

På väg mot jämställda arbetsresor?

Vardagens mobilitet
i förändring och förhandling

Ana Gil Solá

Göteborg 2013

Avdelningen för kulturgeografi
Institutionen för Ekonomi och Samhälle
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Vasagatan 1
405 30 Göteborg

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

ISSN 0346-6663
ISBN 91-86472-71-2

© Ana Gil Solá

Tryckt i Sverige
Kompedit
Göteborg 2013

Layout skyddsomslag: Nina Nisula
Fotounderlag till skyddsomslag: Mattias Mårtensson

Till Mattias, Leo och den lilla i magen

ABSTRACT

Gil Solá, Ana, 2013, *Towards gender equality? Women's and men's commuting under transformation and negotiation*. Publications edited by the Departments of Geography, University of Gothenburg, Series B, no. 123. Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Gothenburg. ISBN 91-86472-71-2.

In Swedish regional policy, regional enlargement, i.e. geographically extended labour markets and associated longer commuting distances, is an explicit goal. This is in order to stimulate economic growth and better match labour supply to the qualifications of the population. However, this policy seldom takes gender into account, overlooking the implications of long commuting for individuals and households in their daily living and practice.

The overriding aim of the thesis is to update and deepen existing knowledge about commuting among women and men. A related ambition is also to derive knowledge that could serve an urban and regional policy and planning that advances transport systems and infrastructures better suited for women and their access to the labour market, as well as more equal living conditions for women and men.

The thesis is based on two empirical studies, one quantitative and one qualitative. The statistical study uses Swedish national travel survey data covering the periods 1994-95 and 2005-06 and focuses on changes over time in women's and men's commuting. The qualitative study is based on twenty in depth interviews with parents with small children living in the Gothenburg urban region, being highly skilled with specialized labour markets, and recently having moved to a new residential location. This study investigates the crucial role of work trips in households' daily life and asks what women and men perceive as important when decisions affecting travel distance, travel time and mode of transport (travel speed) are taken. The theoretical approach of the thesis is based on time geography and theories of mobility, accessibility and gender.

Results from the statistical study show that gender gaps in work trips, as regards distance and speed of travel, have converged slightly over the period. However, women still commute much shorter distances than men do, thus having less spatial reach and access to the labour market. Women and men have equivalent commuting times, implying that men in general use faster means of transport than women. The overall (national) pattern of convergence hides regional variation. A distinct pattern of convergence between the sexes occurs in the Malmö region, while divergence occurs in the Gothenburg region. Regression analyses show that several aspects related to the individual, and to her environment, affect the work trip distance and time in different ways for women and men. For example, having small children associates with reduced trip time for women, and increased trip distance and time among men, other important factors held constant.

Results from the qualitative study show how important aspects shaping the work trip are clearly gendered. For example, the wish to have a work place near to the children is more pronounced among women. However, decisions related to the use of a car often give men priority. Also, fairly non-gendered factors shape the work trip, for example housing (location) preferences and the perception of trip time as being useful or not. Work trips made by public transport are experienced as a relief by those who can use the time on board for purposeful activities (e.g., work or rest), but as a burden by those who have no such opportunity. The consequences of long work trips for the household members, as regards household work and caring as well as individual's free-time activities, depend on type of gender contract of the household as well as possibilities to use certain space-time strategies in everyday life.

In conclusion, the study shows that Swedes are moving towards more gender equal commuting, but at a very slow pace. At the household level, development depends on the how gender contracts are negotiated, and how societal structures (regarding work locations and supply of public transportation, for example) constrain any decision shaping work related mobility.

Keywords: commuting, distance, gender, gender contract, means of transport, men, negotiations, regional enlargement, speed, time, women, work-trip.

ISSN 0346-6663
ISBN 91-86472-71-2

© Ana Gil Solá
Printed by Kompendiet
Göteborg 2013

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

Förord

Att skriva en avhandling är en resa i sig, där man startar med en ungefärlig riktning utan att veta om man över huvud taget kommer fram till sin destination. Förutom ångesten situationen framkallar tillåter den också en stor individuell utveckling, speciellt om man som jag får möjligheten att arbeta med många duktiga och trevliga människor. Nu verkar jag dessutom ha kommit fram till den tänkta slutdestinationen, samtidigt som jag har haft riktigt roligt på vägen.

Ett stort tack ska min handledare Bertil Vilhelmson ha. Tack för att du alltid tålmodigt lyssnat, svarat på långa listor med frågor, för noggranna genomläsningar, värdefull feedback, och för att du sett till att jag håller riktningen. Eva Thulin vill jag också särskilt tacka, för att du under denna tid både varit min vän och en god arbetskamrat. Speciellt tacksam är jag för kommentarer på intervjustudien. Även min biträdande handledare Merritt Polk ska ha ett stort tack för många bra råd och för att du alltid är så entusiastisk inför mina idéer och texter.

Christina Scholten vill jag tacka för värdefull opposition på mitt slutseminarium, med många bra råd och förslag. Lotta Frändberg och Fia Espling ska också ha ett tack för kommentarer på slutseminariemanuset. Erik Elldér vill jag tacka för hjälp med regressionsanalyserna. Kristina Lindström och Jinhwi Olsson ska ha ett tack för att de utsatte sig för provintervjuer, Robin Biddulph för språkgranskning av engelska texter. Övriga arbetskamrater på institutionen, både administrativ personal, seniora och doktorander, vill jag tacka för att ni under årens lopp har sett till att jag trivs på jobbet. Särskilt tjejerna i stickjuntan.

Intervjustudiens respondenter ska också ha ett särskilt tack för allt de delat med sig av. Jag känner mig oerhört privilegierad över att ha fått ta del av era berättelser. Utan er hade det inte blivit någon intervjustudie.

Utänför jobbet finns det också många som stöttat mig. Mamma, pappa och Telma, för att ni alltid tror att jag klarar det jag företar mig. Kajsa och Erik Tell,

som så många gånger låtit Mattias och mig komma ner till Bromölla och sova, få barnvakt och slippa sopa under köksbordet. Det har varit till stor hjälp, även jobbmässigt. Nina Nisula, med layout av det fina skyddsomslaget. Mattias Mårtensson har gett feedback på slutseminariemanuset och tagit den fina bilden på Leo som är underlag till skyddsomslaget. Stort tack allihop! Självaste bustrollet Leo vill jag tacka för att du strålar rakt in i hjärtat även efter de jobbigaste arbetsdagarna. När man kommer hem till dig är allting bortglömt. Slutligen, och mest, vill jag tacka min partner Mattias Tell för att du stöttar mig och hjälper mig att må bra. Tack för att du hållit ut hemma många långa månader när jag fokuserat på graviditet och avhandling.

Denna avhandling har skrivits med fakultetsfinansiering från Handelshögskolan och ekonomiskt stöd från VINNOVA och Barbro Osher Pro Suecia Foundation.

Göteborg, maj 2013

Ana Gil Solá

Innehållsförteckning

1. Introduktion	1
1.1 Kvinnors och mäns arbetsresor – enbart en fråga om räckvidd på arbetsmarknaden?	1
1.1.1 Individen eller samhället som utgångspunkt	1
1.1.2 Kvinnors och mäns arbetsresor i tidigare forskning	3
1.1.3 Mål om jämställda transporter	5
1.2 Syfte och frågeställningar	6
1.2.1 Avhandlingens syfte	6
1.2.2 Delstudie I: den kvantitativa studien	7
1.2.3 Delstudie II: den kvalitativa studien	8
1.2.4 Forskningsprocessen	9
1.3 Avgränsningar	10
1.4 Disposition	11
2. Kunskapsöversikt	13
2.1 Introduktion	13
2.2 En bakgrund: kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete	13
2.3 Vardaglig rörlighet	16
2.3.1 Resor för olika typer av ärenden och i olika faser av livet	16
2.3.2 Kvinnor gör mer komplexa resor	17
2.3.3 Skillnader i färdmedelsval	18
2.3.4 Vardaglig rörlighet i förändring	18
2.4 Skillnader i arbetsresan mellan kvinnor och män	20
2.4.1 Färdlängd och tidsåtgång	20
2.4.2 Arbetsresande i förändring	22
2.5 Vanliga förklaringar till skillnader i arbetsresan	23
2.5.1 Flera förklaringar lyfts fram	23
2.5.2 Mannen kör oftare bil	24
2.5.3 Skillnader i lönenivå och utbildningens längd	26
2.5.4 Den könssegregerade arbetsmarknadens lokaliseringsmönster	27

2.5.5	Kvinnors och mäns olika sätt att söka arbete	28
2.5.6	Hushållsansvar i relation till arbetet och dess lokalisering	29
2.5.7	Flyttbeslut och boendeval	30
2.6	Konsekvenser av arbetsresans räckvidd och tidsåtgång	32
2.6.1	Makroperspektivet: regionförstoring	32
2.6.2	Inkomst och karriär	33
2.6.3	Stress och livskvalitet	34
2.6.4	Konsekvenser för familjebildandet, hushållet och partnern	35
2.7	Sammanfattning och diskussion	36
3.	Teoretiska utgångspunkter	39
3.1	Att välja teoretiskt ramverk	39
3.2	Att förstå resandet	40
3.2.1	Skillnaden mellan rörlighet och tillgänglighet	40
3.2.2	Tidsgeografin knyter ihop tid och rum	42
3.2.3	Aktivitetsansatsen	45
3.3	Att förstå resandet ur ett genusperspektiv	49
3.3.1	Genus och genusteori	49
3.3.2	Den genuskodade platsen	51
3.3.3	Vardagslivets rumsliga fragmentering	54
3.4	Att förklara kvinnors och mäns arbetsresor	55
3.4.1	Den genuspräglade aktivitetsansatsen	55
3.4.2	Genuskontrakt och förhandlingar i hushållet	58
3.4.3	Tidsgeografin som tolkningsram i en genusanalys av arbetsresan	62
4.	Metod och tillvägagångssätt	67
4.1	Introduktion	67
4.2	Metodologiska reflektioner	67
4.2.1	Verkligheten som studieobjekt	67
4.2.2	Feministisk vetenskaplig kritik	68
4.2.3	Att situera forskaren	69
4.3	Genomgång av databaser till den statistiska studien	70
4.3.1	SIKA:s databaser Riks RVU och RES	71
4.3.2	RES 05/06	73
4.3.3	Riks RVU 94/95	75
4.3.4	Riks RVU:s och RES:s tillförlitlighet	75

4.3.5	GILDA och dess tillförlitlighet	76
4.3.6	Hur väl databaserna passar studiens syfte och frågeställningar	77
4.4	Den statistiska studiens genomförande och avgränsningar	78
4.4.1	Övergripande avgränsningar	78
4.4.2	Diskussion kring avgränsning av urvalsgruppen	79
4.4.3	Urvalsgrupper i olika delar av undersökningen	81
4.4.4	Jämförande mått för analys av datamaterial	82
4.4.5	Regressionsanalyser	83
4.4.6	Kartering av arbetsplatsers lokalisering	83
4.5	Introduktion till intervjustudien och dess respondenter	84
4.5.1	Övergripande introduktion	84
4.5.2	Generalisering av resultat	86
4.5.3	Studiens respondenter	87
4.6	Genomförande och bearbetning av intervjuer	94
4.6.1	Intervjufrågorna	94
4.6.2	Praktiskt genomförande	95
4.6.3	Analysprocessen	97
5.	Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring	101
5.1	Introduktion	101
5.2	Konvergerar eller divergerar arbetsresandet?	102
5.2.1	Övergripande förändringar	102
5.2.2	Relationer mellan färdlängd, restid och hastighet	104
5.2.3	Förhållandet till andra ärenden i vardagen	108
5.2.4	Färd sätt för arbetsresan	111
5.3	Faktorer som påverkar arbetsresans längd och tidsåtgång	114
5.3.1	Samband på individnivå: regressionsanalyser	114
5.3.2	Samband på grupp nivå: bivariata analyser	123
6.	Jämförelse mellan Göteborgs- och Malmöregionen	135
6.1	Introduktion till regionerna	135
6.2	Jämförelse av arbetsresorna över tid	137
6.3	Könssegregerade arbetsmarknader med olika lokaliseringmönster	140

7. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, första delstudien	145
7.1 Introduktion	145
7.2 Förändringar över tid och något konvergerande räckvidder	145
7.2.1 Olika trender i olika dimensioner av resan	145
7.2.2 Ett sammanhang av genuspräglade resor över tid	147
7.2.3 Bil dominerar både kvinnors och mäns arbetsresor	148
7.3 Genuspräglade faktorer samvarierar med arbetsresans tidsåtgång och färdlängd	149
7.3.1 Regressionsanalyser visar att olika faktorer påverkar kvinnors och mäns resor på olika sätt	149
7.3.2 Genusprägling på gruppnivå	150
7.4 Olika förändringar i Malmöregionen respektive Göteborgsregionen	152
7.4.1 Olika förändring över tid för kvinnor och män	152
7.4.2 Samma användning av bil i båda regioner, men olika färdlängder	153
7.5 Studiens resultat väcker frågor att besvara	154
8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan	155
8.1 Introduktion	155
8.2 Bostadens lokalisering	156
8.2.1 Introduktion	156
8.2.2 Önskemål avseende bostaden	157
8.2.3 Vems förvärvsarbete, arbetsresa och önskemål avgör bostadens lokalisering?	163
8.2.4 Bostadsmarknaden som restriktion	165
8.3 Restidsacceptans, bilfördelning i hushållet och färdmedelspreferenser	167
8.3.1 Introduktion	167
8.3.2 Restidsacceptansen formas av motstridiga drivkrafter	168
8.3.3 Att köra bil eller inte köra bil	172
8.4 Arbetsplatsens lokalisering och arbetets tidsmässiga krav	181
8.4.1 Introduktion	181
8.4.2 När har arbetsplatsen betydelse?	182
8.4.3 Tids- och rumsbaserade strategier möjliggörs av arbetets flexibla krav	184
8.5 Hushållet och familjelivet	187
8.5.1 Introduktion	187

8.5.2	Dagis en restriktion för arbetsresans utformning	188
8.5.3	Önskemål om närhet till barnen	189
8.5.4	Vem i hushållet får pendla långt för att ta ett bra jobb?	191
8.5.5	Partnerns arbete och resa kan begränsa handlingsutrymmet	193

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv 199

9.1	Introduktion	199
9.2	Färdmedelsvalets påverkan på pendlarens upplevelse av arbetsresan	199
9.2.1	Introduktion	200
9.2.2	Avlastande arbetsresor	201
9.2.3	Betungande arbetsresor	204
9.2.4	Tidigare erfarenheter och socialt sammanhang påverkar upplevelsen	206
9.3	Konsekvenser av arbetsresans längd	208
9.3.1	Introduktion	208
9.3.2	Minskad tid för privat sfär	208
9.3.3	Arbetsdelning i hushållet påverkas av vem som anses bära ansvar för den längre resan	209
9.3.4	Korta resor tillåter närhet som strategi	211
9.3.5	Långpendlaren kan skapa restriktioner för partnern	213

10. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, andra delstudien 217

10.1	Introduktion	217
10.2	Flera aspekter villkorar arbetsresans form, men livsstil och värderingar står i centrum	217
10.2.1	Fyra grundläggande överväganden formar arbetsresan	217
10.2.2	Prioriteringar speglar livsstilsval	222
10.2.3	Andra aspekter som hade kunnat vara centrala i överväganden och prioriteringar	224
10.3	Hur arbetsresan upplevs i förhållande till vardagen: genuskontrakt avgörande vid långa arbetsresor	225
10.3.1	Avlastande, betungande, eller varken eller?	225
10.3.2	Tidrumsliga strategier underlättar hantering av vardagen	227
10.4	Långa arbetsresor tar tid från privat sfär och kan begränsa partnerns handlingsutrymme	229

11. Slutsatser och diskussion	233
11.1 Introduktion	233
11.2 Avhandlingens viktigaste slutsatser	233
11.2.1 Regionförstoringen realiseras genom längre restider, inte snabbare resor	233
11.2.2 Genuspräglade villkor, önskemål och beslutsprocesser formar arbetsresan	234
11.2.3 Hushållets genuskontrakt påverkar konsekvenser för individen av längre resor och regionförstoring	235
11.2.4 Olika syn på resan och restiden påverkar färdmedelsvalet	237
11.2.5 Rådande paradig inom transportplanering speglar manliga tidrumsliga strategier	238
11.3 På väg mot jämställda arbetsresor?	239
11.4 Fortsatt forskning	240
English summary	243
Källor	251
Bilagor	265
Bilaga 1. Känslighetsanalys: färdlängd och restid med hänsyn till extremvärden	265
Bilaga 2. Korrelationsmatriser inför regressionsanalyser och modeller för analyser	269
Bilaga 3. Tabeller till figurer och bivariata analyser i kapitel 5	271
Bilaga 4. Sveriges H-regioner	276
Bilaga 5. Skillnad i pendlingstid mellan kollektivtrafik och bil till ett stort sjukhus i Göteborg	278
Bilaga 6. Brev till tänkbara respondenter i intervjustudie och medföljande frågeformulär	279
Bilaga 7. Intervjuguide	282

1. Introduktion

Anna-Karin: "En aspekt är också att ... han jobbar måndag till fredag och jag ... jobbar ju skift och är ledig och kan, om jag har en ledig dag [...] göra nått som jag har behov av att göra. Han har ju inte riktigt på samma sätt. Så att han ... kan ju ta ett par timmar på lunchen och åka och träna, eller du vet liksom. Och då måste han ju ha bil. Och tar inte han bilen till jobbet så kan inte han [göra]det [...] Så det är LITE också med hänsyn taget till det [...] ... för jag kan ju sätta hårt mot hårt och säga 'Du får åka buss till jobbet, *that's it*', så kan jag ta pojken till dagis och så löser det sig. Även om jag får gå upp en halvtimme tidigare. Men ... Mm. Så liksom ... tar lite hänsyn."

AGS: "Men okej, han vill träna då vid lunchen."

Anna-Karin: "Ett par tre dagar i veckan åtminstone."

AGS: "[...] och om han inte tränar på lunchen, tränar han på kvällen, eller?"

Anna-Karin: "Ja, det gör han ju, men ... Jag prioriterar att han INTE gör det, att han kommer hem och liksom hjälper till med ... barn och du vet, läggning och [...] läxläsning. Man kan ju inte dela på sig. Hon behöver hjälp med sitt, och den lille behöver hjälp med sitt, så vi behöver liksom vara hemma båda två. Om dottern ska hämtas från träningen så behöver ju nån va hemma med pojken, va. Så det är hela tiden det här liksom, ge och ta och prioritera och ta hänsyn [...]"

1.1 Kvinnors och mäns arbetsresor – enbart en fråga om räckvidd på arbetsmarknaden?

1.1.1 Individen eller samhället som utgångspunkt

Denna avhandling handlar om kvinnors och mäns arbetsresor. Arbetsresan ses som en strategiskt viktig länk mellan privatliv och arbetsliv, som ger individen räckvidd och valmöjligheter på arbetsmarknaden. Olikheter i rörlighet och räckvidd bidrar därmed till olikheter i arbetslivet, i möjligheterna att kunna ta de jobb man vill ha, och att göra karriär på lika villkor. Samtidigt handlar

arbetsresan om mycket mer än om att ta sig mellan bostad och arbetsplats. Det kan vara att få en andningspaus i vardagen, få tiden gå ihop eller ta hänsyn till partnerns behov och önskemål. Anna-Karin i citatet ovan är en av tjugo småbarnsföräldrar som intervjuas i avhandlingens kvalitativa studie. Citatet pekar på flera frågor som många förvärvsarbetande kvinnor och män brottas med i förhandlingar om vem som ska använda bilen, vid planering av vardagens tidsanvändning och fördelning av hushållsarbete. Hennes berättelse visar också att dessa förhållanden och överenskommelser formas av de genuskontrakt som vi alla hanterar i vår vardag (Hirdman 1990, 2003).¹

Men frågan om kön och arbetsresor handlar också om politik och planering på samhällsnivå. Mot bakgrund av att man i Sverige ser regionförstoring som en viktig strategi för regional tillväxt (Näringsdepartementet 2007; SOU 2006), och därmed som ett mål i sig, är ämnet för avhandlingen aktuellt. Regionförstoringmålet innebär att man politiskt strävar efter geografiskt växande lokala arbetsmarknadsregioner, något som möjliggörs av geografiskt längre arbetsresor. Den bakomliggande tanken är att större lokala arbetsmarknader stimulerar regional tillväxt genom att underlätta en bättre matchning mellan arbetstagare och arbetsgivare, liksom att det gynnar strukturomvandling och specialisering i regionens näringsliv. Detta anses göra regionen mer konkurrenskraftig i ett globalt sammanhang (Gadd, Lidén & Tiger 2008; SOU 2004b). När svenska mål för framtidens transporter formuleras (Prop. 2008/09:93) talar man därför mycket om just regionförstoring.

Inom politik och planering har hög rörlighet och ökade färdlängder ofta kommit att laddas med en positiv betydelse av välfärd och frihet. Föreställningen om hög rörlighet som något enbart positivt kan dock orsaka problem när den omsätts i urban och regional planering då individer kan ha olika sorters arbetsmarknader och möjligheter att förflytta sig. T.ex. gör kvinnor traditionellt avsevärt kortare arbetsresor än män, både i Sverige och i andra länder (Crane 2007; Frändberg & Vilhelmson 2011; Fults & Börjesson 2010; Hjorthol 2000; Lee & McDonald 2003; Sandow 2008; Scheiner, Sicks & Holz-Rau 2011; SIKA 2002a). När regionförstoring diskuteras bör därför frågan ställas om alla medborgare tar del av processen och dess positiva konsekvenser i samma omfattning. Studier visar nämligen att effekten av den lokala arbetsmarknadens storlek på inkomsten är tre gånger så stor för män som för kvinnor

¹ Anna-Karins citat analyseras närmre i kapitel 8.3.

(Dahl, Einarsson & Strömquist 2003), vilket betyder att sambandet mellan regionens storlek och ekonomisk kompensation skiljer sig beroende på kön. Det antyder att kvinnor inte drar fördel av regionförstoring i samma omfattning som män gör.

Detta dominerande tankesätt tar heller inte hänsyn till att villkoren för rörlighet och tillgänglighet inrymmer en komplex maktdimension. För samtidigt som hög rörlighet indikerar hög tillgänglighet ska den inte oreflekterat ses som ett tecken på större valfrihet (Gilbert 1998). Hög rörlighet kan istället vara ett resultat av tvång om individen måste få tillgång till en verksamhet som ligger längre bort än vad hennes tidsmässiga och ekonomiska resurser egentligen tillåter. Det gäller inte minst när en begränsad arbets- och bostadsmarknad tvingar människor att pendla långt. Rådande förenklade bild av rörlighetens och regionförstoringens betydelse speglar därmed hur individens perspektiv försvinner ur fokus i olika politiska målsättningar (Friberg 2008).

En viktig fråga är vilken roll (den allt längre) arbetsresan spelar i människors liv. För individen handlar resan om att länka samman aktiviteter, som är utspridda på olika platser, och därmed om att tidsmässigt och rumsligt få ihop sin vardag (Friberg 1998). Detta påverkar inte bara pendlarens välbefinnande, utan ställer även krav på hennes/hans hushåll, och därmed eventuella partner och barn (jämför Anna-Karins citat). Det är därför viktigt att även studera arbetsresan utifrån ett individperspektiv. När arbetsresan studeras utifrån detta perspektiv, till skillnad från samhällets och den regionala ekonomins, handlar det om helt andra saker. Dessa aspekter är centrala att studera delvis för att de indikerar under vilka omständigheter människor är villiga att göra allt längre resor, men främst för att vi ska förstå hur människor mår när kraven ökar på oss att bli allt rörligare.

1.1.2 Kvinnors och mäns arbetsresor i tidigare forskning

Mot denna bakgrund är studier av arbetsresans förändringar över tid särskilt viktiga. Relationen mellan kvinnor och män är föränderlig, och vi upplevde under förra seklet stora framsteg avseende kvinnors position i samhället. Frågan är hur mycket som har hänt under de senaste decennierna, och om jämställdheten generellt fortsatt att öka som förväntat. En studie av arbetsresans förändring över tid speglar i många avseenden kvinnors och mäns förändrade villkor i hemmet och arbetslivet. Om vi förväntar oss en ökad jäm-

ställdhet, bör vi även förvänta oss en konvergens avseende hur långt, hur ofta och med vilka färdstätt kvinnor och män reser till jobbet (Hjorthol 2008).

Som nämnts vet vi idag att män geografiskt genomför avsevärt längre arbetsresor än vad kvinnor gör, såväl i Sverige som i andra länder. Få studier lyfter dock fram förändringar över tid, och hur skillnaderna mellan kvinnor och män utvecklas avseende resans tre centrala dimensioner: färdlängd, tidsåtgång och hastighet. Även analyser av hur arbetsresans längd och tidsåtgång påverkas av faktorer såsom inkomst, utbildningsnivå och familjesituation har gjorts tidigare, i Sverige och Norden, liksom internationellt (se t.ex. Cristaldi 2005; Hjorthol 2000; Lee & McDonald 2003; Sandow & Westin 2010). De visar att många faktorer kan påverka arbetsresans längd. Många studier är dock relativt gamla, domineras av forskning baserad på kontexter som ligger långt ifrån den svenska, lyfter fram enstaka dimensioner av resan, samt analyserar inte förändringar över tid. Detta gör att flera viktiga resultat inte behöver överensstämma med dagens svenska förhållanden, vilket utgör ett viktigt motiv för denna studie.

Vi vet därför att kvinnor och män har något olika resmönster, liksom att vi fortfarande på många sätt lever olika vardagsliv, med olika erfarenheter, möjligheter och önskemål (Friberg 2005; Law 1999). Detta orsakar skillnader i rörlighet, liksom i hur resandet upplevs i vardagen (Friberg, Brusman & Nilsson 2004). Ett problem är dock att vi inte bara i Sverige, utan även internationellt sett, i stort saknar kunskap om hur genus *konkret* – i form av t.ex. erfarenheter eller identitetsskapande processer – orsakar skillnader i rörlighet mellan kvinnor och män (Hanson 2010). Detta beror på att många studier som lyfter fram olika påverkande faktorer ofta gör det på ett abstrakt sätt i kvantitativa studier, och samtidigt lämnar en mängd frågor om sammanhang, prioriteringar och värderingar obesvarade. Även kunskapen om arbetsresans konsekvenser är begränsad och bygger oftast på statistiska undersökningar. Resultaten pekar dock på viktiga skillnader mellan kvinnor och män. Att studera skillnader mellan dessa grupper vidare är därför kritiskt för förståelsen av arbetsresan och regionförstörelsen konsekvenser.

Denna avhandling avser att fylla de kunskapsluckor som nämns ovan genom att undersöka skillnader i arbetsresande mellan kvinnor och män, och hur dessa förändras över tid avseende färdlängd, restid, hastighet och färdstätt. Vidare undersöks vilka önskemål, prioriteringar och beslutsprocesser som formar arbetsresan, liksom hur dessa är präglade av genusstrukturer. Resultaten diskuteras mot bakgrund av ett teoretiskt ramverk som inkluderar viktiga

begrepp som genus, tidsgeografi och rörlighet. Avhandlingen innehåller undersökningar som utnyttjar olika metoder, statistiska såväl som intervjuer, vilket gör att olika typer av frågor kan analyseras och besvaras.

1.1.3 Mål om jämställda transporter

En avsikt med avhandlingen (se avsnitt 1.2) är att bidra med kunskap som förbättrar möjligheterna att inom samhällsplanering arbeta för en utveckling av bebyggelse, transportsystem och infrastruktur som motverkar exkluderingen av kvinnor. Avsikten anknyter till det transportpolitiska målet om jämställdhet som gäller i Sverige sedan 2001². Målet säger bl.a. att "transportsystemet [ska vara] utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt" (Prop. 2008/09:93, sid. 27). Att vi i Sverige har detta mål är viktigt av flera anledningar. En är att målet kan tolkas som att man inom transportområdet inte bör vänta tills kvinnor och män är jämställda och *då* får samma förutsättningar för sitt resande. Istället bör vi anpassa den fysiska miljön, inklusive transportsystemet, till både kvinnors och mäns värderingar och rörlighetsmönster. Målet implicerar att detta går att göra, något som dock planerare ofta har svårt att leva upp till då det saknas kunskap i ämnet och om passande arbetsmetoder (Faith-Ell & Levin 2013; Hanson 2010). Ett problem är därför att målet blir kraftlöst om inte kunskap och ett ändamålsenligt regelverk (Svedberg 2011) finns för att leva upp till det.

