

Tjänsteresor i människors vardag

– om rörlighet, närvaro och frånvaro

Tjänsteresor i människors vardag

– om rörlighet, närvaro och frånvaro

Gunilla Bergström Casinowsky

Göteborg Studies in Sociology No 43

Department of Sociology
University of Gothenburg

Department of Sociology
University of Gothenburg, Sweden

© 2010 Gunilla Bergström Casinowsky

ISBN: 978-91-975405-8-2

ISSN: 1650-4313

Printed by Intellecta Infolog, Göteborg 2010

Abstract

Title: Business travel in everyday life: Mobility, presence and absence.

Written in Swedish and English. 248 pages.

Author: Gunilla Bergström Casinowsky

Doctoral Dissertation at the Department of Sociology, University of Gothenburg, Box 720, SE 40530 Göteborg, Sweden

ISBN: 978-91-975405-8-2

ISSN: 1650-4313

Göteborg 2010

In this thesis, current debates on mobile lifestyles and the work-life interface are woven together and studied from the perspective of frequent business travellers. The overreaching aim is to investigate the significance of travel at work in people's everyday lives. More specifically, the main objective is to shed some light upon emotional and practical consequences of travel-related absence from home for friendship and family relations.

The thesis consists of four papers based on two different empirical studies: one qualitative study comprised by two sets of observations and 15 interviews, and one quantitative study based on survey data. The analysis of the qualitative data resulted in two papers written in Swedish (papers I and II). The results from the quantitative study are presented in two papers written in English (papers III and IV).

Paper I is an exploratory study with the purpose of discovering focal dimensions of the work-life interface from a business traveller's perspective. The second paper further explores gendered experiences of overnight work travel revealed in the first paper. Whereas the women's experiences are characterized by feelings of loneliness, guilt and a sense of vulnerability, the men's experiences are less negative and they also call attention to some positive sides of being cut off from everyday life at home. The

gendered experiences have practical implications for how the respondents organize their mobile life. In prioritizing being at home, the female strategy aims at reducing the amount of nights away and, consequently, leads to comparatively many hours on the road. In contrast, the male strategy is more focused on minimizing the hours on the road with the purpose of actively “being there” for the family while at home and taking advantage of the “free” time while away.

Questions about implications of overnight work travel in terms of the traveller’s ability to keep in touch with locally based as well as long-distance friends, and the opportunities that the travel might offer as a source of geographically extended social networks, are elaborated through analysis of the survey data (paper III). The benefits of mobility in terms of extended social networks represent the main social consequences of work travel as established in the analyses. Staying away from home due to work travel is also seen as potentially facilitating the coordination with friends living elsewhere. Some downsides are reported as well. The most frequent travellers feel negatively affected by mobility, reporting problems hampering coordination with friends close to home.

Following up one thread noticed in the qualitative study, one issue explored by the quantitative data is the significance of work-related travel for the gendered division of domestic responsibility (paper IV). The results reveal a clear pattern in two key respects. When the work traveller is a woman, the allocation of home-based responsibility seems to remain unaffected. By contrast, the effect of the business trips when the travellers are men is a reduction in their relative share of responsibility for the home and the family.

Keywords: travel at work/business travel, work-life interface, gender, mobility, family, social networks

Innehåll

| | |
|--|----|
| FÖRORD | 12 |
| INLEDNING | 14 |
| RÖRLIGHET, RESANDE OCH VARDAGENS ORGANISERING | 20 |
| RÖRLIGHETENS FORMER OCH TENDENSER | 21 |
| I SPÄNNINGSFÄLTET MELLAN FRIHET OCH BEROENDE | 25 |
| TJÄNSTERESANDETS OMFATTNING OCH FÖRDELNING | 28 |
| HUR MYCKET RESER VI I TJÄNSTEN? | 30 |
| VEM RESER I TJÄNSTEN?..... | 33 |
| TJÄNSTERESOR I VARDAGEN | 40 |
| FAMILJELIV | 41 |
| SOCIALA GEMENSKAPER | 44 |
| AVHANDLINGENS SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR | 49 |
| FORSKNINGSPROCESSEN | 50 |
| FORSKNINGSSTRATEGIER | 50 |
| INTERVJU- OCH OBSERVATIONSSTUDIEN | 52 |
| <i>Urval</i> | 55 |
| <i>Analys</i> | 57 |
| ENKÄTSTUDIEN | 60 |
| <i>Urval och datainsamling</i> | 63 |
| <i>Analysmodell</i> | 64 |
| <i>Statistiska tekniker</i> | 66 |
| SAMMANFATTNING AV ARTIKLARNA | 69 |
| TJÄNSTERESOR, ARBETSTILLFREDSSTÄLLELSE OCH KÖNSPERSPEKTIV – DEN KVALITATIVA STUDIEN..... | 70 |
| <i>Artikel I: "Ett arbetsliv i rörelse. Resandets positiva och negativa potential för arbetstillfredsställelsen bland resande säljare"</i> | 70 |
| <i>Artikel II: "Ett könsperspektiv på resor i arbetet"</i> | 73 |

| | |
|--|------------|
| TJÄNSTERESOR, SOCIALA NÄTVERK OCH ANSVARSFÖRDELNINGEN I HEMMET – DEN KVANTITATIVA STUDIEN | 78 |
| <i>Artikel III: “Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations: Problems, Promises and Further Repercussions”</i> | 78 |
| <i>Artikel IV: “Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill? Work-related Travel and the Responsibility for Home and Family”</i> | 83 |
| AVHANDLINGENS BIDRAG | 91 |
| DET SOCIALA SAMMANHANGETS BETYDELSE | 91 |
| SOCIALA NÄTVERK | 93 |
| FRÅNVARONS PRAKTISKA KONSEKVENSER | 95 |
| VALET MELLAN KONTINUERLIG OCH KONCENTRERAD NÄRVARO | 96 |
| SUMMARY IN ENGLISH | 100 |
| BUSINESS TRAVEL IN EVERYDAY LIFE: MOBILITY, PRESENCE AND ABSENCE | 100 |
| WORK-RELATED TRAVEL IN CONTEXT | 101 |
| <i>Family</i> | 103 |
| <i>Social relations</i> | 105 |
| DATA AND METHODS | 106 |
| RESULTS | 108 |
| <i>Practical and emotional implications of business travel in a work-family perspective</i> | 108 |
| <i>Business travel and social networks</i> | 111 |
| REFERENSER | 114 |

ARTIKEL I

Bergström, G. (2006) ”Ett arbetsliv i rörelse. Resandets positiva och negativa potential för arbetstillfredsställelsen bland resande säljare”, *Arbetsmarknad & Arbetsliv*, 12 (3): 147-160.

ARTIKEL II

Bergström, G. (2008) ”Ett könsperspektiv på resor i arbetet”, *Arbetsmarknad & Arbetsliv*, 14 (2): 29-50.

ARTIKEL III

Bergström, G. (2010, kommande) ”Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations: Problems, Promises and Further Repercussions”, *Mobilities*, 5(3).

ARTIKEL IV

Bergström, G. (2010) ”Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill? Work-related Travel and the Responsibility for Home and Family”, (manuscript/manus under bedömning).

ENKÄTEN: “Arbetet, familjen och omvärlden”

Förord

Jag vill inleda med att tacka Forskningsrådet för Arbetsliv och Socialvetenskap samt Helge Ax:son Johnsons stiftelse som finansierat detta avhandlingsprojekt. Ett stort tack också till alla familjemedlemmar, vänner och kollegor som på olika sätt bidragit till att avhandlingen nu är färdigskriven. Jag hoppas att ni känner min tacksamhet, men några av er vill jag ändå särskilt uppmärksamma. Mamma Leila och pappa Sture: tack för all uppbackning - utan er hade det aldrig gått vägen. Tack också till Petter som både hjälpt till med omslaget och fungerat som intellektuellt bollplank under årens lopp. Oscar och Magnus vill jag också tacka - för allt. Och så Albin och Svante förstås, mina härliga pojkar. Ni har i allra högsta grad varit en inspirationskälla. Stundtals har ni också mycket bestämt påmint mig om att livet inte går ut på att skriva en avhandling – det har jag behövt. Tack! Bland kollegorna vill jag särskilt tacka Kristina Håkansson och Anna-Karin Kollind som inte bara granskat avhandlingen, utan också stöttat mig på många andra sätt. Och Per Gustafson – vad skulle jag ha gjort utan dig? Med ditt skarpsinne och ditt milda, men oförtrutna, ”pushande” har du emellanåt bokstavligen baxat fram mig i arbetet. Jag är oändligt tacksam för det och väldigt glad över att ha dig som vän och kollega. Till sist, och framförallt, vill jag rikta ett stort och innerligt tack till min handledare Bengt Furåker. Att bli poet är inget jag någonsin drömt om, men i denna stund önskar jag att jag hade poetens förmåga att med stil och

precision i ord formulera min stora tacksamhet. Men nu är jag ingen poet, så jag kan bara hoppas att jag under de gångna åren har förmått visa hur mycket du har betytt som handledare och hur mycket jag uppskattar dig.

Göteborg, april 2010

Gunilla Bergström Casinowsky

Inledning

I den här avhandlingen står människor vars arbete involverar frekventa tjänsteresor med övernattning på annan ort i centrum. Vid en första anblick kan temat tyckas snävt – det är inte så många människor som reser på det sätt och i den omfattning som avhandlingens ”studieobjekt” gör. Samtidigt medför den här typen av resor omständigheter som spetsar till ett av samtidens livligt diskuterade teman. Jag syftar här på det som populärt har kallats livspusslet och som inom forskningen ofta benämns något i stil med work-life interaction, work-life interface etc. Något allmänt vedertaget begrepp tycks inte finnas, betydelse och innehåll kan variera, men den gemensamma nämnaren är att det i något avseende handlar om kombinationen av arbetslivet och livet utanför arbetet. Rent definitionsmässigt är termen ”work”, eller den svenska skrivningen ”arbetslivet”, relativt okomplicerad – det handlar helt enkelt om den delen av livet vi ägnar åt förvärvsarbete. Den andra halvan av begreppet är betydligt mer komplicerad och svårare att precisera. Vad rymms exempelvis inte i det engelska ordet ”life”, eller i den svenska frasen ”livet utanför arbetet”? I stort sett kan allt det vi gör och allt det som sker under den tid vi inte ägnar oss åt förvärvsarbete sorteras in här. En avgränsning är då nödvändig och det man normalt sett brukar inrikta sig på är någon form av familjerelationer, dvs. hur människor lyckas kombinera förvärvsarbete med partner och barn. I anslutning till detta blir det ganska självklart att oavlönat

hemarbete, hemarbetsfördelning och jämställdhet inkluderas i problemområdet. I takt med att kvinnors deltagande på arbetsmarknaden kommit att närma sig männens i omfattning har fördelningen mellan tid för förvärvsarbete, tid för oavlönat arbete i hemmet, tid för barnen och fri tid blivit en alltmer central fråga för människor som lever tillsammans.

Jämställdhet i parrelationen är ett viktigt inslag när work-life diskuteras och studeras, men det finns också ett stort intresse för individen och den egna upplevelsen av att hinna med allt det där man vill. Frågor kring arbetsfördelning och rättvisa är förstas aspekter som ofrånkomligen ramar in vardagslivet för människor som lever i någon form av familjekonstellation, men när det gäller den mer individuellt inriktade work-life forskningen handlar den i större utsträckning om den allmänna tidspress som nutidens människor tycks uppleva. Frågan man ställer sig är, enkelt uttryckt, varför? Varför känner sig människor stressade och tidspressade, trots att det idag finns jämförelsevis goda förutsättningar att unna sig fri tid? Åtminstone i vår del av världen är det många som har en teoretisk möjlighet att lägga mindre tid på förvärvsarbete än vad man faktiskt gör, utan att för den skull behöva avstå från livets nödvändigheter. Men istället tycks välbästandet skapa tidspress. Det är i alla fall en av de förklaringar som framförs. Mer specifikt tänker man sig att det ökade konsumtionsutrymme som goda hushållsinkomster för med sig mynnar ut i en varuintensiv fritid där såväl inköp som underhåll och användandet av fritidsrelaterade ägodelar tar tid i anspråk (se t.ex. Burenstam Linder 1972; Schor 1998; Larsson 2007: 48-49). Andra förklaringar till upplevelser av tidsbrist hänvisar till socialt formade förväntningar på vad man bör göra med sitt liv, vad man bör åstadkomma och hur man bör vara. Det kan handla om att ha ett välstädat hem, att barnen deltar i organiserade fritidsaktiviteter, att själv ha en aktiv fritid, samtidigt som man ägnar tid och kraft åt såväl partner som vänner och en yrkesmässig karriär (se t.ex. Gershuny 2000; Larsson 2007).

Som vi ser är tid en central faktor i de här sammanhangen, men också rum eller plats. Många av de aktiviteter som vi förknippar med livet i och utanför arbetet är knutna till bestämda tider och platser. Hemmet, arbetsplatsen, lokaler för fritidsaktiviteter, föreningsliv och annat är exempel på platser som ligger utom räckhåll för fysisk närvaro om man befinner sig på tjänsteresa. På samma sätt är vänner på hemorten, partner och barn, samt kollegorna på arbetsplatsen exempel på människor som ligger utom räckhåll för fysiska möten under resan. Utgångspunkten, själva kärnan i ”problemet”, är att vi människor är odelbara – vi kan bara fysiskt närvara på en plats i taget och att befinna sig på en plats vid en viss tidpunkt innebär ovillkorligen att man är fysiskt frånvarande från alla andra platser. Ett flitigt resande i tjänsten innebär att resenären ofta befinner sig på andra platser än hemorten på tidpunkter då de flesta människor ägnar sig åt hemarbete, fritidsaktiviteter, umgänge med vänner, partner och barn.

Tjänstresenärernas situation är inte bara intressant ur ett work-life perspektiv, utan också om man ser till mer renodlat arbetssociologiska aspekter. De tidsmässiga och rumsliga omständigheter som resenärerna omfattas av tangerar på vissa punkter en rad andra arbetsförhållanden som ofta beskrivs i termer av det ”nya” arbetslivet (t.ex Allvin m.fl. 2006). Det handlar om olika typer av sk. flexibla arbetsvillkor (flectid, distansarbete etc.) och man hävdar att detta är tidsmässiga och rumsliga organisationsformer vi kommer få se allt mer av framöver. Vad flexibla arbetsvillkor innebär för individens tillfredsställelse i arbetet och för upplevelser av stress har diskuterats flitigt inom samhällsvetenskaplig forskning. Många gånger lanseras flexibilitet i tid och rum som något positivt både för arbetsgivare och för arbetstagare (se Karlsson 2006 och 2007 för en översikt). Ur arbetstagarens perspektiv är det just med utgångspunkt i skärningspunkten mellan arbete och privatliv man tänker sig att

fördelarna finns genom att flexibiliteten kan ge individen ett större handlingsutrymme att planera sin dag. Vad som kan vara intressant att uppmärksamma är att det finns indikationer på att män och kvinnor tenderar att *praktisera* flexibla arbetsvillkor på olika sätt. Medan män i första hand tycks välja att arbeta hemifrån i syfte att få vara ifred och arbeta effektivt, verkar kvinnor snarare använda flexibiliteten för att underlätta samordningen mellan arbete och hemrelaterade uppgifter (Felstead & Jewson 2000; Härenstam m.fl. 2000). För kvinnor blir då eventuella fördelar av tidsmässigt och rumsligt friare arbetsformer villkorade av närheten till hemmet, medan männens flexibilitetspraktiker är mer oberoende av plats. Om man ser till resandets konsekvenser i form av frånvaro från både arbetsplats och hemmiljö ryms i så fall en potentiell källa till flexibilitet för män, men inte för kvinnor.

Nu är självklart inte alla praktiker och aktiviteter utanför arbetet bundna i tid och rum - en hel del kan utövas var som helst och när som helst. Inte heller är alla plats- och tidsbundna aktiviteter knutna till just hemorten och de människor som finns där. Under tjänsteresans gång kan det hända att resenären vistas på platser där andra aktiviteter kan utövas och där andra fysiska möten sker. Idag kan man dessutom med teknikens hjälp (framförallt Internet och mobiltelefoner) i större utsträckning än tidigare mötas och utföra en massa saker, t.ex. gå kurser, sköta bankärenden, boka biljetter etc. på avstånd. Även om de restriktioner som tid och rum utgör inte har försvunnit kan de åtminstone i viss mån överbryggas. Detta är viktiga aspekter som på många sätt förändrat förutsättningarna för människors sociala liv. Teknikens betydelse vägs också i den här avhandlingen, men inte som en empirisk fråga. Vad flitigt resande i tjänsten kan innebära för människors möjligheter att samordna arbetsliv med privatliv är det centrala problemområdet och i det sammanhanget utgör tekniken en av flera viktiga kontextuella faktorer.

Avhandlingen belyser alltså hur människor som reser mycket i tjänsten upplever att arbetslivets krav på rörlighet kan förenas med behov, ambitioner och plikter utanför arbetet. Primärt riktas uppmärksamheten mot två av privatlivets centrala sociala dimensioner - vänskaps- och familjerelationer - men i viss mån berörs även andra aspekter såsom möjligheten att utöva fritidsaktiviteter, samt resandets betydelse för upplevelser av tillfredsställelse och stress i arbetet. Studien spänner på så vis över ett brett spektrum av frågor med betydelse för människors allmänna välbefinnande. Genom att tjänsteresenärernas situation knyter an till några av samtidens flitigt omdiskuterade utvecklingstendenser (avregleringen av arbetes förläggning i tid och rum, uppluckringen av traditionella familjstrukturer och samlevnadsformer, den ökade individualiseringen av människors livsbanor) är det också en studie med bäring utöver sitt direkta sammanhang. Den gemensamma nämnaren är en ökad fragmentering av vardagslivets organisering, en utveckling som innebär att den kollektiva inramningen i tiden och rummet inte längre är lika given, vilket ställer högre krav på människors möjligheter att koordinera sig med andra - såväl familjemedlemmar som privata vänner och arbetsrelaterade kontakter. Det är just detta utsnitt av den samtida samhällsutvecklingen som tjänsteresenärerna i studien exemplifierar.

Under rubriken som följer (Rörlighet, resande och vardagens organisering) ges en introduktion till forskningsfältet ”mobilitet”, dvs. olika former av rörlighet/resande. En diskussion kring rörlighetens betydelse för vardagslivets organisering görs i slutet av detta avsnitt. Därefter presenteras befintlig forskning om just tjänsteresande med tonvikt på svenska förhållanden (Tjänsteresandets omfattning och fördelning). I nästa avsnitt (Tjänsteresor i vardagen) tas teori och tidigare forskning upp med relevans för de aspekter av vardagslivet som nämns ovan. Sedan ges en beskrivning av forskningsprocessen - de strategier som ligger bakom utformningen av avhandlingsarbetet, hur jag gått

tillväga och vilka arbetsmetoder/tekniker jag använt mig av. Nästa avsnitt är en (förhoppningsvis) lättillgänglig sammanfattning av de artiklar som utgör avhandlingens huvudsakliga resultatredovisning. Under rubriken ”Avhandlingens bidrag” kan man sedan läsa min uppfattning om vad avhandlingen som helhet tillför forskningen. Därefter ges en kort engelsk sammanfattning följt av referenslistan. Artiklarna kommer sedan i kronologisk ordning, vilket innebär i den ordning de skrivits. Sist finns en bilaga med den postenkät som ligger till grund för det ena av de två datamaterial som avhandlingsarbetet är baserat på.

Rörlighet, resande och vardagens organisering

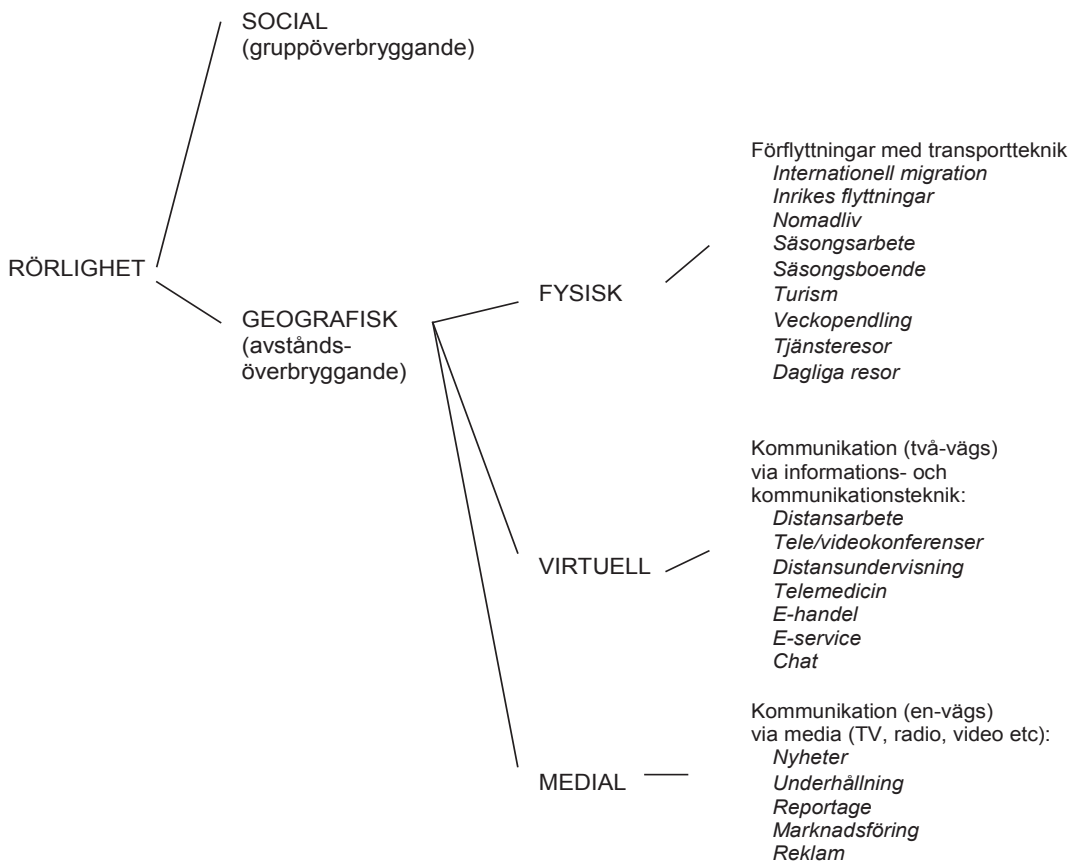
Mobilitet eller rörlighet är idag ett starkt växande forskningsfält inom en rad olika discipliner och utifrån olika utgångspunkter. Transportforskningen är kanske det område man i första hand tänker på och då möjligen utifrån ett mer tekniskt perspektiv där frågor kring infrastruktur, säkerhet och inte minst miljö står i fokus (t.ex. Jourquin m.fl. 2006; Åkerman & Höjer 2006; Linder m.fl. 2007). Inom det samhällsvetenskapliga fältet lyfts människan och samspelet mellan människa och teknik fram. Mobilitetens centrala betydelse för individen och samhället betonas av en rad framstående samhällsteoretiker och många menar att rörlighet är något som karaktäriserar vår samtid (Castells 1996; Bauman 1998; Urry 2007). Den här uppfattningen grundas inte primärt i att resandet ökar i omfattning. Istället betonas att människor idag reser mycket snabbare och över betydligt längre sträckor jämfört med tidigare epoker (Urry 2007). Uppkomsten och spridningen av olika kommunikationssätt såsom post, fax, Internet, fast och mobil telefoni har medfört att man också reser virtuellt. Hastigheten och variationen i rörlighetsformerna är alltså en viktig förändring som inneburit nya, utökade kombinationer av människors närvaro och frånvaro, vilket i sin tur har stor betydelse för hur vi organiserar våra liv i tid och rum.

Rörlighetens former och tendenser

Självva begreppet mobilitet syftar på att något är i rörelse, men vad detta något är, vad rörligheten innebär och vilka uttrycksformer rörligheten tar sig, skiftar. Traditionellt brukar man dela upp mobiliteten i social och geografisk rörlighet, där den sociala dimensionen handlar om människors grupptillhörighet och position i samhället. Genom exempelvis utbildning, förändring i familjesituation, byte av jobb etc. rör sig människor mellan sociala grupper och positioner. Tjänsteresor faller inom ramen för den geografiska dimensionen där den gemensamma nämnaren är rörlighet som syftar till att överbrygga fysiska avstånd.

I *Rörlighetens omvandling* åskådliggör Frändberg, Thulin och Vilhelmson (2005) olika typer av rörlighet med hjälp av den figur som presenteras på nästa sida¹. Om man ser till de geografiska rörligheternas förutsättningar hänger de nära samman med tekniska landvinningar. Den fysiska rörligheten handlar till stor del om att människor med hjälp av olika tekniska system förflyttar sig för att nå andra platser. I ett historiskt perspektiv kan man se hur järnvägens utveckling till masskommunikationsmedel kring förra sekelskiftet och framförallt efterkrigstidens massbilism, tillsammans med ett allmänt ekonomiskt uppsving radikalt utvidgat människors geografiska räckvidd (Doyle & Nathan 2001; Urry 2003). I takt med den ökade rörligheten har också vardagslivets hållpunkter spridits ut. Arbetet, vännerna, barnens skolor och fritidsaktiviteter, offentlig service och andra

¹ Här delas den geografiska rörligheten in i fysisk, virtuell och medial rörlighet, men eftersom avhandlingens problemområde inte påtagligt berörs av den mediala rörligheten har enbart fysisk och virtuell rörlighet inkluderats i resonemangen som följer.



