöker vilka faktorer som visar ett tydligt samband med arbetsresans färdlängd, och åskådliggör samtidigt att grupperna kvinnor och män inte är homogena. Den tredje frågeställningen undersöker, och försöker förklara, regionspecifika skillnader i förhållandet mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd i Göteborgsregionen och Malmöregionen.

### 6.2 Förändringar över tid, men knappast konvergerande räckvidder

#### 6.2.1 Förändringar och genusrelaterade skillnader beror på studerad dimension

Studien visar att män gjorde avsevärt längre arbetsresor än kvinnor i färdlängd räknat, både 1994/95 och 2005/06. 2005/06 var mäns arbetsresor nästan 40 procent längre än kvinnors. Män har därför fortfarande avsevärt större arbetsmarknadsregioner än kvinnor, och den stora skillnaden i färdlängd visar att mäns

räckvidd på arbetsmarknaden är större än kvinnors. Under den studerade perioden ökade dessutom män sina pendlingsavstånd mer än kvinnor i absoluta termer, medan kvinnor ökade sina pendlingsavstånd något mer än män i relativa termer. Resultatet för perioden 1994/95-2005/06 ligger i linje med mönster för perioden 1978-2005/06. Resultaten betyder att mäns lokala arbetsmarknader fortfarande är geografiskt mycket större och växer mer än kvinnors mätt i km. Om en utjämning av den faktiskt tillgängliga arbetsmarknadens storlek mellan könen över huvud taget kommer att ske, så kommer den i denna takt inte att ske inom en nära framtid. Det kommer därför att dröja tills kvinnor kan uppleva de positiva konsekvenser som regionförstoringen förväntas ha.

Eftersom studier av genuspräglade förändringar av arbetsresans längd har genomförts i mycket begränsad omfattning, kan resultaten endast jämföras med en studie i USA (Crane 2007). Jämförelsen visar att en större konvergens har skett i USA över tid (1985-2005) då kvinnor ökade sina färdlängder något mer än män i absoluta termer, och betydligt mer procentuellt sett.

Resultat för restid visade oväntat att kvinnor och män, både 1994/95 och 2005/06, lade lika mycket tid på att resa till och från jobbet. Både kvinnor och män ökade sina restider under den studerade perioden, kvinnor marginellt mer än män. Inte heller spridning mellan värdena för restiden skilde sig mellan könen vid något av tillfällena. Även här kan en jämförelse endast göras med Cranes studie, vilken visar att män i USA ökade tidsåtgången för arbetsresan något mer än kvinnor, vilket resulterar i en divergens över tid.

Att män färdas längre avstånd än kvinnor på samma tid betyder att män gör sina arbetsresor med högre hastighet. Pendlingshastigheterna ökade marginellt för båda grupper under den studerade perioden, och inga förändringar skedde i relationen mellan kvinnor och män (där män 2005/06 gjorde nästan 40 procent snabbare arbetsresor än kvinnor). Att hastigheterna inte ökade betyder att de ökade längder som registrerats förklaras av att människor lägger ner mer tid på att resa till jobbet. Detta tolkas som att regionförstoringen under den studerade perioden skedde genom en ökad acceptans för långvarig pendling (dvs. fri vilja), eller pga. tvingande omständigheter. Snabbare färdmedel eller förbättrad infrastruktur förklarar inte den studerade periodens färdlängsökning, liksom ofta anges och kan ha varit fallet tidigare (Knutsson 2005). Detta är viktigt att uppmärksamma då restid ofta räknas som ekonomisk kostnad, t.ex. i infrastrukturinvesteringar. Enligt den logik som ofta råder inom planeringspolitik skulle därför tidsmässigt allt längre arbetsresor bidra till regional tillväxt, samtidigt som de innebär ökade kostnader för individen, en motsägelse som sällan diskuteras. Samtidigt är den tidsmässiga kostnaden för varje rest kilometer väsentligt högre för kvinnor än för män.

De längre arbetsresorna skulle därför kunna förklaras av förändringar på arbetsmarknaden, eventuellt i samband med en ökad acceptans för långvarig pendling eller pga. tvingande omständigheter. En viktig tvingande omständighet skulle kunna vara en svårare bostadsmarknad, vilket hindrar människor från att flytta närmare sina arbetsplatser.

Likheten mellan kvinnors och mäns restid, liksom i deras förändring under den studerade perioden, antyder att grupperna värderar restid på ett likartat sätt, att de utsätts för liknande tidsrestriktioner, och att de förändringar som har skett över tid påverkar grupperna på ett liknande sätt. Dock är sådana slutsatser osäkra. Det faktum att kvinnor reser långsammare till arbetet, betyder samtidigt att de i mindre omfattning än män kan kompensera för eventuella tidsrestriktioner. Men det betyder också att de inte kompenserar för långsammare hastigheter/färdmedel genom tidsmässigt längre resor, för att på så sätt få tillgång till geografiskt lika stora arbetsmarknader som män. Förhållandet mellan restid, färdlängd, hastighet och tidsrestriktioner bör i framtiden studeras för att förstå orsakssamband mellan dimensionerna.

Studien visar vidare att män färdades längre än kvinnor för de flesta ärenden, både 1994/95 och 2005/06. Samtidigt är den relativa skillnaden i färdlängd sällan så stor som för just arbetsresor. Detta antyder att skillnader i färdlängd mellan kvinnors och mäns arbetsresor delvis ska relateras till aspekter som är specifika för arbetet, och delvis till andra aspekter (såsom t.ex. en ojämlig färdmedelstillgång, eller en allmänt mer rörlig livsstil hos män).

### 6.2.2 Ett sammanhang av genuspräglade resor över tid

Eftersom arbetsresan är inbäddad i ett sammanhang av andra vardagliga aktiviteter och resor, undersöktes i vilken omfattning detta sammanhang är genuspräglat, och om förändringar kunde urskiljas över tid. Denna utvidgade analys av förvärvsarbete kvinnors och mäns vardagliga resande koncentrerades till två typer av resor, nämligen tjänsteresor och resor för barntillsyn. Dessa är tydligt relaterade till förvärvsarbete och hushållsansvar (dvs. inte kopplade till individens grundläggande behov och/eller fritid). Samtidigt förväntades resorna vara starkt genuspräglade.

Arbetsresans sammanhang var 2005/06 fortfarande genuspräglat och ojämnt, trots att vissa avseenden pekar mot en konvergens. Män genomförde tjänsteresor mer än dubbelt så ofta som kvinnor, både 1994/95 och 2005/06, fastän en konvergens syntes över tid. Samtidigt gjorde förvärvsarbete män resor för barntillsyn omkring hälften så ofta som kvinnor, både 1994/95 och 2005/06. En mindre konvergens i resfrekvensen skedde även här över tid, dock inte orsakad av att män gjorde fler resor för barntillsyn, utan av att kvinnor gjorde färre.

Fastän tjänsteresor och resor för barntillsyn inte räknas till de vanligast förekommande i vardagen, speglar de att vissa aktiviteter är tydligt präglade av genussystem. Kvinnor är överrepresenterade i resor för den aktivitet som är strikt relaterad till reproduktivt arbete, och män är överrepresenterade i resor för den aktivitet som är strikt relaterad till produktivt arbete (bortsett från arbetsresor). Att kvinnor oftare gör resor som är relaterade till reproduktion, och att män oftare gör resor som är relaterade till produktion, är ett mönster som inte är unikt för Sverige. I detta avseende kan därför inte genuskontrakten anses ha förändrats i någon betydande omfattning under den studerade perioden.

Studien visar vidare att kvinnors arbetsresor är mer komplexa än mäns, vilket kan relateras till att de oftare än män har ett hushållsansvar (jmf Hjorthol 1998). Resans komplexitet definieras i termer av hur många delresor som en genomsnittlig arbetsresa består av, dvs. hur många ärenden som uträttas på vägen mellan hem och arbete. Kvinnor gjorde 2005/06 ett ärende på väg till eller från jobbet i genomsnitt vid knappt tre av tio arbetsresor, medan män gjorde det vid två av tio arbetsresor. De ärenden som kvinnor gjorde i samband med att de tog sig mellan hem och arbete, påverkade dock inte arbetsresans färdlängd och restid mycket mer än de ärenden som män gjorde. Vidare blev båda grupperns arbetsresor något mer komplexa under den studerade perioden.

Att arbetsresan blev tidsmässigt längre under den studerade perioden (som framgick ovan), väcker frågor kring vad som har hänt med individens sammanlagda restid över tid. Utifrån hypotesen om att dygnets samlade restid är stabil över tid (där ökade färdlängder under historiens gång förklaras med att färdmedlen blir snabbare, se bl.a. Vilhelmson 2007 och Mokhtarian & Chen 2004 för en diskussion), kan man göra antagandet att om en resa blir tidsmässigt längre, så blir andra resor tidsmässigt kortare. Resultaten visar dock att den sammanlagda restiden ökade under den studerade perioden. Speciellt ökade den för förvärvsarbete kvinnor, och en konvergens mellan könen skedde. Kvinnors tidsmässigt längre arbetsresor gjordes därför i ett sammanhang av tidsmässigt längre vardagligt resande totalt. Rörligheten upptar idag tidsmässigt en betydligt större del av förvärvsarbete kvinnors vardag, vilket riskerar att förstärka deras upplevda tidspress (jmf Hjorthol 1998).