I arbetet för jämställda transporter är det också viktigt att förstå hur djupt olika ideal påverkar infrastrukturen, och därmed förutsättningar för resandet, liksom att en del av dessa ideal präglas av genusstrukturer. Så som dagens mål om regionförstoring eller jämställdhet kommer att forma våra städer och regioner, lever vi idag i arvet från tidigare mål. En utgångspunkt för dagens resor är att

² Prop. 2001/02:20. Dock omformulerades målet i Prop. 2008/09:93 där det numera ligger under Funktionsmålet (tillgänglighet). I denna process har det transportpolitiska jämställdhetsmålet omformulerats något, vilket har resulterat i en försvagning av målet inom det rättsliga fältet (Svedberg 2011).

avstånden mellan olika verksamheter i ett längre tidsperspektiv har ökat³, varför tillgängligheten till olika verksamheter alltmer kommit att bero på individens rörlighet och förflyttningshastighet (Hanson 1995). Denna verksamhetsseparering har möjliggjorts av tekniska innovationer såsom bilen (Wachs 1992) – ett manligt kodat färdmedel – men har också drivits fram av att man anpassat samhället och staden till bilen i syfte att minska trängsel och trafikolyckor (Lundin 2008). På så vis har en utglesning av staden skett. Bilen som norm i infrastrukturplaneringen har därför inte bara kommit att prägla transportsystem utan även stadens och regionens form, varför den bebyggelse som vuxit fram ofta bara har kunnat knytas samman genom bilism (Østerberg 1998 i Friberg, Brusman & Nilsson 2004). Det gör att grupper som har sämre tillgång till bil, såsom kvinnor, i stor omfattning också har sämre möjligheter att uppnå god tillgänglighet till olika verksamheter. När vi idag arbetar för jämställda transporter är detta ett arv som måste hanteras och problematiseras.

1.2 Syfte och frågeställningar

1.2.1 Avhandlingens syfte

Avhandlingens överordnade syfte är att fördjupa och aktualisera kunskapen om kvinnors och mäns arbetsresor ur ett genusperspektiv. Syftet innefattar att pröva relevanta teoretiska ramverk på svenska förhållanden och att eventuellt komplettera dessa med viktiga aspekter som inte tas med i tidigare formuleringar. Avsikten är också att genom det forskningsmässiga bidraget förbättra möjligheterna för en planering av bebyggelse, transportsystem och infrastruktur som motverkar exkludering av kvinnor.

Avhandlingen bygger på två empiriska undersökningar: en statistisk studie och en intervjustudie.

³ Haugen, Holm, Strömgren, Vilhelmson & Westin (2012) visar dock att geografiska avstånd till vissa typer av verksamheter i Sverige, t.ex. service och fritidsaktiviteter, minskat under (den relativt korta) perioden 1995-2005. Dock ökade avstånden mellan bostad och arbete.

1.2.2 Delstudie I: den kvantitativa studien

I den kvantitativa studien är avsikten att ge en översikt över eventuella skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor i Sverige avseende olika dimensioner av rörligheten, hur dessa olikheter har förändrats över tid, om skillnaderna minskat eller ökat, liksom vilka faktorer som medverkar till att skapa könsrelaterade skillnader och mönster. Detta är viktigt eftersom vi i Sverige eftersträvar en regionförstoring genom ökad pendling, samtidigt som kvinnor och män har olika förutsättningar och räckvidd på arbetsmarknaden. Delstudien analyserar följande tre frågeställningar:

1. *Hur har kvinnors och mäns arbetsresor förändrats under senare år? Går vi mot en konvergens i geografisk räckvidd på arbetsmarknaden?*

Den första frågeställningen avser att skapa en inledande förståelse för kvinnors och mäns arbetsresor. Genom att undersöka hur rörligheten förändras kan man få indikationer på vad som orsakar förändringarna och i vilka sammanhang de sker. Potentiellt viktiga faktorer ringas in utifrån ett teoretiskt ramverk där arbetsresorna relateras till centrala aspekter i en vardag präglad av genus-system. En underliggande tanke är att det sker en utveckling som pekar mot en mer jämställd mobilitet som del av en allmänt ökad jämställdhet i samhället. Första frågeställningen delas upp i följande konkreta delfrågor: a) Hur har kvinnors och mäns arbetsresor förändrats under perioden 1994/95 till 2005/06, räknat i färdlängd, tidsåtgång och hastighet? b) Hur har resor för andra ärenden förändrats under samma period? c) Hur har färdmedelsanvändningen för arbetsresan förändrats?

2. *Vilka faktorer samverkar med längden på kvinnors och mäns dagliga pendling?*

Delstudiens andra frågeställning problematiserar gruppernas (kvinnor och män) homogenitet. Frågeställningen avser att belysa vilka förhållanden som formar arbetsresans geografiska längd och tidsåtgång, samt i vilken omfattning dessa skapar skillnader mellan olika delgrupper av kvinnor och män. Frågan utgår från att även andra faktorer än kön/genus skapar specifika förutsättningar för individens förflyttningar. Det handlar om t.ex. inkomst, utbildningsnivå, civilstånd, närvaro av barn i hushållet, tillgång till bil, typ av bostad, liksom boenderegion. Frågeställningen utgör underlag för en teoretisk diskussion om orsakerna till skillnader i rörlighet.

3. Finns det regionala skillnader i utvecklingen?

Den tredje frågeställningen fokuserar på regionala skillnader i kvinnors och mäns arbetsresor, där storstadsregionerna Göteborg och Malmö uppmärksammas. Resultat från undersökningen av den andra frågeställningen visar nämligen att könsrelaterade skillnader i arbetsresans längd varierar i olika regioner i Sverige. Mest framträdande är de skillnader och likheter som återfinns mellan boende i Malmöregionen och Göteborgsregionen. Malmöregionen framstår som den mest "jämställda" regionen avseende arbetsresans längd, medan de största skillnaderna mellan kvinnor och män återfinns i Göteborgsregionen. Denna regionalt betingade skillnad är intressant att studera inte minst mot bakgrund av diskussionen om regionförstoring. Flera förhållanden kan skilja sig åt mellan de två regionerna, vilka kan förklara de uppmärksammade skillnaderna. Här står två konkreta frågor i fokus: a) Hur förändras färdlängd, restid och hastighet för kvinnor och män i regionerna Göteborg och Malmö? b) Vilka färdmedelsval gör kvinnor och män i de två regionerna? Förändras färdmedelsvalen på ett likartat sätt över tid?

1.2.3 Delstudie II: den kvalitativa studien

Den kvalitativa delstudiens avsikt är att ytterligare fördjupa och nyansera kunskapen om kvinnors och mäns arbetsresor. I fokus står viktiga förhållanden som ligger till grund för hur kvinnor och män fattar beslut och genomför sina arbetsresor, liksom upplevda konsekvenser för familjeliv och hushåll av långa arbetsresor. Detta undersöks för en specifik grupp, nämligen småbarnsföräldrar med specialiserade jobb som nyligen flyttat. En viktig del av studien är att analysera hur individ och hushåll hanterar olika strukturella förhållanden som de befinner sig i, t.ex. geografiska strukturer i termer av avstånd, lokaliseringsmönster och transportsystem. Delstudien undersöker tre frågeställningar:

1. Vilka behov, önskemål, restriktioner och möjligheter villkorar arbetsresan - och hur samverkar de?

Frågeställningen fokuserar på överväganden, prioriteringar och beslutsprocesser hos individ och hushåll som formar arbetsresan. Särskild hänsyn tas till *om* och *hur* styrande behov, önskemål, restriktioner och möjligheter påverkas av genus och genussystem, t.ex. om kvinnor och män värderar arbetsresan och familjelivet på olika sätt, liksom om hushållen i beslutsprocesser som rör rörligheten

tar hänsyn till kvinnans och mannens behov och önskemål i samma utsträckning.

2. *Hur upplevs arbetsresan i förhållande till vardagslivet i övrigt?*

Intervjustudiens andra frågeställning lyfter fram arbetsresans roll i vardagen och fokuserar på hur väl genomförda arbetsresor – i form av tidsåtgång, färdmedelsval och möjligheter för avkoppling – passar med de tidsmässiga behov och krav som familje- och arbetsliv ställer, liksom individens önskemål avseende resan och transportsystem. Viktiga delfrågor är vilka förhållanden som uppfattas som centrala för upplevelsen, och vilka förhållanden som utmärker betungande respektive avlastande resor. Frågeställningen ställs mot bakgrund av att kvinnor och män statistiskt har olika stor arbetsbelastning i hushållet, liksom preferenser avseende färdmedelsval. Antagandet är att kvinnor och män upplever likvärdiga arbetsresor på olika sätt då deras livssituation och vardag skiljer sig åt.

3. *Vilka konsekvenser har arbetsresans tidsåtgång för familjeliv och arbetsdelning i hushållet?*

Den tredje frågeställningen fokuserar på den genomförda arbetsresans konsekvenser för familjelivet och hushållets arbetsdelning⁴. Från vilka aktiviteter tas tiden för de längre resorna och av vilka orsaker? Hur sker arbetsdelningen i hushållet när resan blir lång och efter vilka beslutskriterier och strategier? Frågeställningen sätter därmed regionförstoringen i ett hushållsperspektiv.

1.2.4 Forskningsprocessen

Avhandlingen består följaktligen av två skilda delstudier, varav den första publicerats som licentiatuppsats⁵. Avhandlingsversionen är dock avsevärt omarbetad och uppdaterad. Den första delstudien är resultatet av en explorativ färd i den omfattande databasen Riks RVU/RES⁶. Det teoretiska ramverket, liksom

⁴ Ursprungligen ingick även konsekvenser för arbetsliv och karriär i frågeställningen, dock togs denna del bort när underlaget från intervjuerna var för tunt för att kunna besvara frågan på ett tillfredsställande sätt.

⁵ *Vägen till jobbet - Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring* (2009).

⁶ Resvanedatabaser utarbetade av dåvarande SIKA. Se avsnitt 4.3.1.

tidigare internationell forskning, har skapat ramar och gett riktlinjer för vilken data som är relevant att analysera. Studiens frågeställningar omformulerades under arbetets gång för att avgränsa mer precisa och relevanta analysfält inom ramen för syftet. Detta skedde inte minst genom de empiriska resultat som efterhand utkristalliserades. På så sätt har resultat från delstudiens andra frågeställning legat till grund för formulering av en helt ny frågeställning, frågeställning tre om utvecklingen i Göteborg och Malmö. Efter att intervjustudien genomfördes omarbetades också vissa delar i syfte att skapa en bättre balans med intervjustudien och att lyfta fram viktiga dimensioner som inledningsvis saknades⁷.

Den andra delstudien, intervjustudien, bygger på frågor som formulerades under arbetet med den statistiska studien. Utgångspunkten har varit ett upplevt behov, under arbetet med den statistiska studien, av att ha kunskap om hur verkligheten bakom siffrorna skulle tolkas och förstås. Ska t.ex. långa resor tolkas som något positivt eller negativt? Vilka beslut i hushållen leder till att arbetsresorna ser ut som de gör? Även denna delstudie är resultatet av en explorativ färd, men i detta fall en resa bland de intervjuades berättelser om sina liv, resor och val.

1.3 Avgränsningar

Detta är först och främst en kulturgeografisk avhandling, som i teori och analys innefattar ett genusperspektiv. Avhandlingen kan därför ses som ett försök till tvärvetenskap, där färderna mellan ämnen börjar på den geografiska sidan. Studiernas metod och analys är därför främst förankrade inom det kulturgeografiska fältet.

En viktig avgränsning i avhandlingen är intervjustudiens fokus på småbarnsföräldrar med specialiserade jobb, boende i Göteborgsregionen och som nyligen har flyttat. Valet gjordes för att tydligt belysa de strukturer och frågor som inledningsvis var centrala för analysen, dvs. genusrelationer och arbets-

⁷ Resultat i licentiatuppsatsen skiljer sig därför delvis från resultat i avhandlingen då resdefinitioner, mm. ändrades i denna process. Resultat i Gil Solá (2010), som baseras på licentiatuppsatsen, skiljer sig därmed också. Resultat i Gil Solá & Vilhelmson (2012) följer dock avhandlingens avgränsningar.

marknadsfaktorer. Då småbarnsföräldrar är den livskategori som har den minst jämställda arbetsdelningen i hushållet (SCB 2012), förväntades genuskontrakt synas tydligt, samtidigt som en specialiserad arbetsmarknad förväntades begränsa deras utbud av arbetstillfällen. Vidare valdes hushåll som nyligen bytt bostad eftersom en flyttning bör ha aktualiserat frågor om avstånd till respektive arbetsplats, hur man tar sig dit och hur man hanterar vardagslivet i övrigt. Dessa förhållanden väntades i kombination kunna ställa studiens frågeställningar på sin spets och underlätta analysen. Valet leder dock till att resultaten blir relativt specifika för gruppen då fokus hamnar på medelklassfamiljer i storstadsområden. Analysen görs också utifrån den sammanboende kärnfamiljens perspektiv, liksom utifrån heterosexuella par. Det senare var inte ett uttalat syfte utan är resultat av att inga samkönade par intervjuades.

1.4 Disposition

Avhandlingen består av elva kapitel. I detta första kapitel introduceras forskningsproblemet, avhandlingens syfte och frågeställningar.

I kapitel två följer en kunskapsöversikt avseende den forskning som bedrivits inom ämnet för avhandlingen, liksom angränsande ämnesområden, och som bidrar till att skapa en förståelse för vad som formar kvinnors och mäns arbetsresor. Innehållet rör sig från kunskap om kvinnors och mäns vardagliga rörlighet och arbetsresor, en genomgång av argument som ofta lyfts fram för att förklara skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor, över till en diskussion om konsekvenser för individ och hushåll av arbetsresans geografiska och tidsmässiga längd.

I kapitel tre utvecklas studiens teoretiska ramverk som syftar till att tolka och förklara vilka faktorer som formar arbetsresan, de skillnader som finns mellan kvinnors och mäns arbetsresor, liksom konsekvenser av arbetsresan för individ och hushåll. Det teoretiska ramverket grundas i tre teoretiska fält: teorier om rörlighet och tillgänglighet, om tidsgeografi och om genus. Ramverket strävar efter att sätta individens rörlighet i ett sammanhang där aktiviteter, tid, rum och genussystem är viktiga hörnstenar.

Kapitel fyra redovisar använda metoder och tillvägagångssätt. Den första delstudien baseras primärt på data från nationella resvanundersökningar vars innehåll och kvalitet diskuteras. Den andra delstudien baseras på tjugo djup-

intervjuer med småbarnsföräldrar med specialiserade jobb boende i Göteborgsregionen, och som nyligen har genomfört en flyttning.

I avhandlingens femte och sjätte kapitel redovisas resultat från den statistiska studien. Kapitel fem ger en översikt över hur svenska kvinnors och mäns arbetsresor har förändrats under senare år, liksom vilka faktorer som samspelar med resans längd och tidsåtgång. I ett första avsnitt beskrivs förändringarna utifrån olika mätdimensioner och relateras till färdmedelsanvändning och hur resor för andra ärenden förändras över tid. Ett andra avsnitt fokuserar på hur aspekter relaterade till individen och hennes omgivning samspelar med pendlingen. Resultaten baseras på både regressionsanalyser och bivariata analyser. I kapitel sex ligger fokus på Göteborgs- och Malmöregionen, två regioner som visar skilda utvecklingsförlopp över tid avseende relationen mellan kvinnors och mäns arbetsresor. I kapitel sju sammanfattas analysen av den första delstudien och dess frågeställningar besvaras.

Utifrån den översiktliga kunskap som ges i den statistiska studien väcks frågor om vilka önskemål och proceser som leder till att kvinnor och män pendlar på olika sätt. Dessa frågor redogörs för i kapitel åtta och nio, som redovisar resultat från intervjustudien. Kapitel åtta ger en fördjupad förståelse för de huvudsakliga önskemål, överväganden, beslutsprocesser och prioriteringar som formar kvinnors och mäns arbetsresor på delvis olikartade sätt. Kapitlet lyfter fram aspekter relaterade till bostadens och arbetsplatsens lokalisering, de tidsmässiga krav som arbetslivet och familjelivet ställer, liksom de möjligheter som arbetsresan ger för att knyta ihop och underlätta arbets- och familjeliv. I kapitel nio diskuteras vilka huvudsakliga komplikationer och upplevelser som den genomförda arbetsresan har för individ, hushåll och familjeliv. I kapitel tio följer en sammanfattande analys av intervjustudien och delstudiens frågeställningar besvaras.

I det avslutande kapitlet, kapitel elva, diskuteras avhandlingens viktigaste slutsatser.

2. Kunskapsöversikt

2.1 Introduktion

Syftet med detta kapitel är att ge en översikt av forskning som har bedrivits inom ämnet för avhandlingen, liksom angränsande ämnesområden som bidrar till att skapa en förståelse för vad som formar kvinnors och mäns arbetsresor. Innehållet i kapitlet rör sig från kunskap om den könssegregerade arbetsmarknaden, via forskning om kvinnors och mäns vardagliga rörlighet och arbetsresor, och en genomgång av de argument som ofta lyfts fram för att förklara skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor, över till en diskussion om de konsekvenser som geografiskt och tidsmässigt långa arbetsresor medför. I första hand diskuteras resultat som baseras på aktuella svenska förhållanden, och i andra hand äldre och utländska undersökningar.

2.2 En bakgrund: kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete

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

Svenska kvinnor och män förvärvsarbetar i olika omfattning. 2011 var 76 procent av kvinnorna i arbetsför ålder (20-64 år) sysselsatta, jämfört med 82 procent av männen (SCB 2012). Av samtliga sysselsatta kvinnor var 68 procent heltidsanställda och 32 procent deltidsanställda. Motsvarande siffror för män var 90 respektive 10 procent (SCB 2012). Skillnaderna mellan kvinnors och mäns sysselsättningsgrad är därför tydliga, men det har skett förändringar över tid. Sedan slutet av 80-talet har kvinnors arbetstid ökat medan mäns har minskat något (SCB Internetkälla 2012-12-04).

Ser man till livsfas framgår att småbarnföräldrar är den grupp som förvärvsarbetar minst timmar per vecka, och småbarnsmammor arbetar i genomsnitt färre timmar än småbarnspappor. Dock har det även här skett en konvergens över tid, främst pga. att mammorna har ökat antalet arbetstimmar utanför hemmet (SCB Internetkälla 2012-12-04).

Svenska kvinnor och män förvärvsarbetar till stor del inom en könsuppdelad arbetsmarknad, något som yttrar sig både *horisontellt* och *vertikalt*. I siffror är den horisontella segregeringen tydlig. År 2010 fanns 72 procent av alla anställda kvinnor och 18 procent av alla anställda män inom kvinnodominerade yrkesgrupper⁸. Samtidigt fanns 70 procent av alla anställda män och 15 procent av alla anställda kvinnor inom mansdominerade yrkesgrupper. Endast 12 procent av alla anställda män och 13 procent av alla anställda kvinnor arbetade inom yrken med en jämn könsfördelning (SCB 2012).

Den vertikala segregeringen exemplifieras av andelen chefsbefattningar som innehas av kvinnor: 29 procent år 2002 (SOU 2004a). Att kvinnor och män inte har samma förutsättningar att nå chefspositioner visar en studie om kvinnliga och manliga toppchefer i näringslivet (Göransson 2003 i SOU 2004a). Medan de manliga cheferna i studien ofta levde under traditionella former med en fru som ansvarade för hushåll och barn, var de kvinnliga cheferna ofta ensamstående eller gifta med en man som också hade en hög chefsposition. Den horisontella och vertikala segregeringen på arbetsmarknaden speglas i att kvinnors löner är lägre än mäns. I Sverige uppgår kvinnors löner till 72-92 eller 91-98 procent av männens, beroende på hur man räknar⁹ (SCB 2008). En annan skillnad är att kvinnors lönespridning i regel är mindre än mäns (SCB 2008).

Samtidigt påverkas kvinnors och mäns situation på arbetsmarknaden, inklusive deras möjligheter att resa, av att kvinnor oftare än män har huvudansvar för hushållet. Den ojämna fördelningen av hushållsarbete ställer ofta olika krav på närvaro i hemmet för kvinnor och män, vilket medför konsekvenser för vilken arbetsmarknad grupperna har inom räckhåll. Nationell statistik visar att kvinnor och män i genomsnitt arbetar lika många timmar per dygn (ca 7,5

⁸ Kvinnodominerad yrkesgrupp avser ett yrke med 60-100 procent kvinnor.

⁹ I realiteten uppgår kvinnors löner till 72-92 procent av männens löner, beroende på arbetssektor. Om hänsyn tas till skillnader i ålder, arbetstid, att de finns på olika sektorer och tillhör olika arbetsgrupper, så uppgår kvinnors löner istället till 91-98 procent av männens. Siffran avser 1997-2006.

timmar), men att det är skillnad på *vilken sorts* arbete som genomförs under dessa timmar. Medan kvinnor arbetar nästan lika mycket obetalt som betalt (26 respektive 30 timmar i veckan) arbetar män nästan hälften så mycket obetalt som betalt (21 respektive 37 timmar i veckan)(SCB 2012). Dock har det skett förändringar över tid; sedan 1990/91 har kvinnor minskat tiden för obetalt arbete med drygt en timme per vardagsdygn, till 3,5 timmar, medan män har ökat tiden för samma arbete med 8 minuter, till 2,5 timmar (SCB 2012). En konvergens har därför skett som till största delen beror på kvinnors förändrade beteende.

Det är dock viktigt att skilja mellan kvinnor och män i olika faser av livet. De båda gruppernas tid för hushållsarbete växlar med livsfas, men genomgående lägger kvinnor ner betydligt mer tid på hushållsarbete än vad män gör. Småbarnsföräldrar är den grupp som lägger ner mest tid på hushållsarbete, och där finner man också stor andelsmässig skillnad mellan könen. Samtidigt är det vanligt att småbarnsmammor förvärvsarbetar deltid, och andelen deltidsarbetande kvinnor ökar ju fler barn de har, medan männens arbetstid förblir relativt konstant (SCB 2012). Man kan därför se ett tydligt samband mellan kön, hushållsansvar och tid för förvärvsarbete.

Sammanfattningsvis kan man fastslå att det finns tydliga skillnader mellan könen i Sverige idag avseende sysselsättningsgrad, lönenivåer och lönespridning, typ av arbetsmarknad och ansvar för hushållsarbete, trots att vi ofta anses vara ett jämställt land. Statistiken visar också att medan svenska kvinnor på många sätt har tagit sig in i det traditionellt sett manliga området avlönat förvärvsarbete, så har svenska män inte tagit plats i det traditionellt sett kvinnliga oavlönade hushållsarbetet i samma omfattning.

Skillnader i kvinnors och mäns förvärvs- och hushållsarbete innebär i sin tur att gruppernas vardagliga rörlighet uppvisar olika mönster. Det visar de undersökningar av svenskarnas resvanor som utförts under senare år (Fulst & Börjesson 2010; Krantz 1999; Polk 1998; SIKa 2002b, 2007a; Transek 2006), liksom t.ex. norska undersökningar (Hjorthol 1998, 2008). En genomgång av detta görs i nästa avsnitt.

2.3 Vardaglig rörlighet

2.3.1 Resor för olika typer av ärenden och i olika faser av livet

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

Som framgick ovan lägger kvinnor och män ner olika mycket tid på olika typer av arbete beroende på livsfas. I en svensk studie för perioden 1994-1996 (Krantz 1999) framgår att detta även speglas i deras rörlighet, t.ex. i att skillnader mellan könen avseende vardagens samlade reslängd varierar med livsfas. Resornas ärendefrekvens varierar också med livsfas och kön, på olika sätt för de två grupperna. Medan arbets- och tjänsteresans andel av alla resor bland män är konstant vare sig de är ensamstående, samboende eller har barn, är den bland kvinnor istället lägre när de har barn, vare sig de är ensamstående eller inte. Samtidigt är kvinnors inköps-, service- och omsorgsresors andel av alla resor större när de har barn än när de inte har det, medan mäns andel påverkas marginellt av närvaro av barn (Krantz 1999). Mäns vardagsresor verkar i denna äldre studie därför inte påverkas av om det finns barn i hushållet, till skillnad från kvinnors resor.

I en mer aktuell svensk studie (Fults & Börjesson 2010) syns också skillnader i hur man använder olika färdmedel i olika livsfaser. T.ex. har både kvinnor och män som bor i hushåll med barn avsevärt längre samlade färdlängder som bilförare än kvinnor och män boende i hushåll *utan* barn.

Även i andra länder kan man se skillnader i resfrekvens och färdlängd för olika typer av ärenden mellan kvinnor och män (Scheiner, Sicks & Holz-Rau 2011). I Tyskland gör kvinnor inköpsresor oftare än män, men grupperna färdas lika långt för ärendet, kvinnor skjutsar andra nästan dubbelt så ofta som män, dock inte lika långt som män gör, och kvinnor och män reser till fritidsaktiviteter ungefär lika ofta, dock gör män något längre resor. Mönstret bekräftas i en norsk undersökning (Hjorthol 2008) som visar att kvinnor gör resor för inköp, obetalt hushållsarbete, och besök hos vänner och familj något oftare än män, medan män gör arbets- och tjänsteresor oftare än kvinnor.

2.3.2 Kvinnor gör mer komplexa resor

Tidigare forskning (se t.ex. Hjorthol 1998 för Norge; McGuckin & Nakamoto 2005 för USA) visar att kvinnor oftare kombinerar olika typer av ärenden i samband med sina resor än män (på engelska kallat *trip-chaining*). Detta mönster syns även i Sverige under perioden 1994-1996 (Krantz 1999). Hos förvärvsarbetande var skillnaderna mellan könen störst bland samboende med barn i åldern 0-6 år, där kvinnor kombinerade arbetsresor med andra resor dubbelt så ofta som män. En norsk studie visar att kvinnor oftare än män kombinerade arbetsresan med att hämta och lämna barn och att handla, vilka är resor som kan vara starkt bundna i tid och rum (Hjorthol 1998).

I en svensk studie framgår även att det under perioden 1994-2001 också finns skillnader i resans komplexitet mellan könen beroende på inkomst. Medan andelen ärenden som kvinnor gör i samband med arbetsresan är relativt konstant mellan olika inkomstgrupper (omkring 20 procent av arbetsresorna), ökar män andelen med ökad inkomst. Männen andel varierar från knappt 10 procent i den lägsta inkomstgruppen till 17 procent i den högsta (SIKA 2002b). Inkomsten verkar därför inte påverka kvinnans reskomplexitet, medan den påverkar mäns, och skillnaden mellan grupperna minskar med ökad inkomst.

Dock skiljer sig inte bara resornas komplexitet mellan grupper, utan även hur resorna upplevs. I en norsk undersökning visar Hjorthol (1998) att de mest komplexa resorna genomförs av unga kvinnor med hög yrkesstatus och barn, medan de minst komplexa görs av äldre förvärvsarbetande män. Kvinnor och yngre upplever resorna som mer betungande än andra grupper, något som troligen är relaterat till deras resmönster och upplevda tidspress.

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

2.3.3 Skillnader i färdmedelsval

Kvinnor och män använder i sin vardag olika färdmedel i olika omfattning. Nordiska undersökningar från 1990- och 2000-talet visar konsekvent att män kör bil oftare än kvinnor och att kvinnor åker kollektivtrafik oftare än män (Krantz 1999; Hjorthol 2008; Polk 1998; SIKA 2002b, 2007a). Dock är bilen det oftast använda färdmedlet i *båda* grupper; män färdas med bil vid knappt sex av tio resor och kvinnor vid fem av tio resor – antingen som förare eller passagerare. Sett till endast bilförare är andelarna knappt fem av tio respektive tre av tio (SIKA 2007a). Samtidigt går kvinnor till fots vid knappt tre av tio förflyttningar och män vid två av tio. Kvinnor och män cyklar dock ungefär lika ofta, vid en av tio resor. Män har också oftare tillgång till både bil och körkort än vad kvinnor har.

Samtidigt visar svensk statistik (SIKA 2002b) att män använder bil i högre utsträckning än kvinnor – räknat som andel resor och daglig körsträcka – även när de har samma tillgång till bil och körkort. Vidare har både kvinnor och män i hushåll med barn högre tillgång till bil än hushåll utan barn, samtidigt som skillnaden mellan könen också är mindre där än i hushåll utan barn (Fults & Börjesson 2010). Dock kör män i sambohushåll med barn nästan dubbelt så långt med bil än vad kvinnorna gör (Fults & Börjesson 2010; Polk 1998).

2.3.4 Vardaglig rörlighet i förändring

Rörligheten förändras i många avseenden över tid, varför förhållandet mellan kvinnors och mäns rörlighet också kan skifta. Förändringar i svenska kvinnors och mäns vardagliga rörlighet undersöks i Krantz avhandling (1999), för perioden 1978-1996. Hans studie är särskilt intressant för denna avhandling eftersom den studerar samma population, men under en tidigare period. Studien visar på flera intressanta mönster. Medan skillnaderna i *sammanlagd* färdlängd och restid per dygn minskade något mellan kvinnor och män 1978-1996, avseende alla ärenden och färd sätt, ökade skillnaderna i den *enskilda* resans färdlängd. Denna divergens förklaras av att män ökade sina reslängder betydligt mer än kvinnor samtidigt som de i hög omfattning minskade antalet resor (varför en konvergens i resfrekvens samtidigt skedde).