Begreppet rörlighet – innebär och exempel på uttrycksformer
 (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005:16)

inrättningar vi behöver ha tillgång till, måste inte längre ligga i direkt närhet till den plats där vi bor. Och även när skolor och affärer finns alldeles i närheten av hemmet är det inte självklart att man väljer att placera sina barn i just den skolan eller att man handlar i just den butiken. Istället tycks andra kriterier än geografisk närhet väga tyngre. Tillgången till snabba och billiga transporter har gett människor möjlighet att i större utsträckning följa sina preferenser när det gäller boende, arbete och livsstil i största allmänhet. Inom forskningen talar man ibland om en avtagande avståndsfriktion, dvs. att geografiskt avstånd har kommit att få en allt mindre betydelse för hur människor organiserar sin vardag (Harvey 1990; Cairncross 1997).

Vad den avtagande avståndsfriktionen innebär för individen och samhället diskuteras flitigt. Många forskare hyser oro för att människors intressen och sociala kontaktnät sprids ut geografiskt på bekostnad av engagemang i lokala sammanhang. Detta, menar man, är en utveckling som innebär ett hot mot välfärden genom att basen för såväl den enskildes upplevelse av trygghet och tillhörighet, som för samhällsgemenskap i stort, utgörs av det fysiska mötet mellan människor (Boden & Molotch 1994; Hanson 1998; Putnam 2000; Urry 2002; Vilhelmson 2002). I takt med att intressen, lojaliteter och sociala relationer sprids ut reduceras förutsättningarna för frekventa, spontana sammanträffanden. För att sammanstråla inom geografiskt uttjänjda nätverk ställs då större krav på planering, samordning och resande (Urry 2007:212).

Men det finns förstås motbilder. En del forskare menar att det inte finns någon självklar motsättning mellan geografisk uttjänjning och lokalt engagemang. Tvärtom hävdar man att i en globaliserad värld gör informations- och kommunikationsteknologin det möjligt för människor att hålla kontakt med både det avlägsna och det lokala. På sina håll framhåller man till och med att det lokala engagemanget förstärks (Hampton 2003; Hampton & Wellman

2003) och menar att skeptikerna felaktigt likställer social gemenskap med lokal gemenskap (Wellman 1999). Sammantaget kan man säga att de flesta forskarna är relativt överens om det fysiska mötets grundläggande betydelse för att etablera och vidmakthålla tillitsfulla relationer och samhällsgemenskap. Den springande punkten, och hittills obesvarade frågan, är snarast i vilken *omfattning* människor behöver mötas. Enkelt uttryckt är frågan hur mycket fysisk närvaro kräver, respektive hur mycket frånvaro tål, en relation? (Faulconbridge & Beaverstock 2008).

Som redan antytts har informations- och kommunikationsteknologin en framträdande roll i diskussionerna kring rörlighetens konsekvenser för individ och samhälle. Det är inte bara förutsättningarna för det *fysiska* resandet som förändrats. En kanske än mer omvälvande utveckling har skett när det gäller den virtuella rörligheten (se figuren ”*Begreppet rörlighet – innebörder och exempel på uttrycksformer*” ovan). Det som utmärker den här typen av rörlighet är att den knyter ihop geografiskt avlägsna platser och människor *utan* att inkludera fysisk förflyttning. Med tanke på den explosionsartade utbredningen av framförallt mobiltelefoni och internetuppkoppling är det här för många idag ett ganska självklart inslag i vardagen. En fråga som väckt stor uppmärksamhet är hur den fysiska och den virtuella rörligheten samverkar (se kapitel 5 i Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005 för en utförlig diskussion). Expansionen av båda rörlighetsformerna rymmer intressanta spänningar på så sätt att informations- och kommunikationsteknologin dels är ett verktyg som gör det möjligt att nå ut till avlägsna människor och platser *utan* att behöva resa fysiskt, dels innebär att människors potentiella kontaktytor ökar, vilket i sin tur kan leda till geografiskt utvidgade sociala nätverk och i nästa steg ett ökat behov av fysiskt resande för att kunna träffas inom dessa nätverk. Virtuellt rörlighet tycks därmed både kunna reducera och generera fysiskt resande. Vad som faktiskt

sker är svårt att säga – den empiriska forskningen på området är än så länge ganska sparsam. Baserat på de studier som ändå finns kommer Frändberg, Thulin och Vilhelmson (2005) fram till slutsatsen att internetanvändning inte tycks medföra några drastiska förändringar av människors resmönster.

I spänningsfältet mellan frihet och beroende

Trots teknikens möjligheter tycks alltså det fysiska resandet kvarstå som ett viktigt inslag i människors vardagsliv. På flera håll menar man till och med att samhället utvecklas i riktning mot ett större resberoende. Rörligheten ger visserligen ökade möjligheter att följa individuella preferenser när det gäller exempelvis bostad, arbete, umgänge och fritidsintressen, men den geografiska uttjänningen av livets fästpunkter gör också att människor *måste* resa för att knyta samman vardagens aktiviteter (Friberg, Brusman & Nilsson 2004; Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005, se även SOU 2007).

Det finns även andra utvecklingstendenser som pekar i riktning mot ett ökat resande. Inom arbetslivet har den tilltagande internationaliseringen och marknadskrafternas ökade inflytande drivit på övergången från den industriella arbetsorganisationen till mer flexibla produktionssystem (Allvin m.fl. 2006: 27). Omstrukturerings effekter på individuell nivå har bland annat inneburit att arbetslivets tidsrytmer och rumsliga förläggning blivit mer differentierade. Var man arbetar och hur man fördelar sin arbetstid under dygnet, veckan och året, dess längd och förekomsten av semesteruppehåll och ledigheter individualiseras i allt högre grad (Garhammer 1995; Sennett 1999; Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005:80; Urry 2006). Som en följd av arbetstidernas individualisering sammanfaller också människors lediga tid i mindre utsträckning (Jenkins & Osberg 2005). I likhet

med den geografiska uttjänningen av de sociala nätverken medför även avsaknaden av arbetslivets kollektiva koordination ett större behov av planering, samordning och resande för att sammanstråla med såväl arbetsrelaterade som privata kontakter (Larsen, Urry & Axhausen 2006; Urry 2007).

Intressant i sammanhanget är att man från forskarhåll framhåller tillgången till rörlighet som en fråga om jämställdhet, något som avspeglar maktbalansen mellan kvinnor och män i ett samhälle (Hjorthol 2008). Både i Sverige och internationellt lägger män generellt mer tid på resor jämfört med kvinnor. Män använder också oftare bil, medan kvinnor är flitigare användare av kollektivtrafik och cykel (Hanson & Pratt 1995; Hjorthol 1998; Friberg, Brusman & Nilsson 2004). En annan intressant skillnad är att mäns resor i allmänhet är mer direkta, medan kvinnors resor oftare är avbrutna och innehåller fler delresor (destinationer). Bakom de skilda resmönstren ligger faktorer kopplade till vardagslivets praktiker som har med övergripande könsstrukturer i samhället att göra. Det handlar om att kvinnors och mäns vardag ser ganska olika ut när det gäller såväl arbete som fritid (t.ex. Hjorthol 1998; Eriksson & Garvill 2003). Att kvinnor har kortare och mer avbrutna resor kan sägas hänga ihop med en rad ”feminiserade vardagsrutiner” (Friberg, Brusman & Nilsson 2004), t.ex. att kvinnors arbetsplatser i allmänhet ligger närmare bostaden jämfört med männens och att det i större utsträckning är kvinnor som hämtar och lämnar barn på dagis eller skola, handlar och uträttar andra familjerelaterade ärenden. Männens mer sammanhängande och långa resor är på motsvarande sätt en återspeglning av att deras arbetsplatser ligger längre bort från bostaden, att de gör fler och längre tjänsteresor och att de tar en mindre del av de hem- och familjerelaterade uppgifterna (se även Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

Tillgången till fysiskt resande tycks allmänt vara en viktig resurs i dagens samhälle. Genom utvecklingen i riktning mot geografisk utspridning av vardagslivets centrala fästpunkter får resandet tydliga kopplingar till handlingsutrymme och ökade livschanser. Den typ av resande som står i fokus för avhandlingen, dvs. tjänsteresandet, är inget undantag. Som vi ska se följer detta resande samma mönster som det fysiska resandet i stort – tjänsteresandet är tydligt förknippat med fördelaktiga villkor i arbetslivet och är också ett påtagligt manligt dominerat fenomen.

Tjänsteresandets omfattning och fördelning

Föregående avsnitt visar hur rörlighet kan gripa in i och sätta ramarna för hur människors vardag gestaltar sig. Att just resor kopplade till arbetet är en form av rörlighet värd att undersöka närmare kan motiveras på flera sätt. I den ekonomiska globaliseringens kölvatten har utbytet av varor, tjänster och information över långa avstånd ökat, vilket medfört nya krav på geografiska förflyttningar i arbetslivet (Castells 1996; Dicken 2003). Helt uppenbart har behovet av varutransporter ökat med tydliga konsekvenser inom transportnäringen, men ett utvidgat samarbetet inom och mellan organisationer är också en orsak till att det arbetsrelaterade resandet ökar i omfattning och betydelse (Gustafson 2005). Här finns en tydlig anknytning till mer allmänna diskussioner om rörlighetens sociala konsekvenser på så sätt att ett framgångsrikt samarbete i arbetslivet förutsätter ömsesidig tillit mellan parterna. I likhet med mer privata sociala relationer måste även arbetsrelaterade kontakter initieras och upprätthållas genom ett visst mått av personlig kontakt och med dagens rumsligt utspridda organisationer innebär det många gånger att människor måste resa. Tidigare svensk forskning tyder också på att just möten av olika slag, exempelvis kundbesök, konferenser, mässor, studiebesök och liknande, genererar en stor andel av det totala tjänsteresandet (Gustafson 2005: 49). Vikten av det fysiska mötet i arbetslivet och dess betydelse som drivkraft

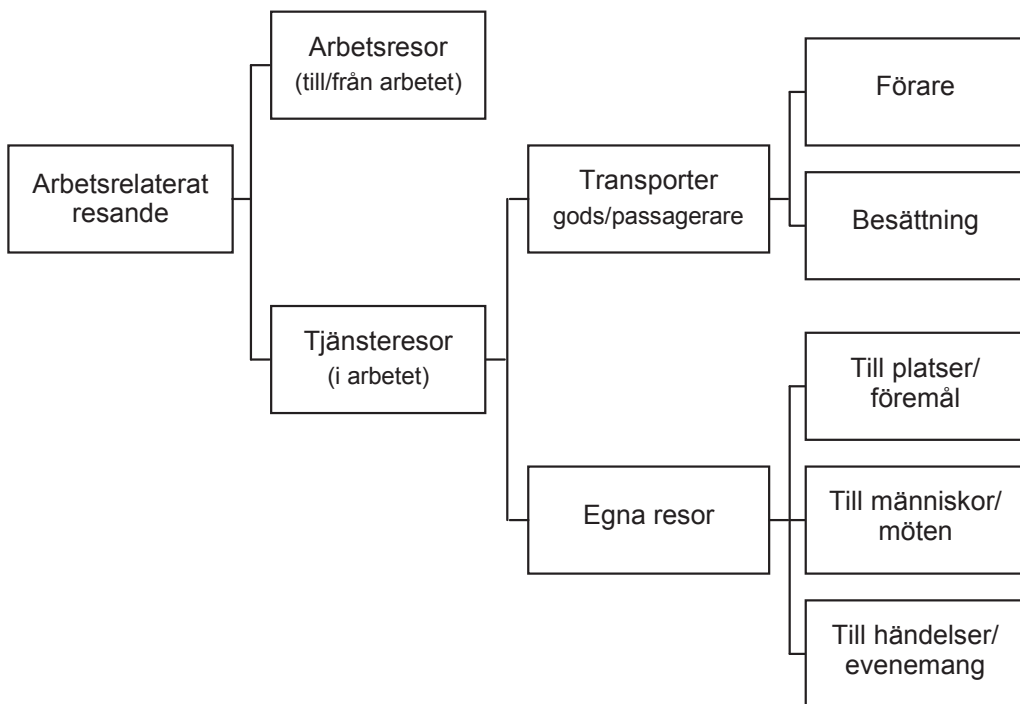
bakom resandet framhålls även inom internationell forskning (t.ex. Orlikowski 2002; Urry 2003; Larsen, Urry & Axhausen 2006; Jones 2007).

Att det finns krafter som verkar i riktning mot ett *minskat* resande diskuteras också. Resandet kostar på, både ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv och som ett svar på den rådande ekonomiska krisen, i kombination med hårdare miljökrav försöker många företag styra över till alternativa mötesformer, t.ex. tele- och videokonferenser (t.ex. Arnfalk 2002; Arnfalk & Kogg 2003; Davidson & Cope 2003:17; se även Gustafson & Bergström 2010). Kritiska händelser, som exempelvis attackerna mot World Trade Center 11/9 2001, väcker tankar kring resandets potentiella risker och leder också till att företag och enskilda resenärer kan bli mer restriktiva när det gäller arbetsrelaterat resande. Men trots teknikens möjligheter, trots ekonomisk återhållsamhet och ökad medvetenhet om risker och negativ miljöpåverkan tycks resandet ändå inte minska på lite längre sikt (Doyle & Nathan 2001; Swarbrooke & Horner 2001). Faulconbridge och Beaverstock (2008:90) visar t.ex. att tillväxttakten i det brittiska utrikes tjänsteresandet årligen var cirka 5,1 procent under perioden 1985 till 2005. Erfarenheter från den ekonomiska nedgången under 90-talets början visar också att tjänsteresandet påverkades i relativt liten omfattning, åtminstone jämfört med det privata resandet (Davidson & Cope 2003:11-14). Flera forskare menar att så länge virtuella kontakter inte förmår ersätta det fysiska mötet kommer behovet av att resa i arbetet snarare öka (Larsen, Urry & Axhausen 2006; Faulconbridge & Beaverstock 2008).

Hur mycket reser vi i tjänsten?

Avsikten med detta avsnitt är att ge en bild av hur omfattande tjänsteresandet är och hur det är fördelat i den svenska befolkningen. Inledningsvis kan det vara på sin plats att mer precist definiera fenomenet jag försöker beskriva. Möjligen uppfattas begreppet ”tjänsteresor” som ganska uttömmande i sig - det ger en klar anvisning om att det handlar om resor som sker i tjänsten - men för att minimera risken för missförstånd finns det ändå anledning att tydligt särskilja detta resande från annat arbetsrelaterat resande. Det finns också skäl att säga några ord om vilka olika typer av tjänsteresande som förekommer. Variationen vad gäller såväl syftet med resorna som resornas omständigheter är stor och en enkel kategorisering kan ge en vink om vidden i fenomenet.

En första gräns dras mellan pendling (resa till och från arbetet) eller en tjänsteresa (resa som sker i arbetet). I många fall kan det vara svårt att skilja pendlingsresor från tjänsteresor. Avhandlingens fokus ligger på resor som sker inom ramen för själva arbetet, dvs. tjänsteresor enligt figuren på nästa sida, och fortsättningsvis är det den typen av resor som kommer att behandlas. I en av de artiklar som ingår i avhandlingen undersöks även pendling och benämns där med det engelska ordet *commuting*, men i övrigt är det som sagt tjänsteresor som studeras. Figurens andra uppdelning särskiljer tjänsteresor som utgör själva arbetsuppgiften från ett tjänsteresande som är ett medel för att ta sig till den plats där arbetet ska utföras. I den första kategorin återfinns resor som utförs av förare av olika slag (buss, taxi, flyg, tåg, fartyg etc.), samt människor som arbetar ombord på olika färdmedel (tåg- och flygpersonal, fartygsmaskinister osv.).



Olika typer av arbetsrelaterat resande (Gustafson 2005:27)

Den andra kategorin omfattar allt annat resande som sker i tjänsten – konferensresor, resor till mässor, kurser och andra evenemang, hantverkares och reparatörers resor för att komma till sina kunder, distriktssjuksköterskor och hemtjänstpersonals resor för att besöka sina patienter, säljares resor för att möta sina kunder, resor i samband med polisens eller brandkårens uttryckningar osv.

Man kan enkelt föreställa sig hur vitt skilda förutsättningar och villkor dessa resenärer omfattas av, men min ambition är inte att ge en heltäckande bild av olika tjänsteresenärers arbetssituation. Istället är det konsekvenserna av en viss typ av tjänsteresor som jag valt att rikta intresset mot - grundförutsättningen för mina analyser är att resandet genererar frånvaro från hemmet utöver normal arbetstid och därför är det huvudsakligen tjänsteresor som medför övernattnings som studeras. I syfte att ge en bredare inblick i tjänsteresandet som företeelse innefattar emellertid översikten som följer uppgifter om det totala resandet.

Ett vanligt sätt att inleda övergripande beskrivningar av ett fenomen är att tala om hur utbrett eller hur ofta förekommande det är. När det gäller tjänsteresandet finns det lite olika sätt att beskriva omfattningen. Man kan exempelvis säga hur många resor som görs. Enligt en rapport baserad på SCB:s resvaneundersökning för perioden 1995-2001 gjorde den förvärvsarbetande befolkningen i Sverige 218 miljoner tjänsteresor om året, vilket i genomsnitt blir 54 tjänsteresor per person (Gustafson 2005:29). Samtliga beräkningar i rapporten utgår emellertid från ett resbegrepp som inkluderar alla förflyttningar på minst 1 kilometer utanför den egna bostaden/tomten – till fots, per cykel, med bil eller annat färdmedel. Det här motsvarar kanske inte riktigt den gängse föreställningen om en tjänsteresa. Det visar sig dessutom att de flesta resor som registrerats i den aktuella undersökningen är relativt korta - drygt $\frac{3}{4}$ av resorna är kortare än 100 km. Hur mycket tid som läggs på tjänsteresor kanske bättre speglar omfattningen. Totalt reste den svenska befolkningen (i åldrarna 6-84 år) ungefär en timma per person och dag under den aktuella perioden. Tjänsteresandet stod här för knappt 8,5 procent av den totala restiden, vilket kan jämföras med pendlingsresor som utgjorde 20 procent (Gustafson 2005:28).

Vem reser i tjänsten?

Ett betydelsefullt förhållande i sammanhanget är att tjänsteresandet är mycket ojämnt fördelat. Beräkningar av genomsnittlig restid och antal resor per person och år döljer det faktum att det är en liten del av den förvärvsarbetande befolkningen som står för en stor andel av resandet, medan många inte reser alls. Resvaneundersökningarna mäter dock i första hand resor och inte individer, vilket gör det svårt att få en uppfattning om hur mycket enskilda individer reser, eller hur stor andel av befolkningen som reser i tjänsten. Mitt eget enkätmaterial, som redovisas grundligt i avsnittet ”Forskningsprocessen”, bygger emellertid på individdata och därigenom finns möjligheter att få fram den typen av information.

En av frågorna i enkäten (enkätfråga 28 a) syftade till att fånga in hur ofta människor reser i sitt arbete. Fördelningen bland de sammanlagt 2804 personer som besvarade enkäten föll ut enligt tabell ett på nästa sida. Av den första kolumnen kan man utläsa att drygt 54 procent av den svenska förvärvsarbetande befolkningen reser sällan eller inte alls i tjänsten (de som uppgivit att de reser enstaka gånger, 17,5 procent, tillsammans med dem som uppgivit att de aldrig reser, 36,7 procent). Att det är relativt höga procenttal inom de mest frekventa reskategorierna beror förmodligen delvis på att en stor andel av dem som arbetar inom transportnäringen, antingen som förare eller som besättningspersonal hamnar här (t.ex. tågvärd, kabinpersonal på flyg, fartygsmaskinister etc.).

Tabell 1. *Förvärvsarbetande efter resfrekvens med uppdelning efter kön respektive inkomst (viktade procenttal)*

| Resfrekvens, totalt resande | Kön | | | Inkomst per månad | | |
|-----------------------------------|------|---------|------|-------------------|-------------------|---------|
| | Alla | Kvinnor | Män | <20.000 | 20.000- 29.999 | 30.000- |
| Varje dag | 10.7 | 4.9 | 17.4 | 8.5 | 13.9 | 9.2 |
| Flera gånger i veckan | 7.7 | 5.6 | 10.1 | 4.7 | 8.1 | 15.3 |
| Varje vecka | 6.3 | 4.8 | 7.9 | 4.4 | 5.6 | 13.6 |
| Varje månad | 8.9 | 7.6 | 10.4 | 4.4 | 9.9 | 20.0 |
| Flera gånger om året | 12.2 | 11.9 | 12.5 | 7.9 | 13.9 | 20.9 |
| Någon enstaka gång | 17.5 | 21.0 | 13.6 | 16.4 | 21.7 | 10.7 |
| Aldrig | 36.7 | 44.1 | 28.1 | 53.7 | 26.9 | 10.4 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N (oviktat) | 2664 | 1260 | 1404 | 1091 | 1097 | 460 |

Om man konstaterat att resandet är ojämnt fördelat i befolkningen blir nästa fråga vilka faktorer som särskiljer resenärer från dem som inte reser. Man kan exempelvis tänka sig att familjesituation (föräldraskap, huruvida man är sammanboende eller inte) är något som inverkar på människors vilja och möjlighet att resa i tjänsten. Upplevelser av tidspress och konflikt mellan arbete och privatliv knyts ofta till föräldraskap (t.ex. Nordenmark 2002; Larsson 2007) och eftersom tjänsteresor många gånger tar tid i anspråk utöver normal arbetstid kan föräldraskap antas vara ett skäl till att avstå eller reducera tjänsteresandet. Samtidigt innebär föräldraskapet en ökad försörjningsbörda, vilket möjligen kan verka i motsatt riktning.

Om man är samboende eller ensamboende kan också tänkas ha betydelse. Att vara samboende skulle kunna underlätta flitigt resande genom att det finns någon som tar hand om hem och eventuella barn under resan. Men det kan också vara lättare att resa i tjänsten för den som inte har någon partner att ta hänsyn till. Mot bakgrund av tidigare forskning tycks dock varken föräldraskap eller samboende/ensamboende ha någon större betydelse för resaktiviteten. Ett par intressanta, om än svaga, samband har emellertid påvisats. I någon mån tycks mäns tjänsteresande stimuleras av att leva i parförhållande medan samma omständighet hänger samman med ett reducerat resande för kvinnor. Ett liknande mönster visar sig när det gäller föräldraskap: faderskapet tenderar att öka männens resande, medan moderskapet snarare minskar resbenägenheten (Gustafson 2006).

Sambanden mellan föräldraskap respektive samlevnadsform och tjänsteresande är som sagt svaga, men de hänger samman med en av de sorteringsmekanismer som visat sig vara mest framträdande i sammanhanget. Kön och inkomst är nämligen de faktorer som tydligast skiljer ut resenärer från icke-resenärer. Tabellen ovan visar att 65,1 procent av de förvärvsarbetande kvinnorna sällan eller aldrig reser i tjänsten, medan den siffran för män är 41,7 procent. Bland männen uppger 35,4 procent att de reser varje vecka eller oftare, medan andelen kvinnor som reser i samma omfattning är 15,3 procent (se även Gustafson 2005 som pekar i samma riktning).

Resandets fördelning mellan olika inkomstgrupper visar på liknande sätt att andelen frekventa resenärer på det stora hela är större inom de högre inkomstskikten. Ser man enbart till dem som reser dagligen ligger dock andelarna förhållandevis jämnt – ett resultat som förmodligen avspeglar att de som reser varje dag är en heterogen grupp vad gäller såväl position som yrke och utbildning. Här finns allt från buss- och taxichaufförer till resande säljare, piloter och konsulter eller experter av olika slag.

Tjänsteresor som medför övernattnig på annan ort fördelar sig enligt samma mönster. Tabell två på nästa sida visar att nära 60 procent uppger att de inte hade övernattat alls i samband med tjänsteresa under den aktuella perioden (senaste 12 månaderna). Samtidigt kan man säga att det är drygt 40 procent som faktiskt hade gjort minst en tjänsteresa med övernattnig, men andelarna sjunker snabbt i takt med ökad resfrekvens. Här kan vara på sin plats att notera att de respondenter som inkluderats i kategorin "Ingen" dels består av de individer som kryssat för just detta svarsalternativ i den enkätfråga som tar upp övernattningsresor i tjänsten (enkätfråga 30), dels de individer som i ett tidigare skede uppgett att de inte reser i arbetet alls. Enkäten är konstruerad på så vis att de respondenter som uppger att de inte reser alls i tjänsten (enkätfråga 28 a) dirigeras förbi en rad för dem irrelevanta frågor, varav frågan om antalet övernattningar i tjänsten är en. Sammantaget innebär det att 775 av de 1430 personer som inte övernattat i tjänsten under de föregående 12 månaderna är personer som inte rest alls, medan de resterande 655 respondenterna har gjort tjänsteresor i någon omfattning, men inga resor som inneburit övernattnig på annan ort.

Kön och inkomst är tydliga sorteringsmekanismer även när det gäller övernattningsresorna. Andelen män som gör övernattningsresor i tjänsten är betydligt större jämfört med andelen kvinnor överlag utom i den lägsta resfrekvensen (1-2 övernattningar). Inkomstvariabeln följer samma linje - bortsett från dem som övernattat högst två nätter under den aktuella perioden är det betydligt högre andelar frekventa resenärer i de högre inkomstgrupperna, medan andelen "icke-resenärer" är högre i den lägsta inkomst kategorin.