Tesen om den konstanta restiden är därför inte giltig för den studerade gruppen och perioden. Man kan därför fråga sig om inställningen till resan och restiden har förändrats (t.ex. pga. bekvämare transportmedel eller en mer rörlig livsstil) eller om det är tvingande faktorer som har orsakat utvecklingen (t.ex. en allmänt ökad rumslig separering av verksamheter, eller förväntningar på individen om att den ska färdas längre avstånd till t.ex. ett arbete).

### 6.2.3 Bil dominerar fortfarande vid arbetsresor hos både kvinnor och män

Skillnaden i arbetsresornas genomsnittliga hastighet mellan kvinnor och män antyder att färdmedelsanvändningen i hög omfattning skiljer sig åt mellan grupperna. Denna är viktig att analysera eftersom färdmedlet inte bara påverkar resans hastighet, utan även dess flexibilitet, bekvämlighet, trygghet och trafik-säkerhet. Frågan är om färdmedelsanvändningen över tid förändrades på något sätt som antyder en mer jämställd resursfördelning, och om snabbare färdmedel, såsom tåg och bil, används oftare i en pågående utvidgning av arbetsmarknaden.

Resultaten visar att det inte har skett avgörande förändringar över tid avseende hur ofta förvärvsarbetande kvinnor och män använde olika färdmedel. Bil (som förare) var det vanligaste färdmedlet för arbetsresan hos både kvinnor och män, 1994/95 och 2005/06. Kvinnor körde 2005/06 bil till jobbet vid knappt hälften av resorna, och män vid knappt två tredjedelar av resorna. Över tid skedde en dock konvergens avseende hur ofta kvinnor och män använder bil, då kvinnor ökade andelen, medan männens användning var oförändrad.

Kollektivtrafik, dvs. den grupp färdmedel som kan ersätta bilen vid långa resor (t.ex. vid regionförstoring), användes relativt sällan, dock oftare av kvinnor än av män. Andelen resor som gjordes med kollektivtrafik, jämfört med alla resor, var i stort sett oförändrad under den studerade perioden.

Ser man till färdlängder som restes med olika färdmedel, gjorde män längre, eller lika långa, resor till arbetet med nästan samtliga färdmedel. Dock ökade kvinnor som bilförare över tid färdlängden för arbetsresan mer än vad män gjorde. En jämförelse mellan användningsfrekvens och färdlängd för bil (som förare) visar att färdlängdsökningen bidrar betydligt mer än frekvensökningen till kvinnors och mäns längre arbetsresor totalt, och därmed till utvidgade arbetsmarknader och regionförstoring.

Fastän inga stora förändringar har skett i bilanvändningen för arbetsresan, antyder en konvergens mellan könen i både användningsfrekvens och färdlängd med bil, att en omförhandling av genuskontrakt kan vara på gång i detta avseende.

Även tåganvändningen bidrog till att stärka regionförstoringsprocessen, fastän på en låg nivå. Till kvinnors rumsligt längre arbetsresor bidrog en ökning i användningen (över 50 procent), liksom ökade längder per resa. Män å andra sidan förlängde sina arbetsresor totalt med hjälp av en ökad tåganvändning (men inte lika stor som kvinnors). Dock minskade mäns färdlängder per resa med tåg, vilket istället påverkade i motsatt riktning.

Sammanfattningsvis visar resultat från första frågeställningen att vissa förändringar har skett i relationen mellan kvinnors och mäns rörlighet, fastän de inte är stora nationellt sett. Dessa förklaras genom antingen förändringar i faktorer som påverkar det ena könet mer än det andra (i t.ex. arbetsmarknad, verksamheters lokalisering, infrastruktur), eller genom förändrade genuskontrakt. Att genussystem på ett nationellt plan i omfattande grad skulle ha förändrats under en elvaårsperiod är inte troligt, dock förändrades inte heller relationen mellan kvinnors och mäns arbetsresor på ett avgörande sätt heller. Förändringar av genussystem kan emellertid ha skett på ett regionalt eller lokalt plan, vilket kommer att diskuteras fortsättningsvis.

## 6.3 Bakgrundsfaktorer påverkar arbetsresans färdlängd och bidrar till färdlängdskillnader mellan könen

### 6.3.1 En genuspräglad aktivitetsansats

Tidigare forskning pekar på flera aspekter som medverkar till att skapa skillnader i resande mellan kvinnor och män, liksom mellan individer i respektive grupp. Dessa aspekter knyts i aktivitetsansatsen till individen, samt hennes/hans omgivning och aktiviteter. I studien undersöks om några utvalda aspekter visar specifikt konsekventa eller tydliga genuspräglade mönster.

Resultaten visar att alla prövade variabler dels har ett samband med arbetsresans längd, och dels har ett samband med en skillnad i färdlängd mellan könen. Denna slutsats dras utifrån ett flertal bivariata analyser samt multipla regressionsanalyser. Att varje enskild aspekt påverkar arbetsresans längd betyder att flera enskilda faktorer skapar specifika förutsättningar för resan. Varje aspekt skapar dessutom något olika förutsättningar för kvinnor respektive män. De undersökta aspekterna förväntas vidare interagera med varandra, och skapa än mer specifika och individuella villkor för resandet. Resultaten styrker att de prövade faktorerna, såsom aktivitetsansatsen beskriver i konceptuella termer, formar resan, samt att de bidrar till att skapa en genuspräglad arbetsresa.

### 6.3.2 Högre inkomst och utbildningsnivå samvarierar med längre resor

Individens *inkomst* och *utbildningsnivå* är två arbetsrelaterade aspekter som visar intressanta mönster i relation till arbetsresans längd. De mönster som framgick i studien var i linje med tidigare forskningsresultat. En analys av inkomsten visar att arbetsresans färdlängd ökar med ökad inkomst, både för kvinnor och för män (med undantag från män i lägsta inkomstklassen). Mäns



pendlingsavstånd ökar dock mer än kvinnors med ökad inkomst, varför skillnaden i pendlingsavstånd verkar öka med ökad inkomst (med undantag från lägsta inkomstklassen). Män gör även rumsligt längre arbetsresor i varje inkomstgrupp, samtidigt som fler kvinnor finns i de inkomstgrupper som gör kortare arbetsresor. Detta kan relateras till tidigare forskning (Dahl *et al* 2003), som visar att inkomstskillnader mellan könen ökar när de lokala arbetsmarknadsregionerna ökar i storlek (i termer av befolkningens mängd). Studiens resultat tolkas som att inkomst spelar en viss roll för arbetsresans färdlängd, men att det inte enbart är inkomsten som påverkar färdlängden. Det är dock oklart i vilken omfattning högre inkomster orsakar längre arbetsresor, och i vilken omfattning de är en konsekvens av längre arbetsresor.

En analys av inkomst och *restid* visar att restiderna är något längre i de högre inkomstklasserna, liksom i den lägsta. Dock är skillnaderna små mellan inkomstgrupperna. Att restiderna är något högre i de högsta inkomstgrupperna är inte oväntat eftersom det kan löna sig för gruppen att pendla något längre för den höga inkomstens skull. Dock är det oväntat att den lägsta inkomstgruppen har en längre restid. Detta kan bero på att låginkomsttagare har svårare att anpassa bostadens lokalisering till arbetets lokalisering, eller att de har sämre tillgång till snabba (och dyrare) färdmedel.

Även utbildningens längd samvarierar med arbetsresans längd. Oberoende av utbildningsnivå pendlar män längre än kvinnor, dock minskar skillnaden mellan könen ju högre utbildning de har. Medan kvinnor ökar sin färdlängd med utbildningsnivån (med undantag från gruppen med högst utbildning), visar mäns färdlängder ett otydligt mönster. Detta skulle kunna betyda att utbildning har ett (positivt) samband med kvinnors pendlingsavstånd, men inte med mäns.

Vad gäller utbildning och restid visar resultaten att både kvinnors och mäns restider ökar med en högre utbildningsnivå (med undantag från män i lägsta utbildningsgruppen). När kvinnor och män har gjort en tidsmässig investering i utbildning, så gör de det också i termer av restid senare i livet. Att utbildningsmässig specialisering leder till en mer specialiserad arbetsmarknad (för både kvinnor och män) syns därför tydligare sett till restid, än sett till färdlängd.

### 6.3.3 Könsroller tydliga i samspelet mellan färdlängd och familjeförhållanden

Skillnader och likheter mellan kvinnor och män varierar mellan olika åldersgrupper, om de har barn eller inte, liksom om de är samboende eller ensamstående. Resultaten bekräftar därmed delvis tidigare undersökningar som visar att familjeförhållanden påverkar arbetsresorna på olika sätt för kvinnor och män.

Inledningsvis visar resultaten att skillnaderna i pendlingsavstånd mellan kvinnor och män inte skiljer sig mycket mellan ensamstående och samboende. Samtidigt har både kvinnor och män längre pendlingsavstånd när de är samboende än när de lever ensamma, vilket antingen kan bero på att par ofta bor längre ifrån arbetstäta områden, eller att det vid samboende är svårare att bo nära bådas arbetsplatser.

Skillnaden i pendlingsavstånd mellan könen är större när småbarn finns i ett sambohushåll, jämfört med yngre sambohushåll utan barn (pendlarna förväntas vara ungefär lika gamla i dessa grupper). Denna skillnad kan delvis orsakas av en ändring i bostadens lokalisering när man skaffar barn. Dock skiljer sig inte restiden i nämndvärd omfattning mellan grupperna. Resultaten pekar på att skillnaderna är relaterade till könsroller, och antyder att kvinnor kan vara mer förankrade till hemmet när de har barn.