Fults & Börjesson (2010) studerar också kvinnors och mäns förändrade resmönster över tid (1986-2004), dock enbart för Stockholmsregionen. Av studien framgår att den enskilda vardagsresans färdlängd ökade under den studerade

perioden, samtidigt som restiden minskade för både kvinnor och män. Den konvergens i resfrekvens som uppvisades för hela Sverige i Krantz undersökning syns även här, och skillnader mellan könen hade utjämnats helt 2004. Konvergensen orsakades även här av att män minskade antalet resor, medan kvinnors i stort sett var oförändrade. Att kvinnor och män idag gör lika många resor per dygn – sett för hela Sverige – visar också SIKAs undersökning (2007a), baserad på samma databas som används i denna avhandling.

Avseende förändringar i färdmedelsanvändning visar både Krantz (1999), Fults & Börjessons (2010) och Hjorthols (2008, för Norge 1992-2005) studier att både kvinnor och män ökade andelen resor som bilförare, dock ökade kvinnor andelen mer än män. Sett till färdlängd och restid som bilförare visar Krantz att kvinnor tydligt ökade sin färdlängd medan mäns färdlängd förblev oförändrad, och att både kvinnor och män ökade restiden. Även i Fults & Börjessons studie ökade båda grupper procentuellt färdlängden med bil, kvinnor något mer än män. Avseende bilanvändningen verkar med andra ord kvinnor anamma mäns rörlighet, medan män verkar anamma kvinnors avseende antalet resor per dygn.

Flera studier från andra (väst)länder bekräftar ett konvergerande mönster i vardagsresandets samlade färdlängd och tidsåtgång, dock inte alla. De bekräftar också att både kvinnors och mäns samlade färdlängd ökade över tid (Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011 för Nederländerna 1985-2007). Men medan kvinnors samlade restid för vardagsresorna i alla studier också ökade över tid, förändrades mäns samlade restid i olika riktningar i olika länder/områden: i San-Fransisco-området ökade mäns samlade restid (Gossen & Purvis 2005, 1990-2000), i Nederländerna minskade tidsåtgången något (Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011, 1985-2007), och i Paris-regionen var den oförändrad (Dupont & Krakutovsky 2011, endast arbetsför befolkning 1976-2001). Utifrån dessa studier kan man dra slutsatsen på gruppnivå, att kvinnor avseende vardagens samlade restid går mot ett resmönster som är mer likt mäns. I samtliga studier kvarstår dock fortfarande skillnader mellan kvinnors och mäns samlade restid.

Sammanfattningsvis visar tidigare studier att förändringar i den vardagliga rörligheten, och i relationen mellan kvinnors och mäns rörlighet, sker i flera resdimensioner. På många håll sker en konvergens i rörligheten, dock inte överallt, och förändringar förklaras av både kvinnors och mäns förändrade beteende. Även om Sverige anses vara ett jämställt land i allmänhet visar tidigare studier på flera skillnader i kvinnors och mäns rörlighet. Dock verkar

många av dessa minskar över tid vilket borde spegla mer jämbördiga förhållanden mellan kvinnor och män.

2.4 Skillnader i arbetsresan mellan kvinnor och män

2.4.1 Färdlängd och tidsåtgång

När det gäller den typ av resor som särskilt behandlas i denna avhandling visar resultat från tidigare forskning genomgående att kvinnor som grupp gör kortare arbetsresor än vad män gör (se sammanställning i tabell 2.1). Hur stor skillnaden är mellan könen beror dock till stor del på faktorer såsom tillgång till bil, utbildningsnivå, inkomst, hushållsstruktur, yrkesgrupp, ålder och etnicitet, vilket diskuteras vidare i avsnitt 2.5. Många studier fokuserar därför inte bara på skillnader i pendlingsavstånd mellan kvinnor och män som helhet, utan även på olika grupper av kvinnor och män (t.ex. Crane 2007; Crane & Takahashi 2009; Nobis & Lenz 2005), eller försöker (genom t.ex. regressionsanalyser) förklara i vilken omfattning dessa faktorer påverkar arbetsresans längd (t.ex. Hjorthol 2000; Sandow & Westin 2010).

En stor del av forskningen baseras dock på förhållanden i andra länder och kontexter. Äldre studier från 1980- och 1990-talet genomfördes ofta i USA (t.ex. Gilbert 1998; Hanson & Johnston 1985; Johnston-Anumonwo 1992; McLafferty & Preston 1991). Under senare år har studier genomförts i Europa, vilka är mer jämförbara med svenska. Under ett-två decennier bedrevs därmed relativt lite forskning i ämnet, vilket har motiverat förnyad forskning.

Tabell 2.1 Urval av tidigare studier med fokus på kvinnors och mäns pendlingsavstånd

Studie	Avser år	Område	Kvinnors färdlängd	Mäns färdlängd
Fults & Börjesson 2010	2004	Stockholms-regionen	12,5 km/resa	15,7 km/resa
Sadow 2008 ¹	2003	Norra Sverige	20,9 km/resa	33,1 km/resa
Hjorthol 2000 ²	1990/91	Oslo-området (Norge)	9,9 km/resa	14,4 km/resa
Scheiner, Sicks & Holz-Rau 2011 ³	2008	F.d. Väst-tyskland	11,2 km/resa	14,5 km/resa
Crane 2007	2005	USA	18,9 km/resa	22,6 km/resa
Lee & McDonald 2003	1995	Seoul (Sydkorea)	6,2 km/resa	8,5 km/resa

¹ Euklidiskt avstånd bostad-arbete

² Giftna par

³ Arbetsresor < 50 km

Det finns även en del forskning om arbetsresans tidsåtgång. Resultaten visar på mindre skillnader i restid jämfört med skillnader i färdlängd (se tabell 2.2). Dessa undersökningar fokuserar både på olika delgrupper av kvinnor och män (t.ex. Crane 2007; Johnston-Anumonwo 1988; Kawase 2004), och i vilken omfattning olika faktorer påverkar tidsåtgången (t.ex. Cristaldi 2005; Lee & McDonald 2003).

Tabell 2.2 Urval av tidigare studier med fokus på kvinnors och mäns tidsåtgång för arbetsresan

Studie	Avser år	Område	Kvinnors restid	Mäns restid
Fults & Börjesson 2010	2004	Stockholms-regionen	30,2 min/resa	30,4 min/resa
Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011	2005	Nederländerna	3,1 h/vecka	4,1 h/vecka
Crane 2007	2005	USA	21,1 min/resa	23,5 min/resa
Lee & McDonald 2003	1995	Seoul (Sydkorea)	34,9 min/resa	40,8 min/resa

När det gäller förflyttningshastigheter är studierna få (se dock Levinson & Kumar 1994), särskilt studier som jämför kvinnor och män. De fåtal som finns fokuserar på bl.a. trängselns konsekvenser för bilanvändningens konkurrensfördelar (Van Ommeren & Dargay 2006), och distansarbetets inverkan på arbetsresans tidsåtgång, geografiska längd och hastighet (Ory & Makhtarian 2005a). Cranes studie (2007) lyfter fram både färdlängdens och restidens förändring över tid för kvinnor och män, men jämför inte hastigheter explicit. Avsaknaden av studier om hastigheter är oväntad då dimensionen är central för resan och samtidigt viktig i planeringsammanhang. Dock behandlas den delvis

i studier av färdmedelsanvändning, vilka är betydligt vanligare (se avsnitt 2.5.2).

2.4.2 Arbetsresande i förändring

Studier om förändringar i arbetsresans färdlängd och restid över tid har gjorts både i Sverige och utomlands, fastän de inte är så vanliga. De är dock relativt aktuella och därför jämförbara med den i avhandlingen studerade perioden 1994/95-2005/06. Svenska förhållanden studeras endast i Krantz studie (1999), som avser perioden 1978-1996. Dock analyseras inte kvinnors och mäns arbetsresor. Ett intressant resultat är att arbetsresans färdlängd under perioden ökade med 13 procent, medan restiden ökade med 4 procent. Färdlängden ökade därför betydligt mer än restiden, vilket betyder att hastigheterna för arbetsresan tydligt ökade under perioden. Denna hastighetsökning förklarar Krantz med att fler arbetsresor gjordes med bil. Även Fults & Börjesson (2010) studerar förändringar i arbetsresans färdlängd och restid i Stockholmsregionen 1986-2004. Deras resultat visar att både kvinnor och män över tid ökade sina färdlängder, medan restiden knappt förändrades – dvs. även här kunde man se en hastighetsökning i arbetsresan över tid. Samtidigt var färdlängdsökningen för arbetsresan i stort sett likartad för kvinnor och män, med andra ord syntes varken en konvergens eller divergens.

Utanför Sverige har Crane (2007) studerat förändringar i arbetsresans längd och tidsåtgång bland kvinnor och män. Hans studie baseras på data från USA och perioden 1985-2005. Resultaten visar att både kvinnor och män ökade arbetsresans färdlängd, dock ökade kvinnor färdlängden procentuellt mer än män (30 procent jämfört med 22 procent). Färdlängden konvergerade därför tydligt. Restiden ökade också för båda grupper, procentuellt marginellt mindre för kvinnor än för män (9 procent respektive 10 procent). Cranes resultat betyder att arbetsresans längd ökade avsevärt mer än restiden, och därför att pendlingshastigheterna ökade bland kvinnor och män.

Sett enbart till arbetsresans färdlängd, och en i svensk kontext, visar Sandow (2008), att klyftan mellan kvinnor och män består över perioden 1991-2003. Dock minskar den procentuellt över tid. Studien baseras på registerdata och beräknar det euklidiska avståndet mellan bostad och arbetsplats i några norrländska kommuner. I andra länder visar Scheiner, Sicks & Holz-Rau (2011), i en studie från f.d. Västtyskland och perioden 1976-2008, att både kvinnor och män ökade arbetsresans längd, och att det skedde en konvergens mellan könen. Sett

enbart till arbetsresans tidsåtgång visar en nederländsk studie för perioden 1975-2005 (Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011) att tiden som en person lägger ner per vecka för pendling inte har förändrats, varken bland kvinnor eller män.

Sammanfattningsvis visar dessa studier att det över tid i viss mån skett en konvergens i kvinnors och mäns arbetsresor avseende färdlängd och restid. Dock är mönstret inte alltid tydligt eller allmängiltigt. I de fall man har studerat förändringar i färdlängd och restid i samma studie pekar resultaten på att ökade reslängder till arbetsplatsen förknippas med att man reser snabbare snarare än lägger mer tid på att resa.

2.5 Vanliga förklaringar till skillnader i arbetsresan

2.5.1 Flera förklaringar lyfts fram

I detta avsnitt följer en genomgång av studier som undersöker vilka faktorer som påverkar kvinnors och mäns arbetsresor. Aspekter som anges förklara kvinnors geografiskt (och tidsmässigt) kortare arbetsresor kan sammanfattas i fem punkter: 1) Kvinnor och män har olika tillgång till färdmedel, 2) Kvinnor har kortare utbildning och lägre löner än män, 3) Arbetsplatsers lokaliseringsmönster skiljer sig mellan kvinnor och män, 4) Kvinnor och män söker jobb på olika sätt, samt 5) Kvinnors har ett större hushållsansvar och är mer bundna till hemmet.

Samtidigt som dessa förklaringar avser arbetsresan, förklarar de också i hög omfattning de skillnader som generellt finns i vardaglig rörlighet mellan kvinnor och män. Krantz (1999) tillskriver i sin studie en stor del av utjämnningen i rörlighet mellan kvinnor och män under perioden 1978-1996 på förändringar i sysselsättningsgrad. Andra betydelsefulla aspekter är enligt honom också resurser för att kunna företa resan, arbetsfördelning i hushållet och i arbetslivet, samt skillnader i hur kvinnor och män värderar nyttan av att resa och utföra aktiviteter på längre avstånd.

Betydelsen av olika faktorer varierar dock beroende på kontext. Faktorer och processer som i en del studier förklarar kvinnors relativt kortare arbetsresor är därför inte alltid överförbara då de formulerats i ett annat socialt och rumsligt sammanhang. I jämförelse med svenska förhållanden gäller detta inte minst

Hanson och Pratts ofta citerade undersökningar (1988a, 1991, 1992, 1995), som baseras på den segregation och stadsstruktur som återfanns i USA under mitten av 1980-talet. Inte desto mindre är de pga. studiernas bredd och djup av stort intresse för att förstå även dagens svenska förhållanden.

2.5.2 Mannen kör oftare bil

Allmänt sett kan man säga att svenskarna kör bil, använder lokal kollektivtrafik och cyklar till arbetet oftare än till andra ärenden (SIKA 2002b). Men det finns, liksom avseende vardagsresande i stort, skillnader i hur ofta kvinnor och män använder olika färdmedel. En viktig skillnad är att män oftare kör bil (se t.ex. SIKA 1995 i Eriksson & Garvill 2000; SIKA 2002b), vilket ofta används som förklaring till att kvinnor gör kortare arbetsresor (se t.ex. Krantz 1999; SIKA 2002b). Logiken här är att kvinnor pga. sin begränsade bilanvändning pendlar med lägre hastighet, inte når lika långt under en given tidsrymd, och samtidigt inte kompenserar detta med längre restid. En stor del av forskningen om kvinnors och män färdmedelsanvändning handlar därför om *varför* kvinnor kör bil i lägre omfattning än män, när detta medför negativa konsekvenser i form av begränsad räckvidd på arbetsmarknaden, inflexibilitet i avgångs- och ankomsttider, och brist på tillgänglighet till olika platser i staden och regionen.

Många studier lyfter fram skillnader mellan kvinnor och män i *värderingar* kopplade till bilen. Polk (1998) visar i sin avhandling om genuspräglad¹⁰ bilanvändning att kvinnors och mäns uppfattning om bilen, liksom andra transportmedel, skiljer sig åt och inte enbart förklaras av variationer i rörlighetsbehov. I hennes Göteborgsbaserade studie tyckte 55 procent av kvinnorna att *det är en rättighet att ha bil*, medan 71 procent av männen tyckte detsamma. En annan tydlig skillnad mellan könen avser åsikter om bilismens relation till miljöproblem; 47 procent av kvinnorna tyckte att det var dåligt för miljön att köra bil jämfört med 33 procent av männen. Det fanns dock inga stora skillnader mellan könen i hur de upplevde bilkörning när det gäller känsla av frihet eller hur roligt det är att köra bil. Skillnaderna mellan könen avseende miljömedvetenhet i relation till bilkörning bekräftas även av andra studier. Dock verkar miljömedvetenhet främst ha betydelse för viljan att minska bilanvänd-

¹⁰ Översättning av engelska *gendered*, dvs. som präglas av genus/genusstrukturer. Se vidare i kapitel 3.

ningen, medan bilvana är viktigare när det gäller hur mycket bil man faktiskt kör (Matthies, Kuhn & Klöckner 2002).

Annan forskning visar hur genusrelationer inom hushållet också påverkar bilanvändningen, t.ex. att mannen ofta är prioriterad att använda hushållets enda bil (Hjorthol 1998; Polk 1998). Detta förklaras dock inte främst av i vilken omfattning kvinnan och mannen förvärvsarbetar (indirekt en inkomstrelation), dvs. av maktrelationer och genussystem som härleds av situationer *utanför* hushållet. Det verkar istället vara roller *inom* hushållet som främst påverkar bilfördelningen till mannens förmån (Scheiner & Holz-Rau 2012). Polk (1998) menar att vem i hushållet som använder bilen påverkas av vem som i övrigt tar beslut kring den – och här finns skillnader mellan könen. I hennes studie ansåg t.ex. nästan 70 procent av kvinnorna, jämfört med 20 procent av männen, att de inte kunde reparera en bil. Samtidigt menade 10 procent av kvinnorna, jämfört med 43 procent av männen, i hushåll med två körkortsinnehavare och en bil, att de *ensamma* tog beslut om bilanvändningen. Dock menade omkring hälften av respondenterna, både bland kvinnor och bland män, att beslut om bilen togs tillsammans med partnern.

När man vill förklara varför män oftare kör bil är det också relevant att lyfta fram pendlarens förhållningssätt till restiden med olika färdmedel, i termer av både värdering och användning av restiden (Gripsrud & Hjorthol 2012). Hjorthols (1998) avhandling baserad på data från Osloregionen visar hur kvinnor och män förhåller sig till restid med bil och kollektivtrafik på olika sätt. Både kvinnor och män menar i hög grad att de *tycker om att köra bil för att de sparar tid* (65 procent av kvinnorna respektive 70 procent av männen). De som oftast bekräftar påståendet är småbarnsföräldrar, de som röstar på konservativa partier och de som under dagen för intervjun har åkt bil (och inte kollektivt). Detta speglar att tanken om bilen som tidsbesparande är relaterad till både livssituation, politiska värderingar och erfarenhet av olika färdmedel. Vidare finns skillnader mellan kvinnor och män i hur ofta de anser att *de inte vill åka kollektivt för att det tar för mycket tid*, då 24 procent av kvinnorna och 34 procent av männen håller med påståendet. Skillnader mellan könen försvinner dock när man tar hänsyn till politisk tillhörighet. Upplevelsen av restid på olika färdmedel är därför komplex och relaterad till flera andra faktorer.

2.5.3 Skillnader i lönenivå och utbildningens längd

Att kvinnor i genomsnitt har lägre lön och snävare lönespridning än män är en vanlig förklaring till att deras arbetsresor är relativt sett kortare (se t.ex. SIKA 2002b). Tanken är att det inte lönar sig för kvinnor att pendla långt om de har låg lön då resan utgör en kostnad i sig, alternativt att det inte lönar sig att pendla längre eftersom den potentiella löneökningen inte är tillräckligt stor i förhållande till den ökade tidsmässiga och ekonomiska kostnad som den längre resan utgör. Genom att minska sina pendlingskostnader höjer lägre avlönade kvinnor istället sin reallön (MacDonald 1999).

Forskning bekräftar att det ofta finns ett samband mellan arbetsresans färdlängd och inkomst (se genomgång i MacDonald 1999). Dock kan sambandet problematiseras på flera sätt. Inte minst kan dess riktning ifrågasättas då det kan vara den långa arbetsresan som möjliggör att pendlaren kan ta ett arbete med högre lön (se t.ex. i Dahl, Einarsson & Strömqvist 2003). En annan problematisering lyfter fram att det inte bara är den egna lönen som kan påverka kvinnans arbetsresande, utan även sambands inkomst (Hjorthol 1998). Tidigare studier (liksom Hanson & Johnston 1985 för USA) kritiserar hypotesen genom att betona att kvinnor reser kortare än män även inom samma inkomstgrupp, liksom att sambandet skiftar beroende på om kvinnan arbetar i ett kvinno-dominerat yrke eller inte. Detta då arbetsplatserna i kvinnodominerade yrken är mer utspridda och incitamenten för längre arbetsresor därför är lägre. En annan kritik berör att incitament för längre arbetsresor skiftar beroende på om kvinnan är hushållets primära eller sekundära inkomsttagare (MacDonald 1999).

Inkomstens samband med arbetsresans längd kan också relateras till individens utbildning. Ofta hänvisas till humankapitalteorin (Hanson & Pratt 1991; McDowell 1999) som betraktar individens utbildningslängd som en investering som ger en yrkesmässig specialisering. Tanken är att män investerar mer i sin utbildning än (sammanboende) kvinnor, får högre ersättning i form av lön, och därför är den i hushållet som förvärvsarbetar i högre omfattning (möjligtvis också i en snäv arbetsmarknad som kan kräva längre arbetsresor). Om kvinnan väljer att ta sig ut i arbetslivet kommer hon, till skillnad från mannen, i stor utsträckning att förvärvsarbeta deltid och få lägre timlön (McDowell 1999). Argumentet är i dagens Sverige dock mindre relevant då kvinnor ofta har längre utbildning än sin partner (Johansson & Katz 2007).

2.5.4 Den könssegregerade arbetsmarknadens lokalisering- mönster

Kvinnors och mäns arbetsplatser har delvis olika lokaliseringmönster, något som ofta nämns som en orsak till att kvinnor relativt sett har kortare arbetsresor (se t.ex. Friberg 2006; Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005; Sandow 2008; SIKÅ 2002b). Argumentet tycks utgöra allmän kunskap, samtidigt som det inte har studerats i omfattande grad, särskilt inte under senare tid och i en svensk kontext. Några få internationella studier har dock berört frågan (Hanson & Johnston 1985; Hanson & Pratt 1988a, 1991).

Hanson och Pratt (1988a) visar i sin studie från Worcester i USA flera intressanta resultat. Dels visar studien att kvinno- respektive mansdominerade arbetsplatser har olika lokaliseringar i staden, och dels att kvinnor i kvinnodominerade yrken arbetar i förorter oftare än vad kvinnor i mansdominerade yrken gör. Vidare visas att män pendlar längre än kvinnor oavsett om det geografiska område där de arbetar domineras av kvinnors eller mäns arbetsplatser, vilket betyder att män i genomsnitt pendlar längre än kvinnor, oavsett var deras arbete är lokaliserat. Ännu ett intressant resultat är att studerade kvinnor och män arbetar i olika delar av staden eller regionen även när de arbetar inom samma specifika näringssektorer, t.ex. tillverkningsindustrin. Hanson och Pratts resultat bekräftar till viss del en äldre studie från USA (Johnston-Anumonwo 1988) som visar att kvinnor i kvinnodominerade yrken i genomsnitt hade något kortare tidsåtgång för arbetsresan än kvinnor i mansdominerade yrken (15 minuter respektive 18 minuter). Dock var mäns pendlingstider oberoende av vilket kön deras yrke dominerades av.

Arbetsplatsers lokaliseringmönster måste samtidigt relateras till var i regionen som olika socio-ekonomiska grupper bor, liksom deras förutsättningar att förflytta sig och vilken typ av jobb de kan ta. I starkt segregerade samhällen som USA kan man t.ex. hitta helt olika avståndsrelationer mellan bostad och arbete hos vita medelklasskvinnor respektive svarta lågutbildade kvinnor; medan den vita medelklasskvinnan har korta arbetsresor har den svarta lågutbildade långa. Det finns därför olika förklaringshypoteser för varför grupperna pendlar som de gör. *Hypotesen om rumslig inläsning* formulerades i en nordamerikansk kontext och avser i hög grad vita (relativt högutbildade) medelklasskvinnor som bor i stadens perifera delar. Man antar att dessa kvinnor inte kan, eller vill, göra tidsmässigt och rumsligt långa arbetsresor, och därför har mer lokala arbetsmarknader än män (Hanson & Pratt 1988a). Det varierar från studie till studie om deras kortare arbetsresor betraktas som resultat av restriktioner eller

fritt val. Hos den här gruppen tilldelar rådande könsroller kvinnor hushållsansvaret, medan mannen i hushållet är den primära inkomsttagaren. Många tidiga studier lutar sig mot denna hypotes (t.ex. Hanson & Pratt 1992; Johnston-Anumonwo 1997; Nelson 1986 i MacDonald 1999). Hypotesen har dock mött kritik då den anses förenkla förståelsen för processer och individuella strategier (England 1993), och att den endast stämmer för vissa grupper av kvinnor, dvs. de inom den vita medelklassen (Gilbert 1998).

Hypotesen om rumslig felmatchning utgår istället från lågutbildade minoritetsgrupper (främst färgade), boende i segregerade områden i centrala delar av USAs städer. Hypotesen formulerades ursprungligen av Kain (år 1968), och en mängd studier som lyfter fram den har följt sedan dess (Blumenberg 2004; Gobillon, Selod & Zenou 2007; Johnston-Anumonwo 1997; Preston & McLafferty 1999). Antagandet är att kvinnor i dessa grupper har så få passande arbetstillfällen i närheten av bostaden att de tvingas pendla långa avstånd till en arbetsmarknad lokaliserad i förorterna (Gobillon *et al* 2007). Avstånden utgör ett problem eftersom kvinnorna inte har ekonomiska möjligheter att flytta närmre jobben. Det är dock inte bara bostadens och arbetsplatsens lokalisering som skiljer t.ex. vita medelklasskvinnor åt från kvinnor i minoritetsgrupper. Även kvinnans roll i hushållet är olika då kvinnor i minoritetsgrupper historiskt sett ofta har varit hushållets primära inkomsttagare (Amott & Matthei 1991 i Preston & McLafferty 1999). Hypotesen om rumslig felmatchning är intressant då den visar att långa arbetsresor inte enbart motiveras av ökande löner och bättre jobb. Den koppling som ofta görs mellan mobilitet och makt kan därför kritiserats då den bygger på en förenklad bild av mobilitetsbegreppet (Gilbert 1998).

Dessa två förklaringsmodeller är intressanta även därför att de exemplifierar hur olika aspekter som formar arbetsresan (och inryms inom aktivitetsansatsen, se teorikapitel) kan samspela på helt olika sätt och leda till olika typer av rörlighet. Förklaringsmodellerna är dock starkt präglade av den kontext som de utvecklats i, i form av existerande genussystem, segregering och lokaliseringsmönster i USA, varför de inte förväntas ha samma relevans i en svensk eller europeisk kontext.

2.5.5 Kvinnors och mäns olika sätt att söka arbete

Även på vilket sätt kvinnor och män söker jobb har visat sig ha ett samband med arbetsresans längd och restid, då gruppernas sociala nätverk för att söka

arbete har olika geografiska omfång (Chapple 2001). Skillnader i strategier för arbetssökande mellan kvinnor och män har studerats av Hanson och Pratt (1991 för USA) som visar att man ofta inte aktivt sökt det arbete man har, utan att man istället har fått information om jobbet via informella kanaler. Det finns dock skillnader i kvinnors och mäns nätverk och kontakter, t.ex. är kvinnors nätverk i deras studie mer lokala än mäns. För det mesta får kvinnor information om lediga jobb genom andra kvinnor, speciellt inom kvinno-dominerade yrken, och män får information om lediga jobb genom andra män. Dessa resultat kan relateras till svenska förhållanden, där toppchefsjobb inom näringslivet sägs fås genom kontakter, inte genom officiella annonser, varför det blir svårt för kvinnor och män utanför nätverken att få dem (Göranson 2003 i SOU 2004a).

2.5.6 Hushållsansvar i relation till arbetet och dess lokalisering

Som framgår ovan har kvinnor ofta ett större ansvar för hemmet än män. Deras dubbla arbetsroller, dels som huvudansvariga för hushållet och dels som förvärvsarbetande, kräver därmed att de använder olika strategier för att hantera vardagen och dess snäva tidsramar. Dessa strategier kan innefatta att ha resor med flera stopp för olika ärenden, eller att utföra ärenden i närheten av bostaden (MacDonald 1999). Den dubbla arbetsrollen, liksom en större bundenhet till hemmet som följer av denna, gör att kvinnor som grupp kan värdera vissa aspekter av arbetet och arbetsplatsen på ett något annorlunda sätt än män. En äldre studie från USA (Hanson & Pratt 1991) visar t.ex. att kvinnor oftare än män föredrar att arbetet ligger nära bostaden, att det är lätt att ta sig till arbetet, att det ligger nära skolor eller barnomsorg, samt att arbetet har flexibla arbetstider som passar med partners, skolans och barnomsorgens. Annan forskning, både nordisk och från USA, visar att närvaro av barn i hushållet förkortar kvinnors arbetsresor, men inte mäns (Hjorthol 1998; Krantz 1999; Turner & Niemier 1997), eller att kvinnors arbetsresor förkortas mer än mäns (Sandow 2008). Att vara samboende påverkar också kvinnor och män på olika sätt, då män till skillnad från kvinnor pendlar längre när de är gifta än när de är ogifta (McLafferty & Preston 1997 i MacDonald 1999).

2.5.7 Flyttbeslut och boendeval

Arbetsresans längd kan även relateras till pendlarens bostadslokalisering, något som påverkas av genuspräglade flyttbeslut, normer och värderingar kring boendet, individens och hushållets platsförankring, bostadspriser, etc. Studier som relaterar genus till val av bostadens och arbetsplatsens lokalisering berör till stor del samboende par (se genomgång nedan). Detta intressefokus förklaras av att det i dagens sambohushåll ofta finns två individer med egna yrkeskarriärer.

Ser man till inomregionala flyttningar ligger ett forskningsfokus på valet att bo centralt eller perifert i staden/regionen, vilket är relaterat till potentiella transportmöjligheter. En del studier visar att valet att bo centralt i regionen ofta påverkas av önskemål om att slippa ett framtida bilberoende (Choocharukul, Tan Van & Fujii 2008; Rérat 2012), vilket är intressant inte minst i relation till att kvinnor som grupp har lägre tillgång till bil än män.

Utifrån ett svenskt perspektiv beskriver Fransson (1991) bostadens och arbetets betydelse för flyttbeslut hos kvinnor och män. Han visar att *ensamstående* kvinnor som får ett arbete i en annan kommun har större benägenhet att flytta än män i samma situation, samtidigt som *samboende* kvinnor i samma situation oftare väljer att bo kvar och pendla en längre sträcka. När istället samboende *män* tar ett arbete i en annan kommun är hushållet mer benäget att flytta, oavsett om kvinnan förvärvsarbetar eller inte, något som enligt studien inte spelar någon roll för flyttbeslutet. Detta resulterar i att sambohushåll oftare flyttar närmre mannens nya arbetsplats än kvinnans (Fransson 1991). Resultaten kan tolkas som att kvinnor i sambohushåll i högre omfattning ensamma tar ansvar för sitt karriärbeslut (i form av en längre arbetsresa), medan konsekvenserna av motsvarande karriärbeslut hos män i högre omfattning bärs av hela hushållet (i form av en flytt). Detta skulle i så fall ha olika implikationer för kvinnors respektive mäns beslut att ta ett bättre jobb längre bort från bostaden.