Tabell 2. Förvärvsarbetande fördelade efter antal övernattningar i samband med tjänsteresa med uppdelning på kön respektive inkomst (viktade procenttal).

| Antal övernattningar de senaste 12 månaderna. | Kön | | | Inkomst per månad | | |
|--|------|---------|------|-------------------|-------------------|---------|
| | Alla | Kvinnor | Män | <20.000 | 20.000- 29.999 | 30.000- |
| > 50 | 1.7 | 0.6 | 3.0 | 0.7 | 1.7 | 4.7 |
| 21-50 | 3.5 | 1.6 | 5.6 | 0.4 | 3.6 | 12.3 |
| 11-20 | 4.9 | 2.9 | 7.3 | 1.5 | 5.0 | 15.1 |
| 6-10 | 7.7 | 5.8 | 9.9 | 2.7 | 9.8 | 17.3 |
| 3-5 | 11.0 | 9.1 | 13.1 | 5.8 | 13.6 | 20.0 |
| 1-2 | 12.0 | 12.5 | 11.4 | 8.9 | 15.8 | 11.7 |
| Ingen | 59.2 | 67.4 | 49.7 | 80.0 | 50.6 | 19.0 |
| Totalt | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| N (oviktat) | 2692 | 1275 | 1417 | 1104 | 1111 | 460 |

Inkomst och framförallt kön är faktorer som även i tidigare forskning pekats ut som tydligt förknippade med hög resaktivitet. Detta gäller såväl i Sverige som internationellt (Presser & Hermsen 1996; Polk 1998; Krantz 1999; Frändberg & Vilhelmson 2002; Roehling & Bultman 2002). Allmänt tenderar resandet att gå hand i hand med könssegregeringen på arbetsmarknaden i stort, vilket betyder att det framförallt är i mansdominerade branscher och yrken som resaktiviteten är hög (Gustafson 2005:35-37). Men det visar sig också att resfrekvensen är högre för män jämfört med kvinnor inom respektive näringsgren. Ytterligare indikationer på att tjänsteresandet är en manligt kodad företeelse finns också. Exempelvis är den mest frekventa socioekonomiska kategorin resenärer egenföretagarna och heltidsanställda reser mer än de som har deltidsanställning. Dessa förhållanden hänger samman med kön genom att det stora flertalet deltidsanställda är kvinnor

medan egenföretagare till övervägande delen är män. Intressant nog kvarstår könsskillnaderna även när man ser till respektive kategori separat - inom gruppen deltidsanställda, heltidsanställda respektive egenföretagare, reser männen mer än kvinnorna och det gäller såväl det totala resandet som övernattningsresandet.

Ålder är en annan faktor som på goda grunder kan antas ha betydelse för hur mycket man vill eller orkar resa i tjänsten. Att resa flitigt sliter både fysiskt och mentalt (t.ex. Borg & Kristensen 1999; Ivancevich m.fl. 2003) och man kan då tänka sig att människor med stigande ålder försöker dra ned på ”flackandet”. Att resandet ökar med inkomstnivå indikerar samtidigt att tjänsteresor hänger samman med lite högre positioner i arbetslivet, vilket i sin tur pekar i riktning mot att resandet inte är så utbrett i de yngre ålderskategorierna. Båda hypoteserna - att äldre och yngre reser i mindre utsträckning än det mellersta åldersskiktet - bekräftas både av Gustafsons analyser (2005:38) och mina egna bearbetningar (redovisas inte i tabellform). Det är överlag personer i åldersspannet 45-54 år som reser mest.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att tjänsteresandet är ganska ojämnt fördelat mellan olika kategorier av förvärvsarbetande. Bilden av ”tjänsteresenären” som tonar fram är en medelålders man med god inkomst och en relativt hög position i arbetslivet. Att det ser ut på det här sättet tycks som sagt hänga samman med den allmänna könssegregeringen på den svenska arbetsmarknaden där män och kvinnor arbetar inom olika näringsgrenar, inom olika yrken och på olika positioner och där tjänsteresandet är knutet till manligt dominerade branscher, yrken och positioner. Diskussioner kring orsakerna bakom uppdelningen tar vanligtvis avstamp i könsspecifika villkor knutna till den privata sfären. Allmänt framhålls här rörlighet, tid och plats som viktiga dimensioner där kvinnor och kvinnlighet förknippas med närvaro och engagemang i hemmet, medan män och manlighet associeras med en större rörlighet och ett engagemang i det sociala

rummet utanför hemmet – i arbetslivet, politiken och andra offentliga sammanhang (Leed 1991; Wolff 1993; Westwood m.fl. 2000). Tjänsteresor med övernattnings utanför hemmet är ett arbetsvillkor som får påtagliga konsekvenser för resenärens tillgänglighet för hem- och familjerelaterade aktiviteter. Om man utgår från traditionella könsroller kan den manliga praktiken med lätthet fogas in i tjänsteresenärens livsvillkor, medan en traditionellt kvinnlig praktik står i konflikt med resandets konsekvenser. Vi börjar nu närma oss avhandlingens kärna – tjänsteresandets konsekvenser för samordningen mellan arbetet och livet utanför arbetet och vilken betydelse könsrelaterade förväntningar och villkor knutna till hem och familj har i sammanhanget.

Tjänsteresor i vardagen

Såväl det vetenskapliga som det allmänna intresset för skärningspunkten mellan förvärvsarbete och engagemang utanför arbetslivet är stort. Upplevelser av tidsbrist, att inte hinna med allt man vill och anser sig behöva göra, är centrala inslag i dessa diskussioner (t.ex. Ellingsaeter 2004). Förklaringarna handlar många gånger om att ökade förväntningar på livets innehåll i kombination med framväxten av inkomstkrävande konsumtionsmönster ätit upp den potentiella "tidsrikedom" som finns inom räckhåll för relativt många människor (Schor 1998; Southerton 2003; Jacobs & Gerson 2005; Larsson 2007). Friktionen mellan arbetslivet och den privata sfären kan också förstås i ljuset av övergripande teorier om den tilltagande individualiseringen². Grundtanken här är att det ramverk av traditioner och kollektiva gemenskaper som tidigare stakade ut vägen för människors levnadsbanor (religion, klass, familj etc.) har tappat sin kraft. I det moderna samhället faller valet, och ansvaret, i större utsträckning på individen själv (Giddens 1992;

² Man ska emellertid komma ihåg att individualiseringstesen inte står oemotsagd. Bland annat har kritik riktats mot att förespråkarna ensidigt utgår från medelklassens perspektiv och därigenom bortser från att människors möjliga livsprojekt fortfarande ramas in av såväl materiella som relationella förutsättningar (se t.ex. Savage 2000; Ellingsaeter & Leira 2004; Skeggs 2004; Gilles 2005).

Beck & Beck-Gernsheim 2002; Urry 2007). Hur man väljer att förvalta sin tid blir då avgörande för hur livet gestaltar sig - tiden blir en viktig och påtagligt begränsad resurs.

Familjeliv

En viktig bakgrund till upplevelser av konkurrerande krav mellan arbete och familjeliv är att den s.k. ”male breadwinner-modellen”, som dominerade under mitten av 1900-talet, fått ge vika för en rad olika arbetslivs- och hushållsarrangemang (Jacobs & Gerson 2005; Magnusson 2006; Crompton m.fl. 2007). Så länge det var mer eller mindre självklart att kvinnans ansvar var hemmet medan mannen stod för försörjningen, var det relativt oproblematiskt att kombinera arbete och familjeliv. Rollerna var givna. I dag förväntas istället både kvinnor och män delta fullt ut i arbetslivet samtidigt som de delar på hemrelaterade uppgifter. Därigenom har det gemensamma livet i större utsträckning kommit att bli en arena för förhandling om hur de enskilda individernas intressen och behov ska kunna jämkas samman (Björnberg & Kollind 2003; Ellingsaeter & Leira 2004). Växande andelar ensamstående föräldrar och singelhushåll finns också med i den nya bilden (t.ex. Beck-Gernsheim 2002), vilket gör att allt fler människor får axla både försörjningsbördan och ansvaret för hem och eventuella barn på egen hand.

Allmänt är föräldraskap den faktor som tycks ha störst betydelse för upplevelser av konflikt mellan arbete och familjeliv – yrkesarbetande småbarnsföräldrar är den grupp som uppfattas som särskilt utsatta för konkurrerande krav på tillgänglighet och engagemang mellan arbete och familj (Nordenmark 2004; Crompton & Layonette 2006; Larsson 2007). Omsorgsansvar tar uppenbart tid och kraft i anspråk och ställer krav på närvaro. För att återknyta till individualiseringstesens ovan finns det också

indikationer på att dagens föräldrar upplever sig vara individuellt ansvariga för barnens personliga utveckling och framtida livschanser (Beck-Gernsheim 2002; Jacobson & Gerson 2005). Man vill, eller känner sig tvungen, att engagera sig i olika aktiviteter som syftar till att maximera barnens fulla potential (Southerton 2003; Gilles 2005). Det kan handla om praktiska insatser, t ex att hjälpa till med skolarbetet eller skjutsa till och från olika fritidsaktiviteter, men det kan också handla om att skapa utrymme för samvaro (Hochschild 1997; Daly 2001).

Den typ av tjänsteresor som primärt undersöks i avhandlingen (resor som innebär övernattnin) är ett arbetsvillkor som på ett tydligt sätt griper in i hem- och familjeliv. Familjerelaterade aktiviteter och praktiker är i stor utsträckning bundna i tid och rum. Hemmet är det centrala navet där familjemedlemmarna samlas för att äta, sova, och umgås. Men tjänsteresandet binder resenären till en annan plats under en tid då han eller hon normalt sett skulle ha befunnit sig i hemmet. För småbarnsföräldrar, och i synnerhet ensamboende småbarnsföräldrar, blir tjänsteresandet ett inslag som kräver noggrann planering och samordning för att familjelivet ska fungera. En vuxen måste finnas på plats för att ta hand om allt det praktiska som rör hem och barn, vilket för den ensamboende föräldern, eller för par där båda reser mycket, medför ett behov av hjälp och stöd utifrån (Gustafson 2009). För sammanboende par där den ene reser, men inte den andre, blir det snarare en fråga om förhandling mellan parterna. I det här fallet ligger det nära till hands att den som är hemma axlar resenärens del i hemarbetet under frånvaron.

Men man kan självfallet inte utgå ifrån att den reserelaterade frånvaron uteslutande är ett problem i förhållande till hem- och familjeliv. Positiva konsekvenser är också möjliga. Exempelvis finns tidigare forskning som visar att tjänsteresor kan upplevas som en form av respit - en känsla av avkoppling från de vardagliga rutinerna knutna till hemmiljön. Man har också funnit att tjänsteresor därigenom kan fungerar som en buffert mot stress

både i förhållande till arbetet och till familjerelaterade krav och förpliktelser (Etzion m.fl.1998; Westman & Etzion 2002).

När det gäller resandets konsekvenser för familjelivet är det särskilt viktigt att uppmärksamma kvinnors och mäns olika villkor och förutsättning i förhållande till tid och plats. Genom historien har kvinnors tid i större utsträckning stått till förfogande för andras behov jämfört med männens tid. Bilden av den goda kvinnan, och framförallt den goda modern, är en kvinna/mor som står tillbaka för egen del och sätter familjens intressen framför sina egna (Chodorow 1978; Kashak 1992; Bittman & Wajcman 2000; Crompton m.fl. 2007). Förväntningarna på faderskapet har istället mer handlat om att försörja familjen och att fostra barnen till ”arbetsduglighet och lydnad” (Plantin 2003:150). Mycket har förstås förändrats. I takt med kvinnors ökade arbetskraftdeltagande har faderskapsidealen förändrats i riktning mot en större delaktighet. Dagens fäder förväntas i hög grad vara närvarande pappor som tar del i hushållsarbetet och har en nära relation till sina barn. En rad socialpolitiska initiativ, exempelvis föräldraförsäkringens utformning, har också ökat möjligheterna att svara upp mot de nya förväntningarna. Men trots förändrade ideal och möjligheter präglas dagens familjeliv i praktiken av traditionella föreställningar om mödrars och fäders olika roller och uppgifter (t.ex. Björnberg & Kollind 2003; Magnusson 2006). Detta gör att det goda moderskapet är starkt förknippat med den kontinuerliga omsorgen i hemmet. Mödrars engagemang i arbetslivet, hennes frånvaro från hemmet, blir på så sätt tydligare villkorat av förmågan leva upp till rollen som en god förälder jämfört med fäders situation (Elvin-Nowak 1998).

I linje med resonemangen ovan visar forskning om tjänsteresor också att kvinnor i högre grad än män upplever resandet som problematiskt i förhållande till familjelivet (Roehling & Bultman 2002; Hill 2004; Lassen & Jensen 2004). Könsmärkta förväntningar på rumslig och tidsmässig tillgänglighet för hem och

barn tas emellertid inte upp i de här studierna – en insikt som varit vägledande för min egen forskning. En annan viktig utgångspunkt har varit att belysa både praktiska och känslomässiga aspekter av resandets konsekvenser i tid och rum. Traditionella könsroller tycks vara ett bestående mönster och det ligger då närmare till hands att resandet genererar upplevelser av tidsbrist i relation till familjelivet för kvinnor jämfört med män. Att resandet förflyttar resenären till en annan plats är också en mer uppenbar utmaning mot moderskapsidealet jämfört med faderskapsidealet, med större risk för känslor av otillräcklighet, skuld och dåligt samvete bland kvinnliga resenärer som följd.

Sociala gemenskaper

När ”livspusslet” diskuteras tenderar föräldraskap och familjerelaterade frågor att stå i centrum. Detta gäller såväl forskning som offentlig debatt. Samtidigt påpekas det från flera håll att sociala relationer som ligger utanför den traditionella familjegemenskapen kommit att få en allt större betydelse (Giddens 1992; Silva & Smart 1999; Wright & Jagger 1999; Beck-Gernsheim 2002). Mot bakgrund av ökade skilsmässotal och växande andelar singelhushåll menar man att vänskapsrelationer i allt större utsträckning kommit att få samma sociala funktion som tidigare var förbehållen familjen (Allan & Adams 1999:193; O’Connor 1999:118; Weeks, Heaphy & Donovan 2001:9).

Eventuella konflikter mellan arbetslivets krav och samordningen med relationer utanför den traditionella familjen har emellertid inte rönt lika stor uppmärksamhet som skärningspunkten mellan arbete och föräldraskap. Möjligen kan det bero på att de tidsmässiga och rumsliga friktionsytorna inte är lika tydliga. För det första har en hel del vänskapsrelationer genererats ur arbetslivets möten och i många fall umgås vi ganska informellt

med våra kollegor under arbetstid. För det andra har vi inte samma förväntningar på regelbunden tidsmässig och rumslig samtidighet med vänner som vi har med familjemedlemmar. Å andra sidan kan man säga att den tilltagande fragmenteringen av arbetslivets tidsrytmer och rumsliga förläggning medför större problem för samordningen med vänner jämfört med familjemedlemmar. När människors lediga tid i allt mindre utsträckning sammanfaller blir det särskilt svårt att finna tidpunkter då det är möjligt att träffa vänner. Inom det gemensamma hushållet är åtminstone bostaden den givna samlingspunkten där man sammanstrålar ”automatiskt” med någon form av regelbundenhet.

Om man ser till arbetsrelaterade bekantskaper är förutsättningarna lite annorlunda jämfört med privata vänner. De allra flesta förvärvsarbetande är i någon mån bundna till en arbetsplats där man tillbringar en stor del av sin vakna tid tillsammans med kollegor och chefer. Arbetsplatsen blir därigenom ett viktigt forum för social gemenskap. Betydelsen av arbetsrelaterade sociala relationer har också uppmärksammats ur flera synvinklar inom samhällsvetenskapen. I likhet med vänskapsrelationers betydelse för välbefinnandet i största allmänhet utgör gemenskap och socialt stöd från chefer och kollegor en av flera nyckelfaktorer när det gäller tillfredsställelse i arbetet (Johnson 1986; Reeves 2001; Gillespie & Richardson 2004). Flera forskare menar också att personliga relationer blir allt viktigare i dagens arbetsliv (Larsen, Urry & Axhausen 2006; Faulconbridge & Beaverstock 2008). I internationaliseringens kölvatten har företag och organisationer blivit beroende av varandra – som ägare, samarbetspartners, kunder eller konkurrenter (Allvin m.fl 2006: 17). Behovet av samarbete mellan och inom geografiskt utspridda organisationer har därmed ökat, vilket medfört att förmågan att skapa förtroendefulla relationer blivit en allt viktigare egenskap bland yrkesgrupper med sammanlänkande funktioner (Boden & Molotch 1994; Sennett 1999).

Internationaliseringen har också drivit fram en övergripande nedmontering av traditionella organisatoriska regelverk. Avregleringen har inte bara inneburit en större flexibilitet för arbetets inramning i tiden och rummet - den omfattar även arbetets sociala dimensioner. I den flexibla organisationen ställs större krav på att individen själv initierar samarbete, tar kontakt med ”rätt” personer och bygger upp ett socialt nätverk för att kunna utföra aktuella och kommande arbetsuppgifter på ett bra sätt (Allvin m.fl 2006: 75-76). Ytterligare ett skäl till att dagens arbetsliv ställer större krav på människors relationsskapande kvaliteter handlar om den växande tjänstesektorn där många arbetsuppgifter involverar ett socialt samspel (Giertz 2002; Allvin m.fl. 2006: 71).

Tjänsteresandets betydelse i sammanhanget är allt annat än entydig. Möten är som sagt en stark drivkraft bakom resandet. Kombinationen av den geografiska utspridningen av organisationer och företag, arbetslivets avreglering, samt tillväxten av tjänstesektorn medför ett ökat behov av resor för att åstadkomma möten mellan människor som befinner sig på geografiskt åtskilda platser. Samtidigt innebär en tjänsteresa att resenären lämnar den *ordinarie* arbetsplatsen för en tid. Den som reser mycket i arbetet deltar relativt sett mindre i det vardagliga sociala livet på arbetsplatsen och blir mindre synlig för såväl chefer som kollegor. Med hänvisning till farhågorna om att den övergripande geografiska uttjänjningen av människors sociala liv kan underminera den enskildes upplevelse av trygghet och samhörighet (Boden & Molotch 1994; Hanson 1998; Putnam 2000; Urry 2002; Vilhelmsen 2002) kan omfattande frånvaro från arbetsplatsen leda till en känsla av ensamhet och bristande tillhörighet. Men här ska man komma ihåg att den flitige resenären i många fall är en chef, en arbetsledare eller liknande, dvs. en person vars position ofta innebär en allmänt socialt aktiv och synlig roll i organisationen. Syftet med resorna är dessutom många gånger att möta samarbetspartners, kollegor eller kunder på andra platser. Därigenom rymmer resandet också en potential för att

etablera arbetsgemenskaper på annat håll (Markham m.fl. 1986; Fisher & Stoneman 1998; Lassen 2006). Tjänsteresor kan också göra att man knyter kontakter med människor utanför det direkta yrkessammanhanget. För tjänsteresenärer som regelmässigt återkommer till specifika platser kan exempelvis andra regelbundna hotellgäster eller personer med fast förankring på orten med tiden bli en viktig del i resenärens sociala nätverk.

Sedan kan man inte utgå ifrån att den flitige resenärens frånvaro från en ordinarie arbetsplats självklart får negativa sociala konsekvenser som behöver kompenseras för med andra former av gemenskaper. En rad studier av visar att ”osynligheten” under resan kan upplevas som något positivt - en känsla av frihet och oberoende i förhållande till såväl chefer som kollegor - och det här tycks förekomma både bland yrkeschaufförer och mer traditionella affärsresenärer (Ouellet 1994; Presser & Hermsen 1996; Fisher & Stoneman 1998; Nehls 1999). I samma riktning pekar den forskning som nämns i avsnittet ovan där den reserelaterade frånvarons välgörande potential i förhållande till arbete och familj framhålls (Etzion m.fl. 1998; Westman & Etzion 2002).

Vänskapsrelationer på hemorten har emellertid inte inkluderats i dessa studier. Möjligen är fenomenet respit inte lika relevant i förhållande till hembaserade privata sociala gemenskaper – vänskapsrelationer kanske inte genererar stress på samma sätt som arbete och familjeliv och behovet av frikoppling blir då heller inte lika framträdande. Samtidigt är det rimligt att tro att den som reser mycket i arbetet prioriterar de närmaste relationerna (familjen och/eller de riktigt nära vännerna) den tid han eller hon väl är hemma, medan umgänge med mer perifera kontakter förmodligen hamnar längre ned på prioriteringslistan. Det här skulle i så fall kunna leda till ett minskat kontaktnät på hemorten och/eller upplevelser av att inte hinna med att odla sina vänskapsrelationer på det sätt man skulle önska.

Om man ser till frånvarons möjliga ”utfall” i form av respit respektive upplevelser av att inte ha tillräckligt med tid för vänner på hemorten blir det intressant att fundera över vilken betydelse kommunikationsteknologin kan ha i sammanhanget. Helt klart ger tekniken utökade möjligheter att hålla kontakt på avstånd, men om användandet av t.ex. mobiltelefonen å ena sidan kan lindra resandets eventuella negativa konsekvenser för vänskapsrelationer, kan å andra sidan samma teknologi reducera resandets frikopplande potential i förhållande till arbetet och familjen. Upplevelser av respit förutsätter att man kan släppa tankarna på vardagslivets krav och förpliktelser, men i takt med den ökade användningen av kommunikationsteknologin och förväntningar på ständig tillgänglighet minskar den möjligheten. Enstaka undersökningar pekar också i den riktningen (Churchill & Wakeford 2002; Sherry & Salvadore 2002).

När man tittar på förhållandet mellan tjänsteresor och social gemenskap kan det också vara viktigt att lyfta fram kvinnors och mäns olika förutsättningar i det offentliga rummet. Forskning visar att upplevelsen av att befinna sig ensam i främmande miljöer skiljer sig åt mellan kvinnor och män. Kvinnor känner i större utsträckning än män oro för att utsättas för våldsbrott, särskilt under dygnets mörka timmar (Koskela 1998; Sandstig 2003). Att vistas ensam på mer eller mindre främmande orter, i mer eller mindre okända miljöer, är ett centralt inslag i samband med vissa tjänsteresor, men generella eller könsrelaterade upplevelser med anknytning till de här aspekterna tycks inte ha studerats i någon större omfattning. Möjligtvis beror det svala intresset på att det framförallt är män som reser och att det framförallt är kvinnor som förknippas med rädsla och oro i okända miljöer (Heber 2005). Nu bör det också påpekas att bilden av män som orädda blivit alltmer ifrågasatt under senare år. Man menar att det snarare handlar om att sociala förväntningar leder till att män inte tillåter sig att uttrycka den rädsla de faktiskt känner (Heber 2005:43-45). Oavsett vilket är frågan om resenärernas eventuella negativa upplevelser

av att befinna sig i främmande miljöer viktig att lyfta. Om kvinnor i större utsträckning än män upplever oro, obehag eller till och med rädsla i samband med tjänsteresandet kan det vara en delförklaring till kvinnors lägre resaktivitet. Allmänt är det också en viktig arbetsmiljöfråga för de kvinnor och män som reser i tjänsten. Resandets sociala omständigheter är med största sannolikhet en viktig aspekt här. Huruvida tjänsteresan sker i sällskap med andra eller i enskildhet, om resenären har vänner och bekanta på destinationen eller är hänvisad till ensamma kvällar på hotellet är faktorer som kan antas ha stor betydelse för upplevelsens karaktär.

Avhandlingens syfte och frågeställningar

I den här avhandlingen undersöks erfarenheter av att samordna ett rörligt arbetsliv med de krav på platsbunden närvaro som vardagslivet utanför arbetet ställer. Mer specifikt undersöks fyra mer eller mindre sammanlänkade teman. För det första lyfts frågan om vad ett flitigt resande i arbetet innebär för resenärens upplevelse av arbetstillfredsställelse. Vidare undersöks resenärens upplevelser av resandet i termer av möjligheter respektive hinder i förhållande till etablerandet och vidmakthållandet av vänskapsrelationer, såväl på hemorten som på geografiskt avstånd. Ett tredje tema handlar om vilken betydelse resandet har för den könsmissiga ansvarsfördelningen i hemmet. Slutligen belyser avhandlingen vilka känslomässiga erfarenheter, vilka förhållningssätt och övervägande som ligger till grund för frekventa tjänsteresenärers strategier när det gäller resmönster. Valet står här mellan å ena sidan flitigt resande för att åstadkomma kontinuerlig närvaro i hemmet och å andra sidan mindre resande med konsekvenser i form av mer sammanhängande perioder av frånvaro från hemmet.

Forskningsprocessen

Eftersom det här är en sammanläggningsavhandling redovisas de huvudsakliga resultaten i ett antal artiklar. Artikelformatet ger sparsamt med utrymme för metodologiska diskussioner, utförliga beskrivningar av hur man gått tillväga och vilka överväganden som ligger bakom avhandlingens utformning. I det här avsnittet ges en mer ingående redogörelse för dessa delar av forskningsprocessen.

Forskningsstrategier

Det forskningsprojekt som ramar in avhandlingsarbetet formulerades med målsättningen att utvidga kunskapen om människors resande i sitt arbete (Furåker & Gustafson 2003). Mer specifikt syftade projektet till att kartlägga hur resandet ser ut för olika kategorier av förvärvsarbetande i Sverige, samt att studera resandets konsekvenser i följande tre avseenden: för individernas upplevelse av det egna arbetet, för könsrelationer och familjeliv samt för deltagande i lokala aktiviteter på hemorten. I projektbeskrivningen uppges att det huvudsakliga datamaterialet kommer att bestå av ett större enkätmaterial, vilket också blev fallet. Men eftersom tjänsteresor allmänt var (och fortfarande är) ett ganska outforskat fenomen fanns relativt lite forskning att falla

tillbaka på. I arbetet med utformningen av enkätfrågorna uppstod ett behov av att få en mer direkt tillgång till flitiga resenärers egna erfarenheter. Tidsplanen för enkätundersökningen var emellertid fastlagd och det gavs begränsat utrymme för att genomföra en mer kvalitativt inriktad undersökning innan enkäten skulle distribueras. För att förstå och bättre kunna tolka kommande analyser av det kvantitativa materialet planerades och genomfördes ändå en observations- och intervjustudie med en grupp resande säljare parallellt med insamlandet av det kvantitativa materialet. Datainsamlingen för båda studierna genomfördes under 2005, men eftersom registreringen och inmatning av enkätdata löpte under en längre tid var större delen av den kvalitativa studien avklarad innan bearbetningarna av det kvantitativa materialet påbörjades. Den kvalitativa studien kom därigenom att utgöra något av en förstudie trots allt. Visserligen var det inte så att resultat och analys av intervjumaterialet låg till grund för de frågor som ställdes i enkäten, men de insikter som intervjuerna och observationerna gav formade arbetet med det kvantitativa materialet - både i valet av frågeställningar och i diskussioner kring resultatens innebörd och helt klart har det kvalitativa materialet stakat ut vägen för avhandlingens inriktning.