De minsta skillnaderna i pendlingsavstånd mellan könen finns hos yngre barnlösa, vare sig de är samboende eller ensamstående. Vid samboende är pendlingsavståndet längre för yngre barnlösa, jämfört med när gruppen är ensamstående. Samtidigt genomförs de längre arbetsresorna när man bor ihop inte på bekostnad av längre restider (då dessa är lika långa). Likheten i genomsnittlig färdlängd hos yngre barnlösa tolkas som att gruppen sammantaget är jämställd i avseenden relaterade till arbetsresans färdlängd.

Bland äldre barnlösa är skillnaderna mellan könen i arbetsresans färdlängd å andra sidan stora. Detta kan spegla tydligare och mer traditionella könsroller hos de äldre generationerna, andra preferenser kring boendets lokalisering, eller att man har en annan typ av arbetsplatser med ett annat lokaliseringsmönster. Hos denna grupp är skillnaderna i färdlängd mellan kvinnor och män större vid samboende än när man är ensamstående, till skillnad från bland yngre barnlösa.

När livskategori och hushållstyp relateras till restider framgår att restiderna är kortast hos ensamstående småbarnsföräldrar. Anmärkningsvärt är att samboende småbarnsföräldrar pendlar lika lång tid, knappt 30 minuter, fastän hushålls- och familjeansvaret ofta ligger hos kvinnan samtidigt som hon gör avsevärt kortare arbetsresor än män. Kvinnors tidsrestriktioner inom den här gruppen verkar därför inte påverka den faktiska restiden.

Familjeförhållanden är delvis relaterade till vilken typ av bostad som individen bor i. Resultat avseende bostadstyp visar att individer som bor i en- eller tvåfamiljshus gör längre arbetsresor än de som bor i flerfamiljshus (liksom för samboende). Skillnaden mellan kvinnor och män är också större när de bor i en- och tvåfamiljshus än när de bor i flerfamiljshus.

### 6.3.4 Knappa färdlängdsskillnader mellan könen i bilfria hushåll

Ännu ett intressant mönster syns vid en analys av tillgången till bil. Skillnaden mellan kvinnor och män i arbetsresans längd är minst när det inte finns någon bil i hushållet, vare sig man är ensamstående eller samboende. I hushåll med tillgång till en eller fler bilar är skillnaderna mellan könen tydliga. Störst är skillnaden när samboende har två bilar i hushållet. Den ökade skillnaden mellan könen orsakas till stor del av männens kraftiga avståndsökning i hushåll med två bilar, jämfört med i hushåll med en bil. Detta är oväntat eftersom både kvinnan och mannen i dessa hushåll får tillgång till en egen bil, varför skillnaden mellan könen borde vara mindre än i enbilshushåll (där det ofta är mannen som använder bilen). Att så inte är fallet kan bero på var hushåll med två bilar är lokaliserade (troligtvis perifert i staden/regionen), i relation till de arbetsmarknader som grupperna har.

Eftersom bilen är det färdmedel som används oftast av både kvinnor och män är dessa resultat speciellt intressanta. Resultaten bör dock förstås för vad de *speglar*. Man bör fråga sig vilka grupper som inte har bil, eller som har flera bilar: var bor de, finns barn i hushållet, hur mycket tjänar de, och vad har de för värderingar? Samboende med två bilar förväntas t.ex. i högre omfattning bo i stadens eller regionens perifera områden, kanske ha barn och inkomster över genomsnittet. Samboende utan bil förväntas istället i stor utsträckning bo i områden med goda kollektivtrafikförbindelser, vara unga eller äldre, och ha barn i lägre utsträckning än samboende med två bilar. Dessa grupper har därför också olika livsstilar.

### 6.3.5 Skillnader mellan bostadsregioner

Studien visar att arbetsresan genomsnittliga avstånd skiljer sig mellan olika typer av bostadsregioner, och att olikheten mellan kvinnor och män varierar i storlek mellan de olika regionerna. Skillnaderna mellan kvinnors och mäns färdlängd är likartad i alla H-regioner förutom i Malmöregionen, där kvinnor och män gör lika långa arbetsresor. De största skillnaderna finns i Göteborgsregionen, där män pendlar avsevärt längre än kvinnor.

Skillnaden mellan Göteborgsregionen och Malmöregionen är intressant, och oväntad, eftersom båda har centralorter som räknas till storstäder (där en stor del av regionens invånare bor och/eller arbetar). När jämställdhet eftersträvas i rörlighet och på arbetsmarknaden, samtidigt som man inte vet hur målen ska uppnås, är det angeläget att undersöka vad som gör den ena regionen ”jämställd” och den andra ”icke-jämställd”. Frågan studeras därför vidare under studiens tredje frågeställning.

### 6.3.6 Regressionsanalys

Resultaten av regressionsanalysen visar att alla testade variabler påverkar arbetsresans längd, oberoende av övriga variabler i modellen. Både kvinnor och män gör längre resor till arbetet när de har högre inkomst, ju fler bilar de har tillgång till, när de arbetar heltid, samt när de bor i en/tvåfamiljshus. Två variabler påverkar arbetsresans längd på olika sätt för kvinnor respektive män. Dels bidrar närvaro av barn i hushållet till att förkorta kvinnors arbetsresor, medan samma aspekt istället bidrar till att förlänga mäns arbetsresor. Dels bidrar utbildningens längd till att förkorta mäns arbetsresor något, medan det istället bidrar till att förlänga kvinnors. En tredje aspekt som också tycks påverka kvinnor och män på olika sätt är regionens befolkningstäthet, som förlänger kvinnors arbetsresor medan det möjligtvis bidrar till att förkorta mäns.

En slutsats utifrån resultaten från frågeställning ett och två är att i huvudsak tre faktorer skapar skillnader i färdlängd mellan kvinnor och män. Den första är att män i allmänhet är mer rörliga än kvinnor, vilket kan bero på bättre tillgång till snabba färdmedel, eller på värderingar. Denna aspekt förklarar dock inte de stora skillnaderna i färdlängd mellan könen för just arbetsresan. Den andra aspekten är arbetsplatsernas lokaliseringsmönster och det faktum att arbetsmarknaden är könssegregerad. Detta förklarar dock inte väsentliga skillnader mellan könen beroende på familjeförhållanden. Den tredje påverkande faktorn är därför aspekter relaterade till familjeförhållanden, t.ex. en vilja att arbeta närmare hemmet hos kvinnor vid närvaro av barn, eller tvingande omständigheter relaterade till hushållet.

## 6.4 Stora skillnader mellan Göteborgsregionen och Malmöregionen

### 6.4.1 Olika förändring över tid för kvinnor och män

Resultaten från undersökningens andra frågeställning visar på intressanta olikheter i kvinnors och mäns arbetsresor i Göteborgsregionen och Malmöregionen; medan kvinnor och män i A-region Malmö 2005/06 gjorde lika långa arbetsresor, var skillnaden mellan könen stor i A-region Göteborg där män gjorde nästan 70 procent längre resor än kvinnor. Studiens tredje frågeställning undersöker denna skillnad närmare.

Resultaten visar att stora förändringar skedde i båda regioner mellan 1994/95 och 2005/06; en kraftig konvergens i arbetsresans färdlängd skedde i Malmöregionen, medan en betydande divergens skedde i Göteborgsregionen. I Malmöregionen förklaras den konvergerande utvecklingen av att kvinnor ökade sina

pendlingsavstånd kraftigt, medan män förblev på en relativt stabil nivå. I Göteborgsregionen förklaras den divergerande utvecklingen av att män ökade sina pendlingsavstånd kraftigt, medan kvinnor förblev på en stabil nivå.

Då det 1994/95 inte fanns några betydande skillnader mellan regionerna i relationen mellan kvinnors och mäns färdlängder, dras slutsatsen att det inte primärt är regionernas storlek, och orternas lokalisering i regionen, som förklarar skillnaderna mellan regionerna avseende relationen kvinnors/mäns pendlingsavstånd. Dock byggdes Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn under den studerade perioden, vilket i viss mån möjligtvis kan ha ändrat relationen mellan Malmöområdets orter.

I relation till en regionförstoringsprocess betyder resultaten att kvinnor i Malmöregionen utvidgade sina arbetsmarknadsregioner mer än män i samma region. I Göteborgsregionen utvidgade istället män sina arbetsmarknadsregioner mer än kvinnor. Resultaten betyder även att det inte var kvinnor eller män generellt som förändrade sina resmönster, utan män i en region och kvinnor i en annan. Detta pekar på att förändringarna orsakades av genusrelaterade region-specifika faktorer, såsom t.ex. förändringar i färdmedelsanvändning eller restid hos dessa grupper, eller förändringar i kvinnors arbetsmarknad i Malmöregionen och mäns arbetsmarknad i Göteborgsregionen.

Under den studerade perioden behöll kvinnor sina förflyttningshastigheter för pendling i båda regioner. Män i Göteborgsregionen ökade istället hastigheten för arbetsresorna, medan män i Malmöregionen *minskade* sina hastigheter. Kvinnor i A-region Malmö, och män i A-region Göteborg, ökade därför sina pendlingsavstånd på olika sätt; medan kvinnor i Malmöregionen ökade färdlängden genom att öka restiden, ökade män i Göteborgsregionen färdlängden genom att både öka hastigheten och restiden. De längre arbetsresorna, och därmed regionförstoringen, genomfördes därför på olika premisser och med en större individuell kostnad för kvinnorna.