När det gäller längre, mellanregionala, flyttningar visar aktuella studier dels att familjers flyttbeslut oftast drivs av mannens karriärmöjligheter (se t.ex. Brandén & Ström 2011; Nivalainen 2004), men också att det skett en förändring och att mannens dominans inte längre är lika stark (Smits, Mulder & Hooimeijer 2003).

Beträffande barnfamiljers flyttbeslut, vilket är särskilt relevant i relation till avhandlingens intervjustudie, visar tidigare forskning att normer och önskemål för boendet får intressanta geografiska implikationer för familjernas rörlighet. Boendet relateras ofta till föreställningar om hur barnen ska leva och växa upp, dvs. i trygga områden, perifert i staden/regionen med närhet till natur (se t.ex. Sandberg 2012; Stenbacka 2001; Tillberg 2001). Men värderingarna kan skifta och en stor del av (medelklass)familjerna väljer idag ofta att bo kvar i stadens centrala delar (Boterman, Karsten & Musterd 2010; Carroll, Witten & Kaerns 2011), bl.a. beroende på att de kan behålla närheten till olika verksamheter och att man föredrar alternativ till bilen. Hos föräldrar finns också skilda ideal relaterade till barnens behov av närhet till natur och friluftaktiviteter som kan kopplas till önskemål om boende i stadens/regionens centrala respektive perifera delar. Sandberg (2012) beskriver i sin avhandling om barns bostadsnära naturkontakt att innerstadsföräldrar ofta föredrar ett s.k. *citysocialt friluftsliv* med fika i innergården och på lekplatsen, närhet till stadens kultur och mötesplatser, samtidigt som de inte ser större problem i att barnen bor centralt. Ett annat vanligt ideal hos innerstadsföräldrar är det *urbanekologiska friluftsperspektivet*, där man är mån om att låta barnen vistas mycket i naturen pga. dess positiva inverkan på hälsa, färdigheter och känsla för natur och miljöfrågor. Samtidigt vill man ha nära till olika aktiviteter i staden, liksom slippa köra bil. Perifert boende familjer framhåller ofta ett *aktivitetsbetonat friluftsperspektiv* som lyfter fram fördelarna av att bo i villa utanför staden, t.ex. pga. att barnen då kan röra sig på egen hand. De friluftaktiviteter som familjerna ägnar sig åt ligger dock ofta utanför närområdet, t.ex. fiske, båtliv och utförsåkning.

Flyttbenägenheten påverkas allmänt också av rådande förhållanden på bostads- och arbetsmarknad, liksom transportmöjligheterna mellan bostad och arbete. Lundholm (2007) visar att personer som bor i befolkningstäta regioner i Sverige är mindre benägen att flytta, vilket förklaras av att de har större möjligheter att pendla än de som bor i befolkningsglesa regioner. Bostadsmarknaden spelar också en viktig roll då benägenhet att flytta påverkas av de höga bostadspriserna, som sedan 1975 i storstadsregionerna ökat avsevärt mer än konsumentprisindex (SCB 2005a).

2.6 Konsekvenser av arbetsresans räckvidd och tidsåtgång

Att kvinnors och mäns arbetsresor skiljer sig åt i olika avseenden spelar mindre roll om det inte också medför konsekvenser för deras möjligheter på arbetsmarknaden och livskvalitet. I detta avsnitt presenteras därför viktiga sådana konsekvenser av arbetsresans längd och tidsåtgång. Fokus ligger på de individuella konsekvenserna, samtidigt som även regionsförstoring diskuteras, liksom konsekvenserna för långpendlares partner och hushåll.

2.6.1 Makroperspektivet: regionsförstoring

Svenska mål om regionsförstoring innebär att man strävar efter geografiskt växande lokala arbetsmarknadsregioner då dessa ses som ett medel för att uppnå regional tillväxt (SOU 2004b). Politiken fokuserar på att regionerna ska utvecklas efter egna förutsättningar, till skillnad från i en tidigare mer fördelningsinriktad regionalpolitik (Friberg 2008). Hur stor en arbetsmarknadsregion är bestäms, enkelt uttryckt, utifrån hur stor andel av kommunernas befolkning som pendlar över kommungränsen¹¹ (SCB Internetkälla 2009-08-07). Det finns därför ett starkt samband mellan arbetsresans geografiska längd och storlek på en arbetsmarknadsregion.¹²

I ett regionsförstoringssammanhang diskuteras oftast arbetsmarknadsregionernas geografiska storlek utifrån intressen styrda av näringsliv och ekonomisk tillväxt, och utan hänsyn till den enskilda individen och hennes vardagsliv.

¹¹ SCB:s beräkning av de lokala arbetsmarknadsregionernas (förkortat LA) storlek utgår ifrån kommuner som i hög grad är självförsörjande med arbetstillfällen. Dessa utgör centrum för en arbetsmarknadsregion och ska uppfylla två kriterier. Dels får inte kommunen ha en utpendling som överstiger 20 procent av den förvärvsarbetande befolkningen, och dels får inte utpendlingen till en enskild kommun överstiga 7,5 procent av de förvärvsarbetande. Till LA-centra knyts sedan andra kommuner som inte uppfyller dessa kriterier, närmare bestämt till den kommun dit den största andelen av pendlingen går.

¹² Denna studie relaterar till regionsförstoring, men utgår ifrån färdlängden för individens arbetsresa, och därmed *individens* geografiskt utvidgade arbetsmarknad. Regionsförstoring-begreppet har en annan utgångspunkt än studien (dvs. kommun och LA-region), men det finns en mycket nära relation då regionsförstoring kräver att individer pendlar längre. Studien skiljer därför mellan lokala arbetsmarknadsregioner och individens geografiskt utvidgade arbetsmarknad.

Friberg (2008) diskuterar regionförstoring ur ett genusperspektiv och menar att "regionförstoringen är sprungen ur produktionens sfär" (Friberg 2008:275). Hon anser att regionförstoringsprocessen framställs som relativt oproblematiskt, att man ser den som del i utvecklingen, och att man i sammanhanget sällan talar om kvinnor och män. Förväntningen att fler ska kunna pendla långa avstånd är därför ett problem eftersom inte alla grupper har denna möjlighet. T.ex. har kvinnor och lågutbildade som grupp sämre transportmöjligheter och bl.a. därför mindre räckvidd på arbetsmarknaden än män och högutbildade som grupp (SCB 2010). Problematiken uttrycks också i t.ex. krav på hur långt från bostaden en person måste vara beredd att söka arbete (och därmed kunna pendla) för att få behålla sin A-kassa.

Fastän begreppet regionförstoring används flitigt, används det inte utanför de nordiska länderna (Knutsson 2005). En förklaring till detta kan vara att Sverige, Norge och Finland har stora och mycket glesbefolkade områden där avstånden mellan bostad och arbete är antingen relativt små eller väldigt stora (Knutsson 2005). Extrema avstånd i glesbefolkade områden skapar annorlunda förutsättningar för regional tillväxt än de som finns i tätbefolkade områden. Alla arbetsmarknadsregioner har därför inte samma förutsättningar att växa, vilket kan öka klyftorna mellan olika regioner. Det är i första hand storstadsregionerna, och några få regionala centra, som samtidigt visar hög tillväxt i produktion, sysselsättning och befolkning. Flera mindre regioner visar starka tillväxtsiffror, men sett till hela landet ökar de regionala skillnaderna (ITPS 2008).

2.6.2 Inkomst och karriär

Kritiken mot regionförstoring (och därmed förknippade längre arbetsresor) handlar också om ifall den är lika ekonomiskt och karriärmässigt lönsam för kvinnor som för män (Boverket 2005; Dahl, Einarsson & Strömqvist 2003; Friberg 2008). Dahl *et al* (2003) studerar sambandet mellan lönenivå och arbetsmarknadsregionens storlek i Sverige. Regionens storlek avser i studien dock *befolkningsmängd*, och inte regionens geografiska storlek. Den använder dock samma metod som de undersökningar som argumenterar för regionförstoring. Studien visar att sambandet mellan lönenivå och arbetsmarknadsregionens storlek ser olika ut för kvinnor och män, då mäns löner, med ökad regionstorlek, ökar tre gånger så snabbt som kvinnors. Detta betyder att glappet mellan kvinnors och mäns lönenivåer ökar med regionstorlek och att män som grupp drar större ekonomisk nytta av att befinna sig i en stor

arbetsmarknadsregion. Slutsatsen är rimlig, även om kausalitetens riktning är oklar och kräver vidare studier. Författarna förklarar resultaten med hänvisning till kvinnors sämre möjligheter till pendling. Liknande argument lyfts fram av Friberg (2004 i Boverket 2005) som menar att kvinnor kan tänka sig att ta mindre kvalificerade jobb för att slippa resa långt.

En europeisk studie (Collet & Dauber 2010) visar i linje med ovan, att manliga långpendlare¹³, oftare än kvinnliga, anser sig dra fördel av pendling i form av bättre karriärmöjligheter och högre inkomst. De positiva aspekter av pendling som kvinnorna lyfter fram fokuserar istället på bibehållna relationer till släkt och vänner, att barnen kan stanna kvar i närmiljön och att man kan bo kvar i sin bostad.

En strukturell konsekvens av att kvinnor genomför relativt kortare arbetsresor är att det kan ske en sänkning av lönenivåer i de geografiska områden där deras arbetsplatser är överrepresenterade, och som ligger nära bostadsområden. Medan det är mer vedertaget att arbetstillfällena som är lokaliserade långt från bostadsområden måste täcka arbetstagarnas pendlingskostnader och att lönerna därför bör vara något högre, visar Carlson och Perskys (1999) studie från Chicago att skillnader i lön mellan olika delar av staden var något större för kvinnor än för män. Detta betyder att kvinnor ekonomiskt skulle tjäna mer än män på att göra längre arbetsresor inom staden, samtidigt som många kvinnor är begränsade i sin rörlighet och därför inte kan utnyttja den.

2.6.3 Stress och livskvalitet

Studier av sambandet mellan restid och stress visar att stressen ökar med restiden, dock visar de på något olika mönster. Långpendlare känner mer stress än andra grupper, men har inte sämre upplevd hälsa eller allmänt välbefinnande (Limmer & Rüger 2010). Samtidigt finns viktiga skillnader i välbefinnande mellan grupper som pendlar långt för att de *vill* (dvs. som drivs av t.ex. ekonomiska fördelar) och grupper som pendlar långt för att de *måste*. Kvinnliga

¹³ Studien genomfördes i Belgien, Frankrike, Tyskland, Polen, Spanien och Schweiz och resultaten presenteras i olika kapitel i Schneider & Collet (red)(2010). I studien skiljer man på *mobila* och *icke-mobila pendlare*, där mobila antingen har genomfört en bostadsflytt, eller är väldigt rörliga till vardags genom att vara bl.a. långpendlare (med arbetsresor på över en timme enkel resa, minst tre gånger i veckan) eller övernattare (som spenderar minst 60 nätter per år utanför bostaden). Här används begreppet *långpendlare* i stället för *mobila pendlare*.

långpendlare känner oftare än manliga tidspress, och känner sig mer deprimerade, trötta, utmattade, eller ensamma. Kvinnors större upplevda stress kopplas till omsorg för familjen och att de har många uppgifter att lösa samtidigt (Collet & Dauber 2010).

Roberts, Hodgson och Dolan (2011) bekräftar delvis dessa resultat i en studie som visar att brittiska kvinnor mår sämre av tidsmässigt längre pendling, medan sambandet i regel inte finns för män. Att kvinnorna mår dåligt kan inte förklaras av att de har lägre inkomst eller kortare arbetstid än män, utan snarare av att de har en större arbetsbelastning i hushållet och ett större ansvar för barnen. Skillnader finns dock mellan olika grupper av kvinnor. T.ex. påverkas inte kvinnor med flexibla arbetstider eller vars sambo har ett huvudansvar för barnomsorgen negativt av ökad restid. Sambandet mellan stress och omsorg om barn studeras även av Fults, Isacsson & Karlström (2009) i studien av boende i Stockholmsregionen. Resultaten visar att när arbetsresans tidsåtgång sätts i relation till hur nöjd man är med sitt liv så är skillnader mellan kvinnor och män inte stora.

En vanlig hypotes om varför människor väljer att pendla långt är att de får något i utbyte, såsom ett bättre jobb eller bostad (Stutzer & Frey 2008). Antagandet bygger på att den långa resan är resultatet av ett frivilligt val (jmf Limmer & Rüger 2010). Stutzer och Frey (2008) visar dock i en tysk studie att människor som pendlar långt inte är mer nöjda med sitt boende, liksom att de är mindre nöjda med sitt arbete. Studien lyfter dock inte fram skillnader mellan kvinnor och män i detta avseende.

Sammanfattningsvis pekar därmed flera studier om konsekvenser av resans tidsåtgång på det psykologiska välbefinnandet på att kvinnor drabbas mer negativt än män av lång pendling. Resultatet relateras ofta till en högre arbetsbörda i hushållet och avseende barnomsorg. Samtidigt finns studier som visar att en stor del av pendlarna faktiskt är nöjda med den tidsmässiga omfattningen på sin resa, och att en mindre del t.o.m. kan tänka sig att pendla längre (Ory *et al* 2004).

2.6.4 Konsekvenser för familjebildandet, hushållet och partnern

Arbetsresans omfattning har inte bara följder för det egna välbefinnandet utan påverkar även hur vardagen planeras i resten av hushållet. I detta avsnitt lyfts

därför konsekvenser som påverkar partnern och hushållet fram, vilka är viktiga inte minst i relation till avhandlingens intervjustudie.

I en svensk studie visar Sandow (2011) att samboende par där mannen långpendlat i upp till fem år löper en större risk för separation än andra par, något som kan förklaras av att paren inte hittar strategier för att inom hushållet hantera långpendlingen på ett tillfredsställande sätt. Sandows resultat bekräftas delvis av Stutzer och Frey (2008) som visar att en person upplever sig vara allmänt mindre nöjd ju längre hennes/hans partner pendlar.

I en annan studie visar Sandow och Westin (2010) att höga inkomster korrelerar med långpendling som äger rum under en längre tidsperiod; ju längre tid man pendlar desto bättre inkomstutveckling. Dock visar studien också att partnerns inkomstutveckling försämras ju längre tid långpendlingen består, mer för kvinnor än för män. Detta kan bero på att partnern till den långvariga långpendlaren på längre sikt väljer att ta ett sämre betalt jobb närmre bostaden eller att går ner i arbetstid som en strategi för att hantera hushållets vardag.

Vad gäller arbetsbördan i hushållet visar en europeisk studie (Meil 2010) att när gifta män långpendlar och lever i hushåll med barn, så ökar arbetsbördan i hushållet för kvinnan. Dock går inte kvinnorna ner i arbetstid mer än kvinnor gifta med män som inte långpendlar. När kvinnor pendlar långt går deras män inte heller ner i arbetstid. Dock har dessa hushåll en mer jämställd arbetsdelning än andra, men männen tar i detta fall inte ansvar i samma omfattning som kvinnan gör när det är mannen som pendlar (Meil 2010).

En annan konsekvens av långpendlingen för familjelivet handlar om när man skaffar barn. Den europeiska studie som nämns ovan (Meil 2010) visar att män som pendlar långt skaffar barn senare i livet än de som inte långpendlar, dock inte färre. Kvinnor som pendlar långt skaffar mer sällan barn än män som långpendlar. Äldre kvinnor som långpendlar har också i genomsnitt färre barn än kvinnor som inte pendlar långt.

2.7 Sammanfattning och diskussion

Kvinnors och mäns arbetsliv och hushållsansvar i Sverige idag skiljer sig åt, vilket påverkar såväl resandet totalt som arbetsresorna i synnerhet. Skillnader i vardaglig resande mellan kvinnor och män återfinns avseende färdlängd, restid,

antal ärenden per resa, resor för olika typer av ärenden och användning av olika färdmedel. Vidare förstärks skillnader i rörlighetsmönster mellan kvinnor och män i hushåll med små barn och bland samboende, vilket hör ihop med en genusrelaterad arbetsfördelning i hemmet. Den vardagliga rörligheten har dock förändras över tid, hand i hand med samhällsförändringar, och pekar ofta på en konvergens mellan kvinnor och män, både i Sverige och utomlands. Dock finns fortfarande stora skillnader, i bl.a. färdlängder och färd sätt, och det återstår att undersöka vilka förändringar som skett under senare tid, särskilt när det gäller resor till och från arbetet.

När det gäller arbetsresan finns skillnader mellan kvinnor och män avseende färdlängd, restid och användning av olika färdmedel. Skillnaderna har dock ofta minskat över tid och mönstret är inte alltid tydligt eller allmängiltigt. Hur snabbt man reser till jobbet (dvs. förflyttningshastighet) undersöks sällan. I de fall man har studerat förändringar i färdlängd och restid i samma studie pekar dock resultaten på att ökade reslängder till arbetsplatsen (dvs. regionförstoring) förknippas med att man reser snabbare snarare än att man lägger mer tid på att resa.

Att inte hastigheter och tidseffektivitet har studerats skulle delvis kunna bero på att kvinnors och mäns pendlingsavstånd och restid i Sverige sällan har undersöks på djupet. Detta hänger samman med den typ av databaser som används. Sandow (2008, 2011; Sandow & Westin 2010) använder t.ex. en databas med koordinatsatt information om individen och hennes arbetsplats, som inte inkluderar direkt information om resan, använt färdmedel och restid. Att hastigheter inte studerats kan delvis också bero på att man istället valt att studera kvinnors och mäns färd sätt, vilket till viss del speglar hastigheterna. Inte heller har förändringar av arbetsresans tidsåtgång studerats i särskilt hög omfattning i Sverige. Detta skulle kunna förklaras av att man förväntar sig att restiden ska vara mer eller mindre konstant, medan man istället har sett att färdlängden ökar över tid (jmf SOU 2007).

Internationella studier som fokuserar på orsaker till varför kvinnor gör relativt kortare resor visar på olika förklaringar: att kvinnor och män har olika tillgång till färdmedel och att män dominerar bilanvändningen, att kvinnor har kortare utbildning och lägre löner än män, att arbetsmarknaden är könssegregerad, att det finns skillnader i arbetsplatsers lokaliseringmönster mellan kvinnor och män, att kvinnor och män söker jobb på olika sätt, samt att det finns skillnader i kvinnors och mäns hushållsansvar och kvinnors bundenhet till hemmet.

Dessa olika påverkande faktorer lyfts därför fram i avhandlingens intervju-studie och sätts i relation till varandra.

Medan relativt många studier analyserar orsaker till kvinnors relativt kortare arbetsresor, har färre studier undersökt konsekvenserna av färdlängdsskillnaden. I ett svenskt perspektiv fokuserar en stor del av forskningen på konsekvenserna av regionförstoringen. Den ifrågasätter olika gruppers möjligheter att ta del av regionförstoringen och dess positiva effekter. Vidare framgår att det oftast är män som drar nytta av långa resornas positiva effekter i form av inkomstökning, medan kvinnorna oftare drabbas av negativa konsekvenser i form av stress och försämrad livskvalitet. Detta förklaras främst av olikheter i gruppernas arbetsmarknad, liksom kvinnors oftare större ansvar för hushåll och barnomsorg. Samtidigt har långpendling konsekvenser för den hemma-varande partnern i ett sambohushåll, både i termer av ökad arbetsbelastning inom hushållet, men också i vissa fall i dennes inkomstutveckling.

Sätts kunskapsöversikten i relation till avhandlingens frågeställningar, framgår en brist på aktuell forskning kring kvinnors och mäns arbetsresor och dess förändringar över tid – sett till både färdlängd, restid och hastigheter. Mängden studier som har genomförts kring arbetsplatsernas lokalisering är också begränsade, speciellt i Sverige. Det är också problematiskt att många studier till stor del baseras på förhållanden i USA, varför resultaten är bundna till en annan kontext och kultur. Många undersökningar är dessutom mer än 10-15 år gamla, varför resultaten kan tänkas vara inaktuella. Samtidigt har arbetsresans påverkansfaktorer och villkor ofta studerats på ett reduktionistiskt sätt genom kvantitativa studier och variabelanalyser. Det lämnar en mängd frågor om sammanhang, prioriteringar och värderingar obesvarade. Översikten visar också att kunskapen om arbetsresans konsekvenser är begränsad, samtidigt som den pekar på viktiga skillnader mellan kvinnor och män. Att studera dessa vidare är därför kritiskt för förståelsen av arbetsresan.

3. Teoretiska utgångspunkter

3.1 Att välja teoretiskt ramverk

En viktig utgångspunkt för avhandlingen är att genusstrukturer påverkar hur vi förflyttar oss – hur ofta, hur långt, med vilken hastighet, etc. Skillnader i rörlighet mellan kvinnor och män ses som ett uttryck för de relationer som finns mellan könen, och som återfinns i hem, på arbetsplatser och inom transportsystemet. Dessa relationer präglas historiskt av en manlig dominans och det manliga som norm, och är socialt och kulturellt konstruerade och reproducerade. Samtidigt reproducerar också vår rörlighet dessa genusstrukturer (jmf Cresswell & Uteng 2008). En svår fråga är dock hur man som forskare mer konkret ska förstå och förklara olikheter i kvinnors och mäns rörlighet. I tidigare vetenskapliga avhandlingar har olika teoretiska ansatser använts. Exempelvis inspireras Randi Hjorthol (1998) av sociologiska teoretiker som Simmel, som lyfter fram sambanden mellan den moderna stadens arbetsdelning, kommunikation, konsumtion och det dagliga resandet, och Lefebvre, som betonar tre nivåer av socio-spatiala relationer: vardagslivets praktik, produktion och reproduktion. Merritt Polk (1998) hänvisar till kvinnors och mäns relation till miljö respektive tekniska artefakter som bilen, medan Lars-Gunnar Krantz (1999) tillämpar en aktivitetsbaserad begreppsmodell. Tora Friberg (1990) använder i sin studie om kvinnors vardag en tidsgeografisk ansats och tillämpar begreppet livsform i syfte att förstå olika rörlighetsbaserade strategier som kvinnor använder för att hantera vardagen. Det finns därför en mångfald av angreppssätt att luta sig mot vid studier av kvinnors och mäns rörlighet. Denna bredd av förståelser för likartade fenomen visar att många olika utgångspunkter kan vara givande och viktiga i analysen.

I ett längre tidsperspektiv kan man dock se en viss teoretisk utveckling inom ämnet för avhandlingen. Medan dagens forskning kan definieras som forskning om *genus och vardaglig rörlighet*, föregicks den av forskning om *kvinnors transporter* (Law 1999). Begreppsförskjutningen signalerar dels en övergång från att studera *kvinnor* till att studera *genus*, vilket även inkluderar den socialt

konstruerade relationen mellan könen. Dels innebär den att gå från att studera *transporter*, med fokus på förflyttningar, till att studera den vardagliga rörligheten i ett komplext sammanhang av livssituationer, vardagsliv och upplevelser (Law 1999).

I denna studie grundas det teoretiska ramverket i tre teoretiska fält: teorier om rörlighet och tillgänglighet, om individens användning av tid (tidsgeografi), och om genus. Fälten sammanfogas i, vad som här benämns, en *genuspräglad aktivitetsansats*. Den baseras på och utvidgar den ursprungliga aktivitetsansatsen (se bl.a. Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005) för att översiktligt förstå och förklara varför det finns skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor. Vidare används ett tidsgeografiskt tänkande, liksom begreppen genuskontrakt och förhandlingar, som centrala teoretiska verktyg i analysen. Nedan presenteras inledningsvis de tre bakomliggande teoretiska fälten var för sig och mer ingående. Därefter diskuteras hur dessa används i studien för att förstå och förklara kvinnors och mäns rörlighet.

3.2 Att förstå resandet

3.2.1 Skillnaden mellan rörlighet och tillgänglighet

Idéer om rörlighet och tillgänglighet är grundläggande för uppläggningsen av de i avhandlingen genomförda studierna. Medan den första delstudien teoretiskt och empiriskt fokuserar på kvinnors och mäns faktiska arbetsresor och räckvidd på arbetsmarknaden, fokuserar den andra delstudien i grunden på individens tillgänglighet till arbetsmarknaden. Att skilja mellan begreppen rörlighet och tillgänglighet, och förstå deras olika innebörd för individen, är kritiskt. Detta då avstånden mellan boende och olika typer av verksamheter, inte minst arbetsplatser, över tid ökat och att tillgängligheten till dem alltmer kommit att bero på individens rörlighet, snarare än på geografisk närhet som förr (Hanson 1995). Tillgänglighet i termer av närhet i rum har med andra ord kommit att ersättas med tillgänglighet i termer av närhet i tid.

Begreppet *rörlighet*, eller *mobilitet*, är centralt inom transportstudier (Hoyle & Knowles 1998). Ämnet har under senare år även blivit viktigt inom annan samhällsvetenskaplig forskning då människor i allt högre omfattning ägnar sig åt olika typer av rörlighet, både fysisk, virtuell och medial (Sheller & Urry 2006).

Definitionen av rörlighet varierar dock något. I denna avhandling avser begreppet *upprepade, vardagliga, rumsliga förflyttningar*. I andra definitioner kan begreppet även inkludera individens *potentiella* rörlighet (ibland på engelska benämnt *motility*, se t.ex. Cresswell & Uteng 2008), dvs. den rörlighet som individen har möjlighet att genomföra men som kanske inte utnyttjas. Det kan också inbegripa andra typer av kommunikation såsom virtuell kommunikation (Vilhelmson & Thulin 2008), eller andra typer av rumslig rörlighet såsom migration (Johnston, Gregory, Pratt & Watts 2000).

Nära relaterat till rörlighet är begreppet *tillgänglighet*. Tillgänglighet avser i denna avhandling individens möjlighet att få tillgång till olika verksamheter och platser. Att uppnå tillgänglighet är det överordnade målet för resan, om man ser resan som ett uttryck för individens strävan att *ta del i olika verksamheter* (Frändberg *et al* 2005). Medan rörlighet på ett relativt okomplicerat sätt operationaliseras genom att undersöka individens faktiska förflyttningar i termer av avstånd, restid, hastighet och färdmedelsanvändning, mäts eller värderas tillgängligheten inte lika enkelt. Det finns en stor variation i hur begreppet definieras och operationaliseras, till stor del beroende på vilket sammanhang det analyseras i (Haugen 2012; Muhammad 2006). En central skillnad är om fokus ligger på *individens* (förutsättning för) tillgänglighet eller på tillgängligheten *mellan olika platser* (Hanson 1995; Neutens *et al* 2008 i Haugen 2012). I denna avhandling ligger fokus på individens tillgänglighet till omgivningen, vilken påverkas av boende- och verksamhetslokalisering, samt transportsystem i individens närområde, liksom t.ex. verksamheters öppettider (Colleoni 2011; Hanson 1995). Båda typerna av tillgänglighet är därför viktiga i analysen, och genussystem speglas i både individens förutsättningar och omgivningens struktur.

Tillgänglighet uppnås dels genom rörlighet, dvs. resor och transporter, och dels genom geografisk närhet (jmf Haugen 2012), men också delvis genom virtuella kontakter (Muhammad 2006)¹⁴. För att analysera individens tillgänglighet kan man ta hänsyn till flera aspekter (Geurs & Ritsema van Eck 2001 i Muhammad 2006): 1) *transporter*, dvs. med vilken tidsåtgång, kostnad och ansträngning som en resa mellan två punkter görs (jmf Friberg, Brusman & Nilsson 2004), 2)

¹⁴ Inom planering har dock begreppet tillgänglighet mer och mer kommit att användas dels som närhet i tid (se t.ex. Larsson, Elldér, Ernstson & Fransson 2011), och dels avseende funktionshinder till stadsrummet.

markanvändning, dvs. hur verksamheter är rumsligt lokaliserade, 3) *tidsaspekten*, dvs. individens tidsrestriktioner och verksamheters tidsmässiga tillgänglighet (som öppettider), 4) *individ*, dvs. vilka behov, förmågor och möjligheter individen har, och 5) *IKT* (informations- och kommunikationsteknik) som kan användas för att få tillgång till verksamheter utan att behov av fysisk förflyttning. Dessa aspekter beskrivs i konkreta termer på många sätt av Church, Frost och Sullivan (2000) nedan, och utvecklas i teoretiska termer inom tidsgeografin.

Nära relaterat till begreppen rörlighet och tillgänglighet är *räckvidd* (Törnqvist 1998). I avhandlingen avser begreppet den mängd arbetsplatser som individen kan nå inom ett givet avstånd, dvs. individens aktionsradie givet dennes tillgång till transportresurser.