Studier där såväl kvantitativa som kvalitativa strategier inkluderas har blivit allt vanligare under senare år (Johnson & Onwuegbuzie 2004; Bryman 2006). På sina håll betraktar man den här formen av metodmässig blandning som en egen forskningsinriktning i sig med benämningar som multi-methods, multi-strategy, mixed-methods (se Bryman 2006). En av de centrala fördelar som lyfts fram är möjligheten att få en mer heltäckande bild av ett fenomen (Mason 2002; Bryman 2004; Onwuegbuzie & Leech 2005; Greene 2008). Vanligtvis är argumentet för tillämpningen av ”mixed-methods” antingen att man genom överensstämmelse mellan resultat från olika data ger ett starkare underlag för de slutsatser man drar, eller att kombinationen av olika metoder har någon form av kompletterande eller utvecklande syfte i forskningen (Bryman

2006:105). I det här senare fallet kan den ena typen av data bidra med klargörande exempel som utgör illustrationer i förhållande till det andra datamaterialet. Den kan också ha en informerande och vägledande funktion.

Mitt eget arbete faller någorlunda inom ramen för den senare kategorin på så sätt att den kvalitativa studien både väglett och haft en klargörande funktion i förhållande till det kvantitativa materialet. Visserligen råder ingen fullständig överensstämmelse mellan de fenomen som undersöks i de båda studierna – i det kvalitativa materialet undersöks olika former av resande ur en specifik yrkesgrupps perspektiv, medan den kvantitativa studien utgår från ett mer allmänt resande och baseras på respondenternas resfrekvenser. Trots dessa olikheter har studierna berikat och kompletterat varandra. Forskningsprocessen har karaktäriserats av en dialog mellan deduktiv, kvantitativt inriktad ansats (teoretisk orientering i det befintliga kunskapsfältet för att formulera enkätfrågor) till ett mer induktivt angreppssätt (observationer och halvstrukturerade intervjuer i syfte att fånga upp erfarenheter). Den teoretiska orienteringen och de frågor som formulerades i enkäten följde med som ett övergripande ramverk in i den kvalitativa studien. Resultaten från den kvalitativa studien blev sedan vägledande för vilka enkätfrågor som kom att analyseras och fungerade också som illustrationer till de kvantitativa analyserna.

Intervju- och observationsstudien

Att tjänsteresor är ett förhållandevis nytt om än snabbt växande forskningsområde är en omständighet som bidrog till de inledande problemställningarnas relativt öppna karaktär. Ett övergripande syfte blev att inom ramen för projektets målsättningar ringa in centrala aspekter av tjänsteresandet, en målsättning som enkelt

uttryckt handlade om att så förutsättningslöst som möjligt orientera sig i vad det innebär att ha resandet som arbetsvillkor. Ett annat viktigt syfte var att fånga upp betydelsefulla erfarenheterna av en mobil arbetsvardag ur resenärernas perspektiv. Det här är tydliga exempel på dimensioner av den sociala verkligheten som man bäst kommer åt med hjälp av kvalitativa metoder (Flick 2002; Denzin & Lincoln 2005).

Med ambitionen att förutsättningslöst orientera sig på fältet uppstod ett behov av att genom deltagande observation få en direkt inblick i, och en personlig erfarenhet av, tjänsteresandet och tjänsteresenärens vardag. Till skillnad från exempelvis intervjuer ger observationer en möjlighet att möta situationer som sträcker sig utanför respondenternas subjektiva perspektiv (Fangen 2005:32-33).

Studien omfattar två observationstillfällen som till sin karaktär stämmer någorlunda väl in på vad Flick (2002:146) beskriver som kännetecknande för etnografiskt inriktade studier. Med referens till Hammersley och Atkinson (1983:2) skriver Flick att etnografen deltar i människors vardagliga liv under en längre tid i syfte att se vad som händer, lyssna till vad som sägs och ställa frågor. Det primära målet är att samla in alla former av data som finns tillgängliga och som kan kasta ljus över det fenomen man är intresserad av. Observationstillfällena varade visserligen bara under sammanlagt två arbetsdagar, vilket knappast kan betecknas som ”en längre tid”, men min uppfattning är att jag under dessa dagar fick värdefulla insikter som på ett tydligt sätt bidragit med såväl underlag till intervjufrågor som en god tolkningsgrund i analysarbetet.

Den första kontakten med fältet innebar således att jag fick följa med en av männen i studien under en arbetsdag. Just denna dag skulle säljaren övernatta på hotell eftersom dagens kunder fanns inom ett område avlägset från bostaden. Arbetsdagen inleddes och avslutades på hotellet och under resans gång satt jag i baksätet på

bilen och antecknade vad som hände och vad vi pratade om. Anledningen till att jag satt i baksätet var att det främre passagerarsätet fungerade som skrivbord och förvaringsplats för dokument och material av olika slag som säljaren behövde ha tillgängliga under arbetets gång. Vid de fem kundbesök som säljaren hade planerat in fick jag också vara närvarande och observera själva säljmötet.

Vid det andra observationstillfället fick jag följa med en av kvinnorna i hennes arbete. Dagens kundmöten var planerade till den ort där hon bodde och arbetet både startade och slutade i hemmet. Även denna gång fick jag möjlighet att följa med under samtliga arbetsmoment.

I likhet med observationerna var syftet med intervjuerna att få tillgång till de intervjuades verklighet, men intervjuer återspeglar som sagt i större utsträckning den förståelse den enskilde individen själv har av sina erfarenheter. Målsättningen med intervjuerna var att få rika beskrivningar av centrala teman som den intervjuade upplever och förhåller sig till i avsikt att tolka de beskrivna fenomenens innebörd (Kvale 1997: 34-35).

Sammanlagt genomfördes 15 intervjuer. Intervjuerna varade mellan 40 minuter och upp till nära två timmar. Då det var möjligt bjöd jag in respondenten till min arbetsplats, vilket skedde i tre fall, men eftersom säljarna är spridda över hela landet fick jag i de flesta fall själv ge mig ut på en resa för att möta upp varhelst respondenten befann sig för tillfället. Vid sju tillfällen var platsen för intervjun ett café eller en restaurang, två intervjuer genomfördes i en hotellfoajé, två i säljarens hem och en intervju gjordes i en bil. Tanken var att banda samtliga intervjuer, men vid två tillfällen var detta inte möjligt pga. av för hög ljudvolym i lokalen och vid ett tillfälle fungerade inte bandspelaren. Det empiriska materialet består därmed av 12 ordagrant transkriberade intervjuutskrift, samt renskrivna anteckningar från tre intervjuer.

Inledningsvis var utgångspunkten att primärt belysa ett av forskningsprojektets centrala problemområden – om och i så fall på vilket sätt resandet är en källa till stimulans respektive stress i arbetet. Varje intervju inleddes med en uppmaning att beskriva en vanlig arbetsdag. Tanken var att utifrån respondentens beskrivning plocka upp trådar med anknytning till mina frågeställningar. Som stöd hade jag formulerat en intervjuguide med ett antal övergripande teman och även mer specifika frågor i händelse av att samtalet skulle gå trögt. I praktiken kom emellertid studien att få en betydligt bredare ansats än planerat. Det fanns helt enkelt en rad känslomässiga och praktiska inslag i intervjupersonernas mobila arbetsvardag som på ett tydligt sätt trängde fram i samtalen. Den kvalitativa studien fick därmed en mer explorativ karaktär än beräknat och även om resandets betydelse för upplevelser av stimulans och/eller stress i arbetet inte föll bort helt, kom ändå tonvikten i materialet att ligga på andra frågor. Framförallt blev könsrelaterade skillnader ett genomgående inslag i samtalen.

Urval

Ett viktigt kriterium för valet av respondenter var variationsvidd på ett flertal punkter. I grova drag ligger urvalet inom ramen för vad Trost beskriver som ett strategiskt urval (1993), vilket innebär ett urval som fångar in en stor variation med avseende på den studerade företeelsen. Ambitionen var att identifiera en yrkesgrupp vars arbete innebär ett brett spektrum av resande. Efter många samtal med kollegor och bekanta föll valet på resande säljare och genom en närstående bekant förmedlades kontakt med en nyckelperson inom ett företag där en av kärnverksamheterna är att producera och sälja hårvårdsprodukter. Via denna kontakt länkades jag sedan vidare till säljorganisationen

Den yrkesgrupp som kom att ingå i studien är således säljare vars arbete innebär ett dagligt resande för att besöka kunder inom ett givet område. Arbetet är helt och hållet mobilt, man har ingen arbetsplats i traditionell mening, utan utför sitt dagliga arbete med bilen som utgångspunkt. I arbetet ingår också regelbundna konferenser, studiebesök, kurser och liknande, vilket många gånger genererar övernattningar i tjänsten. I den mån säljaren har ett geografiskt vidsträckt säljdistrikt innebär även det vardagliga arbetet övernattningar. Den valda yrkesgruppen kan på så sätt sägas representera en bred bas vad gäller resande i arbetet – de reser i olika ärenden och under varierande omständigheter, vilket gör att de har rika och mångfacetterade erfarenheter av tjänsteresande som fenomen.

Ett annat viktigt kriterium för urvalet var att få en varierad sammansättning av resenärer med avseende på kön, ålder och familjerelaterade faktorer – dimensioner som på goda grunder kan antas ha betydelse för hur man upplever sitt resande. Inom arbetslivsforskningen i allmänhet, och work-life inriktad forskning i synnerhet, är detta några av de faktorer som visat sig ha stor betydelse (t.ex. Soidre 2002 a, b; Houston 2005). Även inom resandeforskningen har kön- och familjerelaterade aspekter lyfts fram (t.ex. Espino m.fl. 2002; Ivancevich m.fl. 2003; Gustafson 2006).

Mina första kontakter med fältet avslöjade snabbt att den valda yrkesgruppen var klart könssegregerad med slagsida mot manlig överrepresentation. Att det förhöll sig så innebar att jag inte kunde hålla studien inom ett och samma företag. För att få kontakt med resande kvinnor fick jag istället söka mig till konkurrerande företag inom samma bransch. De säljare som jag initialt fick kontakt med var mycket hjälpsamma på den punkten och gav tips om vilka företag som de visste hade kvinnor i säljkåren. Det slutliga urvalet kom på så vis till genom en kombination av strategiskt urval (Trost 1993) och vad som brukar kallas

snöbollsmetoden (Miles & Huberman 1994) – en metod som brukar förordas då populationen av olika skäl är svåråtkomlig eller ”osynlig” och därför svår att lokalisera med hjälp av andra metoder. I artikel I, ”Ett arbetsliv i rörelse. Resandets positiva och negativa potential för arbetstillfredsställelsen bland resande säljare” och artikel II, ”Ett könsperspektiv på resor i arbetet”, redogör jag för den specifika sammansättningen i urvalet med avseende på de ovan beskrivna faktorerna.

Analys

Att kvinnor var markant underrepresenterade inom den aktuella yrkeskåren innebar inte bara konsekvenser för urvalsmetoden. Det blev också ett självklart samtalsämne i mötet med resenärerna. I deras resonemang kring varför det förhåller sig så kan man utläsa en rad intressanta teman som på olika sätt knyter an till traditionella könsroller. Både när samtalen handlade om könsroller på ett övergripande plan (kvinnor i allmänhet/män i allmänhet är på ett visst sätt/gör på ett visst sätt) och när de handlade om hur man själv gjorde och kände, framfördes beskrivningar och förklaringar med anknytning till vad man skulle kalla typiskt manligt och kvinnligt. Dessa resonemang har satt påtagliga avtryck i avhandlingen som helhet.

Såväl fältanteckningar som intervjuutskrifter kodades tematiskt, i första hand med utgångspunkt i det empiriska materialet, men delvis mot bakgrund av teoretiskt grundade frågeställningar. Det senare fallet berör främst den första artikeln (”Ett arbetsliv i rörelse”), där resandets betydelse för arbetstillfredsställelsen står i fokus. Den andra texten (”Ett könsperspektiv på resor i arbetet”) är i större utsträckning baserad på ett analysarbete influerat av ”Grounded Theory” (Strauss & Corbin 1990), där avsikten är att ligga nära människornas egna erfarenhetsberättelser. Kodning

resulterade i teman med en mer eller mindre tydlig anknytning till kön- och familjerelaterade aspekter och artikelns titel i kombination med några nyckelfraser i inledningen (frånvaro från hemmet utöver normal arbetstid, betydelse för vardagslivets organisering, mäns och kvinnors skilda erfarenheter beträffande såväl praktiska aspekter som känslomässiga upplevelser) sammanfattar i stora drag de teman som analysarbetet resulterade i. Dessa teman har också efter hand utvecklats till avhandlingens röda tråd. Det handlar om att den typ av tjänsteresor som tar tid i anspråk utöver den normala arbetstiden reducerar resenärens tillgängliga tid för aktiviteter i hemmiljön och att detta förhållande tycks få olika konsekvenser, både när det gäller vardagslivets praktiska innehåll och på ett känslomässigt plan, beroende på om resenären är man eller kvinna.

Ett annat spår jag ville följa upp grundades i resenärernas berättelser om arbetets sociala dimensioner. Allmänt var olika aspekter av socialt samspel framträdande i såväl observationerna som intervjuerna, vilket till viss del handlar om att social kompetens är en central faktor för säljarens yrkesmässiga framgång. Som säljare är den personliga kontakten och förmågan att etablera tillitsfulla relationer helt avgörande för arbetsresultatet oavsett om man är resande eller inte. För att lyckas gäller det att i själen vara den ”rätta” personligheten och säljarna i studien var noga med att poängtera att de bemötte kunderna med äkta känsla. Som just *resande* säljare skruvas den sociala dimensionen i kundrelationen upp ett extra varv. I och med att arbetet sker på resande fot är det just kunderna som säljaren i första hand har en kontinuerlig kontakt med i arbetsvardagen och detta tycktes ge relationen en mer vänskapsliknande karaktär. Lite beroende på hur ofta respektive resenär övernattade på hotell etablerades också ett betydelsefullt socialt liv runt hotellvistelsen – antingen med andra regelbundna hotellgäster eller med människor boende på orten. Här kunde det röra sig om kunder man under årens lopp fått en närmare relation till eller andra vänner, helt utan anknytning till

arbetet, som man passade på att umgås med när man ändå var i närheten.

Resandets betydelse för vänskapsrelationer var alltså en fråga jag ville gå vidare med och undersöka i vilken utsträckning tjänsteresor faktiskt genererar ett geografiskt utspritt socialt nätverk. Jag ville också undersöka om ett flitigt resande gör det svårare att upprätthålla det sociala livet med vännerna på hemorten, vilket antyddes i några av intervjuerna. Dessa frågor blev utgångspunkten för den tredje artikeln ("Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations: Problems, Promises and Further Repercussions"), som bygger på det kvantitativa materialet.

I en av de två artiklar som baseras på den kvalitativa studien lyfts könsperspektivet fram mer explicit. Där visar det sig att kvinnorna och männen till viss del har olika erfarenheter av resandets betydelse för hemlivet. Främst handlar det om olika känslomässiga upplevelser knutna till föräldraskapet, men det finns också indikationer på att kvinnorna, till skillnad från männen, axlar huvudansvaret för hem- och familj även när de är på resa. I intervjuerna förekommer bara enstaka exempel på missnöje med den här fördelningen från kvinnornas sida, men eftersom resandet tar tid i anspråk som normalt sett skulle ha tillbringats hemma blir konsekvensen mindre tid kvar för hembaserade sysslor och en ökad arbetsbelastning om samma nivå ska upprätthållas. Mot bakgrund av dessa könsspecifika upplevelser och erfarenheter ville jag mer systematiskt undersöka vilken betydelse arbetsrelaterat resande har för hur sammanboende kvinnor och män fördelar ansvaret för hem och familj. Huruvida resande kvinnor tar lika stor andel av hemansvaret som kvinnor med mer stationära arbetsförhållanden och om det finns skillnader mellan resande och icke-resande män i samma avseende var de frågor som formulerades. Frågeställningarna undersöktes med hjälp av det kvantitativa materialet och resultatet redovisas i den fjärde och

avslutande artikeln i avhandlingen ("Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill? Work-related Travel and the Responsibility for Home and Family").

Enkätstudien

Det empiriska materialet i den kvantitativa studien består av enkätdata. I projektansökan uppges att enkäten syftar till att *studera vissa av resandets konsekvenser* (Furåker & Gustafson 2003). Enkätfrågorna utarbetades specifikt för ändamålet att studera just resandets effekter och vad jag har kunnat utläsa av befintlig arbetslivsforskning tycks materialet vara unikt i sitt slag. Titeln på enkäten är "Arbetet, familjen och omvärlden" innehåller förutom reserelaterade frågor en mängd frågor om arbetsförhållanden, familjeförhållanden, samt frågor om sociala relationer och omvärldsorientering. Enkäten finns i sin helhet som bilaga sist i avhandlingen.

Kvantitativa strategier och statistiska metoder kan ge viktig information om ett fenomenets omfattning och fördelning. Dessa fördelningar kan sedan i sin tur bilda mönster som på basis av teoretiskt grundade argument diskuteras och tolkas i syfte att förstå och förklara de påvisade sambanden. I den här avhandlingen baseras en stor del av den deskriptiva genomgången på Gustafsons (2005) rapport. Bearbetningarna av mitt eget material har primärt varit inriktade på att empiriskt pröva teoretiskt grundade frågeställningar – ett arbete som mynnat ut i ett antal intressanta samband eller mönster. Utifrån dessa mönster har jag sedan resonerat kring en rad teoretiskt förankrade, ibland sinsemellan motstridiga, men möjliga förklaringar. Ett exempel på detta är diskussionen kring resandets betydelse för den könsmissiga ansvarfördelningen i hemmet. I avhandlingens fjärde artikel ("Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill?") visar

det sig att det finns ett tydligt samband mellan ökad resfrekvens för *män* och att mannens partner axlar huvudansvaret för hem och familj. Att resandet skulle leda till, dvs. *orsaka*, traditionella könsroller kan man emellertid inte säga – det kan lika gärna handla om en selektionseffekt. Möjligheten finns att en traditionell ansvarsfördelning *föregår* det flitiga resandet bland männen och snarare utgör en förutsättning för än en konsekvens av männens resande. Sambandet mellan de båda fenomenen kan konstateras, men i vilken riktning orsaksvägarna går kan man inte uttala sig om utifrån den studie jag gjort, vilket jag också poängterar i den aktuella texten.

Påvisad samvariation mellan variablerna i mina analysmodeller kan alltså inte likställas med kausalitet (se t.ex. Becker 1998:63), men i den text där resandets betydelse för vänskapsrelationer undersöks ("Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations") är de enkätfrågor som analyseras formulerade i termer av orsaksförhållanden som resenärerna själva får ta ställning till (t.ex. *Resorna gör att jag kan hålla kontakten med vänner på andra orter*, enkätfråga 32 j). Kausaliteten finns därmed inbyggd i själva frågekonstruktionen.

Giltigheten i undersökningen – validiteten - måste också byggas in i frågekonstruktionen så långt det är möjligt. Forskarens teoretiska förståelse av begrepp måste överföras till frågor som är formulerade på ett sätt som kan ge meningsfulla svar kopplade till det undersökta fenomenet. En överensstämmelse mellan forskarens avsikter och den tolkning av frågan som respondenten gör är det som eftersträvas (May 2001:143; Djurfeldt, Larsson & Stjärnhage 2003:108). I synnerhet när det gäller postenkäter är detta en svår uppgift. Tolkningsutrymmet är i grunden ofrånkomligt (De Vaus 2002) och till skillnad från exempelvis personliga intervjuer finns i samband med postenkäter inga tillfällen att ställa följdfrågor – vare sig för forskaren eller för respondenten.

I arbetet med konstruktionen av resandeprojektets postenkät testades frågorna på olika sätt för att i möjligaste mån reducera risken för bristande validitet samt bortfall till följd av obegripligheter eller tvetydigheter i frågekonstruktionerna. Dels lät vi ett antal människor i bekantskapskretsen besvara och kommentera enkäten i olika omgångar, dels diskuterades utformningen med en grupp anställda på SCB innan den slutligen gick i tryck.

Omfattningen och fördelningen av det externa bortfallet ger en bild av hur representativt urvalet är i förhållande till populationen. På så sätt ger det också en fingervisning om möjligheten att få fram resultat som är representativa för den population man vill studera (t.ex Djurfeldt, Larsson & Stjärnhage 2003:112). Den relativt höga svarsfrekvensen för postenkäten (drygt 69 procent) tyder på att resultaten vilar på en ganska god grund i det här avseendet - förhållandevis många har besvarat enkäten, vilket rimligtvis betyder att frågorna var begripliga och relevanta. Fördelningen av bortfallet redovisas genom den bortfallsstatistik som SCB tillhandahåller och den visar att svarsfrekvensen är högre bland kvinnor (76 procent) än bland män (64 procent) och att svarsfrekvensen är lägst bland de yngre och högst bland de äldre ålderskategorierna för både kvinnor och män. Lägst är svarsfrekvensen bland män i åldersgruppen 16-29 år (49 procent).

För att återgå till svårigheterna med att i en postenkät uppnå en gemensam förståelse av ett fenomen mellan forskare och respondent, är några av de dimensioner som jag valt att studera i allra högsta grad subjektiva fenomen. Detta medför självklart problem om *meningsekvivalensen* (May 2001:143) betraktas som en förutsättning för undersökningens giltighet. I artiklarna diskuterar jag detta och försöker redogöra för min uppfattning om vad det är jag mäter och vad resultaten står för. I den text som handlar om ansvarsfördelning i hemmet ("Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill?") skriver jag bland annat att frågorna är formulerade på ett sätt som gör att de enbart

återspeglar respondenternas egna uppfattningar om olika fenomen. ”Ansvar” preciseras exempelvis inte närmare, utan det lämnas fritt åt respondenten att lägga in sin egen betydelse i begreppet. Med den typen av resonemang vill jag visa att jag inte utgår ifrån att ett begrepp som exempelvis ”ansvar för hem och familj” har samma innebörd för olika människor. Vad jag försöker belysa är alltså upplevelser av en rad fenomen (vänskapsrelationer och ansvar för hem och familj), vars innebörd respondenterna själva tillåts definiera.

Urval och datainsamling

Urvalsprocessen inleddes med att SCB fick i uppdrag att ställa en tilläggsfråga till dem som deltog i den löpande arbetskraftundersökningen (AKU³) under senare delen av våren 2005. Tilläggsfrågan riktades till personer som var sysselsatta och i arbete samt i åldern 16-64 år vid det aktuella tillfället (8010 personer). Frågan som ställdes var huruvida respondenten reste minst 100 kilometer i tjänsten en genomsnittlig månad. Av de 8010 personer som ingick i undersökningen svarade 29 procent (2326 personer) att de reste minst i denna omfattning. 68 procent (5437 personer) uppgav att de reste mer sällan eller inte alls och tre procent (247 personer) lämnade frågan obesvarad. I samband med att tilläggsfrågan ställdes fick samtliga respondenter information om att en enkät med frågor om resor i arbetet, andra arbetsvillkor, familjeförhållanden etc. skulle skickas till deras hemadress. I detta skede fanns också möjligheten att neka till vidare medverkan.

³ Arbetskraftsundersökningarna är en urvalsundersökning baserad på den svenska befolkningen i åldern 15-74 år. Syftet med undersökningarna är att beskriva de aktuella sysselsättningsförhållandena och ge information om utvecklingen på arbetsmarknaden. Datainsamlingen sker genom telefonintervjuer.

Av de respondenter som svarat ja på tilläggsfrågan accepterade det stora flertalet enkäten (88 procent, totalt 2041 personer). Samtliga kom att ingå i urvalet. Bland dem som svarat nej på tilläggsfrågan och accepterat enkäten drogs ett slumpmässigt urval på 2000 personer. Enkäten sändes därmed ut till sammanlagt 4041 respondenter. Bortfallet i undersökningen är 1237 personer och det slutgiltiga dataunderlaget kom att bestå av 1406 ”resenärer” och 1398 ”icke-resenärer”, vilket motsvarar en svarsfrekvens på drygt 69 procent. Enkätundersökningen administrerades av SCB och datamaterialet levererades i form av en CD-skiva till den huvudansvarige för projektet ”Resande i arbetet” - professor Bengt Furåker på sociologiska institutionen i Göteborg under hösten 2005.

Till grund för den kvantitativa studien i avhandlingen ligger således ett stratifierat urval – en metod som syftar till att fånga in så många respondenter som möjligt med erfarenhet av det studerade fenomenet (Djurfeldt, Larsson & Stjärnhage 2003:128). I de analyser som gjorts på materialet har överrepresentationen av resenärer kompenseras för med hjälp av den viktvariabel som SCB tillhandahåller.