#### 6.4.2 Samma användning av bil i båda regioner, men olika färdlängder

Inte oväntat var bil det vanligaste färdmedlet för arbetsresor för både kvinnor och män i båda regioner. Användningsfrekvensen av bil (som förare) var ungefär lika stor för kvinnor i Malmöregionen som i Göteborgsregionen, liksom den var för män. Detta betyder att användning av bil för arbetsresan inte förklarar skillnader i färdlängd mellan kvinnor respektive män i de två regionerna. Inte heller verkar en konvergens över tid i användningsfrekvens av bil (i båda regioner, dock större i Göteborgsregionen) vara en primär faktor för att minska färdlängdsskillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor.

Vidare färdades 2005/06 kvinnor och män i de två regionerna olika långa sträckor när de körde bil. Övåntat var att män i Malmöregionen gjorde betydligt kortare arbetsresor med bil än kvinnor i samma region, vilket bryter mot mönstret för riket i helhet. I Göteborgsregionen pendlade män istället över 50 procent längre sträckor än kvinnor. Detta skulle delvis kunna förklara det "jämlika" mönstret i pendlingslängd i Malmöregionen, samt det "ojämlika" i Göteborgsregionen. Även utvecklingen över tid stödjer denna slutsats.

Dessa resultat styrker slutsatsen som drogs på nationell nivå, att (förändringar av/skillnader i) färdlängder med bil har större påverkan på skillnaden i arbetsresans längd mellan kvinnor och män än användningsfrekvensen av bil. Under den studerade perioden var det mer ökningen i färdlängd, än ökningen i användningsfrekvens för bil, som bidrog till individens utvidgade arbetsmarknader.

### 6.4.3 Genuspräglad arbetsplatslokalisering i förändring

En analys av kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering visar att genuspräglade mönster återfinns både på lokal och på regional nivå. En skillnad i arbetsplatslokalisering mellan könen är tydligt, med mansdominerade industriområden och kvinnodominerade vårdinrättningar och centrumaktiviteter. Kvinno- respektive mansdominerade geografiska områden syns inte bara i Göteborgs stad/Mölndal, Malmö och Lund, utan även i många av regionernas mindre tätorter. Mycket höga koncentrationer av arbetstillfällen återfinns för både kvinnor och män, och män arbetar oftare i regionens mest perifera delar. Resultaten antyder en verksamhetsseparering kopplad till kön. Studien sätter dock inte bostädernas lokalisering i relation till arbetsplatsernas lokalisering, för att på så sätt analysera om kvinnor har sina arbetsplatser närmre bostadsområden.

En första visuell analys av hur kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering förändrades i båda regioner under den studerade perioden visar några intressanta resultat. Dels ökade antalet arbetsplatser för både kvinnor och män i Göteborgs centrum. Samtidigt ökade kvinnor antalet arbetsplatser i Malmö centrum, medan det är osäkert om antalet arbetsplatser för män ökade här. Vidare verkar antalet arbetsplatser för män ha *ökat* mer än för kvinnor perifert i Göteborgsregionen, medan den verkar ha *minskat* för män i Malmöregionen något mer än för kvinnor. Möjligtvis skulle dessa för kvinnor och män, och mellan de två regionerna, skilda förändringar kunna vara en bidragande faktor till hur arbetsresornas avstånd förändrades över tid under den studerade perioden.

Sammanfattningsvis verkar det främst vara tre faktorer som har påverkat att reslängderna konvergerat i Malmöregionen och divergerat i Göteborgsregionen.

Den första orsaken är förändringar i näringsstrukturen under den studerade perioden, vilka i sin tur har bidragit till att kvinnors och mäns arbetsplatser till viss del har ändrat lokalisering. Detta följs av en ändrad färdmedelsanvändning, där kvinnor i Malmöregionen numera gör längre resor med bil än män, medan män i Göteborgsregionen fortfarande gör längre arbetsresor med bil än kvinnor.

De stora förändringar som har skett i regionernas näringsstruktur kan även ha påverkat genusrelationer och genuskontrakt, då ett samband kan finnas mellan ekonomi/produktionssystem och patriarkat/könsroller (se t.ex. McDowell & Massey 1994; Connell 2002). I detta sammanhang vore det intressant att göra en mer detaljerad (genus)analys av förändringar i näringsstrukturen.

En viktig slutsats av studien är avslutningsvis även att mönster bör undersökas på olika rumsliga nivåer, då resultaten visar att det kan finnas stora skillnader regioner emellan, liksom mellan regional och nationell nivå.

## 6.5 Diskussion och fortsatt forskning

Utifrån denna första delstudie utkristalliseras två alternativ till hur nästa delstudie bör utformas. Det ena alternativet är en fördjupad GIS-analys av arbetsplatsernas lokalisering i relation till bostädernas lokalisering, där även förändringar i transportsystem (t.ex. avseende turtäthet och utbredning av kollektivtrafik) och näringsstruktur undersöks. Ett annat alternativ är en kvalitativ studie som undersöker upplevda konsekvenser av reslängsskillnaderna mellan kvinnor och män för arbete och familjeliv/hushåll, liksom orsaks-samband mellan påverkande faktorer, inklusive förhållandet mellan restid, färdlängd, hastighet och tidsrestriktioner. Fastän båda alternativ vore väldigt relevanta att studera, bedöms det senare alternativet vara viktigare att arbeta vidare med, då kunskap om konsekvenser och orsakssamband bedöms vara viktigare för en djupare förståelse av kvinnors och mäns pendling.

Som nämndes ovan framgår av studiens resultat att i huvudsak tre faktorer skapar skillnader i färdlängd mellan kvinnor och män. Dels är män i allmänhet mer rörliga än kvinnor, dels påverkar arbetsplatsers lokaliseringsmönster och det faktum att arbetsmarknaden är könssegregerad, och dels påverkar faktorer som är direkt relaterade till familjeförhållanden. Orsakssambandet mellan dessa faktorer är dock oklart och kommer att studeras vidare i nästa delstudie.

Eftersom arbetsplatsernas lokaliseringsmönster skiljer sig mellan kvinnor och män, förväntas kvinnor inte vara begränsade i sin rörlighet i lika stor omfattning som färdlängdsskillnaden är stor mellan kvinnor och män. Skillnaden i färdlängd mellan grupperna speglar därför inte skillnaden i räckvidd helt och

hållet. Frågan är därför i vilken grad räckvidd och reslängder är bra mått på tillgänglighet. I introduktionen relaterades kvinnors och mäns arbetsresor till möjligheten att försörja sig, liksom tillgänglighet till en passande arbetsmarknad. Det som har undersökts i denna delstudie är *rörlighet*, dvs. ett medel för att uppnå tillgänglighet. Delstudiens resultat ger inga fullständiga svar i frågan om tillgänglighet och konsekvenser av skillnader i rörlighet, men visar att kvinnor som grupp i flera avseenden är mindre rörliga än män. Resultaten kommer därför att kompletteras i kommande delstudie, med fokus på färdlängdens och räckviddens betydelse för tillgänglighet på arbetsmarknaden, liksom andra konsekvenser för arbete och familjeliv/hushåll av att män gör längre arbetsresor än kvinnor.

Planen är att i nästa delstudie fokusera på gruppen högutbildade yngre kvinnor och män (ålder ca 30-35 år), både med och utan småbarn. Denna grupp är intressant att studera eftersom högutbildade idag pendlar tidsmässigt och geografiskt långt, samtidigt som de har investerat i en flerårig utbildning. Detta antyder att de värdesätter sitt arbete högt. Det är angeläget att förstå vad som händer med könsrollerna i en sådan grupp när barn kommer in i bilden, och hur förutsättningar för arbetsresan, liksom konsekvenser av den, förändras. Syftet är att både förstå vad arbetsresans längd betyder för kvinnors möjligheter på arbetsmarknaden, liksom mäns möjligheter att ta ett aktivt hushållsansvar. En utgångspunkt i analysen är att mäns roll i hemmet är nära sammanlänkat med kvinnors möjligheter på arbetsmarknaden.