Individen kan dock även ha önskemål om att *inte* vara rörlig. Låg rörlighet behöver inte bara orsakas av restriktioner eller rumslig friktion utan av att individen vill vara nära något geografiskt eller tidsmässigt. Ofta håller olika relationer och värden kvar individen till en plats, och *förankrar* henne/honom till denna. Utifrån sammanhanget i denna studie är det relevant att fråga vad som kännetecknar kvinnors och mäns bindningar till hemmet och arbetsplatsen, samt hur dessa bindningar kan förklaras (jmf Vilhelmson 2002). En mängd faktorer kan påverka individens förankring till en viss plats, och indirekt påverka rörligheten. Vilhelmson (2002) menar att det primärt är de sociala relationerna, nätverken och kontakterna som har mest betydelse i utvecklingen av förankrande bindningar till en plats. Arbete, tillgång till service och annan infrastruktur spelar med andra ord en mindre (eller indirekt) roll. Detta leder över till frågor om genus och i vilken omfattning traditionella genuskontrakt förankrar kvinnor och män till hemmet, vilket kan påverka deras vilja arbeta i närheten av hemmet i olika omfattning.

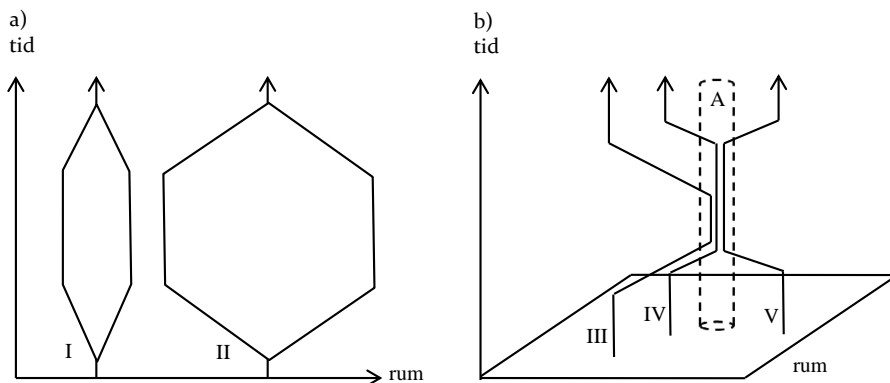
3.2.2 Tidsgeografin knyter ihop tid och rum

Vid sidan av rum, är tid en grundläggande dimension av rörligheten. Tiden begränsar hur många aktiviteter vi hinner genomföra under en dag, liksom hur långt vi hinner färdas. Det är därför viktigt att i studier av rörlighet och tillgänglighet ta hänsyn till frågor om tid och förflyttningshastighet, liksom till hur restid och punktlighet uppfattas och hanteras av pendlaren. En utgångspunkt i avhandlingen är att restid och förflyttningshastighet primärt styr arbetsresans geografiska längd – och inte tvärtom. Detta innebär att restid och

hastighet ses som en restriktion eller möjlighet avseende individens räckvidd och tillgänglighet på arbetsmarknaden.

Inom tidsgeografin, ett synsätt grundat av Torsten Hägerstrand (1970, 1987), utvecklas sambandet mellan tid, rum och hastighet. Detta centrala samband uttrycks genom begreppet *tidrum* (Åquist 2002) och illustreras i *tidrumsdiagram* (se figur 3.1). I diagrammet representerar ena axeln tiden och den andra rummet, medan individens aktiviteter och rörelser illustreras i en individbana. Denna bana sträcker sig mellan individens födelse och död (Hägerstrand 1970). Tidrumsdiagrammet visualiserar hur individen genomför aktiviteter på olika platser under en viss tid, och förflyttar sig till andra platser, vilket också tar tid. Liksom individer har även andra levande, liksom döda, ting banor. För att förstå och analysera individens rörelser i tid och rum används inom tidsgeografin flera begrepp som också är viktiga när man vill studera villkoren för kvinnors och mäns arbetsresande. Dessa är projekt, prisma, restriktioner, handlingsutrymme och lokal ordningsficka. De introduceras nedan och diskuteras vidare i avsnitt 3.4.3.

Individen fyller sin vardag med olika aktiviteter. Enligt tidsgeografin måste dessa målinriktade aktiviteter, eller *projekt*, ofta realiseras på en viss plats, i en viss ordning, vid en viss tidpunkt, med specifika redskap och i samordning med andra individer, som t.ex. vid förvärvsarbete (se individbanorna sammanstråla i tidrumsdiagrammet i figur 3.1b). Eftersom projektens genomförande styrs av dessa krav kan de inte genomföras hur som helst (Åquist 2002). Projekten



Figur 3.1 Tidrumsdiagram: **a)** Den enskilde individens prisma (individ I och II), **b)** Flera individers (III, IV och V) banor sammanstrålar på samma arbetsplats (A) under samma tid. Källa: Omarbetad utifrån Hägerstrand 1970 i Simonsen 1974.

kräver samtidigt utrymme i tid och rum, varför en konkurrens skapas dem emellan med konsekvensen att alla projekt ibland inte kan genomföras. De projekt som anses viktigare har förtur i konkurrensen, s.k. *dominanta projekt*. Detta gäller inte minst projektet förvärvsarbete. De projekt som istället inte blir av blir *havererade projekt* (Åquist 2002). På så vis visualiserar tidrumsdiagrammet tydligt hur tidskrävande och dominanta projekt och förflyttningar tar tid från andra mer frivilliga aktiviteter, såsom vila. Den begränsade tidsbudgeten tydliggör på så vis hur t.ex. många förvärvsarbetande kvinnors obetalda hushållsarbete och -ansvar lämnar lite tid över för andra aktiviteter (Scholten, Friberg & Sandén 2012).

Restid och förflyttningshastighet är därför centrala aspekter när individen ska knyta ihop projekt som är rumsligt utspridda. Detta betyder att tillgång till färdmedel är en viktig del av individens relation till tid och rum eftersom de tillåter henne att övervinna distanser på väldigt olika sätt. Ju högre hastighet individen kan hålla i sina förflyttningar, desto större utbud av arbetsplatser eller bostadsområden kommer hon kunna nå (se figur 3.1a). Denna individens teoretiskt möjliga tidrumsliga räckvidd visualiseras i ett *prisma* i tidrumsdiagrammet, där bredden på prismet blir större med högre hastigheter eller längre restider. Eftersom prismats storlek är beroende av tillgången till färdmedel är det också tydligt märkt av maktrelationer kopplade olika färdmedel (Scholten *et al* 2012).

Den mån i vilken individen kan genomföra projekt begränsas vidare av olika typer av restriktioner, vilka fokuserar på hinder som individen stöter på i tidrummet (Hägerstrand 1970; Åquist 2002). Dessa kan därmed begränsa individens *handlingsutrymme*, dvs. hennes möjligheter att handla i tid och rum (jmf Åström 2001). Restriktioner är på så vis viktiga verktyg i analysen av kvinnors och mäns möjligheter och begränsningar i utformningen av arbetsresan. Restriktionerna kan delas in i tre kategorier (Åquist 2002). *Kapacitetsrestriktioner* begränsar individen genom hennes biologiska förutsättningar, liksom de redskap hon har tillgång till. Med redskap avses här t.ex. tillgång till färdmedel, och brist på körkort är också en kapacitetsrestriktion (Scholten *et al* 2012). Biologiska kapacitetsrestriktioner kan ha viktiga tidsmässiga dimensioner, t.ex. behovet av sömn och mat, vilket bör ske med regelbundna tidsintervall. *Kopplingsrestriktioner* avser krav på samordning individer emellan, t.ex. i ett hushåll eller på arbetet, eller mellan individer och redskap (t.ex. pendlare och kollektiva färdmedel). Förhandlingar mellan kvinna och man inom hushållet avseende t.ex. fördelning av färdmedelsresurser eller ansvarsfördelning som

leder till olika typer av resor (se avsnitt 3.4.2) utgör en form av kopplingsrestriktioner. *Styrningsrestriktioner* avser maktutövning utifrån ett tidsgeografiskt synsätt. I rumsliga termer kan det avse vem som har tillträde till olika delar av staden, vilket regleras på olika sätt, olika hårt och av olika aktörer. T.ex. kan det avse en husägares kontroll över sin fastighet. Styrningsrestriktioner kan också avse tidsmässiga aspekter, som när individen måste befinna sig på sin arbetsplats, eller olika serviceverksamheters öppettider.

Inom tidsgeografin används ibland även idén om *lokala ordningsfickor*. Dessa avser rumsligt avgränsade enheter, stora som kommuner eller små som rum, med en intern social och kulturell ordning (Hägerstrand 1985 i Ellegård 2001). Denna ordning och regelsystem upprätthålls genom att individer inom fickan genomför projekt som bekräftar den, och kan förändras genom att nya typer av projekt genomförs i den (Ellegård 2001). Hushållet, färdmedlet och arbetsplatsen kan analyseras som lokala ordningsfickor.

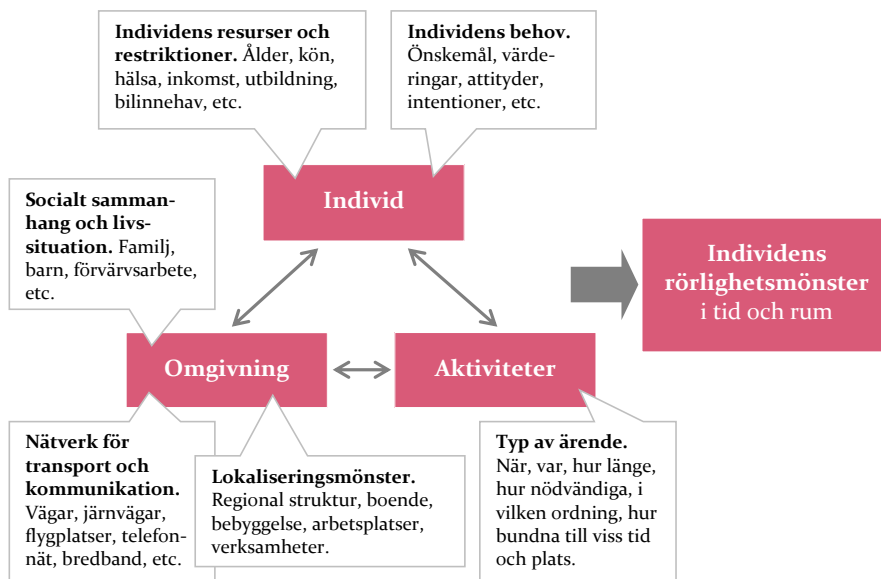
3.2.3 Aktivitetsansatsen

Flera modeller finns för att förstå rörlighet och resor, två vanliga är s.k. valhandlingsmodeller och attitydmodeller. Valhandlingsmodeller ser individen som en nyttomaximerare som gör ekonomiskt rationella val, t.ex. avseende hur långt man ska resa och med vilket färd sätt. Individen förväntas använda det färdmedel som kostar minst för att nå en given destination eller nytta. Varianter av modellen används ofta inom t.ex. infrastruktur- och transportplaneringen (Golob & Golob i Hjorthol 1998 och i Krantz 1999). Attitydansatsen fokuserar istället på olika individers inställning till rörlighetsrelaterade aspekter, såsom färdmedel, bilism eller resan i sig. Studierna behandlar psykologiska orsaker till olika val och behov av t.ex. färd sätt (Golob & Golob i Hjorthol 1998 och i Krantz 1999). I denna studie förstås dock rörlighet utifrån den s.k. *aktivitetsansatsen* (se t.ex. Krantz 1999) då denna på ett integrerat och övergripande sätt förklarar vilka olika förhållanden som formar t.ex. arbetsresan.

Aktivitetsansatsen utgår från att individens rörlighet orsakas av behovet, eller önskemålet, att genomföra aktiviteter med en specifik lokalisering. Genom sin rörlighet skapar individen ett geografiskt utspritt aktivitetsmönster (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005; Vilhelmson 1999). Individens rörlighetsmönster förklaras av var och när hon/han ska utföra olika aktiviteter, medan själva resan sällan ges ett värde i sig (Krantz 1999). All rörlighet förklaras dock inte enbart av ett behov av att få tillgång till en aktivitet, utan vi reser för att vi både vill,

kan och/eller måste (Hjorthol 2008). Resan i sig kan därför ibland ha ett egenvärde och vara orsak till att man reser (Mokhtarian & Salomon 2001; Ory & Mokhtarian 2005b; för ett exempel på resan som fritidssysselsättning se Collin-Lange, kommande arbete).

Till skillnad från i valhandlingsmodeller och attitydansatsen, som primärt ser egenskaper nära kopplade till själva *resan* som bestämmande för rörligheten, påverkar enligt aktivitetsansatsen ett *flertal omständigheter* individens rörlighet. Dessa omständigheter relateras till individen, individens omgivning och individens aktiviteter (se figur 3.2). Samtidigt förväntas aspekter inom dessa tre kategorier i hög grad samspela med varandra (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999). Variationer bland de faktorer som enligt modellen formar arbetsresan skapar slutligen variationer i människors rörlighetsmönster; man reser olika långt, olika ofta, med skiftande hastigheter, vid fasta eller varierande tider, med olika upplevelse av rörligheten, etc. Dock påverkar faktorer relaterade till individ, omgivning och aktiviteter inte enkelriktat rörligheten. Rörligheten återverkar i sin tur även på individen, omgivningen och aktiviteterna (jmf Krantz 1999; Vilhelmson 1999). Möjligheten att resa snabbt tillåter att man flyttar längre bort från arbetsplatsen eller skaffar ett jobb längre bort från



Figur 3.2 Rörlighetens relationer, sammanhang och påverkansfaktorer – en begreppsmodell (Frändberg *et al* 2005:27).

bostaden, ökad bilism leder till utbyggnad av bilvägar och rumsligt utspridda städer som i sin tur leder till att fler människor måste ha bil, och resor i låg hastighet gör att färre ärenden kan genomföras.

Enligt modellen påverkar tre typer av omständigheter arbetsresan. Faktorer relaterade till *individen* påverkar dels vilka aktiviteter som pendlaren vill eller behöver genomföra, och dels hur rörligheten kan realiseras. Individens behov och värderingar påverkar t.ex. viljan att förflytta sig och med vilket färdmedel. Andra individanknutna omständigheter såsom hälsa, inkomst, eller bilinnehav, utgör resurser eller restriktioner för rörligheten, och möjliggör eller begränsar individens användning av infrastruktur och olika verksamheter (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999). Typiska genuspräglade aspekter kopplade till individen är värderingar kring bilen, tillgång till körkort, inkomst, tidsbrist och rädsla i det offentliga rummet.

Church, Frost och Sullivan (2000) lyfter i aktivitetsansatsens anda fram olika transportrelaterade förhållanden som förstärker exkludering av redan socialt och ekonomiskt utsatta grupper. De beskrivna faktorerna samspelar i olika processer som påverkar individens förmåga att få tillgång till aktiviteter, t.ex. förvärvsarbete. Dessa faktorer är intressanta att ta upp här eftersom de konkretiserar hur begränsningar i rörlighet och tillgänglighet sker (och därmed till stor del även de tidsgeografiska restriktionerna som nämns ovan), samtidigt som flera av dem återkommer i respondenternas berättelser i avhandlingens intervjustudie.

Fyra exkluderande faktorer kan kopplas till *individen* (Church *et al* 2000). *Exkludering på grund av brist på information* sker då individer har svårt att få tillgång till, eller tillgodogöra sig, den information som krävs för att kunna transportera sig på ett effektivt sätt med olika färdmedel. *Ekonomisk exkludering* orsakas av individens begränsade ekonomiska tillgångar. Låga inkomster begränsar t.ex. tillgången till bil eller kollektivtrafik. *Exkludering på grund av tidsbrist* är också vanligt och t.ex. förvärvsarbetande kvinnor med småbarn och hushållsansvar upplever tidsbrist. Tidsbrist ställer i sin tur krav på färdmedels hastighet och flexibilitet. *Exkludering på grund av rädsla* sker när oro för hot, överfall eller olyckor påverkar val av färdmedel och den omfattning i vilken individen rör sig i det offentliga rummet under olika delar av dygnet. T.ex. kan användningen av kollektivtrafik begränsas, liksom cykling, gång och vistelse i parkeringshus.

Faktorer som formar arbetsresan är också relaterade till *omgivningen*, t.ex. det sociala sammanhanget, som formulerar andra människors krav och förväntningar på individens beteende, t.ex. att hon/han ska förvärvsarbeta, acceptera långa arbetsresor, eller lämna/hämta barn på förskolan. En typisk genuspräglad aspekt kopplad till detta sammanhang är förväntningar på kvinnor att ta ett större hushållsansvar än män. En annan omgivningsrelaterad aspekt är den fysiska omgivningen, i termer av transportsystem och verksamhetslokalisering, som på olika sätt påverkar och skapar behov av förflyttningar (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999). En typisk genuspräglad aspekt kopplad till den fysiska omgivningen är den könssegregerade arbetsmarknadens lokaliseringsmönster. Vidare kan omgivningsrelaterade aspekter såsom boende i perifera villaförorter samspela med en genuspräglad tillgång till bil, och på så sätt begränsa kvinnors rörlighet.

Church *et al* (2000) lyfter fram tre exkluderingsfaktorer relaterade till individens *omgivning*. *Fysisk exkludering* sker i samspelet mellan barriärer i bebyggelse/transportsystem och begränsad funktionsförmåga hos individen. Dessa barriärer minskar tillgängligheten till färdmedel och terminaler, och drabbar ofta kvinnor med barn, liksom äldre och funktionshindrade. *Geografisk exkludering* sker i stadens eller regionens perifera områden, då människor isoleras om transportsystemet är dåligt utbyggt, t.ex. genom ett bristande utbud av kollektivtrafik (och exkluderar då den som inte har tillgång till bil från t.ex. arbetstillfällen som inte ligger i närområdet). Även stadens eller regionens form, utbredning och segregering kan förstärka denna typ av exkludering. Problemet ligger inte bara i hur tillgängligt ett område är med olika färdmedel, utan även i vilka samhällsgrupper som bor där, t.ex. om låginkomstgrupper bor i områden som kräver hög biltillgång (Clifton & Lucas 2004). Vidare kan *exkludering från olika typer av verksamheter* ske då verksamheternas lokalisering påverkar hur tillgängliga de är för boende i olika områden. Tidsmässiga och ekonomiska begränsningar gör att boende i områden utan ett tillfredsställande utbud av t.ex. livsmedelsbutiker eller vårdinrättningar får svårigheter att tillfredsställa grundläggande behov (Church *et al* 2000).

De faktorer som formar arbetsresan och är relaterade till individens *aktiviteter* påverkar rörligheten genom att föreskriva *om, när, var* och *i vilken ordning* aktiviteter såsom förvärvsarbete, hushållsarbete och barnomsorg ska, eller kan, genomföras. En grundläggande tanke är att projekten inte kan genomföras på ett slumpartat sätt, utan ofta är knutna till både en viss tid och en viss plats (Vilhelmson 1999). Inom aktivitetsansatsen, liksom inom tidsgeografien, är färd-

längd, restid och förflyttningshastighet därför centrala dimensioner av den process som länkar ihop rumsligt spridda projekt.

Vilka aktiviteter som individen genomför härleds ur fysiolgiska behov, samhällets krav, individuella förpliktelser eller personliga önskemål (Vilhelson 2007), liksom t.ex. förhandlingar om arbetsdelning inom hushållet. Hur individen hanterar att genomföra aktiviteterna, och resorna, styrs av de restriktioner som individen ställs inför (Frändberg *et al* 2005; Krantz 1999). Restriktionerna kan utgöras av begränsad tillgång till tid, möjlig förflyttningshastighet, hur många andra ärenden som ska genomföras, och om man har med packning eller medresenärer på resan. En traditionellt genuspräglad aspekt kopplad till aktiviteter är kvinnors mer frekventa lämningar/hämtningar på förskolan, och att kvinnor ofta har ett större ansvar för hushållet (se t.ex. SCB 2012).

Aktivitetsansatsen betonar med andra ord komplexiteten hos rörlighetens drivkrafter. En kritik som kan ställas mot ansatsen är dock att den endast erbjuder en *allmän* förklaring till rörligheten. Den utvecklar inte en djupare diskussion om orsakssamband mellan olika faktorer, t.ex. varför kvinnor i regel gör kortare resor än män. Ansatsen lyfter fram omständigheter som kan påverka på olika sätt, utan att ange hur viktiga de inbördes är, eller kausalitetens riktning. Detta är dock i praktiken svårt att göra i ett samlat grepp eftersom mängden faktorer är omfattande och samspelet komplext. Ansatsen ger heller inte närmare förklaringar av rörlighetsförändringar över tid, t.ex. i termer längre resor (jmf Frändberg *et al* 2005). För att förstå orsaksamband bör därför kompletterande och fördjupande teorier och begrepp användas.

3.3 Att förstå resandet ur ett genusperspektiv

3.3.1 Genus och genusteori

Detta avsnitt introducerar det genusteoretiska ramverk som ligger till grund för avhandlingen. Genusteorier växte fram under 1980-talet som ett försök att komma ifrån ett könsrollstänkande som kritiker menade brast i att analysera maktförhållandet mellan könen (Hirdman 1990, 2003). Dock skilde man bland engelskspråkiga feministiska teoretiker redan på 1960-talet mellan kön och genus (Moi 1997). Detta teoretiska fält har därför utvecklats under lång tid.

Här tas endast en bråkdel av den omfattande diskussion som finns inom fältet upp och genomgången begränsas till de delar som är relevanta för den fortsatta analysen. Inledningsvis i avsnittet diskuteras hur genusystem¹⁵ är uppbyggda. Därpå följer en förklaring av relationen mellan genus och plats, som speglas i vardagens aktiviteter, resande och upplevelse av resor i vardagen. Avhandlingens teoretiska ramverk ansluter främst till den svenska kvinnohistorikern Yvonne Hirdmans definition av relationen mellan kvinnor och män i termer av *genusystem* och *genuskontrakt* (Hirdman 1990, 1993, 2003)¹⁶. I avsnitt 3.4 följer en mer ingående genomgång av Hirdmans idé om genuskontrakt, liksom en genuspsykologisk diskussion av hur förhandlingar i hushållet kan analyseras.

Begreppet genus syftar på socialt konstruerade skillnader mellan kvinnor och män, vilka är *relaterade* till de biologiska skillnader som finns mellan könen (Connell 2002). I användningen av begreppet skiljer man därför mellan det som är kvinna/man (kön) och det som är kvinnligt/manligt (genus). Exakt hur relationen mellan genus och kön ser ut är dock ett ämne för livlig diskussion (se t.ex. Connell 2002; Moi 1997).

Denna sociala konstruktion av kvinnor och män, dvs. hur de beskrivs eller förstås, bygger på skillnader och på en systematisk social ordning som reglerar relationerna. Detta sker inom ramarna för s.k. *genusystem* (Gemzöe 2002; Hirdman 2003). Genusystem baseras dels på *isärhållande av vad som beskrivs som manligt och kvinnligt*, där kvinnor i regel tilldelas kvinnliga attribut och män manliga, och dels på att *det som är manligt värderas högre*, vilket ligger till grund för att kvinnor och män hamnar i olika maktpositioner. Till ett genusystem hör även att det manliga ses som *norm*. Detta medför att det beteende som män har, eller tillskrivs, i regel ses som det vanliga, normala eller korrekta. Vad som anses vara kvinnligt och manligt är dock föränderligt och konstrueras ständigt genom upprepat handlande (Connell 2002; Cresswell & Uteng 2008). Det skiljer sig också mellan olika samhällsgrupper, kulturer, platser och över

¹⁵ Inom samhällsvetenskapen används olika begrepp för den sociala ordning/struktur som reglerar relationerna mellan kvinnor och män, t.ex. *genusstruktur*, *genusystem* (t.ex. Gemzöe 2002; Hirdman 2003), *genusordning* (Connell 2002). Dessa kan definieras något olika beroende på författare. Här används begreppet *genusystem*, men i texten i övrigt används ibland *genusstrukturer* som synonym.

¹⁶ Begreppet *könsroll* används dock ibland i texten och då med betydelsen socialt och kulturellt betingad skillnad mellan könen avseende beteende, värderingar och normer – utan att implicera eller diskvalificera någon viss maktordning mellan manligt och kvinnligt eller att relationen mellan könen har sociala orsaker istället för naturliga.

tid (Hirdman 2003). På så sätt kan man även definiera genus som ”den sociala följden av att vara kvinna eller man i en given kontext (Holter 1987 i Gonäs 2005:17, egen kursivering).

Till Hirdmans (2003) definition av dessa, mer allmänna, genussystem hör även att man inom dess ramar hittar mer specifika *genuskontrakt*. Dessa upprättas (uttalat eller outtalat) mellan kvinnor och män, t.ex. inom hushållet och på arbetsplatser, och reglerar hur kvinna och man ska vara och agera (se vidare i avsnitt 3.4.2).

Eftersom manligt och kvinnligt måste vara olika kan de inte ses som skilda företeelser, utan ska ses som två sidor av en och samma sak (Hirdman 2003). Dock finns olika diskurser som syftar till att förklara relationen, eller skillnaden, mellan kvinnor och män (Hirdman 2003)¹⁷. I en traditionell diskurs beskrivs kvinnan som en *ofullständig version* av mannen, något som kan speglas i t.ex. lönesättning när kvinnan gör samma jobb som mannen – men inte riktigt lika bra. I en annan diskurs beskrivs istället kvinnan som *motsatsen* till mannen, ett tankesätt som bygger på kontraster och dikotomier. I denna diskurs ses mannen som kraftfull, hård, intellektuell och aktiv, medan kvinnan ses som svag, mjuk, känslös och passiv. Under olika epoker, och på olika platser, har olika versioner av dessa generella diskurser varit dominerande (Hirdman 2003).

Vidare kan maktrelationen mellan manligt och kvinnligt yttra sig i nervärdering av det kvinnliga, av kvinnor och av mindre manliga män. Det handlar därför inte om bara om relationen mellan kvinnor och män, utan också om relationen mellan män och män eller kvinnor och kvinnor, liksom olika typer av manligheter och kvinnligheter. Det är de manliga och kvinnliga attributen som används i maktspelet (Connell 2002).

3.3.2 Den genuskodade platsen

Inom feministisk geografi menar man att genus och rum/plats¹⁸ är sammankopplade, vilket är en viktig förståelse för kvinnors och mäns rörlighet.

¹⁷ Hirdman hänvisar till tre diskurser, men här redogörs för två.

¹⁸ Inom kulturgeografiämnet diskuteras ofta begreppen *rum* och *plats*, liksom relationen mellan dem. I denna avhandling behandlas begreppet *rum* som en abstrakt geografisk enhet. Begreppet *plats* ses istället som ett konkret, geografiskt avgränsat område som individen har en relation

Dels präglar platsens identitet individer som agerar i den genom att forma, begränsa och möjliggöra olika handlingar (Forsberg 2003). Dels "smittar" samtidigt genuskodning¹⁹ av aktiviteter, beteenden eller attribut, av sig på den plats där de spelas upp, varpå en genuskodning av platsen sker. Denna ömsesidiga påverkan mellan genus och plats gör att genusidentitet för platsen, och de aktiviteter eller individer som är kopplade till den, blir trögföränderlig (Bondi & Davidson 2005). Hirdman (2003:72) beskriver processen som:

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

Det är därför enligt Hirdman inte bara platser utan även artefakter som blir manligt eller kvinnligt kodade. Det skulle t.ex. kunna vara olika färdmedel som bilen och bussen, där inte minst den förstnämnda är starkt manligt kodad (Polk 1998).

Idag finns platser som övervägande används för produktion respektive reproduktion, och associeras till manligt/kvinnligt, arbete/hem, eller offentligt/-privat. Detta beror på att man urbant och regionalt, historiskt sett men även idag, ofta genom medveten planering har separerat dessa platser. Separeringen tog i västvärlden fart under industrialismen, när produktion och social reproduktion rumsligt började skiljas åt i större omfattning än tidigare. Kvinnor tog då i högre grad ansvaret för att sköta behövda men obetalda arbetsuppgifter i den privata sfären, medan män istället skötte betalda arbetsuppgifter (dvs. lönearbetade). I diskussioner om verksamhetsseparering har man därför sett arbetsplatsen som platsen för produktion, och hemmet som platsen för reproduktion (Domosh & Seager 2001; England 1991; McDowell & Massey 1994)²⁰. Separeringstanken speglades även i ideal om att bostaden

till. Platser är laddade med minnen av händelser, föreställningar, symbolik, etc. Ett område kan därför vara *både* plats och rum beroende på i vilket sammanhang det diskuteras och vem som förhåller sig till det. Här används uttrycket *genus och plats* eftersom platserna i detta uttryck implicerar en könskodning av det geografiska området. Forsberg (2003) använder dock begreppet rum, vilket i denna studie, där det passar, har bytts ut mot plats i syfte att vara konsekvent.

¹⁹ Dvs. värdeladdning av något som kvinnligt eller manligt.