Analysmodell

Analyserna av enkätaterialet belyser i vilken utsträckning frånvaro från hemmet till följd av övernattningsresor i tjänsten hänger samman med två centrala sociala dimensioner, dels en rad aspekter av vänskapsrelationer, dels fördelningen av ansvaret för hem och familj mellan parterna i sammanboende par. Frågeställningarnas exakta formulering och teoretiska inramning presenteras ingående i respektive artikel och tas inte upp närmare här. Jag vill bara kort nämna att den centrala oberoende variabeln i båda analysmodellerna motsvaras av den fråga i enkäten där

antalet övernattningsresor i tjänsten de senaste tolv månaderna efterfrågas (enkätfråga 30). Såväl denna variabel som de inkluderade kontrollvariablerna har inte inneburit några operationaliseringsproblem. De aspekter som vägs in i analyserna – kön, hemmavarande barn, inkomst, utbildningsnivå, ålder, arbetstid, inflytande över resandet – motsvarar direkta frågor i antingen AKU eller postenkäten. En del kategoriseringar har gjorts, vilket jag också redogör för i artiklarna.

Utformningen av analysmodellen har inspirerats av Aneshensels (2002) tanke om det fokala sambandet, där det primära syftet är att ringa in betydelsen av en enskild faktor i ett specifikt sammanhang snarare än att utvärdera vilka faktorer som har störst förklaringskraft för fenomenet i fråga. Det är en strategi som ligger helt i linje med min ambition att försöka renodla resandets betydelse för vänskapsrelationer och ansvarsfördelning i hemmet.

Tillvägagångssättet som Aneshensel förespråkar är att inleda med systematiska bivariata analyser av samtliga teoretiskt motiverade variabler för att utifrån dessa resultat kunna inkludera relevanta faktorer och exkludera irrelevanta faktorer i modellen. I ett första steg slås fast huruvida det finns ett fokalt samband, dvs. ett samband mellan den beroende variabeln och den centrala oberoende variabeln. I mina analyser handlar det om ett samband mellan vänskapsfrågor respektive ansvarsfördelning och övernattningsresor i tjänsten. I nästa steg testas övriga oberoende variabler, sk tredjevariabler (Aneshensel 2002:57 ff) mot den beroende variabeln, där insignifikans innebär att variabeln utesluts. Slutligen prövas den centrala oberoende variabeln, i detta fall övernattningsresandet, mot övriga oberoende variabler. Här menar Aneshensel att insignifikans inte behöver betyda att variabeln utesluts ur den slutgiltiga modellen. Det kan finnas teoretiska skäl att inkludera en variabel så länge det finns en signifikant koppling till den beroende variabeln.

Statistiska tekniker

Vilken teknik som tillämpas i de inledande inkluderande och exkluderande strategierna beror på vilken typ av variabler man arbetar med. De faktorer jag arbetat med utgörs genomgående av kvalitativa variabler med få diskreta värden, vilket innebär att korstabell är den metod som kan användas och χ^2 är därmed det mått på signifikans som tillämpats.

Nästa steg i processen innebär att de variabler som ”kvalificerat” sig för inkludering sammanställs i en modell för multivariat analys. I såväl artikeln om vänskapsrelationer som texten om ansvarsfördelning i hemmet är de beroende variablerna kategoriska, vilket gör att den logistiska regressionsmodellen är att föredra (Menard 1995; Edling & Hedström 2003:173). I båda fallen har de beroende variablerna dikotomiserats, främst i syfte att göra analyserna mer överskådliga, men i fallet med ansvarsfördelningen var en dikotomisering mer eller mindre nödvändig till följd av att ytterst få individer fanns representerade i en av de tre svarskategorierna. Omständigheterna kring detta redovisas utförligt i metodavsnittet i avhandlingens fjärde artikel (”Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill?”).

Det samband som logistisk regression mäter uttrycks i termer av risker. Eftersom uttrycket ”risk” i sig har en negativ klang kan begreppet upplevas som problematiskt, särskilt i de fall då normativt laddade fenomen som exempelvis ansvarsfördelning i hemmet undersöks. Men eftersom de statistiska verktyg som används mäter just risker, är det svårt att byta begrepp utan att samtidigt ändra innebörden och jag har alltså valt att hålla fast vid begreppet i mina texter.

Beräkningen i den logistiska regressionen går ut på att fånga in risken för att en individ med en viss ”egenskap” ska ha en annan

”egenskap”. Ser man till de frågor jag belyser handlar exempelvis den tredje artikeln (”Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations”) bland annat om att undersöka huruvida tjänsteresor med övernattning på annan ort leder till upplevelser av att inte ha tid för vänner på hemorten. I en logistisk regression väljs en jämförelsegrupp – referenskategorin - som utgör en sorts bas mot vilken andra grupper ställs. Om man vill undersöka resandets betydelse blir individer som reser i liten omfattning eller inte alls den självklara referenskategorin och den grupp mot vilken övriga kategorier av resenärer ställs. I den matematiska beräkningen, som lyckligtvis statistikprogrammet sköter, divideras oddset för att en resenärs-kategori ska ha en viss egenskap (uppfattningen att resandet utgör ett hinder för vänskapsrelationer på hemorten) med oddset för att referenskategorin (”icke-resenärer”) ska ha egenskapen ifråga. Därigenom erhålls oddskvoter som alltså utgör det mått som redovisas och som är föremålet för analyser (se t.ex. Edling & Hedström kapitel 8 för en genomgång).

Den typ av logistisk regression som jag använt mig av, *binär* logistisk regression, förutsätter att den beroende variabeln är tudelad (dikotomiserad) och, enligt principerna för analysmetoden, kan anta värdena 1 (ett) och 0 (noll). Om jag åter tar exemplet med resandets betydelse för vänskapsrelationer på hemorten baserades den beroende variabeln på följande påstående: ”Resorna gör att jag sällan har tid att träffa vänner på den ort där jag bor” (enkätfråga 32c), med svarsalternativen ”Stämmer helt och hållet”, ”Stämmer ganska bra”, ”Stämmer inte särskilt bra” och ”Stämmer inte alls”. För att kunna använda binär logistisk regression måste så svarsalternativen reduceras från fyra till två och i analysmodellen slogs de två första svarsalternativen ihop och representerade ett instämmande i förhållande till påståendet. På motsvarande sätt slogs de två senare svarsalternativen samman och representerade ett nekande ställningstagande. Den hypotes som prövades var att i takt med ökad resfrekvens skulle risken för ett instämmande öka.

Kvoten mellan risken för att respondenten instämmer respektive inte instämmer i påståendet är det som beräknas i detta fall. På samma sätt väljs referens kategorier och fastställs oddskvoter för varje oberoende variabel som inkluderas i den logistiska regressionsmodellen (Menard 1995).

Hur hög risken är för att resandet ska leda till upplevelser av att inte ha tid för vänner på hemorten indikeras av oddskvotens storlek, där en oddskvot på samma nivå som referens kategorin visar att den egenskap man mäter inte skiljer sig åt mellan de olika grupperna. Som tabell tre i artikel tre ("Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations") visar har samtliga referens kategorier värdet 1 (ett). Jämförelsepunkten i tolkningen av oddskvoter är alltså alltid ett. I den andra kolumnen ser man att oddskvoten för att en individ som övernattat minst 20 nätter i samband med tjänsteresa de senaste 12 månaderna ska instämma i påståendet är 10,65. Tolkningen är då att risken för att en person som reser i den här omfattningen ska uppleva resandet som ett hinder för vänskapsrelationer på hemorten är mer än tio gånger så stor jämfört med individer som inte övernattar, utan enbart görs dagsresor i tjänsten (referens kategorin).

Rent praktiskt har samtliga statistiska bearbetningar skett i SPSS och i detta arbete har såväl *Statistisk verktyglåda* (Djurfeldt, Larsson & Stjärnhage 2003) som *SPSS – en introduktion till basmodulen* (Aronsson 1999) varit till god hjälp.

Sammanfattning av artiklarna

Avhandlingens resultat presenteras i form av fyra artiklar där de två första är skrivna på svenska och bygger på intervju- och observationsmaterialet. Båda artiklarna är publicerade i tidskriften *Arbetsmarknad och Arbetsliv* (hösten 2006 respektive sommaren 2008). Enkätmaterialet ligger till grund för de efterföljande två artiklarna som båda är skrivna på engelska. Den första av dessa två har accepterats för publicering i tidskriften *Mobilities*, medan den sista artikeln i skrivande stund är inskickad för bedömning. Ambitionen med den sammanfattning som följer är att bidra med en överskådlig och lättillgänglig text som beskriver avhandlingens innehåll. För läsbarhetens skull har jag så långt det varit möjligt undvikit att referera till tidigare forskning, men i några fall är anknytningen så specifik att det varit omöjligt att inte hänvisa till någon källa. Sammanfattningen är självklart mindre detaljerad än artiklarna. Framförallt är det tidigare forskning och metodmässiga resonemang som fått stå tillbaka, medan resultaten ges ett relativt stort utrymme. Även resultat och analyser har emellertid komprimerats och förenklats i förhållande till originaltexterna.

Tjänsteresor, arbetstillfredsställelse och könsperspektiv – den kvalitativa studien

Den kvalitativa studien bygger på två observationstillfällen samt intervjuer med en grupp resande säljare. Urvalet består av sju män och åtta kvinnor och inom gruppen finns ett brett spektrum av familjekonstellationer representerade. Säljarnas huvudsakliga uppgift är att besöka kunder för att sälja och marknadsföra företagets produkter, men i det ordinarie arbetet ingår även regelbundna konferenser, medverkan vid mässor, studiebesök och liknande evenemang. I det dagliga arbetet utgår säljaren från bilen. Man har alltså ingen arbetsplats i vanlig bemärkelse, utan utför sitt arbete hos kunder, i bilen, i hemmet eller på hotellrummet. Beroende på säljdistriktets karaktär (geografisk utsträckning, sammansättningen av stad och landsbygd, kundtätthet etc.) medför arbetet olika behov av övernattnings på annan ort. Ett vidsträckt distrikt med en stor andel landsbygd och därmed glest mellan kunderna betyder längre körsträckor och ett större behov av övernattnings, medan ett renodlat stadsdistrikt kan klaras av utan några övernattnings alls i det dagliga arbetet. Att konferenser, mässor och liknande ingår i det ordinarie arbetet innebär emellertid att samtliga säljare i studien övernattar i tjänsten i någon utsträckning.

Artikel I: "Ett arbetsliv i rörelse. Resandets positiva och negativa potential för arbetstillfredsställelsen bland resande säljare"

Resandets betydelse för upplevelse av stimulans respektive stress i arbetet var den fråga som inledningsvis stod i fokus för avhandlingsarbetet och även om just termerna stimulans och stress inte lyfts fram så tydligt i texten ligger temat för den första artikeln ganska nära den initiala frågan. Ingången är lite bredare

och texten handlar om resandets positiva respektive negativa potential för arbetstillfredsställelsen i stort.

Frågeställningen formulerades mot bakgrund av de övergripande diskussionerna kring vad geografiskt rörliga livsstilar kan innebära för människors välbefinnande som beskrivs i avsnittet ”Rörlighet, resande och vardagens organisering”. Inom den forskningstraditionen finns både optimistiska och mer skeptiska tolkningar av vad rörligheten medför (se t.ex Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005 för en genomgång av olika ståndpunkter). De positiva aspekter som framförs knyter på olika sätt an till den utökade geografiska räckvidden som resandet ger. Rörligheten ger tillgång till ett större utbud av omgivningens resurser, ökade möjligheterna att tillgodose individuella behov och intressen och därmed en ökad livskvalitet. Resandet i sig, att se landskapet passera förbi, att komma till nya platser, kan också ge en känsla av omväxling som kan öka välbefinnandet. Dessutom har resandet en symbolisk laddning kopplad till allmänna föreställningar om den inverkan resandet antas ha på resenären. Att vara berest förknippas ofta med positiva egenskaper som initiativförmåga, självständighet och framåtanda. En viktig aspekt när det gäller det symboliska värdet är att resandet är en företeelse med manliga förtecken.

De forskare som istället gör en mer skeptisk tolkning av rörlighetens betydelse, menar att ett flitigt resande kan underminera människors förankring till platser och sociala sammanhang (t.ex. Putnam 2000). Att etablera och upprätthålla meningsfulla relationer kräver ett visst mått av fysisk närvaro och konsekvensen av en rörlig livsstil är att den reducerar varaktigheten i människors närvaro på specifika platser. Därigenom undergrävs förutsättningarna för tillitsfulla relationer och platsförankring och forskarna befarar att detta i sin förlängning kan leda till social utarmning och försvagad sammanhållning på en mer övergripande samhällsnivå.

Mina analyser visar att resenärernas upplevelser av resandet är övervägande positiva. Det dagliga resandet tycktes både medföra ett praktiskt handlingsutrymme och en känsla av frihet - två inslag som resenärerna själva beskrev som särskilt betydelsefulla för tillfredsställelsen i arbetet. I motsats till farhågorna om social utarmning till följd av kortvarig och sporadisk samvaro, menade resenärerna att de relationer man har till kunder och kollegor präglas av en stark gemenskap. Här framhölls kontakter via mobiltelefon som ett viktigt komplement till fysiska möten, framförallt i förhållande till kollegorna.

Resandets symboliska laddning visade sig också ha betydelse för arbetstillfredsställelsen, företrädesvis bland kvinnorna. Kvinnorna gav uttryck för en viss stolthet över att behärska ett traditionellt manligt fält lika bra som vilken man som helst - att som kvinna vara en rutinerad och skicklig bilförare tycks vara något som ger självförtroende och upplevelser av status.

Utöver det dagliga resandet innebar arbetet en hel del övernattningar på hotell, åtminstone för de flesta. I samband med den typen av resande fanns också en del positiva upplevelser, även om bilden är betydligt mer splittrad jämfört med erfarenheterna knutna till dagsresorna. Att bo på hotell beskrevs å ena sidan som ganska trist och man saknade familj och vänner, men man menade å andra sidan att frånvaron från hemmet kunde förvaltas på ett sätt som gynnade både resenären själv och familjen. Avskuren från vardagslivets alla förpliktelser kunde man ”unna” sig att koppla av på ett sätt man inte hade vare sig tid eller ro till annars. Man hade också möjlighet att ostört, och utan att ”belasta” familjen, arbeta intensivt för att frigöra tid för familj, vänner och fritidsaktiviteter när man väl var hemma. På det sättet blev bortanätterna ett redskap för att upprätthålla en gräns mellan arbete och fritid, en gräns som kunde beskrivas som svår att dra med tanke på avsaknaden av en traditionell arbetsplats och reglerade arbetstider.

Negativa upplevelser fanns givetvis också, men utöver konkreta bekymmer med onda höfter, stress och olycksrisker i trafiken, var problemen inte knutna till resandet i sig, utan till den frånvaro från hemmet som de längre resorna medförde. Framförallt kvinnorna beskrev sina erfarenheter av att övernatta hemifrån i mörka nyanser och till skillnad från sina manliga kollegor försökte kvinnorna i stor utsträckning undvika övernattningarna. Kvinnorna åkte i större utsträckning hem sent på kvällen och gav sig iväg tidigt nästa morgon, medan männen i högre grad valde att övernatta i de fall då en resa hem enbart skulle innebära att man sov hemma. I mina analyser har jag beskrivit detta i termer av manliga och kvinnliga strategier i förhållande till organiseringen av ett mobilt arbetsliv, där kontinuerlig närvaro i hemmet står som utgångspunkt för den kvinnliga strategin, medan männens strategi i högre grad utgår från tanken om en aktiv eller koncentrerad närvaro. Det här är teman som utvecklas i den andra artikeln.

Artikel II: "Ett könsperspektiv på resor i arbetet"

I den andra artikeln utvecklades alltså de könsrelaterade erfarenheter som visade sig i de inledande analyserna. Den teoretiska ingången till texten är framförallt baserad på forskning inom work-life området. Hur människor lyckas förena arbete och livet utanför arbetet är numera ett flitigt beforskat fält med en ständig tillökning av forskningsresultat och publikationer. Mycket tid och kraft har ägnats åt att försöka identifiera vilka faktorer som har betydelse för människors möjligheter att kombinera arbete med livet utanför arbetet på ett tillfredsställande sätt och att kvinnor och män omfattas av olika förväntningar och praktiker när det gäller vardagslivets innehåll är ett välbekant och viktigt faktum i sammanhanget. Kärnan i problematiken är att traditionella könsroller lever kvar trots att andelen kvinnor som förvärvsarbetar i stort sett är lika hög som andelen män. Tillgänglig tid i hemmet

är en central faktor - kvinnor ägnar fortfarande mer tid åt hem- och familjerelaterade sysslor än vad män gör. Men det handlar inte bara om tid och praktiska göromål. Vanligtvis är det kvinnan som axlar det övergripande ansvaret för familjens vardagsliv i stort. Hon blir gärna en sorts arbetsledare i sitt eget hem och är den som ser till att saker och ting sker. Allmänna föreställningar om vad ett gott moderskap respektive faderskap är innebär också att det finns högre förväntningar på mödrars närvaro i hemmet jämfört med vad som förväntas av fäder. Att vara fysiskt närvarande i hemmiljön tycks vara en mer grundläggande förutsättning för att vara en god mor. Många av de sysslor och ansvarsfrågor som rör familjers vardag kräver också att man finns på plats. Sammantaget gör detta att resor i tjänsten som innebär övernattnings på annan ort kan upplevas som ett hinder.

Eftersom det inte är så mycket resandet i sig utan den frånvaro från hemmet utöver ordinarie arbetstid som resandet genererar som har betydelse här, kom artikeln att inriktas på upplevelser och förhållningssätt till resor som innebär att man stannade borta minst en natt. Analyserna i den första artikeln visade att övernattningsarna *kunde* förvaltas på ett sätt som snarare underlättade än hindrade samordningen mellan arbete och familj. När man övernattade borta kunde resenären passa på att arbeta långa dagar för att sedan ha mer tid för familjen när man väl kom hem igen. Frågan är då varför i första hand männen/fäderna framhöll detta som en positiv del i resandet och hur kommer det sig att kvinnorna beskrev frånvaron från hemmet i så mycket mörkare ordalag? Hur kommer det sig att kvinnorna valde bort den här "möjligheten" och istället valde att resa hem för att i stort sett bara sova? I slutändan kanske det rent tidsmässigt skulle ha lönat sig att välja den "manliga" strategin om man ser till "aktiv" tid.

Analysen inleddes med att titta närmare på männens och kvinnornas olika resmönster för att få en mer gedigen grund för de könsskillnader som antydde i första artikeln. En enkel kategorisering av respektive säljares arbetsområde och övernattningsfrekvens visade att de som hade sina kunder utspridda över ett stort geografiskt område i allmänhet också övernattade mer än de som hade ett mer centrerat arbetsområde. Analysen visade också att småbarnsföräldrarna försökte dra ned på övernattandet så gott man kunde. Man kan alltså säga att geografiska förutsättningar och familjeförhållanden är två grundförutsättningar som samtliga resenärerna förhåller sig till på ett likartat sätt: långa resvägar innebär fler övernattningar och småbarnsföräldrar försöker reducera frånvaron från hemmet. Inom ramen för den gemensamma basen fanns emellertid påfallande skillnader mellan kvinnor och män, samma skillnader som indikerades i den första artikeln. Vid en jämförelse visade det sig att männen hade en högre övernattningsfrekvens än kvinnorna, vilket bara till viss del kunde förklaras av att männen hade större säljdistrikt. I de fall där en kvinna och en man hade likartade förhållanden valde kvinnan att åka hem, medan mannen i större utsträckning valde att övernatta på hotell.

De förklaringar som kvinnorna gav till valet att köra ganska långa sträckor istället för att övernatta borta kan delas in i två kategorier. Den ena handlar om moderskapet – man ville finnas tillgänglig för sina barn, man saknade dem, och hade ibland skuld känslor. Dessutom kunde kvinnorna känna oro för att allt det praktiska kring barn och hem inte sköttes på ”rätt” sätt under frånvaron. Därför ville hon hellre komma hem även om det blev sena kvällar och tidiga morgnar. Lite förvånande tycktes de här upplevelserna enbart knutna till de regelbundna övernattningar man hade i samband med det vardagliga arbetet. Sporadiska konferensresor eller studieresor kunde istället beskrivas som något mycket positivt, trots att den typen av resor ofta sträckte sig över längre tidsperioder. I samband med dessa resor menade kvinnorna att de

fick tillfälle att koppla av från vardagslivets alla förpliktelser. Min tolkning av de här skilda upplevelserna är att frånvaro i samband med enstaka konferensresor inte strider mot det vedertagna moderskapsidealet, vilket valet att av bekvämlighets skull stanna borta över natt gör. ”Brottet” mot föreställningen om den goda modern blir tydligare i det rutinmässiga, vardagliga övernattningsresandet, vilket färgar kvinnornas upplevelse.

Ett annat skäl till kvinnornas skilda upplevelser av olika typer av resor kan vara att det rutinmässiga resandet sker i ensamhet, medan konferenser och liknande resor görs i sällskap med kollegor. Den här slutsatsen knyter an till inslag i kvinnornas resonemang kring varför de undvek att stanna borta över natten. Skälen handlade om att man kände obehag av att vara ensam kvinna i samband med hotellövernattningarna. Här gavs lite olika exempel på vad obehaget kom sig av. Någon menade att man som kvinna riskerar att bli mer eller mindre antastad om man sätter sig i hotellbaren på kvällen och att gå ut ensam på stan en kväll var otänkbart av rädsla för att råka illa ut. Likaså att ge sig ut på en joggingtur eller en promenad för att koppla av innan man drog sig tillbaka till hotellrummet för kvällen var något man avstod från just av rädsla för att vistas ensam ute under dygnets mörka timmar.

Männens förklaringar till hur man valde att lägga upp sitt resande handlade mer om praktiska aspekter. Man övernattade på strategiska ställen där man kunde besöka alla kunder inom ett visst område på några dagar och där man i annat fall bara hade hunnit hem för att sova. Det här upplägget ansåg man också vara den tidsmässigt bästa lösningen för att maximera tillgängligheten för familjen. Genom att beta av många kunder under ett par intensiva dagar behövde man inte lägga så mycket tid på resande de andra dagarna. Dessutom passade man på att utföra mycket av det administrativa arbetet de ensamma hotellkvällarna, vilket man också framförde som en gynnsam strategi för familjelivet. Istället

för att arbeta hemma på kvällar och helger valde man att arbeta intensivt när man ändå var hemifrån och därigenom frigjordes tid för familjen menade man. Hotellvistelsen beskrevs i och för sig som trist och man saknade familjen, men utgångspunkten var att man tog vara på fördelarna. Det fanns också de som menade att relationen till partner och barn kunde stärkas av de här kortvariga separationerna – saknaden gjorde att man bättre uppskattade tiden man var tillsammans.

Att arbeta intensivt i samband med hotellvistelserna var i och för sig inte något som bara männen gjorde. Kvinnorna praktiserade samma strategi när de väl bodde över på hotell och de könsrelaterade skillnaderna handlar framförallt om att kvinnor beskrev sina känslomässiga upplevelser kring övernattandet i betydligt mer negativa ordalag jämfört med männen. Dessa negativa upplevelser vägdes också in i kvinnornas val av resmönster och förde med sig att de i större utsträckning valde bort det här till synes tidseffektiva resmönstret till förmån för fysisk närvaro i hemmet.

En viktig slutsats man kan dra av den här delstudien är att såväl kvinnorna som männen motiverar sina val med referens till familjens behov och den egna önskan att spendera tid med partner och barn. Uppfattningarna om hur man bäst tillgodoser behoven skiljer sig emellertid åt. Förväntningarna på småbarnsföräldrar när det gäller fysisk närvaro ser också annorlunda ut beroende på om man är far eller mor och såväl känslomässigt som praktiskt blir det mer oproblematiskt att kombinera ett resande yrke med normen för det goda faderskapet än med normen för det goda moderskapet. För fäderna i studien tycktes också den frånvaro som resandet genererade underlätta skärningspunkten mellan arbete och privatliv, medan mödrarna snarare upplevde frånvaron som en belastning.

Tjänsteresor, sociala nätverk och ansvarsfördelningen i hemmet – den kvantitativa studien

Den tredje och fjärde artikeln i avhandlingen bygger på analyser av det enkätmaterial som arbetats fram inom ramen för projektet ”Resande i arbetet”. Materialet har analyserats av de olika personer som arbetat inom projektet och en rad olika texter med olika infallsvinklar har skrivit och publicerats⁴. Mitt eget bidrag i sammanhanget är två artiklar där jag följer upp några av de teman som var centrala i den kvalitativa studien. Bakgrund, tillvägagångssätt och metoder beskrivs ingående i avsnittet ”Forskningsprocessen” under rubriken ”Urval och datainsamling”, samt i respektive artikels metodavsnitt. Här vill jag bara kort nämna att datamaterialet samlades in via en postenkät med titeln ”Arbetet, familjen och omvärlden” (redovisas i sin helhet i slutet av avhandlingen). I enkäten ställs en mängd frågor om respondentens arbetsvillkor, familje- och vänskapsrelationer, fritidsintressen, samt frågor om resande i arbetet och på fritiden.

Artikel III: “Consequences of Overnight Work Travel for Personal Social Relations: Problems, Promises and Further Repercussions”

I denna text står vänskapsrelationer i fokus. Den kvalitativa studien visade att de sociala omständigheterna runt resan har stor betydelse för upplevelsen av resandet. Att ha ett socialt liv på destinationen – antingen arbetsrelaterade bekantskaper eller från arbetet mer fristående kontakter – var något man värderade högt. Kontakten med kollegor var också ett tema som säljarna tog upp och man uttryckte en önskan om att träffas oftare och under mer

⁴ Se http://www.sociology.gu.se/forskning/resande_i_arbetet/

avslappnade former. När det gäller hembaserade vänner fanns också indikationer på att resande hade betydelse. Den reducerade tiden på hemorten kunde dels göra att man tappade intresset för vad som rörde sig på hemmaplan, dels innebära att man inte ansåg sig ha tid för några andra än de allra närmaste, i första hand familjen. De frågor jag ville undersöka ligger i linje med dessa indikationer och handlar om i vilken utsträckning ett flitigt resande i tjänsten genererar ett geografiskt utspritt socialt nätverk, samt om resandet gör det svårare att upprätthålla det sociala livet med vännerna på hemorten.