# Källor

- Abramowsky, Linnea. Kontaktperson för RES 05/06 samt ResDB, SIKA. Telefonintervju 2008-10-16.
- Andersson, Birgitta (2001) *Rädslans rum*. VINNOVA Rapport VR 2001:32.
- Bergman, Ann & Gustafson, Per (2008) ”Tjänsteresor, tillgänglighet och relationen mellan arbete och familjeliv”. *Arbetsliv och Arbetsmarknad* 14(2).
- Blumenberg, Evelyn (2004) ”En-gendering Effective Planning”. *Journal of the American Planning Association*, 70(3):269-281.
- Bogren, Helene (2008) *Flytta eller stanna? Betydelsen av plats och platsförankring för den kvalificerade arbetskraftens internationella migration*. Avhandling vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Bondi, Liz & Davidson, Joyce (2005) ”Situating gender”. I: Nelson, Lise & Seager, Joni (2005). *A companion to feminist geography*. Blackwell Publishing. Sidor 15-31.
- Book, Karin och Eskilsson, Lena (1999) *Centrum – Utarmning eller Renässans? KFB-rapport*, Stockholm.
- Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona.
- Carlson, Virginia L & Persky, Joseph J (1999) ”Gender and Suburban wages”. *Economic Geography* 75(3):237-253.
- Cedersund, Hans-Åke & Lewin, Catharina (2005) *Män och kvinnor i trafiken*. VTI rapport 522.
- Chapple, Karen (2001) ”Time to work: Job search strategies and commute time for women on welfare in San Francisco”. *Journal of urban affairs*.
- Church, A; Frost, M & Sullivan, K (2000) ”Transport and social exclusion in London”. *Transport Policy* 7: 195-205.
- Clifton, Kelly & Lucas, Karen (2004) ”Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK”. I: Lucas, Karen (red)(2004) *Running on empty – transport, social exclusion and environmental justice*. Policy, Bristol. Sidor 15-36.
- Connell, R W (2002) *Om genus*. Cambridge, Polity Press.
- Crane, Randall (2007) ”Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting”. *Journal of the American Planning Association*, 73(3):298-316.
- Creswell, John W (1994) *Research Design: Qualitative & Quantitative Approaches*. Sage, London.
- Cristaldi, Flavia (2005) ”Commuting and Gender in Italy: A Methodological Issue”. *The Professional Geographer*, 57(2):268-284.
- Cross, Simon & Bagilhole, Barbara (2002) ”Girl’s Job for Boys? Men, Masculinity and Non-Traditional Occupations”. *Gender Work and Organization*, 9(2):204-226.

- Dahl, Åsa; Einarsson, Henrik & Strömquist, Ulf (2003) *Effekter av framtida regionförstoring i Mälardalen*. Temaplan.
- Dahmström, Kerstin (2000) *Från datainsamling till rapport – att göra en statistisk undersökning*. Studentlitteratur, Lund.
- De Los Reyes, Paulina & Mulinari, Diana (2005) *Intersektionalitet*. Liber, Malmö.
- Dobbs, Lynn (2005) "Wedded to the car: Women, employment and the importance of private transport". *Transport policy*, 12(3):266-278.
- Domosh, Mona & Seager, Joni (2001) *Putting Women in Place: Feminist Geographers Make Sense of the World*. New York, Guilford Press.
- England, Kim V L (1991) "Gender relations and the spatial structure of the city". *Geoforum*. 22(2):135-147.
- England, Kim V L (1993) "Suburban Pink Collar Ghettos: The Spatial Entrapment of Women?". *Annals of the Association of American Geographers*, 83(2):225-242.
- Eriksson, Linda & Garvill, Jörgen (2000) *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv*. TRUM 2000:5, Umeå universitet.
- Forsberg, Gunnel (2003) *Genusforskning inom kulturgeografien – en rumslig utmaning*, Högskoleverket.
- Fransson, Urban (1991) *Flytta eller pendla – Aspekter på hushållens rörlighet*. SB:39, Statens Institut för Byggnadsforskning.
- Friberg, Tora (1990) *Kvinnors vardag: om kvinnors arbete och liv: anpassningsstrategier i tid och rum*. Avhandling vid Institutionen för Kulturgeografi och Ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Friberg, Tora (1998) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation*. KFB-rapport 1998:23, Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm.
- Friberg, Tora (2002) "Om konsten att foga samman – kvinnors förflyttningsprojekt i tid och rum". I: Schough (red)(2002) *Svensk kulturgeografi och feminism – rötter och rörelser i en rumslig disciplin*. Karlstad University Studies.
- Friberg, Tora (2006) "Kommunala utmaningar och genus: Om regionförstoring, pendling, produktion och reproduktion". I: Jonsson, Leif (red)(2006) *Kommunledning och samhällsutveckling*. Studentlitteratur.
- Friberg, Tora (2008) "Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv". I: Anderson, Frida; Ek, Richard och Molina, Irene (red)(2008) *Regionalpolitikens geografi: Regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur.
- Friberg, Tora; Burman, Mats & Nilsson, Micael (2004) *Persontransporternas "vita fläckar" – Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Frändberg; Lotta; Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörlighetens omvandling*. Studentlitteratur, Lund.
- Gadd, Håkan; Lidén, Gustav & Tiger, Fredrik (2008) *Tillväxt i relation till regionalt självstyre och regional storlek*, R2008:004. ITPS.
- Gemzöe, Lena (2002) *Feminism*. Bilda förlag, Stockholm.

- Gil Solá, Ana (2005) *Social exkludering i trafiksystemet: En undersökning om målkonflikter i Malmö stads trafikplanering*. Kandidatuppsats, Ht 2004. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Gilbert, Melissa R (1998) "'Race,' Space, and Power: The Survival Strategies of Working Poor Women". *Annals of the Association of American Geographers*. 88(4):595-621.
- Glesbygdverket, Internetkälla 2008-09-15. Hittas på:  
<http://www.glesbygdverket.se/site/default.aspx/default.aspx?id=3593>
- Gobillon, Laurent; Selod, Harris & Zenou, Yves (2007) "The Mechanisms of Spatial Mismatch". *Urban Studies*, 44(12):2401-2427.
- Gren, Martin & Hallin, Per-Olof (2003) *Kulturgeografi – en ämnesteoretisk introduktion*. Liber.
- Hanson, Susan & Johnston, Ibipo (1985) "Gender differences in work-trip length: explanations and implications". *Urban Geography*, 6(3):193-219.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1988a) "Spatial dimensions of the gender division of labor in a local labor market". *Urban Geography*, 9(2):80-202.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1988b) "Reconceptualizing the link between Home and Work in Urban Geography". *Economic Geography*, 64 (4):299-321.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1991) "Job Search and the Occupational Segregation of Women". *Annals of the Association of American Geographers*, 81(2):229-253.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1992) "Dynamic dependencies: A geographic investigation of local labor markets". *Economic Geography*, 68 (4):373-405.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1994) "On Suburban Pink Collar Ghettos: The Spatial Entrapment of Women?". *Annals of the Association of American Geographers*, 84 (3):500-504.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1995) *Gender, Work and Space*. London, Routledge.
- Haraway, Donna J (1991) *Simians, Cyborgs, and Women: the Reinvention of Nature*. New York, Routledge.
- Hirdman, Yvonne (2001). *Genus – om det stabila föränderliga former*. Liber, Malmö.
- Hjorthol, Randi Johanne (1998) *Hverdagslivets reiser - en analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. Avhandling vid Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Oslos universitet. TØI rapport 391/1998, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Hjorthol, Randi Johanne (2000) "Same city-different options - An analysis of the work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo". *Journal of Transport Geography*, 8(3):213-220
- Hjorthol, Randi Johanne (2001) "Gendered Aspects of Time Related to Everyday Journeys". *Acta Sociologica*. 44(1):37-49.
- Hoyle, B S & Knowles, Richard (red)(1998) *Modern transport geography*, John Wiley & Sons, Chichester.
- Hägerstrand, Torsten (1970) "What about People in Regional Science". I: Carlestam, Gösta & Sollbe, Barbro (red)(1991) *Om Tidens Vidd och Tingens Ordning*. Byggeforskningsrådet.

- Hägerstrand, Torsten (1987) "Human Interaction and Spatial Mobility. Retrospect and Prospect". I: Nijkamp, Peter & Reichman, Shalom (1987) *Transportation planning in a changing world*. Aldershot.
- Isacsson, Gunnar & Swärdh, Jan-Erik (2007) *An empirical on-the-job search model with preferences for relative earnings: How high is the value of commuting time?*
- ITPS (2008) *Regionernas tillstånd 2007 – En rapport om tillväxtens förutsättningar i svenska regioner*. TEMA Regionala framtidsbilder. Institutet för transportpolitiska studier, Östersund.
- Jain, Juliet & Lyons, Glenn (2008) "The gift of travel time". *Journal of Transport Geography*, 16(2):81-89.
- Johansson, Mats & Katz, Katarina (2007) *Underutnyttjad utbildning och lönegapet mellan kvinnor och män*. Rapport 2007:11 IFAU – Institutet för arbetsmarknadspolitisk utvärdering.
- Johnston, R J; Gregory, Derek; Pratt, Geraldine & Watts, Michael (red)(2000) *The Dictionary of Human Geography*. Blackwell Publishing.
- Johnston-Anumonwo, Ibipo (1988) "The journey to work and occupational segregation". *Urban Geography*. 9(2):138-154.
- Johnston-Anumonwo, Ibipo (1997) "Race, Gender, and Constrained Work Trips in Buffalo, NY, 1990". *Professional Geographer*, 49(3):306-317.
- Kawase, Masaki (2004) "Changing gender differences in commuting in the Tokyo metropolitan suburbs". *Geoforum*, 61(3):247-253.
- Knutsson, Erika (2005) "Regionförstoring – en litteraturstudie". *TRUM*, Transportforskningsenheten, Umeå universitet.
- Krantz, Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring: befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Law, Robin (1999) "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". *Progress in Human Geography*, 23(4):567-588.
- Levinson & Kumar (1994) "The rational locator: Why travel times have remained stable". *Journal of the American Planning Association*, 60(3).
- Lundholm, Emma (2007) *New Motives for Migration? On Interregional Mobility in the Nordic Context*. GERUM Kulturgeografi 2007:2. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Umeå Universitet.
- MacDonald, Heather (1999) "Women's Employment and Commuting: Explaining the Links". *Journal of Planning Literature*, 13(3):267-283.
- McDowell, Linda & Massey, Doreen (1994) "A Woman's place". I: Massey, Doreen (1994). *Space, place and gender*. Polity Press, Oxford.
- McDowell, Linda (1999) *Gender, Identity and Place: Understanding Feminist Geographies*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- McLafferty, Sara & Preston, Valerie (1991). "Gender, race, and commuting among service sector workers". *The Professional Geographer*, 43(1):1-15.