²⁰ Begreppet verksamhetsseparering används ibland även i en mer mångfacetterad betydelse och avser då separering mellan boende, arbete, detaljhandel, service och kultur (Book & Eskilsson 1999). Den definitionen används dock inte här.

skulle ligga på avstånd från centrumets våld och trafik, och innebar att ett perifert villaboende förespråkades. Ursprungligen var det bara de rikaste som hade råd med det vardagliga resande som boendet innebar, men över tid kom idealet även att inbegripa medelklassen (Wachs 1992; Wajcman 1991).

Samtidigt som offentliga platser för produktion, respektive privata platser för reproduktion, ofta tillskrivits män respektive kvinnor, är det en förenklad beskrivning. Inte minst klasstillhörighet har påverkat i vilken omfattning kvinnor har deltagit i det betalda arbetet utanför det egna hemmet. Många arbetar- och medelklasskvinnor förvärsarbetade redan under industrialismens framväxt, och ofta jobbade arbetarklasskvinnor i medelklasshem (Domosh & Seager 2001; England 1991; Hall i McDowell 1999). Könskodningen av olika offentliga och privata platser är därför i många fall komplex och präglad av intersektionen mellan klass och kön.

Än mer komplex är separeringen i Sverige idag, när kvinnor i stor omfattning förvärsarbetar. Många arbetsuppgifter inom den reproduktiva sfären har idag flyttat ut i det offentliga rummet, i och med att omvårdnad i hög grad genomförs avlönat i t.ex. förskolor och äldreomsorg. Olika typer av arbetsuppgifter (produktiva respektive reproduktiva) har dock fortfarande till stor del olika lokaliseringar i staden och regionen. Arbetstillfällena inom den reproduktiva sfären (skola, vård, omsorg) är oftare lokaliserade nära elever, kunder eller vårdtagare, och arbetstillfällena inom den produktiva sfären är ofta lokaliserade i perifera industriområden. Trots att verksamhetssepareringen idag därför inte är fullständig – eller längre ett planeringsideal – påverkar den fortfarande utformningen av dagens städer och regioner (Wajcman 1991).

Arvet från tidigare planeringsideal syns inte bara i stadsstruktur och bebyggelse, utan även i transportinfrastrukturen. Det ovan beskrivna planeringsidealet förordade inte bara verksamhetsseparering, utan innebar även att det främst var mannen som skulle färdas mellan den privata och den offentliga sfären medan kvinnan skulle vara kvar i den privata sfären, dvs. i närheten av hemmet och barnen. För att övervinna dessa avstånd har mannen kunnat färdas både kollektivt och med bil, det manligt kodade färdmedel som man efterhand byggt upp den separerade stadens infrastruktur kring (Lundin 2008; Wachs 1992). Man kan därför säga att bilismen ursprungligen utvecklades på mäns villkor, av manliga planerare, och utifrån mäns resande, upplevelser och värderingar (Mumford 1949 i Lundin 2008).

Sammanfattningsvis kan man därför hävda att stadsstrukturen både speglar och förstärker separationen mellan områden som är kvinnligt och manligt genuskodade (Wajcman 1991). Genom att begränsa tillgängligheten för dem som inte har tillgång till bil befäster infrastrukturen genuspräglade maktstrukturer. I detta sammanhang är det dock problematiskt att se grupperna kvinnor och män som helt homogena, då t.ex. möjligheterna för ett perifert villaboende, eller tillgången till bil, skiljer sig åt beroende på flera faktorer, t.ex. hushållens inkomst.

3.3.3 Vardagslivets rumsliga fragmentering

Givet hur olika typer av verksamheter är lokaliserade i rummet, liksom hur ofta olika verksamheter besöks, kommer kvinnors och mäns resor delvis att se olika ut. Kvinnors förflyttningar mellan olika verksamheter beskrivs av Friberg (2002) som ett zappande i rummet. Hon menar att vardagslivet inte längre utspelar sig i ett sammanhängande rum, utan i något som kan liknas vid ett nätverk av sammanbundna noder, där transporter utgör förbindelselänk mellan noderna. De noder som kvinnor (och män) besöker – t.ex. arbetsplats, busshållplats eller affär – länkas samman i förflyttningskedjor som upprepas i vardagen. Därtill hör att kvinnors förflyttningar mellan den offentliga och den privata sfären är mer komplexa än mäns eftersom de ofta tar ett större hushållsansvar samtidigt som de förvärvsarbetar (Friberg 2002; Friberg, Brusman & Nilsson 2004). Eftersom en uttänjd rumslig struktur – vilket är resultatet av en omfattande verksamhetsseparering i samhället – kräver en hög rörlighet i vardagen, kan man därför förvänta sig att rörligheten kommer att utgöra en börda för i synnerhet kvinnor med omsorgsansvar (Friberg 2002).

Utifrån ett tidsgeografiskt perspektiv har den rumsliga fragmentering av vardagslivet, som den beskrivs av Friberg, flera konsekvenser för kvinnor som grupp. När kvinnor dels hänvisas till långsammare färdmedel, och dels oftare har ett större ansvar för den reproduktiva sfären, kommer deras tidsbudget att bli mer ansträngd än mäns och i högre grad än för män begränsa tiden för andra aktiviteter. Tidsbristen kan också omöjliggöra för kvinnor att med ökad restid kompensera för resans långsamma hastighet, i syfte att få en större räckvidd på arbetsmarknaden. Dessutom kan resor med flera stopp, och ibland färdmedelsbyten, göra att resan upplevs som mer betungande (Friberg *et al* 2004).

3.4 Att förklara kvinnors och mäns arbetsresor

3.4.1 Den genuspräglade aktivitetsansatsen

Ansatsens roll i avhandlingen

Mot bakgrund av de allmänna teoretiska utgångspunkter som beskrivs ovan presenteras i detta avsnitt hur olika teorier, synsätt och begrepp används i avhandlingens två delstudier. Det handlar om den genuspräglade aktivitetsansatsen, vissa begrepp inom tidsgeografin, Hirdmans idé om genuskontrakt och en genuspsykologisk beskrivning av förhandlingar inom hushållet.

Ovan har aktivitetsansatsen beskrivits för att övergripande förklara vilka aspekter som formar arbetsresan. En av aktivitetsansatsens svagheter är dock att den inte i tillräcklig omfattning lyfter fram att många aspekter som formar arbetsresan är tydligt präglade av genus och genussystem. Därför utvecklas här den ursprungliga aktivitetsansatsen i den s.k. genuspräglade²¹ aktivitetsansatsen (se figur 3.3). I denna menas att människors tillgång till mobilitetsresurser, liksom värderingar och förväntningar, omgivningens infrastruktur och lokaliseringsmönster, är tydligt påverkade av relationen mellan kvinnligt och manligt, liksom maktstrukturer mellan dessa (Law 1999; Polk 1998). Hur genusstrukturer konkret påverkar rörligheten är dock under ständig förändring då genus hela tiden omdefinieras, även i förhållande till rörligheten (Cresswell & Uteng 2008). Denna avhandling handlar principiellt om att undersöka dessa relationer inom arbetsresornas område.

Den genuspräglade aktivitetsansatsen används i avhandlingen inledningsvis för att tolka den statistiska delstudiens resultat. Begreppen genus och genuspräglad pekar då på bakomliggande orsaker till skillnader i kvinnors och mäns resbeteenden, och implicerar mer än en jämförelse av rörlighet mellan individer av olika kön. Ansatsen används även i analysen av intervjustudien, både för att lyfta fram och strukturera innehållet i intervjuerna, och för att undersöka på

²¹ Begreppet genuspräglad används i avhandlingen som en översättning av engelskans *gendered*, dvs. något som är präglat av genus/genusstrukturer. *Prägling* används i översättningen då genussystem *gör avtryck* på oss och till viss del bestämmer hur vi tänker och agerar (Mark 2007).

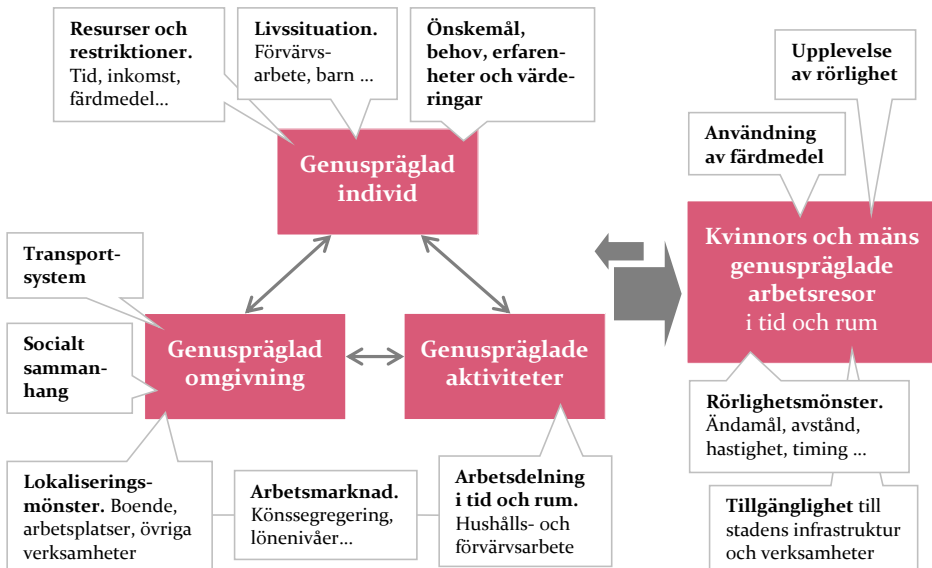
vilka sätt och med vilka konsekvenser genussystem påverkar arbetsresans utformning.

Var finns genusstrukturerna?

En utgångspunkt för den genuspräglade aktivitetsansatsen är att genuspräglingen inte bara avser olika aspekter som formar resan, utan även ser olika ut mellan olika grupper av kvinnor och män då dessa lever i olika kontexter, genussystem och genuskontrakt (jmf Connell 2002; De Los Reyes & Mulinari 2005; Hirdman 2003). Detta innebär att omständigheter som påverkar resan kan vara genuspräglade på olika sätt för olika grupper av kvinnor och män. Dels kan de formas av individrelaterade faktorer såsom t.ex. etnicitet och klass-tillhörighet (De Los Reyes & Mulinari 2005), och dels av strukturella förhållanden som t.ex. ekonomiskt system och dominerande form av näringsliv (McDowell & Massey 1994).

Några aspekter i den genuspräglade aktivitetsansatsen betonas nedan som särskilt viktiga i skapandet av skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor (jmf figur 3.3). Den första är individens *aktivitetsmönster*, som hos kvinnor och män utspelar sig delvis olika i tid och rum. Här är sysselsättningens omfattning fundamental, dvs. om man förvärvsarbetar heltid, deltid, eller inte alls, liksom om man har ett större hushållsansvar än sin partner. På så vis är även det *sociala sammanhanget* viktigt då det genom att bekräfta traditionella könsroller t.ex. kan binda kvinnor till hemmet och dess närhet, och påverka önskan att jobba i närheten av bostaden. En genuspräglad arbetsdelning påverkar i hög grad inte bara efterfrågan på resor utan även upplevelsen av resan, t.ex. beroende på tidspress orsakad av dubbelarbete (i både hem och i arbetsliv).

Den könssegregerade arbetsmarkanden ger också en viktig förklaring till skillnader i kvinnors och mäns arbetsresor. Könsidentiteter påverkar individens yrkesval och bidrar till att skapa en könsuppdelad arbetsmarknad. Medan kvinnor är överrepresenterade inom yrken där kvinnliga attribut ingår i bilden av yrket, t.ex. att vara omhändertagande, fostrande och stödjande, är män överrepresenterade inom yrken där traditionellt manliga attribut dominerar, t.ex. att vara stark och händig, eller ha analytisk förmåga (McDowell 1999). Denna horisontella segregering speglas i stor omfattning i ett rumsligt mönster utmärkt av *verksamhetsseparering*, och som innebär skilda lokaliseringsmönster för kvinno- respektive mansdominerade arbeten. Arbetsmarknadens könssegregering är dock även *vertikal*, dvs. att kvinnor och män befinner sig på olika hierarkiska nivåer inom en och samma yrkesgrupp (SOU 2004a), något som påverkar lönenivåer. Såväl arbetsplatsers lokalisering, som lönenivåer och lönespridning, skiljer sig därmed mellan kvinnor och män och påverkar i sin tur hur långt man pendlar, liksom användning av olika färdmedel. Arbetsmarknadens struktur påverkar också pendlingsförutsättningarna genom *transportsystemet* (t.ex. kollektivtrafikutbudet), som ser olika ut vid olika typer av arbetsplatslokaliseringar.



Figur 3.3 Den genuspräglade aktivitetsansatsen: att förstå genuspräglade arbetsresor. Studiens övergripande teoretiska ramverk. Utveckling av modeller i Frändberg *et al* 2005:27 och Law 1999:576.

Vidare är själva *färdmedelsvalet* viktigt och ofta genuspräglat på flera sätt. Delvis sker detta pga. att *tillgången till resurser* är genuspräglad, avseende t.ex. inkomst och körkortsinnehav. Men även *olika önskemål och värderingar* påverkar, vilka är nära relaterade till identitetsskapande processer kopplade till t.ex. *bilen* (Polk 1998, se t.ex. Balkmar 2012; Landström 2006). Detta då individens relationer till hastighet, risktagande och teknik är centrala i skapandet av identiteten kvinna respektive man (se t.ex. Balkmar & Joelsson 2012; Mellström 2004; Polk 1998; Wajcman 1991). Även individens miljömedvetenhet, där man kan se skillnader mellan kvinnor och män, påverkar ofta bilanvändningen (McCright & Dunlap 2011; Polk 1998; Sundström & McCright 2012). Identitetsskapande processer avseende bilen kan vidare relateras till konkreta förhållanden inom hushållet, som vem som ansvarar för bilen och vem som använder den, vilket markerar vem som har makten över färdmedlet. En traditionell syn på mannen som den "naturlige" bilanvändaren leder till att kvinnor får sämre tillgång till bil, vilket i sin tur förstärker ett skevt maktförhållande, särskilt om båda parter har samma bilbehov (Polk 1998). Samtidigt kan det dock finnas *flera* genuspräglade relationer till bilen präglade av olika kontexter. Ett exempel är när synen på vad som är en bra mamma på en plats definieras utifrån den omvårdnad kvinnan ger barnen genom att skjutsa dem till skola och andra aktiviteter (Murray 2009).

3.4.2 Genuskontrakt och förhandlingar i hushållet

Två användbara begrepp

I intervjustudien används begreppen *genuskontrakt* och *förhandlingar* i syfte att tolka och förstå de beslutsprocesser som äger rum inom hushållet. Begreppet genuskontrakt har utvecklats av kvinnohistorikern Yvonne Hirdman (1990, 1993, 2003), medan den användning av förhandlingsbegreppet som används i denna studie utvecklats av genuspsykologen Eva Magnusson (2006, 2008). Begreppen är nära relaterade och används tillsammans för att förklara hur genuskontrakt upprätthålls och omförhandlas inom ett hushåll, t.ex. i beslut om arbetsdelning och vem som använder bilen till jobbet. Genuskontrakt och förhandlingar är särskilt användbara för denna studie då de utspelas inom ramarna för olika strukturer, såväl samhällsliga som infrastrukturmässiga, och därmed analytiskt länkar samman individen och hennes hushåll med dessa omgivande strukturer.

Hushållets genuskontrakt

Hirdmans (2003) begrepp *genuskontrakt* innebär en överenskommelse mellan kvinnor och män i form av ömsesidiga förpliktelser, skyldigheter och rättigheter, kring hur individen förväntas vara och agera. Dessa är kulturellt förvärvade och inrymmer en förståelse, från båda parter, om att överenskommelsen har fördelar för den egna individen. Dessa kontrakt ingår även som delar av (ett större) genussystem (Hirdman 1990).

Det stereotypa genuskontraktet innebär att mannen tar hand om och försörjer kvinnan, medan kvinnan inom ramarna för hemmet tar hand om mannen och familjen (Hirdman 2003). Sådana kontrakt finns på både individnivå (där t.ex. parets kontrakt verkar), på socialt institutionell nivå (t.ex. inom arbete, politik och kultur), och i en metafysisk tankefigurnivå (t.ex. i religiösa eller vetenskapliga föreställningar). Det finns även olika typer av kontrakt för olika grupper i samhället, t.ex. beroende på ålder, klass eller etniskt ursprung (Hirdman 1990). I denna avhandling relateras till genuskontrakt på individnivå.

En för avhandlingen viktig aspekt av genusrelationerna, såsom Hirdman (1990) beskriver dem, är att kvinnors position i samhället inskränks av mäns i termer av att de får mindre plats, rörelsefrihet och i högre omfattning kontrolleras i sina handlingar. Hirdman menar att "A begränsar B:s utrymme, A lägger beslag på/hindrar B:s rörelsefrihet, A tar plats på B:s bekostnad" (1990:79)²². Denna typ av maktutövning kan dock ske utan intension. I maktrelationen mellan kvinnor och män spelar den geografiska dimensionen därför en viktig roll.

Utöver det stereotypa genuskontraktet talar Hirdman (1990, 2003) även om kontrakt som dominerat vid olika historiska epoker, t.ex. husmoderkontraktet eller dagens jämlikhetskontrakt, där kvinnor och män antar mer specifika roller. Med andra ord är kontrakten inte statiska utan under omförhandling, speciellt vid större samhälleliga förändringar. Kontrakten skiljer dock fortfarande mellan kvinnligt och manligt och bevarar maktrelationen mellan dessa: "allt ändrar sig – allt är likadant" menar Hirdman (2003:77). Genuskontrakten är dock lättare att omförhandla till mer jämställda i perioder då kvinnors och mäns livssituation är mer lika (Hirdman 1993), såsom under en revolution eller ett krig, när människor främst definierar sig själva utifrån att man har en gemensam fiende. När man inte längre är utsatt återgår man dock till sina olika

²² Där A är mannen och B kvinnan.

roller. Bestående förändringar av genusvillkor kan dock ske "när det sker förändring av omständigheter, så att det inte längre är rimligt att söka efterleva och imitera genuskontraktens paragrafer" (2003:95). Hirdman menar att det är mannen som skapar förutsättningarna för förändring genom att inte längre vilja, eller kunna, ställa upp på sin del av kontraktet, men att det är kvinnan som driver igenom förändringen. En grogrund till förändring, menar Hirdman (1990) kan idag finnas inom medelklassen då genuskontrakten här är mer diffusa än hos t.ex. arbetarklassen. Detta då högutbildade kvinnor har en starkare förhandlingsposition gentemot mannen och att deltidsarbete inte är lika institutionaliserat som hos arbetarklassens kvinnor. Detta gör att de har lättare att motsätta sig kontraktet.

Hirdmans diskussion om medelklassens roll i en förändring av genuskontrakten är intressant mot bakgrund av att den intervjuade gruppen i avhandlingen kan definieras som tillhörande medelklassen. Man skulle därför kunna förvänta sig en variation i genuskontrakt hos respondenterna. Ytterligare förutsättningar för en omförhandling av genuskontrakten finns då hushållen nyligen genomgått större förändringar i form av att ha fått barn, flyttat och förändrat villkoren för sin arbetspendling.

I relation till avhandlingens första delstudie – som bl.a. innefattar en analys av regionala skillnader i kvinnors och mäns arbetsresor – är det även intressant att sätta genuskontrakten i ett regionalt sammanhang. Regionala skillnader i kvinnors och mäns arbetsresor skulle t.ex. kunna förklaras inte bara av skillnader i näringsstruktur beroende på arbetsplatsernas lokalisering i regionerna, utan även av att genuskontrakten är olika pga. de olika maktpositioner som skillnader i näringsstruktur mellan regionerna ger kvinnor och män inom dominerande näringar (jmf Forsberg 1997; McDowell & Massey 1994).

Förhandlingar mellan kvinna och man

Förhandlingar som sker mellan kvinna och man i hushållet påverkar många gånger hur deras respektive arbetsresor kan genomföras. För att analysera dessa förhandlingar används i avhandlingen ett teoretiskt ramverk presenterat av genuspsykologen Eva Magnusson. Magnussons (2006, 2008) utvecklar ramverket i en genuspsykologisk studie för att förklara hur arbetsdelning i hemmet motiveras och förhandlas bland par med olika typ av arbetsfördelning – jämställd eller ojämsälld. Studien bygger på intervjuer med 30 sammanboende eller gifta par boende i Sverige, Danmark och Finland, dvs. tio par i varje land.

Studiens resultat visar att vissa kvinnor och män genom upprepat ifrågasättande och medvetet agerande lyckas att inom hushållet bryta mot traditionella kontrakt och på så sätt att *inte* återskapa och pånyttföda en ojämsställd ordning i termer av arbetsdelning i hushållet. Hennes teoretiska ramverk är användbart för denna studie eftersom det på ett konkret sätt, utifrån ett individ- och hushållsperspektiv, visar hur hushållets genuskontrakt upprätthålls och kan omförhandlas. De föreställningar om manligt och kvinnligt som lyfts fram i hennes studie, liksom maktpositioner som finns i hushållet, är viktiga även för att analysera beslut som berör arbetsresan i termer av t.ex. vem som använder bilen (och vem som tar bussen, cyklar eller går), eller vilka behov som motiverar införskaffande av en andra bil.

Maktförhållanden som finns i samhället uttrycks genom de förväntningar som den enskilda kvinnan och mannen har på varandra och på hur man ska vara som kvinna eller man (Magnusson 2006). Den makt som utövas inom parrelationer handlar därför inte om att tvinga den andre till något den inte vill. Magnusson talar istället om *diskursiv makt*, som "inte riktar sig direkt från en aktör till en annan, utan istället är inbyggd i förväntningar, regler, självklarheter och identiteter av olika slag" (Magnusson 2006:127, hänvisar till Wetherell & Potter 1992). I vardagen framgår inte denna makt som maktutövande, utan som *det normala* som människor anpassar sig till. Denna makt är svår att sätta fingret på eftersom den "verkar via kulturens ramar för vad som är goda och dåliga sätt att vara könad människa" (Magnusson 2006:129). På så vis menar Magnusson att sammanboende par lever med gemensamma könsbaserade föreställningar av vad som är det *rätta* i vardagen, t.ex. hur man är en *bra* kvinna eller man. Handlingar och värderingar som spelas upp i eller utanför hushållet ifrågasätts och bedöms som felaktiga om de avviker mot dessa föreställningar. Är inte föreställningarna gemensamma uppstår konflikter.

Olikheter inom ett parförhållande, t.ex. att mannen ges mer utrymme för fritidsaktiviteter än kvinnan, eller har makten över hushållets enda bil, uppfattas ibland inte som problematiska utan som *självklara* och därmed *rättvisa* (Sampson 1993 i Magnusson 2006). Olikheterna kan också av de inblandande tolkas som konsekvensen av accepterade könsskillnader, dvs. att kvinnor och män är olika till sin natur, varför orättvisan är normal (Caplan *et al* 1997 i Manusson 2006).

Denna teori speglas i Magnussons studie (2006, 2008) i termer av hur de studerade paren, med olika typer av arbetsdelning, talar om arbetsdelningen. Medan par med den jämnaste arbetsdelningen ofta talar i termer av *rättvisa*

som ledande för hur delningen genomförs, talar par med ojämn arbetsdelning istället om *konfliktfrihet* som något eftersträvansvärt (och ofta explicit som viktigare än en rättvis arbetsdelning). Att uppnå rättvisa i arbetsdelningen verkar därför många gånger kräva ifrågasättande och leda till en konflikt-situation. Par med ojämn arbetsdelning hävdar att deras arbetsdelning är något de valt själva, som har skett *naturligt*, som *bara blivit*, och som rättfärdigas av skillnader i kvinnors och mäns värderingar. Den bakomliggande föreställningen är att det är naturligt att kvinnan tar ett större ansvar för hushållsarbetet. Att ifrågasätta denna ordning innebär att ifrågasätta det naturliga, och att skapa en konflikt, något som vissa par med ojämn arbetsdelning menar hotar det gemensamma romantiska projektet (Magnusson 2006).

Då olika hushåll har olika sätt att resonera kring arbetsdelning, och därmed ansluter sig till olika genuskontrakt, kan man knyta tillbaks till den tidsgeografiska idén om *lokala ordningsfickor* (Hägerstrand 1985 i Ellegård 2001). Hushållet kan ses som en sådan ficka, med en intern ordning och regelsystem, där medlemmarna genom sitt agerande bekräftar ordningen, men också har utrymme att förändra den.

I relation till denna avhandling är två aspekter av Magnussons resonemang särskilt intressanta, då de förklarar hur traditionella genuskontrakt upprätthålls inom hushållet avseende de aspekter som undersöks, t.ex. rörlighet och arbetsdelning. Den ena är att det självklara eller normala ofta upplevs som rättvist, och att ojämsättlda beslut kan rättfärdigas med hänvisning till naturliga skillnader i kvinnors och mäns värderingar. Den andra aspekten är att värderingar eller handlingar som bryter mot föreställningar av vad som är det normala och rätta uppfattas som avvikande och fel. Detta hjälper till att på ett mer konkret sätt förklara varför inte traditionella genuskontrakt omförhandlas till jämställda.

3.4.3 Tidsgeografin som tolkningsram i en genusanalys av arbetsresan

Det tidsgeografiska synsättet används i avhandlingen för att belysa hur handlingsutrymmet i vardagen, och genomförandet vardagens resor, villkoras av olika aspekter som är relaterade till en tidsmässig och rumslig dimension. Det används också för att problematisera den traditionella synen på resan och res-tiden som i hög grad återfinns inom rådande infrastruktur- och transport-planering. Dock är allmänt sett tidsgeografin användbar i feministiska analyser

av vardagen då den innefattar flera begrepp – såsom projekt, restriktioner och tidsbudget – som kan synliggöra maktrelationer, samtidigt som den tillåter att fokus sätts på flera aspekter samtidigt (Scholten, Friberg & Sandén 2012).

Människors handlingsutrymme påverkas av olika typer av restriktioner²³. Skillnader i förutsättningar och hinder som kvinnor och män stöter på i genomförandet av sina projekt och resor i vardagen är dock inte slumpmässiga utan påverkas av deras roller i hem och samhälle, samt deras resurser, t.ex. ekonomiska. I avhandlingen betraktas främst två tidsgeografiska restriktionstyper som genuspräglade, nämligen kapacitetsrestriktioner och kopplingsrestriktioner. *Kapacitetsrestriktioner* begränsar kvinnor och män på olika sätt främst genom en ojämlig tillgång till det färdmedel som transportsystemet primärt är uppbyggt kring, dvs. bilen (jmf Scholten *et al* 2012). De kan även begränsa kvinnor i högre omfattning än män pga. biologiska förutsättningar, t.ex. att kvinnor upplever större otrygghet i det offentliga rummet vid vissa tider (Andersson 2001). *Kopplingsrestriktioner* begränsar kvinnor och män på olika sätt då deras roller inom hushållet ofta skiljer sig åt. Det finns därför ett nära samband mellan kopplingsrestriktioner och genuskontrakt. Särskilt tydliga blir kopplingsrestriktionerna i småbarnsfamiljer där olika aktiviteter är påtagligt sammanflätade och beroende av hårt reglerade verksamheter i omvärlden (t.ex. arbetsplatser, förskolor, olika typer av service). I ett hushåll måste kvinna och man förhålla sig till regler inom dessa verksamheter, förhandla med varandra om förverkligandet av både individuella och gemensamma projekt, och utifrån detta skapa en tidrumsligt fungerande och sammanhängande vardag (Ellegård & Wihlborg 2001).

Vidare kan tidsgeografin användas som utgångspunkt för att ifrågasätta den syn på resor som finns inom traditionell transport- och infrastrukturplanering. Denna ser resan som uteslutande en kostnad, och som ett isolerat projekt i sig, varför dess tidsåtgång bör minskas (jmf Isacson & Swärdh 2007; Stutzer & Frey 2008). Resan kan dock även ses som ett tidrum med potentiellt utrymme för andra aktiviteter än själva förflyttningen, där man inte skiljer mellan restid och aktivitetstid (Lyons & Urry 2005), och med sociala regler som ställs upp av de som befinner sig på färdmedlet (dvs. en lokal ordningsficka, jmf Fahlén 2013;

²³ Begreppet handlingsutrymme, liksom de olika tidsgeografiska restriktionstyperna (dvs. kapacitet-, kopplings- och styrningsrestriktioner, se avsnitt 3.2.2), är nära relaterade till aktivitetsansatsen då de i hög omfattning lyfter fram samma aspekter. Dock strukturerar tidsgeografin och aktivitetsansatsen aspekterna på olika sätt.