Att ägna vänskapsrelationer en egen text i avhandlingen motiverades inte enbart av den kvalitativa studien. Nära sociala relationer utanför vad vi normalt sett kallar familj är relationer som mer allmänt aktualiserats inom samhällsvetenskaplig forskning under senare år. Mot bakgrund av diskussioner om den tilltagande individualisering och omvandlingen av sociala strukturer har vänner förts fram som en allt mer betydelsefull relation i vår samtid (t.ex. Beck-Gernsheim 2002). I takt med växande skilsmässotal och högre andelar ensamhushåll är det inte längre lika självklart att det är inom ramen för den traditionella familjen som vi har våra närmaste medmänniskor. Flera forskare menar också att vi i allt större utsträckning vänder oss till vänner för att söka tröst och bekräftelse istället för att förlita oss på familjerelaterade relationer (Allan & Adams 1999; O'Connor 1999; Weeks, Heaphy & Donovan 2001).

De eventuella sociala konsekvenser jag ville undersöka förutsätter att resenären är hemifrån utöver normal arbetstid och jag valde därför att enbart inkludera tjänsteresor som innebär övernattningar på annan ort. En av enkätfrågorna var utformad för att fånga just övernattningsresandet (fråga 30) och i analyserna kategoriserades resandet på följande sätt: >20, 11-20, 6-10, 1-5 samt inga övernattningar de senaste 12 månaderna.

Betydelsen av övernattningsresor i tjänsten belystes genom att undersöka sambandet mellan de olika övernattningsfrekvenserna och följande fyra påståenden (enkätfråga 14c, 32c, 32g och 32j):

1. *Arbetet hindrar mig från att träffa mina vänner.*
2. *Resorna gör att jag sällan har tid att träffa vänner på den ort där jag bor.*
3. *Jag blir bekant med många nya människor genom mina resor.*
4. *Resor i arbetet gör att jag kan hålla kontakten med vänner på andra orter.*

Tanken var att se i vilken utsträckning det fanns en koppling mellan antalet övernattningar man gjort i tjänsten och dessa fyra påståenden. De metoder som användes var enkla korstabeller samt binär logistisk regression.

Allmänt visade analyserna att övernattningsresorna har betydelse i samtliga av de undersökta frågorna. Resandet tycks alltså ha en negativ inverkan på människors upplevelser av att få tid för vännerna på hemorten. Samtidigt verkar flitigt resande i tjänsten ge förutsättningar för att både etablera och vidmakthålla ett geografiskt utvidgat socialt nätverk. Men det finns en del skillnader mellan svarsmönstren som är värda att kommentera. I den första frågan, dvs. den fråga som rör huruvida *arbetet i allmänhet* hindrar människor från att träffa vänner, är skillnaderna mellan dem som reser mycket, lite eller inget alls ganska små och det är få signifikanta resultat. Det är bara för de mest flitiga resenärerna som resfrekvensen ger ett tydligt utslag. Min tolkning av resultatet är att vid ett resande av den här omfattningen blir de sociala konsekvenserna av frånvaron så genomgripande att det slår igenom, trots att frågan är allmänt ställd och inte berör resandet i sig. Rimligheten i den slutsats får stöd av att de mer frekventa resenärerna också skiljer sig markant från dem som reser i lägre utsträckning i den fråga som specifikt rör huruvida *resandet*

upplevs som ett hinder för att träffa vänner på hemorten. Sammantaget lutar det här åt att det finns en gräns för frånvarons negativa sociala konsekvenser vid en frekvens på ca 20 övernattningar per år.

Ett viktigt resultat i anslutning till detta är att kvinnorna var mer benägna att instämna i påståendet att *arbetet* hindrade dem från att träffa sina vänner. Det här ligger i linje med tidigare forskning som visar att kvinnors sociala nätverk i allmänhet är mer knutna till hemmiljön jämfört med hur männens sociala nätverk ser ut. Men i påståendet som specifikt frågade efter *resandets* betydelse för kontakten med vänner på hemorten gick resultatet i motsatt riktning. En möjlig tolkning, även den med referens till tidigare forskning om vänskapsrelationers mer djupgående betydelse för kvinnor, är att kvinnorna medvetet prioriterar vänskapsrelationer och ser till att få tid för dem, medan man väljer bort något annat istället. En helt annan tolkning är att det rör sig om en sorts selektionseffekt. Mot bakgrund av resandets maskulina laddning, och faktiska manliga överrepresentation, kan man tänka sig att de kvinnor som ändå reser mycket i tjänsten utgör en speciell grupp kvinnor med atypiska preferenser och förutsättningar.

När det gäller frågan om nya bekantskaper tycks detta vara en generell effekt av tjänsteresandet. Resultatet visar på ganska små skillnader mellan dem som övernattar mycket och dem som är borta lite mer sällan eller bara gör dagsresor i tjänsten. Oavsett frekvens och oavsett om det handlar om övernattning eller inte, tycks alltså resandet innebära att man skapar kontakt med nya människor. Samma resultat gäller för frågan som rör huruvida resandet bidrar till att resenären kan hålla kontakten med vänner på andra orter.

Att höginkomsttagare *inte* upplevde resandet som en källa till nya sociala kontakter i lika hög grad som låginkomsttagare är ett lite överraskande resultat i studien. Det går i motsatt riktning jämfört

med vad forskning om sociala nätverk och klass visar i allmänhet. Höga positioner i arbetslivet brukar normalt sett förknippas med en geografiskt mer utspridd vänskapskrets. Att den här studiens resultat inte ligger i linje med det förväntade skulle delvis kunna förklaras med att höginkomsttagares resande är mer strikt arbetsinriktat med litet utrymme för fritidsbetonade inslag, medan låginkomsttagares resande möjligen ger mer utrymme för sociala kontakter. Det är i alla fall den förklaring jag framhåller i artikeln. En annan tolkning, som jag emellertid inte specifikt för fram i artikeln, kan vara att höginkomsttagare i större utsträckning etablerar och vidmakthåller geografiskt utspridda sociala nätverk oberoende av tjänsteresandet. Människor som har ekonomiska möjligheter att på sin fritid resa när som helst och i stort sett vart som helst kanske inte ser tjänsteresan som en tillgång när det gäller sociala nätverk i samma utsträckning som människor med mer begränsade resurser gör. Tjänsteresandet avviker helt enkelt mer från en låginkomsttagares vardagsliv och rymmer möjligheter som annars skulle ligga utom räckhåll.

Om man i stora drag ska sammanfatta resultaten tycks det vara så att redan vid en ganska låg frekvens, från 20 övernattningar och uppåt, upplevs övernattningsresor i tjänsten som ett hinder i kontakten med vänner på hemorten. Ett utökat geografiskt nätverk tycks vara en än mer utbredd och allmän effekt av resandet som till och med visar sig vid ett sporadiskt resande. Vilken betydelse virtuella kontakter har i sammanhanget har inte kunnat belysas i den här studien, men en rimlig gissning är att det upp till en viss nivå är fullt möjligt att komplettera fysiska möten med kontakt via mobiltelefon, mail etc.

Artikel IV: "Working Life on the Move, Domestic Life at Standstill? Work-related Travel and the Responsibility for Home and Family"

Den fjärde och sista artikeln i avhandlingen bygger också på enkätmaterial och handlar om resandets betydelse för hur sammanboende par delar på ansvaret för hem och familj. Vad händer med fördelningen när någon av parterna reser i arbetet? Slipper den flitige resenären undan, eller är det skillnad om resenären är en kvinna eller en man? I bakgrunden ligger frågan om det råder en mer objektiv, könlös fördelningsprincip där tillgänglig tid i hemmet är den avgörande faktorn, eller om traditionella könsroller slår igenom. Det är en viktig fråga ur ett allmänt jämställdhetsperspektiv, men det finns också en tanke om att frånvarons konsekvenser för hemlivets organisering kan bli en barriär för kvinnors yrkeskarriär. Tjänstresandet är starkt förknippat med bra löner, höga positioner och i övrigt gynnsamma villkor i arbetslivet. I linje med den könssegregerade arbetsmarknaden i stort, där kvinnor generellt är underrepresenterade på de lite högre befattningarna och har lägre löner, är också tjänstresandet klart dominerat av män. Vilken roll resandet spelar i det här sammanhanget har hittills inte studerats närmare, men mot bakgrund av intervjustudiens resultat kan man tänka sig att resor som innebär utökad frånvaro från hemmet blir en tyngre belastning för kvinnor jämfört med män. Det skulle i sin tur kunna innebära att kvinnor inte stannar så länge i resande yrken eller undviker att söka sig till arbeten som kräver ett flitigt resande. Kravet på att kunna och vilja resa skulle då kunna sägas vara en del i det s.k. glastaket.

Konsekvenser av resor som innebär frånvaro från hemmet utöver normal arbetstid var utgångspunkten även i denna text och övernattningar i tjänsten de senaste 12 månaderna den enkätfråga (fråga 30) som analyserna baserades på. Indelningen av svarsfrekvenserna gjordes på samma sätt som i den föregående

artikeln. Eftersom det handlade om ansvarsfördelningen mellan människor som delar ett gemensamt hushåll selekterades materialet så att enbart sammanboende personer kom att ingå. Även en fråga om partners övernattningsresor (enkätfråga 35) inkluderades och de svars kategorier som användes i analysen var "Ofta", "Ibland", "Sällan eller aldrig".

Fråga 16 i enkäten avser att fånga upp ansvarsfördelningen mellan parterna i sammanboende par. Frågan är formulerad på följande sätt: "Vem har det huvudsakliga ansvaret för att hem och familj fungerar?", med svarsalternativen "Jag", "Båda lika mycket" och "Min partner". Valet att fokusera på just ansvar var medvetet. Tidigare forskning på området tenderar att i första hand titta på konkreta arbetsuppgifter och hur mycket tid var och en lägger på olika göromål. Att ha ansvar för, att planera och vara den som ser till att saker och ting blir av lyfts emellertid sällan fram, trots att det finns indikationer på att just känslan av att vara huvudansvarig har stor betydelse för upplevelsen av den totala arbetsbördan och för upplevelser av tidsbrist och stress (Lundberg m.fl. 1994). Känslan av ansvar är också något som inte är platsbundet, vilket är en viktig aspekt när man studerar resandets betydelse..

Ett första steg i analysen var att se hur ansvarsfördelningen såg ut i urvalet som helhet och här framkom ett ganska intressant resultat. Av de sammanboende kvinnorna uppgav drygt 43 procent att de har ensamt huvudansvar för hem och familj. Den siffran borde motsvaras någorlunda av andelen män som svarade att deras *partner* ensam axlar huvudansvaret, men den siffran är endast 23,5 procent. Även när det gäller andelen män och kvinnor som uppgav att de delar ansvaret lika med sin partner skiljer sig uppgifterna åt. Av männen är det 74 procent som svarat att de delar lika med sin partner, medan den siffran för kvinnor är ca 20 procentenheter lägre. Skevheten i resultaten visar att män och kvinnor har ganska olika uppfattning om sin egen och partners relativa del i ansvaret. Vad det i sin tur beror på, om det handlar om en överskattning av

den egna insatsen eller om det grundar sig i olika definitioner av vad begreppet ansvar innebär, är svårt att säga. Eftersom det är respondenternas subjektiva upplevelse av ansvarsfördelningen jag är intresserad av är det inte heller så att mina analyser står och faller med den frågan.

I nästa steg undersöktes eventuella samband mellan respondenternas del i hemansvaret och övernattningsfrekvens. Analysen av kvinnorna gav inga signifikanta resultat, vilket kan tolkas som att när en kvinna är hemifrån på grund av resor i tjänsten förändras inte den relativa ansvarsfördelningen mellan henne och hennes partner i någon större utsträckning. Om man istället tittar på vad som händer när en kvinnas partner reser i arbetet visade analyserna att risken för att hon ensam ska axla huvudansvaret för hem och familj är tre gånger så stor jämfört med kvinnor vars partner reser sällan eller aldrig.

En rad andra variabler har plockats in i analysen för att se vilka andra faktorer som inverkar på ansvarsfördelningen och för att renodla resandets betydelse. I stort kvarstår riktningen och styrkan i övernattningsresandets betydelse även när de här andra aspekterna vägs in, men det finns anledning att säga något om en del oväntade resultat. Åldersfaktorn för kvinnor gav exempelvis inte signifikant utslag i något fall, vilket är lite förvånande med tanke på att det finns en hel del som talar för att jämställdheten är mer utbredd i de yngre åldergrupperna. Samtidigt ska man komma ihåg att de lite äldre kvinnorna i studien tillhör dem som upplevt 1960- och 1970-talens starka feministiska strömningar, vilket förmodligen också slår igenom.

Att inkomst inte gav något signifikant resultat är också överraskande. Tidigare forskning visar vanligtvis att ju högre inkomst en kvinna har, desto större är chansen att hon lever jämställt (se Coltrane 2000 för en översikt). Resande kvinnor i de högre inkomstskikten borde då i högre grad dela på ansvaret med

sin partner jämfört med resande kvinnor i de lägre inkomstkategorierna, men i mina analyser kan inga sådana skillnader påvisas. I artikeln resonerar jag kring tänkbara förklaringar till den uteblivna effekten av inkomst. Jag nämner exempelvis en studie som visar att män som tjänar mindre än sin partner kan reagera med motstånd för att hävda sin manlighet – en reaktion som kan yttra sig i att mannen reducerar sina insatser i hemmet (se Halleröd & Grönlund 2008). I mitt datamaterial finns emellertid inga uppgifter om vilken inkomst de resande kvinnornas partner har och därmed inga data att grunda den typen av slutsatser på. Man ska också komma ihåg att det generellt sett är mannen som har den högre inkomsten i ett sammanboende par. Tillsammans med det faktum att det är få kvinnor som reser flitigt i tjänsten innebär detta att tolkningsunderlaget skulle vara mycket litet även om information om partnerns inkomst fanns tillgänglig.

En annan tolkning utgår från att den ökade jämställdheten är selektiv och varierar till sin karaktär. I praktiken innebär detta att även om kvinnors och mäns engagemang i hem och familj närmar sig varandra rent tidsmässigt kvarstår en könsmärkning av olika uppgifter. Den ökning i mäns delaktighet som påvisats är exempelvis främst inriktad på omsorg om barnen och mer fritidsbetonade aktiviteter, medan kvinnor fortfarande utför det mesta av det rutinmässiga hushållsarbetet (Björnberg 1998; Haas & Hwang 2000; Thomas & Hildingsson 2008). Som nämnts tidigare inkluderas ansvarsaspekter sällan i studier av jämställdhet i hemmet, men man kan tänka sig att ansvar är något som kommit att bli en kvinnligt könsmärkt uppgift. De uteblivna effekterna av inkomst i min studie skulle då kunna botten i den typen av könsmärkning, utan att stå i motsats till inkomstrelaterade skillnader när det gäller andra delar av hemarbetsfördelningen.

Innan jag går över till analysen av männen i studien vill jag betona att det centrala resultatet för kvinnorna är att resandet inte förändrar deras relativa andel av ansvaret. Oavsett om en kvinna reser mycket, lite eller inte alls i tjänsten har hon generellt sett huvudansvaret för hem och familj. Hur den ansvarsfördelningen sedan förhåller sig till fördelningen av det praktiska hemarbetet är ett tema som inte undersöks i den aktuella artikeln.

Enkätmaterialen omfattar emellertid data som gör det möjligt att i framtida studier bredda och fördjupa ansatsen. I avhandlingens sista avsnitt (Avhandlingens bidrag) återkommer jag till detta och säger några ord om den utvecklingspotential som materialet rymmer.

I motsats till resultatet för kvinnorna visar det sig att övernattningsresandet ger en tydlig effekt för männens relativa andel i hemansvaret. Redan vid en frekvens från 11 övernattningar och uppåt är risken dubbelt så stor att resenärens partner ensam axlar huvudansvaret jämfört med par där mannen sällan eller aldrig gör övernattningsresor i tjänsten.

I nästa fråga undersöktes betydelsen av partners resande. Resultaten pekar i samma riktning som analysen av kvinnors resande – för männen ger partners resor inte några signifikanta resultat, vilket ger ytterligare stöd för tolkningen att kvinnors resande inte har någon större inverkan på den relativa ansvarsfördelningen i hemmet, medan mäns resande tycks hänga samman med en mer traditionell fördelning.

Även i analysen av de resande männen finns ett par saker att notera. I likhet med resultaten för kvinnorna kunde inga signifikanta skillnader mellan männen i de olika inkomstkategorierna påvisas. Befintlig forskning framhåller ofta att jämställdhetsidealen är mer införlivade bland medelklassens män (t.ex Björnberg 1998; Johansson & Klinth 2008; Arseth 2009; Gilles 2009). I min studie borde det resultera i att det är lägre risker för att en resande mans partner ska axla huvudansvaret för

hem och familj bland medel- och höginkomsttagare jämfört med låginkomsttagare. Så är alltså inte fallet. Samtidigt ska det påpekas att det framförallt är ett ökat engagemang i faderskapsrollen som ligger till grund för tesen om den utbredda jämställdheten inom medelklassen. Inkomst eller andra klassrelaterade faktors betydelse för den övergripande jämställdhetspraktiken tycks vara mer begränsade (Haas & Hwang 2000; Thomas & Hildingsson 2008).

I motsats till det förväntade visade det sig också att den yngsta åldersgruppen män, dvs. de som är 35 år och yngre, var *minst* benägna att leva jämställt med avseende på ansvar för hem och familj. Möjligen kan resandets åldersmässiga fördelning vara en förklaring. Tjänsteresandet är inte bara ett könssegregerat fenomen, utan också snedfördelat med avseende på ålder. Det är mycket få resenärer i den yngsta åldersgruppen och som jag redogör för i metodavsnittet ovan var dessutom svarsfrekvensen i studien som helhet lägst bland yngre män. Tolkningsunderlaget för just detta resultat får därmed betraktas som relativt svagt. Samtidigt är resultatet signifikant och kanske är det ett utslag av en selektionseffekt, dvs. att unga män som reser i tjänsten är en grupp som avviker från unga män i allmänhet. Att tjänsteresandet så tydligt är kopplat till karriär och framgång i arbetslivet innebär att ett flitigt resande vanligtvis blir aktuellt först när man har ett antal år i arbetslivet bakom sig. Man kan då tänka sig att det fåtal unga män som har ett omfattande resande i sitt arbete är en grupp som satsar hårdare på arbetslivet och mindre på hem- och familjeliv jämfört med andra svenska män i samma ålder.

Som helhet kan analyserna sammanfattas i två mönster. Det ena är att när resenären är en man ökar risken för att partnern tar huvudansvaret för hem och familj. En traditionell ansvarsfördelning är alltså mer uttalad bland par där mannen reser flitigt i tjänsten. Om det sen *beror* på resandet, dvs. att resandet

leder till eller *förstärker* en traditionell ansvarsfördelning, eller om det snarare är så att en traditionell uppdelning är en *förutsättning* för männens resande går inte att utläsa med tillgängligt material. Lika gärna som att kvinnornas tyngre ansvarsbörda i hemmet skulle vara en konsekvens av att mannen reser i tjänsten, kan resultatet tolkas som en indikation på att traditionella könsroller är en nödvändig eller underlättande omständighet för den här typen av resande. Såväl praktiska som känslomässiga hinder för att ta ett arbete som kräver flitigt resande är förmodligen lägre bland män som från början lever tillsammans med någon som tar det huvudsakliga ansvaret i hemmet.

Det andra mönstret är att när resenären är en kvinna tycks den relativa ansvarsfördelningen förbli oförändrad. Att det i normala fall är kvinnan som tar en större del av hemansvaret jämfört med mannen är viktigt att notera. Likaså att det visat sig att kvinnors tid generellt lättare kan tas i anspråk av andras behov och önskningar jämfört med männens tid (t.ex. Bittman & Wajcman 2000). När så resandet *inte* förändrar den relativa fördelningen om resenären är en kvinna, trots reduktionen i tillgänglig tid för hem- och familjerelaterade aktiviteter, kan man tolka det som ett exempel på just detta. Det är också möjligt att resande kvinnor mer eller mindre omedvetet kompenserar för sin frånvaro genom att ägna mer tid åt hem och familj när de väl är hemma. En sådan tolkning ligger i linje med forskning som hävdar att en kvinnas engagemang utanför hemmet är villkorat av hennes förmåga att samtidigt upprätthålla det ”goda moderskapet” (t.ex. Elvin-Nowak 1998). Allmänna föreställningar om hur en god kvinna och mor bör vara gör att satsningar på karriär och andra intressen utanför hemmet kan ske förutsatt att engagemanget för hem och barn blir oförändrat. Samtidigt ska det påpekas att de kvinnor som reser mycket i tjänsten är väldigt få. Att vara resande kvinna är att avvika från det gängse mönstret och det är tänkbart att resande kvinnor är en grupp som avviker även på andra punkter. Det kan mycket väl vara så att flitigt resande kvinnor i större utsträckning

än andra lever jämställt, eller att resande kvinnor i större utsträckning har någon form av hjälp med hem- och familjerelaterade sysslor, t.ex genom släkt och vänner eller genom att betala för hushållstjänster. Vad jag vill lyfta fram här är att man inte självklart kan dra slutsatsen att de uteblivna effekterna av resandet innebär en ökad arbetsbörda för de resande kvinnorna. Det ska också påpekas att även om resultaten visserligen är insignifikanta så pekar oddskvoterna (tabell två) snarare i riktning mot att flitigt resande har en liknande effekt för kvinnor som för män när det gäller ansvarsfördelningen i hemmet. För både kvinnorna och männen är oddskvoterna lägre än ett (1).

Avhandlingens bidrag

Avslutningsvis vill jag ge min uppfattning om vad detta avhandlingsprojekt tillför. De föregående sidorna har visat att avhandlingen primärt belyser erfarenheter och upplevelser bland kvinnor och män som reser i sina arbeten. Men resandets konsekvenser i tid och rum gör att resultat och analyser kan överföras till ett vidare sammanhang och på följande sidor försöker jag lyfta resonemanget till ett mer övergripande plan och visa på avhandlingens relevans utöver sin specifika kontext. På dessa avslutande sidor säger jag också något om nya frågor som väckts i samband med mitt arbete.

Det sociala sammanhangets betydelse

De könsmärkta erfarenheter som framkommer i avhandlingens texter kretsar i stor utsträckning kring upplevelser knutna till ”rummet”. Hemmet, hotellet och det offentliga rummet är betydelsefulla platser som ramar in tjänsteresenärens erfarenheter. Olika platser är också traditionellt könsmärkta på så vis att mannens plats historiskt varit det offentliga rummet och kvinnas sfär varit hemmet. En enkel slutsats är att de könsmärkta anknytningarna till olika platser lever kvar och får betydelse för kvinnors och mäns olika upplevelser av att resa i tjänsten. Men vid

närmare eftertanke är den slutsatsen lite för enkel. Platser har sin betydelse, men vad som utgör den centrala skillnaden är under vilka sociala omständigheter resandet sker och vilka sociala förhållanden som är knutna till de platser som resenären vistas på. Kvinnor tycks i högre grad än män vilja eller behöva befinna sig i sitt vardagliga sociala sammanhang. Det visar sig på åtminstone två sätt. För det första sätter sociala omständigheter under resan ett mer markant avtryck i kvinnornas känslomässiga upplevelser och i hur de praktiskt organiserar sin arbetsvardag. Att resa ensam eller i sällskap är helt enkelt en omständighet som har större betydelse för hur kvinnor upplever och organiserar sitt resande jämfört med männen. För det andra tycks familj och vänner på hemorten ha en större dragningskraft på kvinnor än män, vilket också får praktiska och känslomässiga konsekvenser.

Båda dessa förhållanden leder i riktning mot att kvinnors strategier i större utsträckning än männens går ut på att undvika övernattningsar om de reser ensamma, vilket också för med sig att mer tid läggs på själva resandet för att komma hem på kvällarna. Behovet att ingå i det vardagliga sociala sammanhanget gör också att kvinnor i högre grad än män har negativa upplevelser knutna till tjänsteresor som sker utan sällskap. Upplevelserna handlar främst om att resandet stjälar tid från samvaro med familj och vänner, men i bakgrunden finns också en känsla av oro och utsatthet som ensam kvinna på ”okända” platser.

Det här ska förstås inte tolkas som att kvinnor värderar familj och vänner högre än män – det finns inget i mina resultat som tyder på det. Man skulle lika gärna kunna säga att männen värderar familj och vänner högre eftersom deras strategier går ut på att frigöra så mycket vaken tid som möjligt för hem och familj. De skilda förhållningssätten bottnar istället i olika behov av att vara omgivet av sitt ”normala” sociala sammanhang för att känna tillfredsställelse och trygghet.

Vad de könsmärkta upplevelserna beror på har diskuterats tidigare i avhandlingen och min tolkning är att det rör sig om ett helt batteri av socialiseringsprocesser, normer, förväntningar och konkreta erfarenheter som formar människors upplevelser och praktiker. Egna och andras föreställningar om vad det innebär att vara en god mor/kvinna respektive en god far/man sätter ramarna för hur man möter och upplever omvärlden och får konsekvenser för hur man organiserar sitt vardagsliv. När det gäller människor som reser flitigt i arbetet tar sig detta ganska tydliga uttryck i olika känslomässiga upplevelser och olika sätt att hantera sin arbetsvardag. Att påvisa de här könsmärkta emotionella skillnaderna och hur de hänger ihop med vardagslivet organisering utgör på så sätt ett viktigt bidrag till kunskapen inom work/life-fältet i stort.