- McQuaid, R W; Greig, M & Adams, J (2001) "Unemployed job seeker attitudes towards potential travel-to-work times". *Growth and Change*. 32(3):355-368.
- Mitchell, Don (2000) *Cultural Geography – A Critical Introduction*. Blackwell Publishers.
- Mokhtarian, Patricia L. & Chen Cynthia (2004) "TTB or not TTB, that is the question – a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(9-10):643-675.
- Nationalencyklopedin, Internetkälla 2008-09-26, sökord *Arbete*. Hittas på: [www.ne.se](http://www.ne.se)
- Nationalencyklopedin, Internetkälla 2009-08-13. Sökord *Genus*. Hittas på: [www.ne.se](http://www.ne.se)
- Nationalencyklopedin, Internetkälla 2009-08-21. Sökord *Patriarkat*. Hittas på: [www.ne.se](http://www.ne.se)
- Nightingale, Andrea (2003) "A Feminist in the Forest: Situated Knowledges and Mixing Methods in Natural Resource". *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 2 (1).
- Nivalainen (2004) "Determinants of family migration: short moves vs. long moves". *Journal of Population Economics*, 17(1):157-175.
- Nobis, Claudia & Lenz, Barbara (2005) "Gender Differences in Travel Patterns: Role of Employment Status and Household Structure". I: *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference, Volume 2: Technical Papers*.
- Nutek (2007) *Regioner och arbetsmarknad - Metoder för regionindelningar utifrån arbetsmarknadens funktionssätt*, Info 078-2007.
- Ortoleva, Stephanie & Brenman, Marc (2004) "Women's issues in transportation". I: Lucas, Karen (red)(2004) *Running on empty – Transport, social exclusion and environmental justice*. Policy, Bristol.
- Polk, Merritt (1998) *Gendered mobility: a study of women's and men's relations to automobility in Sweden*. Avhandling vid Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, Göteborgs universitet.
- Preston, Valerie & McLafferty, Sara (1999) "Spatial mismatch research in the 1990s: progress and potential". *Papers in Regional Science*, 78(4):387-402.
- Sandow, Erika & Westin, Kerstin (2006). *Vill människor pendla längre?* TRUM 2006:01.
- Sandow, Erika (2008) "Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden". *Journal of Transport Geography*. 16(1):14-27.
- SCB (2001) *ResDB Dokumentation*.
- SCB (2003) *Tid för vardagsliv – Kvinnors och mäns tidsanvändning 1990/91 och 2001/01. Levnadsförhållanden, Rapport nr 99*.
- SCB (2005). *En longitudinell databas kring utbildning, inkomst och sysselsättning (LOUISE) 1990-2002*. Arbetsmarknads- och utbildningsstatistik 2005:1.
- SCB (2008) *På tal om kvinnor och män - Lathund om jämställdhet 2008*. Statistiska centralbyrån.
- SCB, Internetkälla 2007-12-05. Hittas på:  
[http://www.scb.se/templates/Standard\\_20125.asp](http://www.scb.se/templates/Standard_20125.asp)  
[http://www.scb.se/Grupp/Regionalt/rg0104/H\\_regioner\\_farg.pdf](http://www.scb.se/Grupp/Regionalt/rg0104/H_regioner_farg.pdf)  
[http://www.scb.se/Grupp/Regionalt/rg0104/H\\_regioner.xls](http://www.scb.se/Grupp/Regionalt/rg0104/H_regioner.xls)

- SCB, Internetkälla 2008-09-17. Hittas på:  
<http://w36.scb.se/statistik/AM/AM0207/ dokument/LA2006.xls>
- SCB, Internetkälla 2009-06-04. *Hitta statistik* (Ämnesområde: Befolkning, Tabell: Folkmängden efter kommun, civilstånd och kön. År 1968-2008). Hittas på:  
<http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/Visavar.asp?yp=tophi&xu=90148001&huvudtabelld=2C+civilst%2E5nd+och+k%2F6n%2E+%2C5r&omradekod=BE&omradetext=Befolkning&preskat=O&innehall=Folkmangd&starttid=1968&stopptid=2008&Prodid=BE0101&fromSok=&Fromwhere=S&lang=1&langdb=1>
- SCB, Internetkälla 2009-08-07. *Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA)*. Hittas på:  
[http://www.scb.se/Pages/Standard\\_161699.aspx](http://www.scb.se/Pages/Standard_161699.aspx)
- SCB, Internetkälla 2009-11-03. *Lokala arbetsmarknader (LA)*. Hittas på:  
[http://www.scb.se/Pages/Standard\\_161699.aspx](http://www.scb.se/Pages/Standard_161699.aspx)
- SCB, Internetkälla 2009-11-10. *Befolkningsstatistik*. Hittas på:  
[http://www.scb.se/Pages/ProductTables\\_25795.aspx](http://www.scb.se/Pages/ProductTables_25795.aspx)
- SIKA (2002a) *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. SIKA Rapport 2002:5.
- SIKA (2002b) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*. Statens Institut för Kommunikationsanalys.
- SIKA (2007a) *RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen*. Kommunikationsmönster 2007:19, SIKA Statistik.
- SIKA (2007b) *RES 0506 Förenklat formulär*.
- Smits, Jeroen; Mulder, Clara H & Hooimeijer, Pieter (2003) "Changing Gender Roles, Shifting Power Balance and Long-distance Migration of Couples". *Urban Studies*. 40(3):603-613.
- SOU (2004a) *Den könsuppdelade arbetsmarknaden*. SOU 2004:43.
- SOU (2004b) *Regional utveckling - utsikter till 2020*. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2003/04 (SOU 2004:34).
- SOU (2007) *Flyttning och pendling i Sverige*. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008 (SOU 2007:35)
- Thoursie, Anna (2004) *Varför tjänar kvinnor mindre? Handbok i lönediskriminering*. Landsorganisationen i Sverige (LO), Stockholm.
- Transek (2006) *Mäns och kvinnors resande – Vilka mönster kan ses i mäns och kvinnors resande och vad beror dessa på?* Transek 2006:51.
- Turner, Tracy, & Debbie Niemeier (1997) "Travel to work and household responsibility: New evidence". *Transportation*, 24:397-419.
- Vandersmissen, Marie-Helene; Villeneuve, Paul & Thériault Marius (2003) "Analyzing Changes in Urban Form and Commuting Time". *The Professional Geographer*, 55(4): 446-463.
- Vilhelmson, Bertil & Thulin, Eva (2008) "Virtual mobility, time use and the place of the home". *Journal of Economic and Social Geography*, TESSG, 99(5):601-617.
- Vilhelmson, Bertil (1997) *Tidsanvändning och resor: Att analysera befolkningens rörlighet med hjälp av en tidsanvändningsundersökning*. KFB-Rapport 1997:12.

- Vilhelmson, Bertil (1999) "Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden". *GeoJournal*, 48:177-185.
- Vilhelmson, Bertil (2002) *Rörlighet och förankring - Geografiska aspekter på människors välfärd*. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Vilhelmson, Bertil (2007) "The Use of the Car-Mobility Dependencies of Urban Everyday Life". I: Gärling, Tommy & Steg, Linda (red)(2007) *Treats from Car Traffic to the Quality of Urban Life*.
- Västsvenska Industri- och Handelskammaren (2009) *Västsverige-Skåne 0-5: En rapport om kollektivtrafiken*, Rapport 2009:2.
- Yodanis, Carrie L (2000) "Constructing Gender and Occupational Segregation: A Study of Women in Fishing Communities". *Qualitative Sociology*, 23(3):267-289.
- Åquist, Ann-Cathrine (2002) *Tidsgeografi – en introduktion*. Institutionen för samhällsvetenskap, Örebro universitet.



# Bilaga 1. Genomsnittlig färdlängd och restid beroende på högsta värde för restid

För att veta i vilken omfattning arbetsresor med långa restider påverkar studiens resultat gjordes beräkningar där olika stora värden togs bort från urvalet.

Tabell B.1 visar högsta värdet för restid och färdlängd vid utvalda percentiler (95, 99 och 99,5) under perioderna 1994/95 och 2005/06. Tabell B.2 visar medelvärden i urvalsgrupper där värden högre än för 95:e, 99:e och 99,5:e percentilen tas bort. T.ex. är 95 procent av arbetsresorna 2005/06 lägre än, eller exakt, 70 minuter i första urvalsgruppen i tabell B.1. Om övriga fem procent av värdena (de över 70 minuter) tas bort, blir medelvärdet för kvarvarande värden 23 minuter, istället för 27 om alla värden behålls. Detta motsvarar en 15-procentig minskning av pendlingstiden.