Friberg 2010; Scholten *et al* 2012; Scholten & Jönsson 2010). Denna potential härleds ur det faktum att det inte är givet vad tiden på ett färdmedel bör ägnas åt, jämfört med tiden i bostaden eller på arbetsplatsen. Resan lämnar därför utrymme för individen att använda tiden efter behov och som en strategi i vardagens tidshantering (Scholten *et al* 2012). Det förutsätter dock att resan är bekväm, av en viss minsta längd, tyst, och inte ställer krav på fokus på övrig trafik. När resan på detta sätt kan ses som ett "möjligheternas tidrum" öppnar den för nya tolkningar och värdering av restiden, liksom upplevelsen av resan i relation till vardagens övriga tidshantering. Att restiden i många fall kan utgöra både omställningstid, tid för vila och/eller tid för arbete, speciellt i samband med kollektivtrafikresor och med tillgång till IKT bekräftas av flera studier (se t.ex. Fahlén 2013; Gripsrud & Hjorthol 2012; Jain & Lyons 2008; Watts & Urry 2008).

En sådan alternativ syn på resan kan även relateras till en genuspräglad tidsuppfattning i allmänhet, som grundas på kvinnors och mäns olika erfarenheter av privata och offentliga sfärer med olika tidsuppfattningar (Hjorthol 2001). Inom den manliga produktionssfären finns en tidssyn som traditionellt fokuserar på effektivitet, punktlighet och precision. Den traditionellt kvinnliga reproduktionssfären utmärks istället av arbetsuppgifter som vård och omhändertagande, vilka ofta kan genomföras samtidigt, och som upprepas, varför tiden istället uppfattas på ett mer cykliskt sätt. Dessa olika uppfattningar av tid i vardagen gör att restiden kan uppfattas på olika sätt. Utifrån en renodlat effektivitetsinriktad tidsuppfattning är det snabbaste färdmedlet fördelaktigast, medan det bästa färdmedlet utifrån en cyklisk tidsuppfattning är det som tillåter att fler aktiviteter kan genomföras under tiden för resan. Enligt detta tankesätt skulle män, som ofta befinner sig i den produktiva sfären, oftare värdera bilens hastighet högre än kvinnor (bortsett från kvinnors tidsrestriktioner och komplexiteten i deras resor). Eftersom kvinnor i stor omfattning befinner sig i både den produktiva *och* den reproduktiva sfären, skulle det för dem dock finnas en konflikt i hur tiden uppfattas (Hjorthol 2001).

Resans potential att utgöra ett "möjligheternas tidrum" påverkas av individens möjligheter att förflytta sig mellan olika noder. I detta sammanhang är det intressant att uppmärksamma Friberg, Burman, och Nilsson (2004) som ur ett genusperspektiv identifierar brister i främst kollektivtrafiksystemet genom att sätta fokus på resans varje delmoment, dvs. kedjan av noder och länkar. I sin granskning lyfter författarna fram två begrepp, inspirerade av Østerberg: *tyngd* respektive *avlastning*. Med *tyngd* avses upplevelsen av bebyggelse och trans-

portsystem som belastar och hämmar i vardagen, medan avlastning avser upplevelsen av materiella strukturer som bidrar till en frihetskänsla (Østerberg 1998 i Friberg *et al* 2004:27f). Angreppssättet belyser hur bebyggelse och transportsystem upplevs på olika sätt i vardagen beroende på hur de samspelar med det färdmedel som individen använder. Samma resa kan dock upplevas som både avlastande och betungande av olika individer, eller samma individ vid olika tillfällen, beroende på vilka aspekter av resan som upplevs som betydelsefulla (Friberg *et al* 2004).

Som verktyg i analysen av vilka resor som är avlastande eller betungande lyfter Friberg *et al* (2004) fram begreppen kroppslighet, integritet, fragmentering och valmöjligheter. Med *kroppslighet* avses den med kroppen upplevda resan i termer av t.ex. krav på fysisk styrka eller smidighet (t.ex. pga. hög ålder eller om en kvinna är gravid), erfarenhet av t.ex. sexuella trakasserier, eller förmåga att försvara sig mot andra fysiska övergrepp. Med *integritet* avses t.ex. den psykiska belastningen i ett ofrivilligt möte med medpassagerare som uppträder störande. Att under resan kunna sitta ifred, både mentalt och fysiskt, bidrar till en känsla av avlastning i vardagen. Med *fragmentering* avses att resan avbryts och splittras i flera delar, pga. ärenden som måste utföras på vägen, eller vid färdmedelsbyten. Detta skapar osmidighet i resan och oförutsägbarhet i resans planering, varför den upplevs som betungande. *Valmöjlighet* avser avslutningsvis möjligheten att kunna välja när resan ska starta, t.ex. för att kunna anpassa till kollektivtrafikens tider, när arbetspasset börjar eller när förskolan stänger, alternativt möjligheten att kunna ta nästa buss inom kort om man precis har missat den, eller att lätt kunna hitta en parkeringsplats.

På väg mot jämställda arbetsresor?

4. Metod och tillvägagångssätt

4.1 Introduktion

Denna studie är, liksom all annan forskning, präglad av hur den forskare som driver projektet ser på och tolkar sin omvärld. För att läsaren ska kunna förhålla sig kritiskt till den information som läggs fram är det därför viktigt att skapa genomsynlighet i den process som har lett fram till resultat, analys och slutsatser. Val har någonstans gjorts utifrån en förförståelse av ämnet och är grundade i det teoretiska ramverk som vägleder studien. Förförståelsen, det teoretiska ramverket, och tidigare forskningsresultat har även format hur resultaten tolkas och i vilket sammanhang de infogas. Syftet med detta kapitel är därför att klargöra vilka de betydande metodmässiga valen varit, och även diskutera vad dessa kan innebära för resultaten.

Avhandlingen består av dels en statistisk undersökning baserad på uppgifter från ett par större rikstäckande databaser, och dels av en intervjuundersökning med småbarnsföräldrar boende i Göteborgsregionen. Materialen ger svar på olika typer av frågor, men behandlar samma ämne: kvinnors och mäns arbetsresor. Den statistiska studien genomfördes först, under 2007-2009, och redovisades i en licentiatuppsats (Gil Solá 2009). Dock omarbetades flera delar efter intervjustudien. Intervjustudien genomfördes under 2010-2012 och baseras på frågor som väcktes under arbetet med den första delstudien.

4.2 Metodologiska reflektioner

4.2.1 Verkligheten som studieobjekt

En av avhandlingens styrkor är att den använder två olika metoder, vilket tillåter att helt olika typer av frågor kan besvaras. Samtidigt innebär det att två något olika verklighetssyner används, alternativt en förståelse av verkligheten

som bestående av olika domäner eller dimensioner (jmf diskussion om kritisk realism i Alvesson & Sköldberg 2008). Avhandlingens två delstudier undersöker olika dimensioner av samma verklighet. Medan den statistiska studien fokuserar på det direkt iakttagbara, dvs. resmönster, liksom ställer frågor som vill ge en översikt, fokuserar intervjustudien på mekanismer som leder till dessa händelser, i termer av t.ex. önskemål, beslutsprocesser och förhandlingar. Detta kräver att olika metoder används. Utgångspunkten för arbetet har därför varit att det finns *en* verklighet att studera, att denna har *flera* dimensioner, och att de olika dimensionerna är relevanta att studera givet att en passande fråga ställs. Detta leder också till att arbetsresan som studieobjekt indirekt definieras på något olika sätt i de två olika studierna.

4.2.2 Feministisk vetenskaplig kritik

Historiskt sett har det varit män som har ställt forskningsfrågor och bedömt vad som är viktigt att studera, eftersom det har varit de som har dominerat inom akademien. Detta har lett dels till att de vetenskapliga ämnenas karaktär, tradition, och vad som har varit föremål för analys, har formats utifrån en manlig bild av världen, och dels till att denna manliga bild (eller blick) har varit, och ofta är, normen i forskningen (Gren & Hallin 2003). Att det manliga är norm inom forskningen innebär att man i första hand ser de områden som männen forskar inom som självklara och intressanta studieobjekt.

Detta förhållande är viktigt att iaktta i relation till avhandlingens ämne. Män har studerat det de kände till: den manliga sfären, det offentliga rummet och det betalda arbetet och produktionen. Detta har lett till att det *inte* har skapats en tradition av att t.ex. studera den privata sfärens produktion, med andra ord kvinnors produktion i hemmet. I studien av arbetsresor, ur ett typiskt manligt perspektiv, har därför t.ex. vardagen, hemmet och eventuell omvårdnad om barn inte haft en central plats. Männens svagare koppling till hemmet ligger därför till grund för den förenklade och oproblematiserade syn på hemmet som länge rådde inom pendlingsforskningen (Hanson och Pratt 1988b). Utifrån denna kritik lyfter avhandlingen fram länken mellan arbete och hem, som viktig att förstå. Bl.a. ges hemmet och bostaden en central roll i respondenternas berättelser.

En annan typ av kritik berör hur vi skaffar oss kunskap om det studerade objektet. Här menar feministiska kritiker att det vetenskapliga tankesättet bygger på ett manligt sätt att se på verkligheten och hur denna kan studeras

(Gren & Hallin 2003). Eftersom det har varit män som har dominerat inom vetenskapen har deras sätt att se på världen historiskt sett format vad som anses vara vetenskap. Gemensamt för feministiska vetenskapsteorier är att de ser vetenskaplig kunskap som kroppsligt bunden. Denna centrala tanke gestaltas i begreppet *situerad kunskap* (på engelska *situated knowledge*), som har haft stort inflytande på feministisk metodologisk debatt inom geografiämnet (Nightingale 2003). Uttrycket användes ursprungligen av den feministiska teoretikern Donna Haraway (1991), för att beskriva hur all kunskap passerar genom det filter som utgörs av forskaren, dennes upplevelser, och sätt att se på sin omgivning. Kunskap är med andra ord situationsbunden och inkluderar värderingar och implicita föreställningar och antaganden. Erfarenheter påverkar därmed forskarens förförståelse och uppfattningen om vad som är intressant att studera, samt hur det bör studeras (Nightingale 2003).

Från feministiskt håll kritiseras ibland studier som lyfter fram skillnader mellan kvinnor och män med argumentet att det stärker bilden av kvinnor och män som olika. Eftersom detta görs i avhandlingens statistiska studie kan det vara på sin plats att bemöta kritiken. Utgångspunkten här är att kritiken generellt sett är korrekt men att man i vissa sammanhang måste studera skillnaderna, t.ex. för att kunna beakta dem inom samhällsplaneringen. Det väsentliga är vilka slutsatser som dras av resultaten och hur de används i praktiken. Att uppmärksamma skillnaderna kan vara viktigt inte minst om männens rörlighet används som norm, vilket betyder att kvinnors rörlighet osynliggörs. Att använda både kvantitativa och kvalitativa metoder när jämställdhetsfrågor studeras är också viktigt i syfte att belysa att genus inte bara är något abstrakt, som yttrar sig i upplevelser och värderingar, utan att det även tydligt speglas i faktiskt mätbara termer.

4.2.3 Att situera forskaren

Forskarens egna erfarenheter och syn på sin omvärld påverkar en studies frågeställningar, metodval och analys. Det är därför viktigt att reflektera över sin egen forskarposition, eller kanske snarare positioner. Min person speglas i denna studie främst i att jag är kvinna och intresserad av genus- och rättvisefrågor, men troligtvis också i urvalet för intervjustudien genom min egen familjesituation. Jag har nämligen själv ett specialiserat jobb och en son på snart tre år. Min man pendlade fram till ett år sedan sammanlagt tre timmar

per dag och hans pendling var avgörande för sonens dagstider och mina arbetstider.

Mitt kön, ålder och sätt att bemöta människor har troligtvis också påverkat hur jag har kunnat genomföra intervjuerna. I de flesta fall uppfattade jag inga större hinder, dock upplevde jag ibland en svårighet att nå fram till män som jag uppfattade som ganska genusstereotypa, och en tröghet i intervjuerna som jag hade med dem. Detta var något som en manlig respondent (som jag kom väl överens med) efter genomförd intervju också antydde, dvs. att jag genom att vara kvinna troligtvis inte fick helt ärliga svar från vissa män.

4.3 Genomgång av databaser till den statistiska studien

För att besvara den första delstudiens frågeställningar genomfördes en statistisk studie. Statistik kan verka exakt och ge intryck av att spegla verkligheten på ett objektivt sätt. En mängd val gjordes dock under arbetets gång som påverkar resultaten. Dessa berör allt från val av mätdimensioner, databas, definition av arbetsresa, studerade variabler till figurdesign.

Riks RVU²⁴ 94/95, RES 05/06 och GILDA²⁵ för år 2006 är tre databaser som används i studien. Riks RVU 94/95 är en sammanslagning av två databaser skapade utifrån två nationella resvaneundersökningar genomförda år 1994 och 1995. RES 05/06 skapades utifrån en nationell resvaneundersökning med observationer från perioden 2005-10-01 – 2006-09-30 (SIKA 2007a). Resvanedatabaserna används för att besvara alla frågor som berör resor, medan data från GILDA används till kartering och analyser av arbetsplatsers lokaliseringsmönster. GILDA består av koordinatsatt statistik över hela Sveriges befolkning och är sammansatt av flera myndigheters databaser.

²⁴ RVU är förkortning för resvaneundersökning.

²⁵ Databasen är knuten till Centrum för Regional Analys (CRA) vid dåvarande Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Göteborgs universitet och baseras på longitudinell registerdata från SCB.

4.3.1 SIKA:s databaser Riks RVU och RES

Resvaneundersökningarna Riks RVU och RES²⁶ gjordes i syfte att ta fram aktuella bilder av svenskarnas resmönster. 1978 och 1984/85 genomfördes de första resvaneundersökningarna, och mellan 1994 och 2001 genomfördes de årligen för att åter upprepas 2005/06. Undersökningarna gjordes på uppdrag av flera verk och myndigheter, bl.a. Vägverket, Banverket och Luftfartsverket, med Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA)²⁷ som huvudansvarig för undersökningarna (Krantz 1999; SIKA 2007a).

Resvaneundersökningarna avser alla vardagliga förflyttningar och längre resor som Sveriges befolkning i åldrarna 6-84 år genomför. Databaserna innehåller information om både *individ* (bl.a. kön, ålder, utbildning, sysselsättning, körkort, inkomst), *hushållets sammansättning* (bl.a. medlemmarnas relation till respondenten, kön, ålder, körkortsinnehav, hushållets inkomst) och *mät dagens*²⁸ *förflyttningar* (bl.a. färdstätt, färdlängd, ärende, start- och sluttid, eventuellt resällskap).

En resa kan beskrivas på tre nivåer: *huvudresa*, *delresa* och *reselement*. Eftersom arbetsresan kan analyseras både som en huvudresa och som en delresa är det viktigt att förstå vad de olika nivåerna innebär. En huvudresa börjar och slutar i en *huvudresepunkt*, vilken utgörs av respondentens bostad (permanent bostad, fritidsbostad, eller tillfällig övernattningsplats) eller respondentens arbetsplats (inklusive skola eller praktikplats)(SIKA 2007a). Varje huvudresa består av minst en delresa, men kan bestå av flera delresor. Delresorna behöver inte börja eller sluta i en huvudresepunkt, utan en delresa börjar när respondenten gör ett ärende, och slutar när den gör ett nytt ärende eller kommer fram till nästa huvudresepunkt. Delresan delas i sin tur upp i reselement vid byte av färdstätt.

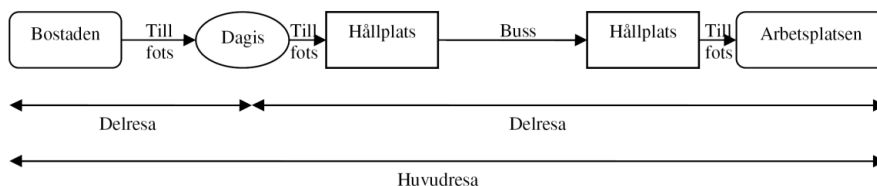
Förhållandet mellan de olika resdefinitionerna kan exemplifieras med att respondenten under mät dagen gör en resa från bostaden till arbetet, via dagis. Han promenerar från bostaden till dagis, lämnar barnen på dagis, promenerar till busshållsplats utanför dagis, tar bussen till sitt jobb, hoppar av vid busshållsplats och promenerar sista biten till jobbet (se figur 4.1). Exemplet utgörs av en

²⁶ Riks RVU är föregångaren till RES.

²⁷ SIKA bytte 2010 namn till Trafikanalys.

²⁸ Mät dag avser den specifika dag då respondenten genomförde de resor som ingår i databasen.

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



Figur 4.1 Mätdagresans beståndsdelar, exempel.

Källa: SIKA 2007a:14

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

För att skatta vilka avvikelser som kan uppstå i resultaten beroende på detta val gjordes en känslighetsanalys. Analysen är även relevant att göra om man ser till att andelen delresor i huvudresan arbetsresa kan skilja sig mellan kvinnor och män och därför påverka beräkningen av arbetsresans längd på olika sätt. Av analysen framgår att kvinnor 2005/06 under en arbetsresa genomför andra ärenden oftare än män. För varje arbetsresa gör kvinnor 0,28 ärenden, medan män gör 0,21 (se tabell 4.1). Det vill säga att kvinnor i genomsnitt gör ett ärende på väg till eller från jobbet vid knappt tre av tio arbetsresor, medan män gör det vid två av tio arbetsresor. 1994/95 genomfördes andra ärenden något mer sällan. Detta kan tolkas som att kvinnors arbetsresor är något mer komplexa än mäns, och att båda grupperns arbetsresor har blivit mer komplexa under den studerade perioden.

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

Tabell 4.1 Antal övriga delresor i förhållande till huvudresan arbetsresa

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

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

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

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

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

4.3.2 RES 05/06

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

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

Urvalsram för undersökningen var SCB:s register över den befolkning som är folkbokförd i Sverige. Drygt 30 000 urvalspersoner var representativa för hela befolkningen och drygt 11 000 tillhörde ett tilläggsurval från Stockholms län, Gävleborgs län, Södermanlands län, Örebro län, Uppsala län och Västmanlands län. Urvalet drogs kvartalsvis som ett stratifierat urval. Dessa strata skapades efter regionindelning och ofta även åldersgruppindelning och kön. Inom varje stratum skedde urvalsprocessen som ett obundet slumpmässigt urval. Urvalspersonerna tilldelades sedan en slumpvis utvald mätdag. Urvalsmetoden innebär att man har kontrollerat för variablerna *geografiskt område*, och ibland även *ålder* och *kön*, och låtit resterande variabler representeras i slumpmässig omfattning. Tilläggsurvalet och dess omfattande storlek påverkar delstudiens beräkningar något, trots viktning (se nedan), men inte mycket.

Orsaker till svarsbortfallet (på 32 procent) var att personen inte var anträffbar (17 procent av urvalet), att personen vägrade svara (13 procent av urvalet), eller att personen inte kunde delta pga. förhinder (2 procent av urvalet). I SIKAs genomgång av bortfallet framgår att de grupper som är överrepresenterade i undersökningen är i åldern 6-14 år, svenskfödda, gifta, och med eftergymnasial utbildning. De grupper som istället är underrepresenterade är personer i åldern 25-34 år, födda utanför EU och Norden, skilda, och med en grundskoleutbildning som högsta utbildning. Kvinnor och män svarade i lika stor omfattning. Det *partiella* bortfallet (dvs. att svar inte finns på alla frågor, vilket hamnar under kategorierna *Vet ej*, *Vill ej svara* eller *Uppgift saknas*) var i allmänhet lågt. Undantag för detta var dock frågor om inkomst, där bortfallet för individinkomst var 14 procent. Snedvridning av resultatet, pga. t.ex. bortfall, slumpfel i urvalet eller överrepresentation av data från regioner i tilläggsstudien, kan minskas genom viktning (uppräknings) efter viktiga variabler. För uppräknings har urvalet efterstratifierats på strata bildade av *kvartal*, *region*, *ålder* och *kön*. Dvs. att materialet inte viktas efter alla variabler som analyseras i studien, eller där det i genomgången av bortfallet visade sig finnas över- eller underrepresenterade grupper, t.ex. ursprung, utbildningsnivå och civilstånd. Eftersom samtliga ursprungsvariabler inte går att direkt koppla till kvartal, region, ålder

eller kön (t.ex. ursprung och civilstånd) finns fortfarande en snedvridning i resultatet gällande dessa variabler. Detta bedöms dock inte utgöra avgörande problem för studiens resultat.

4.3.3 Riks RVU 94/95

De resvaneundersökningar som ligger till grund för Riks RVU 94/95 genomfördes under perioden 1994-04-01 – 1996-03-31²⁹ (SCB 2001). För 1994 var nettourvalet ca 10 300 individer och svarsfrekvensen 77 procent. För året därpå var nettourvalet ca 12 300 individer och svarsfrekvensen 78 procent. För 1996, som inte används i sin helhet här, var nettourvalet ca 9 800 individer och svarsfrekvensen 76 procent. Undersökningens genomförande följer samma mönster som för RES 05/06 (information hem, telefonintervjuer, etc.).

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

4.3.4 Riks RVU:s och RES:s tillförlitlighet

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

I *RES 0506 Förenklad formulär* (SIKA 2007b) finns en förenklad men utförlig beskrivning av det frågeformulär som användes vid intervjuerna. Av denna

²⁹ Eftersom de äldre resvaneundersökningarna innehåller färre observationer än RES 05/06 slogs resor från två år (1994 och 1995) ihop för att ta fram statistik för perioden. Då det inte finns data från första kvartilen 1994 innehåller databasen istället observationer från första kvartilen 1996. På så sätt innehåller databasen resor från två hela år och därmed säkerställs att de typer av arbetsresor som genomförs under början av året representeras i lika hög omfattning som andra resor. Databasen kallas här dock bara Riks RVU 94/95.

framgår att de frågor som ställs är tydliga, att intervjuprocessen är välstrukturerad, och att instruktioner till dem som genomfört intervjuerna är omfattande. Man bör därför kunna dra slutsatsen att respondenterna i de flesta fallen har uppfattat frågorna korrekt (till skillnad från i en postenkätundersökning har respondenterna t.ex. även möjlighet att ställa frågor) och att frågorna har ställts på praktiskt taget samma sätt till samtliga respondenter.

Dock är vissa felkällor alltid svåra att komma ifrån: att respondenter missuppfattar frågan trots möjlighet till förklaring, att respondenter inte vill svara på frågan, att de inte minns eller avrundar svaret, eller att intervjuaren registrerar fel värden (Krantz 1999; SIKÅ2007a). Ännu en felkälla kan vara att respondenten tolkar begrepp på ett annat sätt än vad som var avsett, i detta fall t.ex. *resa* eller *förflyttning*, eller vad som utgör ett ärende (Vilhelmson 1997). Sådana oklarheter borde dock inte uppstå när det gäller arbetsresor eller ärendet arbete då dessa ofta har en tydligare definition än andra typer av resor och ärenden.

Avrundningsfel, eller skillnader i avrundningsstrategi mellan olika grupper (i detta fall kvinnor och män), kan också orsaka fel. I respondentens svar sker ofta en avrundning till hela km eller jämna tidsintervall (5 minuter, 10 minuter, etc.). Antagandet är att både kvinnor och män anger rätt värden och avrundar på samma sätt.

4.3.5 GILDA och dess tillförlitlighet

GILDA står för *Geografisk Individbaserad Longitudinell Databas för Analys*. Databasen är en sammanställning av data från flera register, från bl.a. Skatteverket och Försäkringskassan, och innehåller information om samtliga individer som är eller har varit folkbokförda i Sverige sedan 1990. För varje individ finns koordinater på 100-meternivå för både folkbokföringsadress och arbetsplats. Till individerna kopplas data om disponibel inkomst, kön, ålder, ursprung, mm. Information ur GILDA som användes i denna studie utgår från individens kön samt den arbetsplats som individen var anställd på (november det år som avses). En brist i databasen är att individer som arbetar utomlands (t.ex. i Danmark) inte har koordinater för arbetsplatsen. Detta verkar dock inte ha en avgörande betydelse för resultaten då uppgifter i RES 05/06 pekar på att andelen som pendlar till Danmark är mycket liten.

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

4.3.6 Hur väl databaserna passar studiens syfte och frågeställningar

Eftersom Riks RVU och RES byggdes upp för andra ändamål än denna studie har vissa aspekter som relaterar till studiens andra frågeställning inte kunnat analyseras. T.ex. kunde inte *etnisk bakgrund/ursprung/födelseland* analyseras eftersom variabeln inte finns i databasen³⁰. Inte heller kunde *tidsanvändning för arbetsuppgifter i hushållet* och *primär och sekundär inkomsttagare* undersökas då variablerna inte finns i databasen.

Samtidigt som ovan nämnda variabler hade varit relevanta att analysera, ingår i databaserna andra variabler och data som kanske inte i första hand hade tagits med i en för studiens ändamål specialutformad undersökning. Att använda Riks RVU/RES har därför haft vissa fördelar trots att de tre nämnda variablerna inte kunde undersökas. Databasens storlek gör också att statistiskt signifikanta resultat har kunnat tas fram även vid test av relativt små grupper/klasser då antalet observationer som ingår i databasen är stort (se tabell 4.3 i nästa avsnitt). En egen specialutformad undersökning hade inte kunnat göras lika stor pga. ekonomiska begränsningar. Ännu en positiv aspekt är att data fanns att tillgå från tidigare resvaneundersökningar, vilket tillåter analys av förändring över tid. Att använda Riks RVU och RES har därför begränsat undersökningen samtidigt som den har möjliggjort analyser som annars hade varit omöjliga att genomföra.

³⁰ Av intervju med Linnea Abramowsky, kontaktperson för RES 05/06 på SIKA (2008-10-16), framgår att födelseland inte ingår i databasen då man inte får använda registervariabler i databasen om respondenterna inte informeras (vilket inte skedde).

Vidare syftar studien till att analysera vardagliga arbetsresor, och inte veckopendlingsresor. I de använda databaserna skiljer man dock inte på dessa typer av arbetsresor, och i studien inkluderas därför båda. Se diskussion om detta i avsnitt 4.4.2. I övrigt har de grupper och enheter som studien syftade till att undersöka sammanfallit med de i RES, och frågorna har därför inte behövt justeras för att få valida resultat.

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

4.4 Den statistiska studiens genomförande och avgränsningar

4.4.1 Övergripande avgränsningar

Databasernas information har avgränsats, bearbetats och analyserats i samstämmighet med studiens syfte och frågeställningar. I Riks RVU/RES har främst databaserna med mät dagens huvudresor använts, liksom uppgifter från individdatabasen. Beräkningar avseende färd sätt har dock gjorts på delsresenivå. Vidare har någon av de klassindelningar som fanns att välja bland i databasernas menysystem ofta använts då de har passat studiens syfte, dock inte alltid³¹.

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

³¹ Menysystemet refererar till det användargränssnitt som är specialutformat för databaserna och som baseras på statistikprogrammet SAS. Till vissa analyser, t.ex. regressionsanalyserna, har statistikprogrammet SPSS använts.

Ett antagande i studien är att de flesta individer gör två arbetsresor per dag under de dagar som de arbetar. Som framgår av tabell 4.3 är antalet individer ungefär som gör arbetsresor under mättdagen hälften så stort som antalet resor, vilket speglar att pendlarna oftast gör just två arbetsresor per dag: en resa till arbetet och en resa hem från arbetet.

Tabell 4.3 Antal individer (pendlare) och arbetsresor som används i studiens beräkningar

Enhet	1994/1995			2005/2006		
	Sverige	Göteborg	Malmö	Sverige	Göteborg	Malmö
Individer	5 106	446	299	7 076	523	275
Arbetsresor	10 593	890	608	14 560	1 066	568

4.4.2 Diskussion kring avgränsning av urvalsgruppen

I en inledande fas ställdes frågan om vilka arbetsresor som skulle ingå i studien i termer av restid och färdlängd. Eftersom en del av arbetsresorna kan vara väldigt långa, mätt i både tidsåtgång och färdlängd, kanske dessa resor inte borde ingå. Enstaka mycket långa resor kan skapa missvisande medelvärden samtidigt som de sannolikt är veckopendlingsresor. Det är önskvärt att skilja mellan vecko- och vardagspendling då de inbegriper olika typer av vardagsrörlighet, speciellt om de relateras till frågor om regionförstoring och individens vardagliga mobilitet. Argument finns därför för att utesluta veckopendlingsresor i studien, alternativt riktigt långa arbetsresor som genomförs med flyg. Ett praktiskt problem är dock att de använda databaserna inte skiljer mellan dessa restyper. En sådan åtskillnad kan dock göras i efterhand genom att exkludera arbetsresor som bedöms som orimligt långa att genomföras i vardagen. Eftersom det i första hand är tiden som begränsar längden på pendlarens resa, kan resor tas bort efter tidsmässiga kriterier. I diskussionen kring en praktisk gränsdragning mellan vardags- och veckopendlingsresor, används två tidigare undersökningar som stöd, liksom en analys av resornas spridning i datamaterialet.