Sociala nätverk

En omdiskuterad fråga inom samhällsforskningen är vilka konsekvenser en rörlig livsstil har för de sociala nätverkens geografiska karaktär och vad en eventuell utvidgning av nätverken kan betyda för individens välbefinnande och för välfärden i största allmänhet. Analyserna av enkätmaterialen visar att tjänsteresandet kan vara en källa till nya sociala kontakter. Intervjustudien visar att de människor man stiftar bekantskap med under resan kan vara direkt arbetsrelaterade kontakter såsom kunder, kollegor och chefer, men också människor med en mer indirekt anknytning till arbetet eller personer helt frikopplade från yrkeslivet.

Kontaktytorna genereras av ett arbetsrelaterat resande, men relationen blir någon form av vänskap och skär på så sätt in i den privata sfären - precis som vänskapsrelationer på hemorten finns kontakterna kvar och underhålls under perioder då resenären är på hemorten eller på annat håll.

I vad mån det utvidgade sociala nätverket utgör ett problem är svårt att säga, men analyserna av enkätmaterialen antyder att resandet i större utsträckning leder till nya kontakter än vad det ger utrymme för att vidmakthålla geografiskt avlägsna vänskapsrelationer. Möjligen indikerar detta att resandet i första hand leder till ett geografiskt utsträckt socialt nätverk, som i sin tur leder till ett ökat behov av samordning på fritiden. Vad resandet innebär för vänskapsrelationerna på hemorten låter sig inte heller enkelt uttydas. Om man utgår från enkätmaterialen visar sig negativa konsekvenser i form av upplevda hinder för lokalt socialt liv vid ett ganska sparsamt resande, medan intervjuerna innehåller få och blandade indikationer på att resandet skulle upplevas problematiskt i det här avseendet.

Tjänsteresandets betydelse för det sociala nätverkets geografiska karaktär och för samordningen inom nätverket är ett problemområde där avhandlingen visar på behovet av framtida forskning. Att virtuell mobilitet inte vägts in i någon större omfattning innebär att betydelsen av viktiga verktyg för kontaktskapande och upprätthållandet av sociala kontakter inte finns med i frågeställningar och analyser. Intervjuerna antyder att det finns en stor kompletteringspotential här, både genom att resenärerna använder mobiltelefonen flitigt för sociala ändamål och att svårigheter med att sammanstråla med avlägsna eller hemmabaserade vänner inte nämns i någon större omfattning. Temat förblir som sagt relativt outvecklat, men min förhoppning är att jag framöver ska få tillfälle att gräva djupare i hur olika mobilitetsformer samverkar i skapandet av sociala nätverks geografiska karaktärer och människors erfarenheter av att samordna vänskapsrelationer med ett rörligt arbetsliv.

Frånvarons praktiska konsekvenser

Vad tjänsteresandet innebär för den relativa fördelning av hem- och familjeansvar beroende på om det är mannen eller kvinnan i paret som reser är en av de mer praktiskt inriktade frågor som undersöks i avhandlingen. Explicit tas frågan upp först i den sista artikeln, men den utgör ändå ett sorts nav i work-life temat. Att resenärerna i intervjustudien vägde in sin reserelaterade frånvaro i resonemanget kring hemarbetsfördelning och ansvar, men att deras slutsatser kring rimliga konsekvenser av frånvaron blev olika beroende på kön, är ett intressant resultat som i viss mån bekräftas i analyserna av enkätmaterialen. Samma utgångsläge – att vara hemifrån utöver normal arbetstid, att vara den som har ett ur ett familjeperspektiv ”trassligt” arbete – tycks alltså legitimera en traditionell fördelning oavsett om det är mannen eller kvinnan som reser. Detta visar tydligt hur könsmärkta förväntningar och omständigheter i hemmasfären genomsyrar människors resonemang och förhållningssätt, vilket i sin tur sätter avtryck i vardagslivets praktiker. Min tolkning av vad som ligger till grund för frånvarons könsspecifika konsekvenser knyter an till emotionella aspekter. Jag tänker mig att djupt rotade föreställningar om kvinnors och mäns olika uppgifter och platser slår igenom. Att som kvinna och mor resa på ett sätt som innebär frånvaro från hemmet bryter mot dessa föreställningar och kräver en mer eller mindre omedveten kompensation från kvinnornas sida. När det gäller männen kolliderar resandet inte på samma sätt med föreställningen om vad det innebär att vara en god man och far. Förväntningarna på en mans närvaro i hemmet och hans insatser ser helt enkelt annorlunda ut och är lättare att förena med ett resande yrke.

Att flitigt resande kvinnor behåller huvudansvaret *trots* den frånvaro från hemmet som resandet leder till, medan männens ansvarstagande tenderar att minska i takt med resfrekvens, ger en bild av att traditionella könsroller slår ut mer

tillgänglighetsbaserade principer för arbetsfördelningen. Samtidigt är det förstås helheten, dvs den sammantagna fördelningen av såväl praktiska som mer organisatoriska insatser, som ligger till grund för upplevelser av rättvisa och jämställdhet. Bilden behöver alltså nyanseras om det är jämställdhet och inte bara ansvarsfördelning som efterfrågas. Det är exempelvis fullt möjligt att resande kvinnor delegerar en förhållandevis stor andel av de praktiska uppgifterna i hemmet till partnern. Vidare ges i intervjustudien exempel på att den resande mannen tar hand om det mesta i hushållet under helgerna för att avlasta partnern, vilket pekar i riktning mot en kompensation i form av praktiska insatser. I vilken utsträckning kvinnliga resenärer delegerar och manliga resenärer kompenserar och i vilken mån olika uppgifter i hemmet är könsmärkta är intressanta teman som inte utvecklats fullt ut i avhandlingen. I enkäten finns emellertid en rad frågor om fördelningen av det mer rutinmässiga hushållsarbetet, det finns frågor om hur man delar på uppgifter knutna till barnens vardag liksom frågor om huruvida man har någon form av extern hjälp med hushållsarbetet. Slutligen finns också frågor som fångar in upplevelser av konflikter kring hemarbetsfördelningen. Därigenom rymmer enkätmaterialen goda förutsättningar för att i kommande arbeten utveckla en bredare ansats och ge en mer heltäckande bild av tjänsteresandets betydelse för arbetsfördelningen i hemmet och för upplevelser av jämställdhet.

Valet mellan kontinuerlig och koncentrerad närvaro

Ett angränsande tema är vilka möjligheter och begränsningar tjänsteresandet för med sig när det gäller samordningen mellan arbetet och livet utanför arbetet. Det ligger nära till hands att utgå ifrån att resandet i första hand utgör ett hinder. En stor del av den tid då man befinner sig på resa är tid man normalt sett skulle ha

ägnat åt familj, vänner, hushållsarbete och fritidsaktiviteter. Avhandlingen visar emellertid att den ”fria” tiden i samband med resan kan användas på ett sätt som underlättar samordningen mellan vardagslivets olika sfärer. Förutsättningen är paradoxalt nog det fysiska avståndet till vardagens sammanhang som tjänsteresan för med sig. Till skillnad från exempelvis normalt övertidsarbete eller andra sysslor knutna till hemorten innebär en tjänsteresa att resenären är geografiskt avskuren från hemmiljön - han eller hon har så att säga inget val, inga möjligheter att ta sig an de vanliga förpliktelserna i hemmet. Den specifika omständigheten tycks ge en sorts legitimitet och känslomässig frihet att disponera tiden mer oberoende av omgivningen. Resenären får en frist och kan ägna sig åt personliga behov och intressen som normalt sett inte får utrymme i vardagslivets fulltecknade kalender. Resenären kan också arbeta intensivt utan att det synbarligen belastar hem- och familjeliv och på så sätt frigörs tid som sedan kan ägnas åt hemlivets sysslor och gemenskaper. För dem som omfattas av rumsligt och tidsmässigt fria arbetsvillkor kan resandet på så vis ge en möjlighet att upprätthålla en för många människor önskvärd gräns mellan arbete och privatliv.

I avhandlingen framträder emellertid en viktig skillnad mellan kvinnor och män på den här punkten. Visserligen hanterar kvinnor och män i praktiken den fria tiden på ett likartat sätt, men den känslomässiga upplevelsen tycks variera beroende på kön och det är en viktig insikt med betydelse för människors tillfredsställelse i arbetet och upplevelser av välbefinnande i allmänhet. Resandets konsekvenser lyfter på detta sätt fram en emotionell dimension av skärningspunkten mellan arbete och privatliv. Både work-life forskningen och den allmänna debatten är annars vanligtvis mer inriktad på konkreta upplevelser av tidspress, att inte hinna med allt det man vill och anser sig behöva göra. Den typen av resonemang finns representerade även i mina analyser, men tyngdpunkten ligger mer på emotioner som saknad och längtan,

känsla av ensamhet och oro. De känslomässiga erfarenheterna knyter visserligen an till tidsaspekter - saknaden handlar om att resenärerna vill ha mer *tid* tillsammans med familjen, men upplevelser av tidspress till följd av att man inte hinner uträtta allt det där som ingår i vardagen tycks inte vara lika framträdande.

Skillnaderna som tas upp här pekar i riktning mot att kvinnor och män har olika preferenser när det gäller vardagens rumsliga och sociala organisering. För kvinnorna väger den kontinuerliga närvaron i hemmet tyngre - man vill finnas till hands för och vara omgiven av sina närmaste. Männens tycks i högre grad prioritera vad som kan kallas för koncentrerad närvaro och är inte lika angelägna om att ”bara” finnas inom räckhåll. Parallellt med de praktiska fördelar i termer av avskildheten från hemmet som resandet rymmer, innebär samma avskildhet en källa till negativa erfarenheter på ett känslomässigt plan för dem som prioriterar kontinuerlig framför koncentrerad närvaro i hemmet, vilket alltså tycks vara något som skiljer sig åt mellan könen.

I ett specifikt fall står resultaten i motsats till tolkningen att fysisk närvaro i hemmet skulle vara den springande punkten för kvinnors strategier och kärnan i upplevelsernas karaktär. Det jag syftar på är att mödrarna i intervjustudien var betydligt mer positiva till konferensresor, studieresor etc., resor som i vissa fall genererar mer frånvaro än det regelbundna resandet. I mina analyser skriver jag att den här typen av resande förmodligen inte lika starkt bryter mot modersidealet, men jag knyter också an till resandets sociala omständigheter och pekar på att sällskapet under resan bidrar med såväl trygghet som gemenskap. Exemplet belyser den komplexitet som ligger bakom kvinnors och mäns olika upplevelser och praktiska förhållningssätt till samordningen mellan vardagslivets centrala sfärer. Egna och andras föreställningar om vad det innebär att vara kvinna eller man, mor eller far samverkar med konkreta omständigheter i den specifika situationen och skapar en kontextuell plattform utifrån vilken

känslomässiga upplevelser tar form och olika sätt att hantera vardagen växer fram.

Avslutningsvis vill jag återknyta till kommunikationsteknologins möjligheter och begränsningar. Om man utgår från de olika sätt att organisera sitt resande som presenteras i avhandlingen, framstår virtuella mötesformer som ett särskilt gynnsamt alternativ för den som av olika skäl prioriterar den kontinuerliga närvaron. I vilken utsträckning och under vilka omständigheter videokonferenser, telefonmöten och liknande kan ersätta det personliga mötet är ett nytt, men snabbt växande forskningsfält. Det är också ett område som väcker allt större intresse från företagsvärlden, inte minst av ekonomiska skäl, men under senare år har tjänsteresandets betydelse ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv seglat upp som en viktig fråga. Visserligen har miljöengagemanget bland svenska företag hittills primärt resulterat i handlingsplaner som syftar till att ersätta flygresor med andra transportmedel, men man kan skönja en utveckling som går mot att i allt högre grad försöka styra mot alternativa mötesformer i den mån det är möjligt (Gustafson & Bergström 2010). Vad jag vill lyfta fram här är vikten av att även inkludera ett mer individuellt ”hållbarhetsperspektiv” i dessa diskussioner. Mot bakgrund av de olika upplevelser, erfarenheter och praktiker som avhandlingen visar på kan man betrakta möjligheterna att ersätta tjänsteresandet med virtuella möten som ett potentiellt verktyg för såväl ökad jämställdhet i hemmet som minskad könssegregering på arbetsmarknaden och ett ökat individuellt välbefinnande.

Summary in English

Business travel in everyday life: Mobility, presence and absence

This is a thesis consisting of four papers based on two different empirical studies. The overarching aim is to investigate the significance of travel at work in people's everyday lives. The concept "travel at work" primarily refers to travel that takes place as a part of the job, also referred to as business travel, and to a lesser extent commuting, although the boundaries between the different forms of mobility might be indistinct.

The introductory section starts with putting the thesis in context and pointing out its relevance in a work-life perspective, followed by three sections where relevant concepts, theories and previous research on mobility and travel, family, and social relations are discussed. These parts are concluded with the overarching aim of the thesis. Thereafter, methodological considerations and procedures are described. The next part consists of a summary of each paper, followed by a section where I give an account of my view on the central contributions of the thesis. The papers are presented at the end of the thesis.

Work-related travel in context

Geographical mobility is rapidly becoming a major feature of working life. The numbers of those travelling at work or commuting to work over ever greater distances have steadily grown, with the trend likely to only intensify in the future (e.g., Doyle & Nathan 2001; Swedish Government 2007:35). In part, the increased mobility can be seen as resulting from technical development and economic prosperity: fast transportation has become widely available and also generally affordable to organizations as well as individuals across societies. But also other developments, commonly associated with the ongoing processes of globalization, have come to play a role in simultaneously boosting the need for and enabling work-related travel. The ongoing centralization of economic activities and the increasing differentiation of both products and knowledge are spearheading a continuous structural transformation that calls for more mobility and flexibility from the labour market. In response, commuting has evolved into an important mechanism for physically connecting supply and demand of human competence (Swedish Government 2007:35). Globalization also brings a broadened circulation of goods, services, and information over increasingly long distances (Dicken 2003), heightening the need for travel. Traditionally mobile jobs, found mainly within sectors such as transport, construction, extraction, and the military (see Doyle & Nathan 2001), are obviously affected, yet other kinds of jobs have become highly mobile as well. Prompted by the spread of international trade, networking, and all forms of cooperation, the need for face-to-face encounters between individuals working at locations often far removed from one another has emerged as a main driving force behind the growth of work-related travel, to facilitate coordination of activities, negotiation of agreements, and creation of relationships of trust among key personnel (Davidson

& Cope 2003; Faulconbridge & Beaverstock 2008). As a result, travelling workers of the past are now accompanied by a new mobile work-force, embracing managers, consultants, and knowledge workers. A persistent and important feature of work-related travel is that occupations and positions requiring frequent travel remain dominated by men (Presser & Hermsen 1996; Colin & Tisdell 2002; Gustafson 2006). This is evident not only in the case of those who travel as a part of their job, but among commuters as well (Turner & Niemeier 1997; Swedish Government 2007:35).

Possible consequences of increased mobility for individual lifestyles and well-being are hotly debated within social science. On the one hand, there are those who stress the benefits in terms of increasing freedom and the widening range of options that physical as well as virtual mobility entails (Albrow 1997; Wellman & Haythornthwaite 2003). On the other hand, misgivings are voiced to the effect that mobile lifestyles may undermine social cohesion, leading to isolation and loneliness (Sennett 1999; Putnam 2000). Two key conditions frame the issues involved. First of all, all activities take time, and some activities can only be performed at specific places and at certain times. The second condition arises from the indivisibility of the human being: individuals can only be physically present at one place at any given time. These two premises or restrictions are central for contemporary discussions on why people, despite greater economic prosperity and wider options for their preferred lifestyle, increasingly have the experience of running up against a shortage of time in trying to keep up with the ever-accelerating pace of life (Southerton & Tomlinson 2005; Larsson 2007). Indeed, in the course of the last few decades the way individuals organize their everyday lives, attempting to combine and find a balance for the various need-to-do activities of paid work, unpaid work, and leisure, has grown into an issue of major importance in academic and public debates.

In this thesis, current debates on mobile lifestyles and the work-life interface are woven together and studied from the perspective of frequent business travellers. More specifically, the main objective is to investigate emotional and practical consequences of travel-related absence from home for friendship and family relations.

Family

In the light of continuous reports of stress and burnout symptoms, especially among working parents, research has paid great attention to the link between personal well-being and experiences of the work-life interface (e.g. Härenstam et al. 2000; Hildebrandt & Littig 2006). Much effort is devoted to identifying which factors – both work-related and private – facilitate or restrict a perceived balance between work and other spheres of life. The significance of work-related travel is a relatively unexamined aspect in this equation, although there are reasons to believe that extensive travel might facilitate as well as restrict the traveller's strivings in this respect. There are two central elements providing the basis for this point of departure. First, extensive travel, and especially travel that includes staying away over night, means absence from home beyond normal working hours and this may interfere with family arrangements. At the same time, being away from home may also imply a release from unwanted obligations, allowing the traveller to take a break in the bustle of everyday life, and perhaps attend to otherwise neglected interests.

Since travel at work is a male-dominated phenomenon, whereas home and family remain female-coded areas, gender is a key factor in this context. A focal point of departure is that women's increased participation in paid work outside home has not been matched by men's engagement in child care and household labour

(Swedish Government 2005:66; Crompton et al. 2007). Considering the higher demands placed on women to be available for the home and the family, it has been suggested that such expectations might form a barrier to women's career development (e.g. Lyon & Woodward 2004) or lead to an elevated stress risk among women, especially mothers (Nordenmark 2002; Larsson 2007:41). Crucial to this hypothesis is the assumption that women have less leisure time than men. The accuracy of such claims, however, remains contested. Several studies show that, including both paid work and unpaid work in the estimations, there is very little difference between men and women regarding their time spent on "work" (e.g. Bittman & Wajcman 2000; Larsson 2007). Still, these studies also point out that, even if men and women seem to have the same amount of personal time available to themselves, in using this time women are frequently expected to forgo their own needs for those of other family members, while the same is not expected of men, or at least not to the same extent. In line with Elvin-Nowak's (1998) observations, gender norms seem to be at play, suggesting that a "good" woman, and especially a good mother, is someone who puts the needs of others before her own. Consequently, the possibility for a "proper" woman to pursue career and other interests outside home is conditioned by her ability to meet existing domestic obligations.

Given the persistent structure of gender roles discussed above, the question was asked whether consequences of extensive travel at work for family life remain the same when the work traveller is a woman or a man – or whether the impact might differ along gender lines.

Social relations

Recent discussions about individualisation and the transformation of social structures in late modernity suggest that friendship today has become a more important relationship than in the past (Giddens 1992; Silva & Smart 1999; Wright & Jagger 1999; Beck-Gernsheim 2002). With the higher divorce rates and an increasing share of single-person households, many men and women turn to their friends for support and affirmation instead of relying on familial connections (Allan & Adams 1999:193; O'Connor 1999: 118). Weeks, Heaphy, & Donovan (2001:9) have proposed that friendships may even assume the social function of the family, as “kin-like networks of relationships based on friendship and commitment beyond blood” are becoming more salient.

Following this line of thinking, the spatial consequences of overnight work travel acquire added significance. During the journey, the traveller is physically cut off from the social relations connected to the home environment, while physically present elsewhere where other relations – both work-based and private – may be established and sustained. Based on these conditions, it can be assumed that the social consequences of overnight work travel show a double-edged character. On the one hand, in generating absence from locally based friends and colleagues, overnight work travel might be experienced as obstructing local social life. On the other hand, new acquaintances are a positive consequence associated with frequent trips (Fisher & Stoneman, 1998). Moreover, travelling entails having access to a wider territory, giving the traveller opportunities to meet already existing friends further away. While these may primarily be job-related acquaintances, the scope of such opportunities may in time extend to other friends living along the travel route as well.

Another important issue is that frequent travel, to the extent that it contributes to the formation of geographically scattered social networks, may also make the challenge of achieving togetherness within those networks more complicated (Southerton 2003). As the network of personal connections grows in size and reach, not just the impossibility of being present at more than one place at a time, but also the importance of co-presence for establishing and maintaining emotionally valuable social relations, becomes all the more pronounced.

Based on the assumed double-edged character of travel at work, the question posed was whether overnight work travel indeed widens the social network, and whether it might facilitate or alternatively obstruct the possibilities for achieving co-presence with regard to both locally based and long-distance friends.

Data and methods

The material used for the thesis includes qualitative as well as quantitative data and, consequently, both qualitative and quantitative methods are used. The qualitative data comprise two sets of observations and 15 interviews with a group of travelling salespeople, conducted during spring 2005. The sample consists of seven men and eight women embracing a wide range of living arrangements.

The core task for the travelling salespeople in the study is to visit customers with the purpose of marketing and selling their companies' products. In their everyday work, they are constantly on the move. There is no work-place in the common sense – instead the actual work tasks are performed at the customer's work-place, in the car, at home or at the hotel. Furthermore, regular conferences, participation at exhibitions and similar events generating extensive travel are elements of ordinary work as well.

Depending on the characteristics of the sales area (geographic range, the composition of urban areas and countryside, density of customers etc.), the work involves different requirements for staying away from home overnight. A wide-ranging area with a great share of countryside, and thereby with a low density of customers, leads to a greater need for overnight travel than in purely urban districts with enough customers within reach for travel on a daily basis. However, since conferences, exhibitions and the like are mandatory parts of the regular work, all salespeople in the study did stay away from home overnight due to work-related travel to some extent.

The analysis of the qualitative data resulted in two papers written in Swedish (papers I and II).

The quantitative data used derive from a broader study investigating various aspects of work-related travel in Sweden. The initial sampling procedure entailed the inclusion of an additional question in the recurrent national labour force survey (AKU) conducted by the government agency Statistics Sweden (SCB) during late spring and summer 2005, asking whether the respondent travelled at least 100 kilometres at work during an average month. Of the total of 8,010 working persons, aged between 16 and 64, included in the labour force survey, 29 percent indicated that they did travel that much, with 68 percent indicating that they did not and three percent leaving the travel question unanswered. Subsequently, all respondents were also asked whether they would agree to participate in an additional survey gathering more specific data for the purposes of the present study. In all, 88 percent (or a total of 2,041 respondents) of those providing a positive answer to the “travel-question” agreed to partake in this further study. There was also a random sample of 2,000 respondents drawn from among those travelling less than 100 kilometres a month or not at all (“non-travellers”) and who had agreed to take part in the further study. Thus the approached sample was 4,041, after stratified sampling used to obtain as many

traveller respondents as possible. Of all those then surveyed, 69 percent returned the questionnaire (1,406 of the travellers and 1,398 of the non-travellers). In the analyses, the over-representation of travellers created by the sample procedure was compensated for by using a weight variable supplied by Statistics Sweden.

The primary method used in analyzing the quantitative data was binary logistic regression and the results are presented in two papers written in English (papers III and IV).

Results

The overreaching aim of the family theme was broken down into two broad dimensions: practical and emotional implications of travel-related absence.

Practical and emotional implications of business travel in a work-family perspective

Based on the qualitative study, the overall impression was that travel at work is mainly regarded as something beneficial. In line with research stressing the positive aspects of physical as well as virtual mobility (e.g. Wellman & Haythornthwaite 2003), the interviewees described their experiences in terms of freedom, independence and widening options. However, a pervasive and consistent feature of the study was that when it comes to travel that requires staying away from home over night, experiences differed along gender lines – differences that seem to be rooted in gendered experiences of being away from the ordinary social environment. The female travellers described their emotional experiences of overnight travel in terms of loneliness, feelings of guilt for not being available for the children, and worries about how everyday life at home went on while away. Their stories also

involved statements about the vulnerability they felt as female travellers, and accounts of the measures they took in order to avoid fearful situations (mainly staying away from public spaces after dark). Although not of contrary understanding, the male travellers' experiences were less negative. Instead of loneliness and guilt, they described their feelings in terms of boredom and longing for partner and children. However, they also called attention to some positive sides of being cut off from the everyday life at home: while away, they felt they could allow themselves to both relax and work intensively without compromising with family needs. As a consequence, the male travellers pointed out, they could be more actively available for the family when at home.

The gendered experiences had some interesting practical implications for how the men and the women in the study organized their mobile life. In prioritizing being at home, the female strategy aimed at reducing the amount of nights away and, consequently, led to comparatively many hours on the road. In contrast, the male strategy was more focused on minimizing the hours on the road with the purpose of actively "being there" for the family while at home and taking advantage of the "free" time while away.

Following up one of the threads noticed in the qualitative study, one issue explored by the quantitative data was the significance of work-related travel for the gendered division of domestic responsibility. The results revealed a clear pattern in two key respects. When the work traveller is a woman, the allocation of home-based responsibility seems to remain unaffected. By contrast, the effect of the business trips when the travellers were men was a reduction in their relative share of responsibility for the home and the family.

Two central conclusions were drawn from these findings. Available time at home seems to have implications for men's involvement in the organization and coordination of domestic life, whereas women's involvement seems to remain the same irrespective of their actual presence. Second, a traditional division of domestic responsibility was more pronounced among couples where the man travels frequently in business. However, whether work travel actually leads to, or reinforces, a traditional division of domestic responsibility cannot be evaluated with the available data. Just as plausibly, the results could also be interpreted as indicating that traditional gender roles provide the necessary *condition* making men's extensive business travel possible.