Av resultaten i tabellen framgår att när värden som kan anses utgöra vecko-pendlingstider tas bort (här beräknade till 60 minuter för 1994/95 och 70 minuter 2005/06, dvs. de fem procent högsta) så minskar medelvärdet för restid med 15 procent både 1994/95 och 2005/06, samt att medelvärdet för färdlängd minskar med omkring 20 procent både 1994/95 och 2005/06. Medelvärdena förändras med andra ord i nämndvärd omfattning, och lika mycket under båda tidsperioder. Därför verkar valet att låta höga värden vara kvar (sett till hela befolkningen, och inte uppdelat på kön) inte påverka beräkningar av förändringar över tid. Samtidigt visar resultaten i samma tabell att även när bara mycket höga värden tas bort (högsta en halv och en procent), så påverkas medelvärdena i nämndvärd omfattning.

**Tabell B.1** Arbetsresors längsta restid och färdlängd vid olika percentiler, 1994/95 och 2005/06

Percentil	1994/95		2005/06	
	Restid	Färdlängd	Restid	Färdlängd
95	60 minuter	48 km	70 minuter	55 km
99	100 minuter	100 km	120 minuter	107 km
99,5	140 minuter	140 km	170 minuter	150 km
100	1 064 minuter	750 km	785 minuter	1 605 km

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

**Tabell B.2** Medelvärde för arbetsresors restid och färdlängd, olika urvalsgrupper, 1994/95 och 2005/06

Grupp och förändring i procent	1994/95		2005/06	
	Restid	Färdlängd	Restid	Färdlängd
Samtliga arbetsresor	23 minuter	14,0 km	27 minuter	16,6 km
Tar bort restidens 5 % högsta värden	20 minuter	11,2 km	23 minuter	13,1 km
Förändring i procent (jmf med samtliga resor)	-15 %	-20 %	-15 %	-21 %
Tar bort restidens 1 % högsta värden	22 minuter	12,5 km	25 minuter	14,7 km
Förändring i procent (jmf med samtliga resor)	-7 %	-11 %	-6 %	-12 %
Tar bort restidens 0,5 % högsta värden	22 minuter	12,8 km	26 minuter	15,0 km
Förändring i procent (jmf med samtliga resor)	-5 %	-8 %	-4 %	-9 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden

En liknande beräkning kan göras, som också tar hänsyn till kön. Denna visar att när höga värden för restid tas bort (över 70 minuter, dvs. de fem procent högsta hos både kvinnor och män, se tabell B.3) är minskningen i medelvärdet för restid ganska lik för kvinnor och män (se tabell B.4); kvinnors restid minskar med 14 procent och mäns med 17 procent. Ser man till färdlängden så blir skillnaden större, då kvinnors färdlängd minskar med 17 procent och mäns med 24 procent. Skillnaden i genomsnittlig färdlängd mellan kvinnor och män i denna grupp blir, räknad i km, därför mindre (3,2 km istället för 5,4 km) än i den ursprungliga urvalsgruppen, men fortfarande betydande. Detta betyder att om de höga värdena hade tagits bort så hade undersökningens resultat visar mindre skillnader mellan kvinnors och mäns genomsnittliga pendlingsavstånd. Dock hade ett sådant förfarande baserats på godtyckligt gjorda val.

**Tabell B.3** Arbetsresornas längsta restid vid 95:e percentilen, 1994/95 och 2005/06, kvinnor och män

År	Kvinna	Man
1994/95	57 minuter	60 minuter
2005/06	70 minuter	70 minuter

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06 viktade värden

**Tabell B.4** Restid och färdlängd, samtliga arbetsresor och 95 procent lägsta värden, 2005/06 kvinnor och män

Grupp och förändring i procent	Kvinna		Man	
	Restid	Färdlängd	Restid	Färdlängd
Samtliga arbetsresor	27 minuter	13,7 km	27 minuter	19,1 km
Tar bort restidens 5 % högsta värden	23 minuter	11,3 km	23 minuter	14,6 km
Förändring i procent	-14 %	-17 %	-17 %	-24 %

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06 viktade värden

Om samma typ av beräkning görs för 1994/95 visar resultaten andra värden än för 2005/06. Tas de fem procent högsta värdena bort så minskar de nya medelvärdena lika mycket för kvinnor som för män, 16 procent för restid och 20-21 procent för färdlängd (se tabell B.5). Detta bör därför förändra resultaten avseende förändring över tid hos kvinnor respektive män i olika stor omfattning.

I tabell B.6 och B.7 framgår att kvinnors färdlängds- och restidsökning över tid hade varit större för kvinnor om de fem procent högsta värdena hade tagits bort,

att mäns färdlängdsökning hade varit mindre, och att genusindex hade minskat från 42 till 28 procent, istället för från 43 till 39 procent. Detta implicerar att kvinnors och mäns längsta arbetsresor har förändrats i olika riktningar över tid, och att dessa förändringar påverkar medelvärdet för alla arbetsresor.

**Tabell B.5** Restid och färdlängd, samtliga arbetsresor och 95 procent lägsta värden, 1994/95 kvinnor och män

Grupp och förändring i procent	Kvinna		Man	
	Restid	Färdlängd	Restid	Färdlängd
Samtliga arbetsresor	23 minuter	11,3 km	24 minuter	16,2 km
Tar bort restidens 5 % högsta värden	19 minuter	9,0 km	20 minuter	12,8 km
Förändring i procent	-16 %	-20 %	-16 %	-21 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 1994/95 viktade värden

**Tabell B.6** Förändring över tid avseende restid och färdlängd, samtliga arbetsresor och 95 procent lägsta värden, kvinnor och män

Grupp och förändring i procent	Kvinna		Man	
	Restid	Färdlängd	Restid	Färdlängd
Samtliga arbetsresor	17 %	21 %	15 %	18 %
Tar bort restidens 5 % högsta värden	19 %	26 %	15 %	14 %

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 1994/95 och RES 2005/06 viktade värden

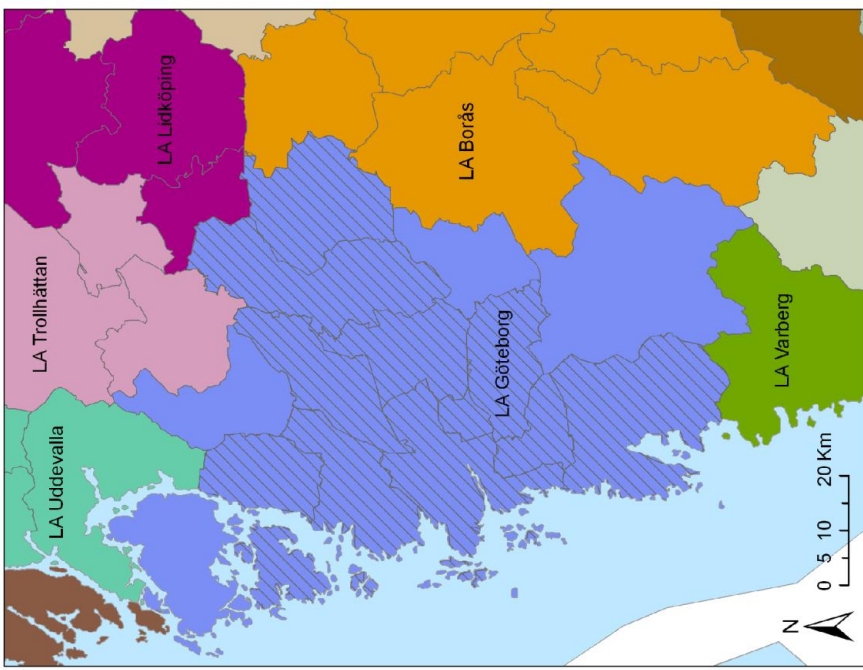
**Tabell B.7** Genusindex för färdlängd över tid, olika urvalsgrupper

Grupp och förändring i procent	1994/95	2005/06
Samtliga arbetsresor	43 %	39 %
Tar bort restidens 5 % högsta värden	42 %	28 %

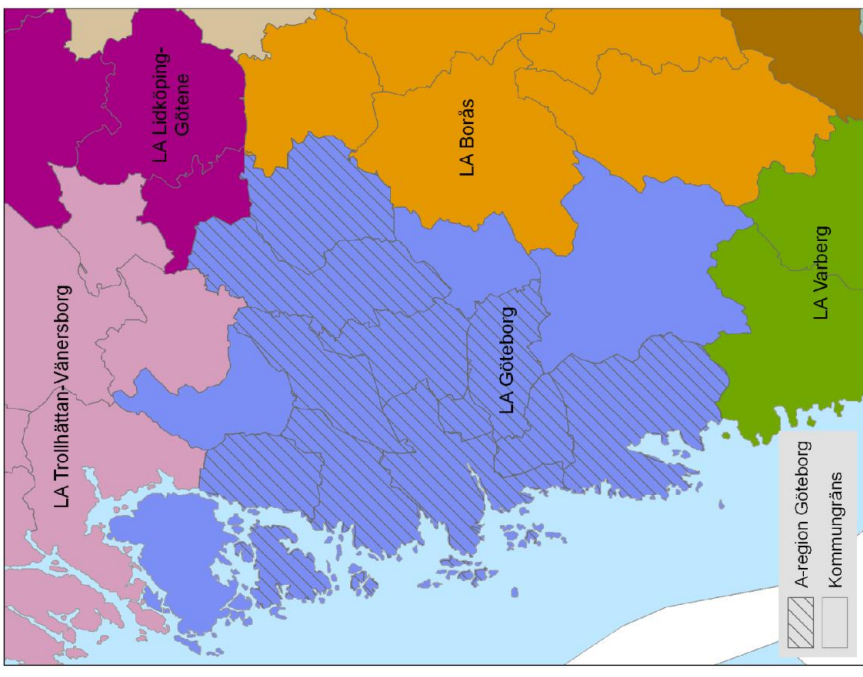
Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06 viktade värden