The conclusions support current discussions on why women in general travel much less on business compared to men, highlighting the different roles men and women have in running the home and the family. The argument has been frequently put forward that women's – and especially mother's – heavier burden at home makes it harder for them in practice to accept and even keep a job requiring frequent travel, and that employers for this reason may be more reluctant to hire a woman for positions requiring mobility (Presser & Hermsen 1996; Colin & Tisdell 2002; Gustafson 2006). Applied to a typical situation for men, the thrust of this argument would then be that traditional gender roles are likely to work in the reverse fashion. That women's time seems more easily claimed by the needs of others than men's time (Kashak 1992; Bittman & Wajcman 2000; Larsson 2007), and/or that travel-related absence from home requires (unconscious) efforts to compensate for breaking the norms of “proper” womanhood (Elvin-Nowak 1998), were clues provided to explain the lack of any change in women's share of domestic responsibility due to travel at work.

Business travel and social networks

The results from the qualitative study indicated that extensive business travel may have several and sometimes contradictory consequences for the travellers' social networks. In some stories, the problems of keeping in touch with local friends dominated. Other interviewees were more inclined to call attention to all the new social acquaintances that their mobile work had brought about. Furthermore, some of them described business travel as a means for visiting both those new acquaintances and already existing friends.

Inspired by the results from the qualitative study, questions about implications of overnight work travel in terms of the travellers' ability to keep in touch with locally based as well as long-distance friends, and the opportunities that the travel might offer as a source of geographically extended social networks, were further elaborated through analysis of the survey data.

The benefits of mobility in terms of extended social networks represent the main social consequences of work travel as established in the analyses. Since the variations among the different travel frequencies of the respondents were fairly modest, it is reasonable to assume that a geographically extended social network is a common consequence of overnight work travel in general. Therefore, research suggesting the importance of travel as a means for establishing new social contacts (e.g. Boden & Molotch, 1994; Urry 2002; Larsen et al. 2006) receives support from the results obtained. Furthermore, regardless of the extent of doing so, staying away from home due to work travel was seen as potentially facilitating the coordination with friends living elsewhere. Here, the minor differences between those travelling only occasionally and those who were the most frequent travellers might be attributable to the possibility that other forms of mobility are used (including those that are virtual). As observed by some

commentators (Boden & Molotch 1994; Urry 2002; Larsen et al. 2006; Millar & Salt 2008), travel and the use of communication technology such as telephony and the Internet become interlaced into a mix of physical and virtual “meetings”, in which the lack of regular face-to-face encounters need not prove an obstacle for maintaining emotionally important social relations.

The concordance of the result patterns, as regards making new friends and keeping in contact with long-distance friends, points to a set of positive consequences that overnight work travel appears to have. Some downsides were reported as well. The most frequent travellers felt negatively affected by mobility as well, reporting problems hampering coordination with friends close to home. It could be argued that this result supports the notion of mobile lifestyles as undermining social coherence, by creating isolation and loneliness (Sennett 1999; Putnam 2000). However, it can also be argued that the result mirrors a strategy where frequent business travellers economise on their time, discarding relationships with more peripheral acquaintances and focusing on the family and the closest friends instead.

A comment on gender differences might well be in order. As Oliker (1999:38-39) has pointed out, women’s social networks are likely to be more closely tied to the home environment. In line with this observation, the women respondents in the study were on the whole more inclined than men to feel that work in general prevents them from seeing their friends. However, when it came to the consequences specifically of work travel, the results pointed in the opposite direction. Following O’Connor’s suggestion (1999:118) that friendship relations are more important to women, a possible explanation here could be that women typically prioritise friends, attempting to coordinate with them despite being away on business from time to time.

It is also worth noting that, as expected, the ability to decide on the timing of travel had an overall positive impact on the travellers' experience of it. In minimising the negative consequences of absence from home, and maximising the benefits of being on the move, such scope for self-determination clearly allows the individual to make the most out of an unavoidable situation.

Referenser

- Aarseth, H. (2009) "From Modernized Masculinity to Degendered Lifestyle Projects. Changes in Men's Narratives on Domestic Participation 1990-2005, *Men and Masculinities* 11(4): 424-440.
- Albrow, M. (1997) "Travelling beyond local cultures: Socioscapes in a global city". I Eade, J. (red.) *Living the Global City: Globalization as a Local Process*. London: Routledge.
- Allan, G. & Adams, R. G. (1999) "Reflections on context". I Adams, R.G. & Allan, G. (red.) *Placing Friendship in Context*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Allvin, M., Aronsson, G., Hagström, T., Johansson, G. & Lundberg, U. (2006) *Gränslöst arbete: Socialpsykologiska perspektiv på det nya arbetslivet*. Malmö: Liber.
- Aneshensel, C. (2002) *Theory-Based Data Analysis for the Social Science*. London/New Delhi: Sage.
- Arnfolk, P. (2002) "Can virtual meetings replace business travel? – Recycle OK, but leave my frequent flyer miles alone!". I Pamlin, D. (red.) *Sustainability at the speed of light: opportunities and challenges for tomorrow's society*. Solna: WWF.
- Arnfolk, P. & Kogg, B. (2003) "Service transformation – Managing a shift from business travel to virtual meetings", *Journal of cleaner production* 11: 859–872.
- Aronsson, Å. (1999) *SPSS - en introduktion till basmodulen*. Lund: Studentlitteratur.
- Bauman, Z. (1998) *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press.

- Beck, U. & Beck-Gernsheim, E. (2002) *Individualization. Institutionalized Individualism and its Social and Political Consequences*. London: Sage.
- Beck-Gernsheim, E. (2002) *Reinventing the Family. In search of New Lifestyles*. Cambridge: Polity Press.
- Becker, H. (1998) *Tricks of the trade*. London/Chicago: University of Chicago Press.
- Bittman, M. & Wajcman, J. (2000) "The rush hour: The character of leisure time and gender equity", *Social Forces* 79(1): 165–189.
- Björnberg, U. (1998) "Family orientation among men: A process of change in Sweden". I Drew, R. & Mahon, E. (red.) *Reconciling Family and Working Life*. London: Routledge.
- Björnberg, U, & Kollind, A-K. (2003) *Att leva själv tillsammans*. Malmö: Liber.
- Boden, D. & Molotch, H. (1994) "The Compulsion to Proximity". I Friedland, R. & Boden, D. (red.) *Nowhere. Space, Time and Modernity*. Berkely: University of California Press.
- Borg, V. & Kristensen, T. (1999) "Psychological Environment and Mental Health among Travelling Salespeople", *Work and Stress* 13: 132-143.
- Bryman, A. (2004) *Social Research Methods*. New York: Oxford University Press.
- Bryman, A. (2006) "Integrating quantitative and qualitative research: how is it done?", *Qualitative Research* 6(1): 97-113.
- Burenstam Linder, S. (1972) *Den rastlösa välfärdsmänniskan*. Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- Cairncross, F. (1997) *The Death of Distance: How the Communications Revolution will Change our Lives*. London: Orion Business.
- Castells, M. (1996) *The Rise of the Network Society*, Malden MA: Blackwell.
- Chodorow, N. (1978) *The Reproduction of Mothering: Psychoanalysis and the Socialization of Gender*. Berkeley: University of California Press.

- Churchill, E. & Wakeford, N. (2002) "Framing mobile collaborations and mobile technologies". I Brown, B., Green, N. & Harper, R. (red.) *Wireless World: Social and Interactional Aspects of the Mobile Age*. London: Springer.
- Coltrane, S. (2000) "Research on Household Labour: Modeling and Measuring the Social Embeddedness of Routine Family Work", *Journal of Marriage and the Family* 62(4): 1208-1233.
- Crompton, R. & Layonette, C. (2006) "Work-life 'balance' in Europe", *Acta Sociologica* 49(4): 379-393.
- Crompton, R., Lewis, S. & Lyonette, C. (2007) "Continuities, Change and Transformations". I Crompton, R., Lewis, S. & C. Lyonette (red.) *Women, Men, Work and Family in Europe*. New York: Palgrave.
- Daly, K. J. (2001) "Deconstructing Family Time: From Ideology to Experience", *Journal of Marriage and Family* 63(2): 283-294.
- Davidson, R. & Cope, B. (2003) *Business Travel. Conferences, Incentive Travel, Exhibitions, Corporate Hospitality and Corporate Travel*. New York: Pearson Education Limited.
- de Vaus, D.A. (2002) *Surveys in social research*. London: Routledge.
- Denzin, N. & Lincoln Y (2005) *Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Djurfeldt, G., Larsson, R. & Stjärnhage, O. (2003) *Statistisk verktygslåda – samhällsvetenskaplig orsaksanalys med kvantitativa metoder*. Lund: Studentlitteratur.
- Dicken, P. (2003) *Global Shift: reshaping the global economic map in the 21st century*. London: Sage.
- Doyle, J. & Nathan, M. (2001) *Wherever next? Work in a mobile world*. London: The Industrial Society.
- Edling, C. & Hedström, P. (2003) *Kvantitativa metoder*. Lund: Studentlitteratur.

- Ellingsaeter, A-L (2004) ”Tidskrise i familien?”. I Ellingsaeter, A-L. & Leira, A. (red.) *Velferdsstaten og familien. Utfordringer og dilemmaer*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Ellingsaeter, A-L. & Leira, A. (2004) ”Inledning: Velferdsstaten og familien”. I Ellingsaeter, A-L. & Leira, A. (red.) *Velferdsstaten og familien. Utfordringer og dilemmaer*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Elvin-Nowak, Y. (1998) *Flexibilitetens baksida. Om balans, kontroll och skuld i yrkesarbetande mödrars vardagsliv*. Rapport nr 101. Stockholm: Psykologiska institutionen, Stockholms universitet.
- Eriksson, L. & Garvill, J. (2003) *Ett jämställt transportsystem. En litteraturstudie*. TRUM- rapport 2003:3. Umeå: Transportforskningsenheten, Umeå universitet.
- Espino C. M., Sundstrom, S.M., Frick, H.L., Jacobs, M. & Peters, M. (2002) ”International business travel: Impact on families and travellers”, *Occupational and Environmental Medicine* 59(5): 309-322.
- Etzion, D., Eden, D. & Lapidot, Y. (1998) “Relief from Job Stressors and Burnout: Reserve Service as Respite”, *Journal of Applied Psychology* 83: 577-585.
- Fangen, K. (2005) *Deltagande observation*. Malmö: Liber.
- Faulconbridge, J. & Beaverstock, J. (2008) “Geographies of international business travel in professional service economy”. I Hislop, D (red.) *Mobility and technology in the Workplace*. London/New York: Routledge.
- Felstead, A. & Jewson, N. (2000) *In work, at home: towards an understanding of homeworking*. London: Routledge.
- Fisher, C. & Stoneman, B. (1998) “Business on the road”, *American Demographics* 20: 44-48.
- Flick, U. (2002) *An Introduction to Qualitative Research*. London: Sage.
- Friberg, T., Brusman, M. & Nilsson, M. (2004) *Persontransporternas vita fläckar. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Linköping:

Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.

- Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B. (2005) *Rörlighetens omvandling: om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Frändberg, L. & Vilhelmson, B. (2002) *Rörlighetens internationalisering: Den svenska befolkningens utlandsresande 1994-2000*. Occasional Papers 2002:2. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
- Furåker, B. & Gustafson, P. (2003) Resande i arbetet. (projektansökan till Forskningsrådet för Arbetsliv och Socialvetenskap).
- Garhammer, M. (1995) "Changing Working Hours in Germany", *Time & Society* 4(2):167-203.
- Gershuny, J. (2000) *Changing times: work and leisure in postindustrial society*. Oxford: University press.
- Giddens, A. (1992) *The Transformation of Intimacy: Sexuality, Love, and Eroticism in Modern Societies*. Cambridge: Polity Press.
- Giertz, E. (2002) "Tjänstesamhällets mångfacetterade arbetsliv". I Abrahamsson, K. m.fl. (red.) *Utbildning, kompetens och arbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Gilles, V. (2005) "Raising the 'Meritocracy': Parenting and the Individualization of Social Class", *Sociology* 39(5): 835-53.
- Gilles V. (2009) "Understandings and Experiences of Involved Fathering in the United Kingdom. Exploring Classed Dimensions", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 624: 49-60.
- Gillespie, A & Richardson, R. (2004) "Teleworking and the city: Myths of workplace transcendence and travel reduction". I Graham, S. (red.) *The cybercities reader*. London: Routledge.
- Greene, J. C. (2008) "Is Mixed Methods Social Inquiry a Distinctive Methodology?", *Journal of Mixed Methods Research* 2: 7-22.

- Grönlund, A. & Halleröd, B. (2008) *Jämställdhetens pris*. Umeå: Borea.
- Gustafson, P. (2005) *Resor i arbetet. En kartläggning av svenskarnas tjänsteresor 1995-2001*. Forskningsrapport 135. Göteborg: Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Gustafson, P. (2006) "Work-related Travel, Gender and Family Obligations", *Work, Employment and Society* 20(3): 513-530.
- Gustafson, P. (2009) "Mormor vabbar: om tjänsteresor, könsroller och familjeliv", *Arbetsmarknad & Arbetsliv* 13(3): 27-47.
- Gustafson, P. & Bergström, G. (2010) *Att ta kontroll över resandet. Travel management och resor med tåg* (rapportmanus).
- Haas, L. & Hwang, P. (2000) "Programs and policies promoting women's economic equality and men's sharing of child care in Sweden". I Haas, L., Hwang, P & Russell, G. (red.) *Organizational Change and Gender Equity. International perspectives on fathers and mothers at the workplace*. Sage: Thousand Oaks, Ca.
- Hammersley, M. & Atkinson, P. (1983) *Ethnography: Principles in Practice*. London: Longman.
- Hampton, K. (2003) "Grieving for a Lost Network: Collective Action in a Wired Suburb", *The Information Society* 19(5): 417-428.
- Hampton, K., & Wellman, B. (2003) "Neighboring in Netville: How the Internet Supports Community and Social Capital in a Wired Suburb", *City and Community* 2(4): 277-311.
- Hanson, S. (1998) "Off the Road? Reflections on Transportation Geography in the Information Age", *Journal of Transportation Geography* 6(4): 241-249.
- Hanson, S. & Pratt, G. (1995) *Gender, work and space*. London/New York: Routledge.
- Harvey, D. (1990) *The Condition of Postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Oxford: Blackwell.

- Heber, A. (2005) *Var rädd om dig! En litteraturoversikt om rädslan för brott*. Rapport. Stockholm: Kriminologiska institutionen Stockholms universitet.
- Hill, J., Yang, C., Hawkins, A. & Ferris, M. (2004) "A Cross Cultural Test of the Work-Family Interface in 48 Countries", *Journal of Marriage and Family* 66(5): 1300-1316.
- Hjorthol, R. (1998) *Hverdagslivets rejsler: en analyse av kvinners og menns daglige rejsler i Oslo*. TØI-rapport 39. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. (2008) "Daily Mobility of Men and Women – A Barometer of Gender Equality?". I Uteng, T., P. & Cresswell, T. (red.) *Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- Hochschild, A. (1997) *The Time Bind: When Work Becomes Home and Home Becomes Work*. New York. Metropolitan Books.
- Houston, D.M. (red.) (2005) *Work-Life Balance in the 21st Century*. New York: Palgrave.
- Härenstam, A., Westberg, H., Karlqvist, L., Leijon, O., Rydbeck, A., Waldenström, K., Wiklund, P., Nise, G. & Jansson C. (2000) *Hur kan könsskillnader i arbets- och livsvillkor förstås? Metodologiska och strategiska aspekter samt sammanfattning av MOA-projektets resultat ur ett könsperspektiv*. Arbete och Hälsa nr 2000: 15. Stockholm. Arbetlivsinstitutet.
- Ivancevich, J., Konopaske, R. & De Frank, R. (2003) "Business travel stress: A model, proposition and managerial implications", *Work and Stress* 17(2): 138-157.
- Jacobs, J. & Gerson, K. (2005) *The time divide: work, family and gender inequality*. Cambridge: Harvard University Press.
- Jenkins, S. & Osberg, L. (2005) "Nobody to play with? The Implications of Leisure Coordination". I Hammermesh, D. & Pfann, G. (red.) *The Economics of Time Use*. Bingley: Emerald Group Publishing.
- Johansson, T. & Klinth, R. (2008) "Caring Fathers: The Ideology of Gender Equality and Masculine Positions", *Men and Masculinities* 11(1):42-62.

- Johnson, J. (1986) *The Impact of Workplace Social Support, Job Demands and Work Control upon Cardiovascular Disease in Sweden*. Stockholm: Psykologiska institutionen, Stockholms universitet.
- Johnson, R. B. & Onwuegbuzie, A.J. (2004) "Mixed Methods Research: A Research Paradigm Whose Times Has Come", *Educational Researcher* 33(7): 14-26.
- Jones, A. (2007) "More than 'Managing across Borders?' The Complex Role of Face-to Face Interaction in Globalizing Law Firms", *Journal of Economic Geography* 7: 223-246.
- Jourquin, B., Rietveld, P. & Westin, K. (2006) (red.) *Towards Better Performing Transport Networks*. London: Routledge.
- Karlsson, J.Ch. (2006) "Bra och dålig flexibilitet – en litteraturöversikt", *Arbetsmarknad och Arbetsliv* 12(3): 135-146.
- Karlsson, J. Ch. (2007) "For Whom is Flexibility Good and Bad? An Overview". I Furåker, B., Håkansson, K. & Karlsson, J.Ch. (red.) *Flexibility and Stability in Working Life*. Basingstoke: Palgrave Mcmillan.
- Kashak, E. (1992) *Engendered Lives: A New Psychology of Women's Experience*. New York: Basic Books.
- Koskela, H. (1998) *Fear Control and Space; Geographies of Gender, Fear of Violence and Video Surveillance*. Helsingfors: Geografiska Institutionen, Helsingfors Universitet.
- Krantz, L-G. (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring: befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
- Kvale, S. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Larsen, J., Urry, J. & Axhausen, K. (2006) *Mobilities, Networks, Geographies*. Aldershot: Ashgate.
- Larsson, J. (2007) *Om föräldrars tidspress: orsaker och förändringsmöjligheter*. Forskningsrapport nr 139. Göteborg: Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet.

- Lassen, C. (2006) "Aeromobility and work", *Environment and Planning A* 38: 301–312.
- Lassen, C. & Jensen, O. (2004) "Den globale bus – om arbejdsrejsers betydning i hverdagslivet". I Jacobsen, M. & Tonboe, J. (red.) *Arbejdssamfunet: Den beslaglagte tid og den splittede identitet*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Leed, E. (1991) *The Mind of the Traveller: From Gilgamesh to Global Tourism*. New York: Basic Books.
- Linder, A., Kircher, A., Vadeby, A. & Nygårdhs, S. (2007) *Intelligent Transport Systems (ITS) in passenger cars and methods for assessment of traffic safety impact: a literature review*. VTI-rapport 604A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lundberg, U., Mårdberg, B. & Frankenhauser, M. (1994) "The total workload of male and female white collar workers as related to age, occupational level and number of children". *Scandinavian Journal of Psychology*, 35: 315-327.
- Magnusson, E. (2006) *Hon, han och hemmet. Genuspsykologiska perspektiv på vardagslivet i nordiska barnfamiljer*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Markham, W., Bonjean, C. & Corder, J. (1986) "Gender out of town travel and occupational advancement", *Sociology and Social Research* 70: 156-160.
- Mason, J. (2002) *Qualitative Researching*. London: Sage.
- May, T. (2001) *Samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur.
- Menard, S. (1995) *Applied Logistic Regression Analysis*. London: Sage.
- Miles, M. & Huberman, M. (1994) *Qualitative Data Analyses: An Expanded Sourcebook*. Thousand Oaks Ca: Sage.
- Nehls, E. (1999) *Lastbil som livsstil: en etnologisk yrkeskulturstudie bland lastbilschaufförer i yrkestrafik*. Umeå: Designhögskolan, Umeå universitet.
- Nordenmark, M. (2002) Multiple social roles – A resource or a burden: Is it possible for men and women to combine paid

- work with family life in a satisfactory way? *Gender, Work and Organization*, 9(2): 125-144.
- Nordenmark, M. (2004) *Arbetsliv, familjeliv och kön*. Umeå: Boréa.
- O'Connor, P. (1999) "Women's friendship in a post-modern world". I Adams, R. G. & Allan, G. (red.) *Placing Friendship in Context*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Onwuegbuzie, A. J. & Leech, N. L. (2005) "On Becoming a Pragmatic Researcher: The Importance of Combining Quantitative and Qualitative Research Methodologies", *International Journal of Social Research Methodology* 8(5): 375-387.
- Orlikowski, W. (2002) "Knowing in Practice: Enacting a Collective Capability in Distributed Organizing", *Organizational Science* 13: 249-273.
- Ouellet, L. J. (1994) *Pedal to the Metal: The Work Lives of Truckers*. Philadelphia: Temple University Press.
- Plantin, L. (2003) "Mäns föräldraskap". I Johansson, T. & Kousmanen, J. (red.) *Manlighetens många ansikten – fäder, feminister, frisörer och andra män*. Malmö: Liber.
- Polk, M. (1998) *Gendered Mobility: A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Göteborg: Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, avdelningen för humanekologi, Göteborgs universitet.
- Presser, H. B. & Hermsen, J. M. (1996) "Gender differences in the determinants of work-related overnight travel among employed Americans", *Work and Occupations* 23(1): 87-115.
- Putnam, R. (2000) *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon & Shuster.
- Reeves, R. (2001) *Happy Mondays: putting pleasure back into work*. Harlow: Momentum.
- Roehling, P. & Bultman, M. (2002) "Does absence make the heart grow fonder? Work-related travel and marital satisfaction", *Sex roles* 46:9/10: 279-293.

- Sandstig, G. (2003) *Orons plaster. En granskning av människors upplevelser av rädsla och otrygghet*. Arbetsrapport nr 8. Göteborg: institutionen för journalistik och masskommunikation, Göteborgs universitet.
- Savage, M. (2000) *Class Analysis and Social Transformation*. Buckingham: Open University Press.
- Schor, J. (1998) *The Overspent American. Why we Want what we don't Need*. New York: Basic Books.
- Sennett, R. (1999) *När karaktären krackelerar*. Stockholm: Atlas.
- Sherry, J. & Salvatore, T. (2002) "Running and Grimacing: The Struggle for Balance in Mobile Work". I Brown, B., Green, N. & Harper, R. (red.) *Wireless World: Social and Interactional Aspects of the Mobile Age*. London: Springer.
- Silva, E. & Smart, C. (1999) "The new practices and politics of family life". I Silva, E. & Smart, C. (red.) *The New Family*. London: Sage.
- Skeggs, B. (2004) *Class, Self, Culture*. London: Routledge.
- Soidre, T. (2002 a) "Kvinnor och män i arbete – differentiering och stratifiering". I Hansen, L. & Orban, P. (red.) *Arbetslivet*. Lund: Studentlitteratur.
- Soidre, T. (2002 b) "Ålder, generation och arbete". I Hansen, L. & Orban, P. (red.) *Arbetslivet*. Lund: Studentlitteratur.
- SOU/Swedish Government Official Report (2005:66) *Makt att forma samhället och sitt eget liv – jämställdhetspolitiken mot nya mål*. Stockholm: Fritzes.
- SOU/Swedish Government Official Report (2007:35) *Flyttning och pendling i Sverige*. Stockholm: Fritzes.
- Southerton, D. (2003) "Squeezing time: allocating practices, coordinating networks and scheduling society", *Time and Society* 12(1): 5-25.
- Southerton, D. & Tomlinson, M. (2005) "'Pressed for time' – the differential impacts of a time squeeze", *The Sociological Review* 53(2): 215-239.

- Strauss, A. & Corbin, J. (1990) *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*. Newbury Park Ca: Sage.
- Swarbrooke, J. & Horner, S. (2001) *Business Travel and Tourism*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Thomas, J. & Hildingsson, I. (2009) "Who's bathing the baby? The division of domestic labour in Sweden", *Journal of Family Studies* 15(2): 139-152.
- Trost, J. (1993) *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.
- Urry, J. (2002) "Mobility and Proximity", *Sociology* 36: 255 – 274.
- Urry, J. (2003) "Social Networks, Travel and Talk", *British Journal of Sociology* 54: 155-175.
- Urry, J. (2006) "Travelling Times", *European Journal of Communication* 21: 357-372.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge/Malden, MA: Polity Press.
- Vilhelmson, B. (2002) *Rörlighet och förankring. Geografiska aspekter på människors välfärd*. Choros 2002:1. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Weeks, J., Heaphy, B. & Donovan, C. (2001) *Same Sex Intimacies: Families of Choice and Other Life Experiments*. London: Routledge.
- Wellman, B. (1999) "The Network Community. An Introduction". I Wellman, B. (red) *Networks in the Global Village. Life in Contemporary Communities*. Boulder Colorado: Westview Press.
- Wellman, B. & Haythornthwaite, C. (2003) "Moving the Internet out of Cyberspace. The Internet in Everyday Life. An Introduction". I Wellman, B. & Haythorhntwaite, C. (red.) *The Internet in Everyday Llife*. Oxford: Blackwell.
- Westman, M. & Etzion, D. (2002): "The impact of short overseas business trips on job stress and burnout", *Applied Psychology* 52: 582-592.

- Westwood, S., Pritchard, A. & Morgan, N.J. (2000) "Gender-blind marketing: Businesswomen's perceptions of Airline Services". *Tourism Management* 21(4): 353-362.
- Wolff, J. (1993) "On the Road Again: Metaphors of Travel in Cultural Criticism", *Cultural Studies* 7(2): 224-239.
- Wright, C. & Jagger, G. (1999) "End of century, end of family? Shifting discourses of family 'crisis'". I Wright, C. (red.) *Changing Family Values*. London: Routledge.
- Åkerman, J. & Höjer, M. (2006) "How much transport can the climate stand? – Sweden on a sustainable path in 2050", *Energy Policy*, 34: 1944-1957.