# Bilaga 2a. Lokala arbetsmarknadsregioner (LA) i Göteborgsregionen 1995 och 2006

i) 1995



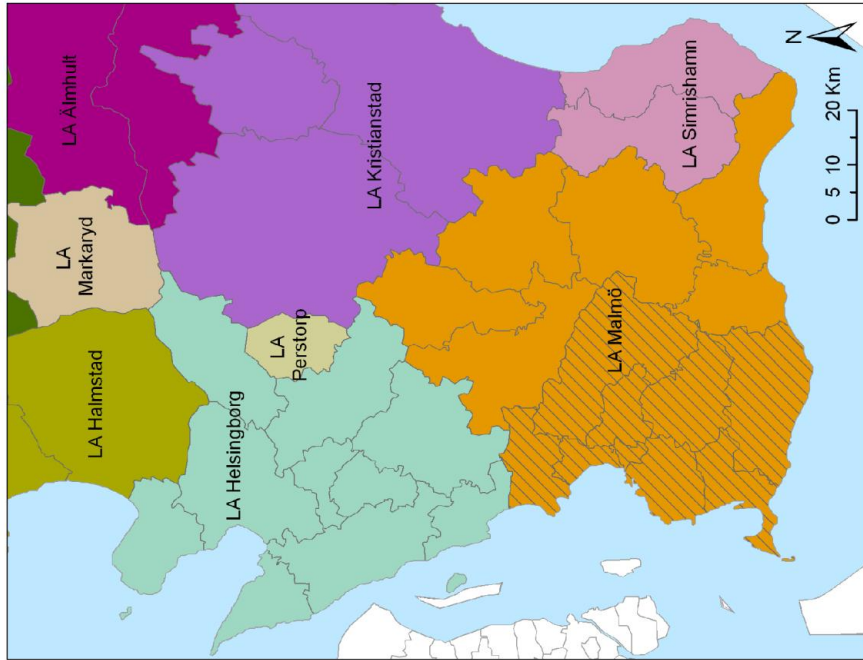
ii) 2006



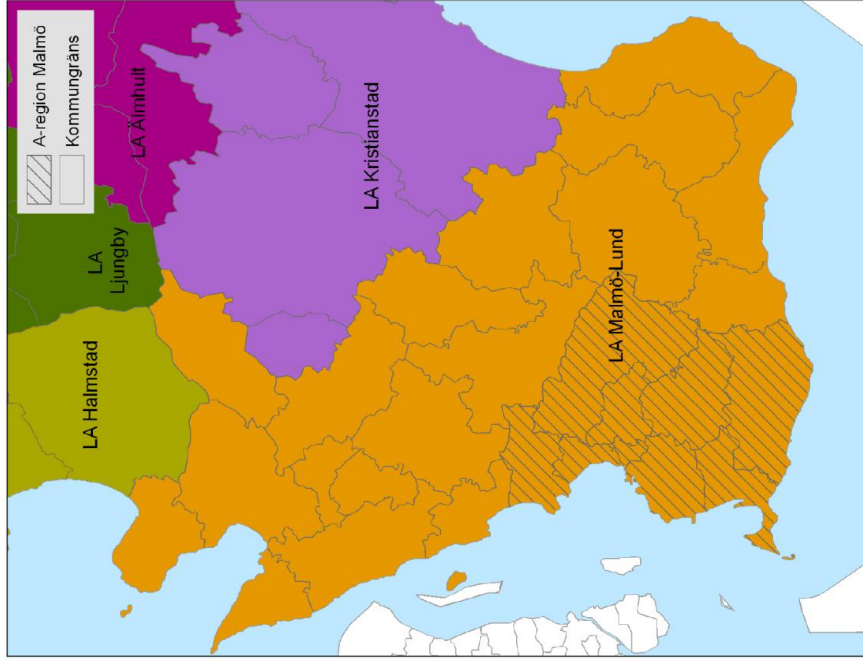
Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-10. Källa: SCB, Internetkälla 2009-11-03; SCB, Internetkälla 2007-12-05; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.

## Bilaga 2b. Lokala arbetsmarknadsregioner (LA) i Malmöregionen 1995 och 2006

i) 1995

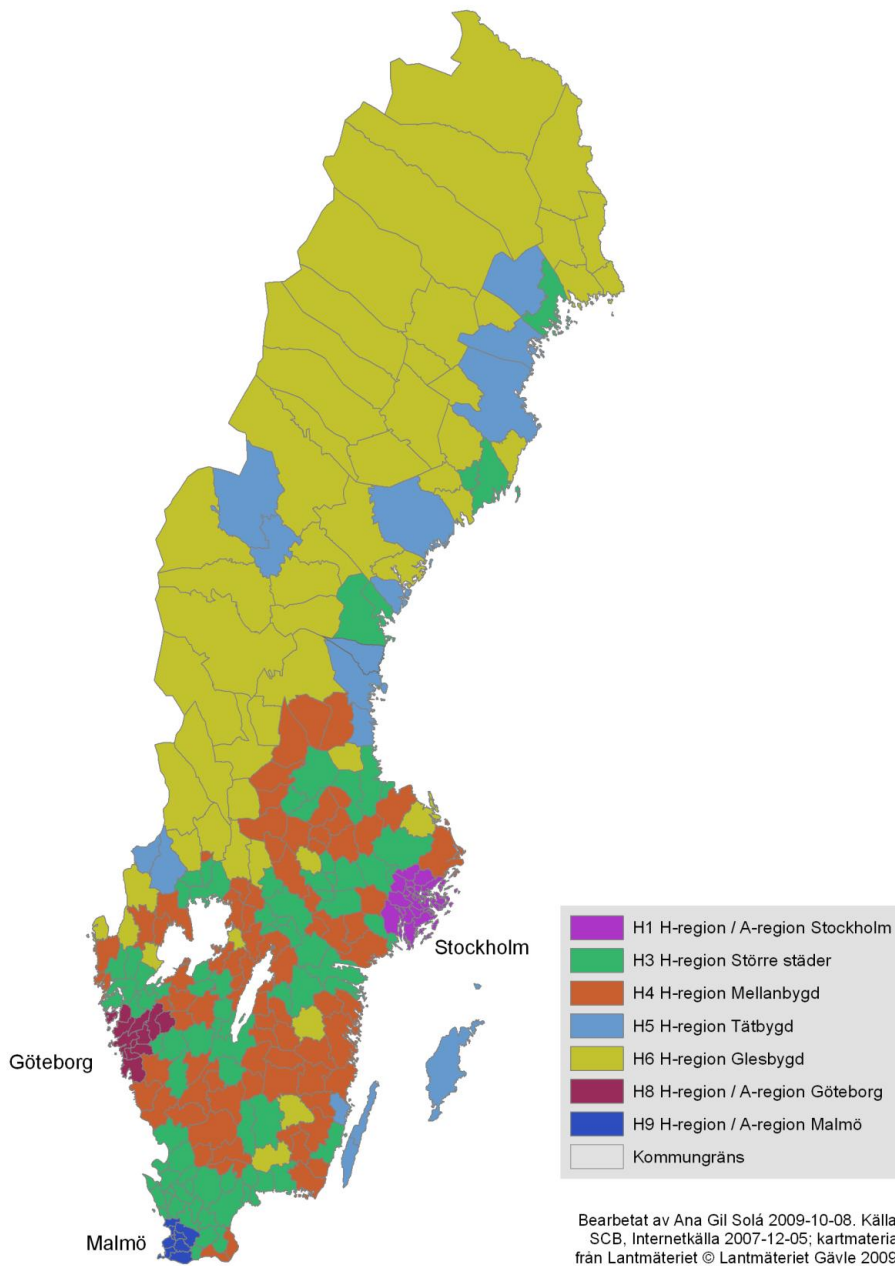


ii) 2006



Bearbetat av Ana Gil Solá 2009-11-10. Källa: SCB, Internetkälla 2009-11-03; SCB, Internetkälla 2007-12-05; kartmaterial från Lantmäteriet © Lantmäteriet Gävle 2009. Medgivande I 2009/1303.

# Bilaga 3. Sveriges H-regioner



**Tabell B.8** H-region och omfattning

H-region	Omfattning
H1 Stockholm/Södertälje	A-region Stockholm/Södertälje
H3 Större städer	Kommuner med mer än 90 000 invånare inom 30 kilometers radie från kommuncentrum
H4 Mellanbygden	Kommuner med mer än 27 000 och mindre än 90 000 invånare inom 30 kilometers radie från kommuncentrum samt med <i>mer</i> än 300 000 invånare inom 100 kilometers radie från samma punkt
H5 Tätbygden	Kommuner med mer än 27 000 och mindre än 90 000 invånare inom 30 kilometers radie från kommuncentrum samt med <i>mindre</i> än 300 000 invånare inom 100 kilometers radie från samma punkt
H6 Glesbygden	Kommuner med mindre än 27 000 invånare inom 30 kilometers radie från kommuncentrum
H8 Göteborg	A-region Göteborg
H9 Malmö/Lund/Trelleborg	A-region Malmö/Lund/Trelleborg

Källa: SCB, Internetkälla 2007-12-05