Sandow och Westin (2006) lyfter fram frågan i en studie från Norrland, där befolkningen i regel är van vid långa avstånd och troligtvis är villig att förflytta sig över längre avstånd/längre tid än i resten av Sverige. I undersökningen fick respondenterna svara på frågan om de var villiga att pendla med buss eller tåg i 90 minuter om de skulle bli arbetslösa och inte kunde erbjudas ett arbete närmre hemmet. Endast 11 % av de förvärvsarbetande respondenterna svarade

att de var villiga att göra detta. 27 % angav att de var villiga att pendla i 60 minuter under samma förutsättningar. Författarna relaterar resultatet till en undersökning som Nutek genomförde 2001 där slutsatsen drogs att ca 40 minuter utgör den övre gränsen för en acceptabel restid. I en mer aktuell studie från Nutek (2007) menar man dock att en kritisk gräns för hur länge en individ är villig att pendla uppgår till omkring 60 minuter. 60 minuter enkel väg skulle därför kunna vara en rimlig gräns för den vardagliga arbetsresan.

En genomgång av databasens (RES 05/06) värden för restid visar dock att det inte finns tydliga gränser mellan det som kan vara vardaglig pendling och veckopendling. Det finns en stor spridning bland värdena för restid, och mängden observationer följer en jämt avtagande kurva (se figur 5.2 och 5.3 i kapitel 5). Att sätta en gräns vid just 60 minuter framstår därför som godtyckligt. Svårigheten att definiera den vardagliga arbetsresans rimliga gräns för längsta restid förstärks vid en jämförelse över tid, då studiens resultat visar att arbetsresans tidsåtgång ökade mellan 1994/95 och 2005/06. Att i en sådan situation använda samma gräns för restiden bedömdes som felaktigt. Alternativet att definiera flera olika gränser bedömdes som praktiskt svårhanterligt. Grundat på dessa omständigheter valdes att *inte* ta bort några observationer utifrån *tidsmässiga* kriterier.

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

Då observationer inte togs bort baserat på tidsmässiga kriterier kvarstod problemet med extremvärden som skapar missvisande medelvärden. Eftersom studiens resultat sätts i ett sammanhang av regionförstoring och vardagligt resande gjordes bedömningen att de få resor som görs med flyg³² skulle tas bort från urvalet. Den bakomliggande tanken är att dessa resor uppenbart inte görs inom de lokala arbetsmarknadsregionerna.

Eftersom fler män än kvinnor gör arbetsresor med flyg påverkar avgränsningen resultaten avseende förändringar över tid och eventuell konvergens/divergens mellan könen. Vid en jämförelse med resultat från licentiatuppsatsen (som baseras även på flygresor, se bilaga 1), finns inga skillnader över tid i förhållandet mellan kvinnors och mäns i beräkningar *med* flyg, medan en konvergens mellan kvinnors och mäns färdlängder för arbetsresan kan iakttas i beräkningar *utan* flyg. En beräkning utan flyg visar därför på en utveckling mot mer jämställda förhållanden och räckvidd på arbetsmarknaden. Detta tolkas som att pendling inom lokala arbetsmarknadsregioner (som begreppet regionförstoring oftast avser), över tid blir mer lik mellan kvinnor och män. Dock gäller det inte den utveckling som sker utanför LA-gränserna, nationellt och internationellt.

4.4.3 Urvalsgrupper i olika delar av undersökningen

Studiens frågeställningar kräver att olika urvalsgrupper och enheter används i undersökningen. I de flesta fall har arbetsresor studerats, och ett antagande är att de som genomför dessa resor också är förvärvsarbetande. När värden för arbetsresan jämförs med värden för andra resor, beräknas därför de andra resorna endast utifrån urvalsgruppen förvärvsarbetande. Som förvärvsarbetande klassificeras de som är egenföretagare, heltids- och deltidsanställda, samt de som arbetar från hemmet. Omfattningen av gruppen förvärvsarbetande och deras samlade resor framgår av tabell 4.4.

³² I RES 05/06 genomfördes tio arbetsresor med flyg, åtta av män och två av kvinnor. I Riks RVU 94/95 genomfördes tre resor med flyg, bara av män.

Tabell 4.4 Hela befolkningen samt förvärsarbetande. Antal personer, resor totalt och arbetsresor 2005/06

Urvalsgrupper och resor	Antal, tusental		Andel, procent	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Hela befolkningen (6-84 år)	4 113	4 114	50 %	50 %
Resor under mät dagen ¹	12 061	12 083	50 %	50 %
Förvärsarbetande befolkning	2 078	2 278	48 %	52 %
Arbetsresor under mät dagen	2 062	2 384	46 %	54 %

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

¹ Beräknat som delresor

4.4.4 Jämförande mått för analys av datamaterial

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

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

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

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

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

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

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

4.4.5 Regressionsanalyser

Ett antal multipla linjära regressionsanalyser gjordes för att fastställa om olika variabler har ett samband med arbetsresans färdlängd och restid på individnivå oberoende av varandra. Regressionsanalyserna krävde inledningsvis att vissa observationer togs bort. Det var dels flygresorna (liksom för de flesta andra beräkningar), och dels tilläggsurvalet (se avsnitt 4.3.2) som utgjorde ca $\frac{1}{4}$ av observationerna. Tilläggsurvalet togs bort eftersom regressionsanalyserna inte viktades, varför vissa regioner hade blivit överrepresenterade i analysen. Vidare logaritmerades de beroende variablerna färdlängd och restid i syfte att skapa normalfördelning, då båda ursprungligen har en positiv snedfördelning. Denna anpassning till modellens antaganden gör att dess förklaringsgrad ökade. Vidare kodades många variabler om för att passa modellerna bättre. Dummyvariabler skapades av variablerna utbildningsnivå, barn i hushållet, hushållstyp, antal bilar i hushållet och bostadstyp. Vidare beräknades H-regionernas befolkningstäthet som en approximation för deras inbördes vikt och rangordning³³.

4.4.6 Kartering av arbetsplatsers lokalisering

Skillnader i lokalisering av kvinnors och mäns arbetsplatser visualiseras med kartor baserade på data från GILDA. Datamaterialet i GILDA återfinns på en detaljerad skala (100-metersnivå), varför en karta blir svår att tyda om den täcker ett större område, t.ex. en hel region. För att skapa ett tydligare mönster beräknades därför hur många individer som arbetade inom 300 meters radie av varje 100-metersruta. Därefter beräknades differensen mellan värdena för

³³ H-regioner definieras efter befolkningens geografiska fördelning och täthet (SCB 2005c)(se bilaga 4), varför vissa enskilda kommuner över tid har bytt regiontillhörighet. I syfte att använda samma underlag i analyser över tid baseras dock studiens beräkningar (regressionsanalyser samt analyser i avsnitt 5.3.2) på samma kommuner.

kvinnor och värdena för män. Slutligen analyserades kartorna genom att pröva olika klassindelningar och visuellt jämföra de mönster som framkom.

4.5 Introduktion till intervjustudien och dess respondenter

4.5.1 Övergripande introduktion

Avhandlingens andra delstudie är en fallstudie som på djupet undersöker hur beslutsprocesser och överväganden sker avseende arbetsresan hos en specifik grupp. Studien baseras på tjugo semistrukturerade djupintervjuer med småbarnsföräldrar med specialiserade jobb, boende i Göteborgsregionen och som nyligen har bytt bostad. Tanken är att bostadsflytten aktualiserat frågor som står i fokus för studien och användes därför som urvalskriterium.

Intervjustudien baseras delvis på den statistiska studiens resultat då dessa väckte de frågor som undersöks. Den översiktliga och generaliserbara kunskap som framkommer i den statistiska delstudien kan dock inte direkt kopplas till intervjustudiens särskilda urvalsgrupp. Val av grupp för intervjustudien föll istället på vilka som tydligast kunde belysa de strukturer och frågor som är centrala för analysen, dvs. genusrelationer i hushållet i relation till förvärvsarbetet. Då småbarnsföräldrar är den livskategori som har den minst jämställda arbetsdelningen i hushållet (SCB 2012), förväntades genuskontrakt vara tydligt identifierbara bland dem, samtidigt som en specialiserad arbetsmarknad förväntades begränsa deras utbud av arbetstillfällen. Vidare har många av dem gjort en investering i sin utbildning som de troligtvis vill ha utdelning av i arbetslivet, både ekonomiskt och avseende arbetsuppgifter. Dessa två faktorer väntades i kombination därför kunna ställa frågan på sin spets och underlätta analysen.

Då syftet med intervjustudien var att förbättra förståelsen för hur genusrelaterade aspekter påverkar arbetsresan var det viktigt att ha en tillräcklig mängd kvinnliga respektive manliga respondenter. Tio personer av varje studerad grupp bedöms ofta räcka (Esaiasson *et al* 2007), varför tjugo respondenter inledningsvis valdes ut. Den teoretiska mättnad som tio respondenter ofta

bedöms räcka för (Esaïasson *et al* 2007) infanns sig i analysen, varför inga tilläggsintervjuer gjordes.

För att hitta passande respondenter gjordes en beställning hos PAR, ett företag med tillgång till registerdata där man kan få adresser till personer efter olika kriterier. Denna metod bedömdes vara bättre än en snöbollsmetod, eller att skicka ut en förfrågan till boende i nybyggda områden. Syftet var att säkerställa en blandning bland de intervjuade avseende t.ex. yrke, socioekonomiska faktorer och rumslig spridning i regionen (vilket medför olika möjligheter för mobilitet och närhet till olika arbetsmarknader). Kriterierna för urvalet hos PAR var att personen skulle:

- *Ha barn*, och att yngsta barnet skulle vara 3-6 år. Båda vårdnadshavarna skulle tas med i urvalet, och barnet skulle bo med båda vårdnadshavarna. På så vis säkerställdes att jag fick med personer i hushåll med två vuxna med delat ansvar för barnet, och att barnet hade hunnit gå på förskola under en längre period.
- *Bo i H-region Göteborg*. Detta skulle avgränsa studien geografiskt, samtidigt som jag varken exkluderade boende i tät- eller glesbebyggda områden. Det skulle även underlätta intervjumötet då jag befinner mig i Göteborg. Regionen är också en av de två regioner som uppmärksammas i avhandlingens första delstudie.
- *Ha flyttat under perioden 2010-03-01 - 2010-10-01 och att flytten skulle ha skett inom regionen*³⁴. Detta skulle säkerställa att respondenterna hade hunnit bo in sig och skaffat vardagserfarenheter från den nya pendlingsrutinen. Samtidigt aktualiserade flytten frågor som är centrala för studien, såsom hur långt man är villig att pendla, hur man vill kunna ta sig till arbetet, mm.

Utifrån dessa kriterier fick jag namn och adress till knappt 2 000 personer och skickade sedan ut ett brev (se bilaga 6) till 500, var fjärde person på listan. I brevet presenterades forskningsprojektet, dock utan att nämna studiens genusfokus. Detta var ett medvetet val i syfte att inte skapa bias bland intresserade pga. ämnet för analysen. En enkät bifogades till brevet att returneras om man

³⁴ Beställning och brevutskick gjordes våren 2011 och respondenterna hade bott i sin nya bostad mellan ca 6-12 månader när de första gången kontaktades av mig.

ville bli intervjuad. Denna innehöll frågor om personens arbetsresa, arbetsmarknad, familjesituation, sambons arbetsresa, flytt, mm.

Omkring 60 personer besvarade i enkäten att de var intresserade av att delta i studien, och utifrån dessa valdes (till att börja med) tjugo personer. Kriterier i urvalsprocessen var i första hand att yrket/arbetet skulle vara specialiserat, men också utbildningens längd spelade in. Ibland var det svårt att avgöra hur specialiserat arbetet egentligen var, eller hur lång utbildningen var då de istället för längd på utbildning angav examinationsår. Eftersom det fanns fler än 20 personer med passande yrke/utbildning som angav intresse för att låta sig intervjuas, användes som urvalskriterium även en kombination av övriga svar som gav intryck av vara intressanta: relationen mellan personens och sambons restid för arbetsresan (dvs. om den ena hade mycket längre resa än den andra eller om de hade lika långa resor), hur hon/han upplevde arbetsresan³⁵, om eventuellt högre hastigheter för arbetsresan skulle påverka möjligheter att få ett bättre jobb, lokalisering för och typ av boende (här var syftet att få en spridning inom gruppen) och antal bilar i hushållet.

Under studiens planeringsskede fanns en ambition att intervjua kvinnor och män som var samboende *med varandra*, och att dessa respondenter skulle intervjuas var och en för sig (jmf Aitken 2001). Detta hade kunnat ge en intressant insikt i hur två parter beskriver samma situation, samt deras val och förhandlingar inom hushållet, på olika sätt. Av praktiska skäl övergavs dock denna idé: dels skulle det bli svårare att hitta intervjupersoner, dels fanns en osäkerhet kring hur frågan skulle hanteras teoretiskt, och dels skulle den utlovade anonymiteten (inom paret) bli svår att leva upp till.

4.5.2 Generalisering av resultat

Eftersom intervjustudien är en kvalitativ fallstudie är dess resultat begränsat generaliserbara (Alvesson & Sköldberg 2008). Att kunna generalisera är dock inte syftet med studien, utan istället att synliggöra förhållningssätt, överväganden, processer och strategier som formar arbetsresan hos en specifik grupp, och som *kan* vara relevanta även för andra grupper.

³⁵ Här prioriterades respondenter med betungande resor eftersom de var få, dock valdes inte alla som angav att de upplevde sin arbetsresa som betungande. Samtliga som angav att resan var betungande och som hade specialiserade jobb var kvinnor.

Det som gör den undersökta gruppen speciell, eller potentiellt avvikande från stora delar av befolkningen, är 1) att de har värderingar avseende boende och arbete som är specifikt kopplade till deras rådande livssituation, dvs. att de har småbarn samt att de har investerat resurser i sitt förvärvsarbete; 2) att de pga. goda ekonomiska förutsättningar har relativt goda möjligheter att anpassa bostadsläge och resor till sina behov och önskemål; 3) att de bor i en storstadsregion med tillhörande villkor avseende bostadsmarknad och transportsystem; 4) att de till stor del arbetar inom tjänstemannayrken, ofta med relativt flexibla arbetstider.

4.5.3 Studiens respondenter

I detta avsnitt ges en kort beskrivning av respondenterna i syfte att presentera dem och deras liv och sammanhang, bortom varje enskild fråga i den kommande analysen. I tabell 4.5 ges en översikt. Alla namn är fingerade. I olika delar av analyskapitlet återfinns sedan tabeller som sammanfattar deras situation utifrån centrala delar för respektive avsnitt, t.ex. deras restid eller tillgång till bil.

Tabell 4.5 Översikt över studiens respondenter

Respondent	Boende, Lokalisering ¹	Bransch/nivå	Använt färdmedel för arbetsresan	Restid ² , minuter
Anette	Hus semiper.	Ekonomichef	Bil	3
Anna-Karin	Lgh. centralt	Ledning/planering	Kollektivt (bil 1/3 pass)	30 (ev. mer)
Caroline	Lgh. centralt	Lärare	Cykel, ibland gång	20
Eva	Lgh. centralt	Psykolog	Kollektivt	90
Frida	Hus perifert	Musiker	Bil eller buss	25 (ev. 2 ggr)
Helena	Hus semiper.	Projektledare	Bil	15
Johanna	Hus perifert	Projektassistent	Båt, byte till spårv. el. bil	45-65
Marianne	Hus perifert	Utredare	Reg.tåg, ibl. byte till bil	60
Petra	Hus semiper.	Förskolelärare	Kollektivt eller bilskjuts	60 (ev. mer)
Sara	Lgh. semiper.	Kyrkligt arbete	Bil	7 (ev. 2 ggr)
Boris	Lgh. centralt	Ingenjör	Bil, ibland kollektivt	15
Christian	Hus perifert	Ingenjör	Buss	60
Hans	Lgh. centralt	Marknadschef	Bil	15-30
Johan	Hus semiper.	Bankväsende	Buss	45
Magnus	Hus perifert	Speditör	Bil	30
Mattias	Lgh. perifert	Kyrkligt/socialt arb.	Buss och tåg, ibland bil	70
Mikael	Hus perifert	Chef företag	Bil	10
Peter	Hus semiper.	Informatör	Bil	15
Simon	Hus perifert	Utredare	Buss och bil el. bara bil	40-50
Sven	Hus perifert	Universitetslektor	Regionaltåg	60

¹ Centralt = Centrala delar av Göteborgs stad, Semiperifert = Perifera delar av Göteborgs stad, Perifert = Ort i närheten av Göteborg.

² Dörr till dörr, enkel väg. Respondentens svar i frågeformulär.

Anette är ekonomichef på ett halvstort företag. Hon har tre barn, varav det äldsta nyligen flyttade hemifrån och det yngsta fortfarande går på förskola. Familjen bor i ett hus/radhusområde omkring en mil från Göteborgs centrala delar, och bodde före flytten i samma område. Anette har alltid varit väldigt jobbinriktad och arbetar för tillfället omkring 60 timmar i veckan, dock inte vanligtvis. Hennes man arbetar heltid. Familjen äger tre bilar och både Anette och hennes man kör till sina jobb ett par minuters bilväg bort. Anette har en KY-utbildning och lång arbetslivserfarenhet. Anettes man har inte heller en lång universitetsutbildning.

Anna-Karin jobbar skift med ledning/planering och har två barn, det ena i förskoleåldern och det andra i högstadieåldern. Familjen flyttade nyligen till en bostadsrätt i ett centralt område i Göteborg med relativt dåliga kollektivtrafikförbindelser. Flytten gick från ett annat central område med avsevärt bättre kollektiva förbindelser. Anna-Karin åker kollektivt till arbetet på ca 30 minuter. Det blir ofta en besvärlig resa eftersom hon gör ett byte och samtidigt måste

vara på arbetet vid en bestämt tid. Till nattpasset tar hon dock bilen, som hennes man annars kör 20 minuter till jobbet. Anledningen till att de inte har två bilar är att det blir för dyrt för familjen. Anna-Karins man har en lång universitetsutbildning. Han jobbar heltid och hon 90 procent.

Caroline är utbildad till grundskolelärare, men arbetar som förskolelärare centralt i Göteborg. Hon bor centralt i en hyresrätt och har ett barn. Flytten gick från en annan, mindre, hyresrätt i samma område. Caroline cyklar eller går till jobbet medan hennes partner kör bil. Han har gymnasieutbildning. Båda jobbar heltid och har arbetsresor på omkring 20 minuter. Caroline saknar arbetslivserfarenhet som grundskollärare och har därför svårt att hitta ett jobb där hon kan utnyttja hela sin utbildning. Hennes arbetsmöjligheter är begränsade eftersom hon inte vill söka vikariat nu när hon har barn och att hon vill arbeta nära bostaden, även detta pga. att hon har barn. Caroline har inte körkort.

Eva är nyutexaminerad psykolog och avslutade precis en praktik i en ort i närheten av Göteborg. Familjen bor i en centralt belägen hyreslägenhet dit de flyttade från en mindre central hyresrätt. Paret har ett barn och väntar ett till inom kort. Eva reste under sin praktikperiod kollektivt, medan hennes partner kör bil till sitt jobb. De har dock nyligen skaffat bil. Det tog Eva omkring 90 minuter, enkel resa, att ta sig till praktiken och hon tycker att det var en väldigt betungande resa. Den nyinköpta bilen förkortar sambons resa betydligt och han kan därför både lämna och hämta sonen på dagis när Eva måste pendla långt. Hennes man har ingen universitetsutbildning. Båda arbetar heltid.

Frida jobbar som musiker centralt i Göteborg och har fast heltidsanställning. Hon bor i hus i en mindre ort utanför Göteborg dit familjen flyttade från ett annat, mindre hus, i sämre skick. Fridas partner är också musiker, men studerar till ett annat yrke samtidigt som han arbetar deltid. Paret har ett barn och väntar sitt andra. Frida och hennes partner flyttade till Sverige från ett annat europeiskt land pga. hennes jobb. Hon arbetar både dagtid och kvällstid, ofta två pass om dagen, och behöver köra bil till jobbet ibland trots att bussförbindelserna är relativt goda. Paret delar annars ganska jämt på bilen. När Fridas sambo ska arbeta har han en tidskrävande bussresa till jobbet, om han inte tar bilen. Han tar sig till jobbet kollektivt på 50 minuter och till universitetet på 25. Frida tar sig till arbetet på 25 minuter.

Helena arbetar med projektledning inom fordonsindustrin, liksom hennes man gör. Paret har två barn, det ena i förskoleåldern och det andra i lågstadie-

åldern. Föräldrarna bor relativt nära sina arbetsplatser i ett villaområde nära vattnet. Båda kör bil till sina jobb, vilket tar 10-15 minuter. Familjens flytt var kort och gick från ett mindre till ett större hus inom samma område. Både Helena och hennes man har längre universitetsutbildningar. Hon jobbar 90 procent och han heltid.

Johanna bor på en bilfri ö i närheten av Göteborg och har två barn i förskoleåldern. Hon arbetar som projektassistent på ett företag i närheten av Göteborgs centrum och har en kort universitetsutbildning. För att ta sig till jobbet tar hon färja och byter sedan till antingen bil, spårvagn eller cykel. Hennes man jobbar skift och har en smal arbetsmarknad. Han har en flerårig universitetsutbildning och cyklar till jobbet från färjan. Båda har en arbetsresa på omkring en timme, eller lite kortare för Johanna om hon tar bilen sista sträckan. Johanna och hennes man funderade mycket, under flera år, på hur de skulle ha råd att bo i hus, nära havet, utan att behöva köra två bilar till jobbet. Deras lösning blev att köpa hus ute i skärgården vilket de är väldigt nöjda med. Båda jobbar heltid.

Marianne jobbar på en statlig myndighet, har en lång universitetsutbildning med smal arbetsmarknad och två barn i förskoleåldern. Hennes familj flyttade inom samma ort, i närheten av Göteborg, till ett nybyggt hus. Både hon och hennes man tar tåget in till Göteborg. För att slippa ta bussen från pendeltåget och hem, turas de ofta om att köra bil till pendelparkeringen. Bådas resa är omkring en timme lång. Familjens dagar utanför hemmet blir långa, både på jobb och förskola, men Marianne ser krasst på det och har accepterat situationen. Hennes man har en universitetsutbildning och arbetar som chef. Hon jobbar 90 procent och han jobbar heltid.

Petra är förskolelärare och bor i ett radhusområde omkring en mil från Göteborgs centrala delar, med man och två barn i förskoleåldern. Familjen flyttade från centrum utan att ha en fullgod bild av kollektivtrafikutbudet. På morgonen blir Petra och barnen ofta skjutsade av Petras man till hennes jobb respektive till dagis som ligger i centrum, nära familjens tidigare bostad. Annars åker hon och barnen kollektivt, och hennes man kör direkt till sitt jobb som ligger i en ort i närheten av Göteborg. Utan skjuts har både Petra och hennes man arbetsresor på omkring en timme enkel resa. Paret håller dock på att separera. Petra pratar mycket om hur svårt det har varit för henne att ta sig till jobb och dagis från radhusområdet när hon inte har körkort. Besvikelsen över kollektivtrafiken är stor. Petra tog ganska nyligen examen efter flera års studier på universitetet. Hennes man har en lång universitetsutbildning. Hon jobbar 80 procent och han jobbar minst heltid.

Sara jobbar inom kyrkan i utkanten av Göteborg och har en lång universitetsutbildning. Hon bor ganska nära arbetet och kör bil dit på knappt tio minuter. Hon har ett barn som snart börjar grundskolan. Hennes man har en flerårig universitetsutbildning med smal arbetsmarknad. Han kör bil till jobbet på 30 minuter. Familjen flyttade från hus till lägenhet, och valde medvetet att flytta till en plats där någon av föräldrarna har nära till jobbet. Båda jobbar heltid.

Boris har en lång universitetsutbildning och arbetar inom fordonsindustrin. Han har två barn i förskoleåldern och bor i en centralt belägen hyreslägenhet i Göteborg. Familjen flyttade dit från ett hus i renoveringsbehov som de köpt ett par år tidigare. Boris är väldigt nöjd över flytten och att slippa springa på byggvaruhus. Familjen äger en bil som Boris för det mesta kör till sitt arbete. Hans fru behöver den dock ibland i jobbet och då lånar Boris hennes busskort istället. Kör Boris till jobbet så tar resan 15 minuter och hans frus 25. Han har också tänkt att han ska cykla till arbetet lite oftare. Både Boris och hans fru har arbetsmarknader med ganska gott om jobb och båda arbetar heltid.

Christian arbetar inom fordonsindustrin och har en doktorsexamen. Hans fru är grundskolelärare men arbetar inte medan barnen är små. Paret har tre barn, ett nyfött, ett i förskoleåldern och ett i lågstadieåldern. Familjen flyttade till Sverige från ett europeiskt land för att vidga sina vyer. De bor i en mindre ort utanför Göteborg och har hittills hyrt de hus som de har bott i. Snart ska de flytta till ett eget nybyggt hus på landsbygden, perifert i Göteborgsregionen. Christian åker kollektivtrafik till jobbet, vilket tar omkring 60 minuter. Den bil som finns i hushållet använder hans fru när hon gör hushållsrelaterade ärenden under dagen, men efter flytten kommer de tvingas skaffa en andra bil till Christians arbetsresa.

Hans arbetar inom fordonsindustrin och har specialiserade arbetsuppgifter, men ingen universitetsutbildning. Han har ett barn och bor i en hyresrätt centralt i Göteborg dit familjen flyttade från en mindre hyresrätt i samma bostadsområde. Familjen har bott utomlands i flera år pga. Hans jobb. Hans fru arbetar som förskolelärare trots att hon har en annan, lång universitetsutbildning. Hon har en svår arbetsmarknad och lyckades inte få ett passande arbete när familjen flyttade tillbaks från utlandet. Båda föräldrars arbetsresor tar ca 15 minuter när de inte lämnar/hämtar på dagis. Hans kör hushållets enda bil till arbetet medan hans partner åker kollektivt eller cyklar. Båda jobbar heltid.

Johan arbetar inom bankväsendet och har en kort universitetsutbildning. Han har ett barn och familjen flyttade nyligen till Göteborg från en europeisk storstad, där de bodde under ett par år. Familjen bor i ett radhusområde en knapp mil från Göteborgs centrum. Barnet går dock på en förskola i centrum som föräldrarna valt pga. dess speciella inriktning. Både Johan och hans fru har svåra arbetsmarknader. Hon kör hushållets enda bil, medan Johan åker kollektivt, vilket han tycker passar båda bra. Hans resa tar ca 20 minuter och hans frus 45. Han jobbar heltid och hon jobbar 80 procent.

Magnus jobbar inom speditorsbranschen. Han har ingen universitetsutbildning, men lång arbetslivserfarenhet. Magnus har ett barn i förskoleåldern heltid, och ett barn i mellanstadieåldern varannan vecka, som egentligen är hans partners barn sedan ett tidigare förhållande. Familjen flyttade inom samma ort, i närheten av Göteborg, från hus till radhus. Flytten skedde pga. att de planerat att separera, vilket de senare ångrade, varpå Magnus flyttade in till partnerns nya bostad. I samband med flytten skaffade familjen en andra bil för att underlätta uppdelning av vardagssysslor. Det tar Magnus 30 minuter att köra till jobbet i utkanten av Göteborg, medan det tar hans sambo 40 minuter att köra till sitt jobb i en närliggande ort. Båda arbetar heltid.

Mattias har en flerårig universitetsutbildning med dubbel examen. Han jobbar deltid med socialt arbete centralt i Göteborg och deltid inom kyrkan i en större ort i närheten av Göteborg. Han har två barn i förskoleåldern. Familjen behövde pga. bostadssituationen och barnen flytta från sin närmiljö i en annan region, och flyttade till just Göteborgsområdet pga. Mattias arbete. De bor i en hyresrätt i en liten ort som de trivs bra i, men som har dåliga kollektiva förbindelser ut. Mattias tar buss och tåg in till jobbet i Göteborg, och ofta buss till det andra jobbet, mestadels av ekonomiska skäl. Hans arbetsresa tar omkring 70 minuter, enkel resa. Jobbet i Göteborg är något som han brinner för. Hans fru har inget körkort och arbetar som förskollärare. Mattias pendling och arbetstider gör att han är beroende av fruns flexibilitet. Båda jobbar heltid.

Mikael arbetar som chef för ett företag, har tidigare varit egenföretagare och däremellan läst en flerårig utbildning på högskola. Han lägger mycket tid och energi på sitt jobb. Familjen, med två vuxna och två barn i lågstadieåldern, pusslar mycket med sina tider och aktiviteter. Familjen flyttade till ett hus i en mindre ort utanför Göteborg från en lägenhet i centrala Göteborg. De har flyttat mycket eftersom de flyttar till renoveringsobjekt som de renoverar medan de bor där, och sedan säljer med vinst. Dessa projekt är till största delen Mikael och inte hans frus. Medan Mikael studerade var det han som till stor del tog

hand om barnen, samtidigt som hans fru startade det företag som hon arbetar på idag. Både Mikael och hans fru kör bil till jobbet, vilket tar honom 10 minuter och henne 25 minuter. Båda jobbar heltid och han jobbar mycket övertid.

Peter har en lång universitetsutbildning och arbetar som informatör. Han har två barn, varav det yngsta bara är ett par månader gammalt. Familjen flyttade från en centralt belägen bostadsrätt till ett villaområde en knapp mil från Göteborgs centrum. Hans fru har en doktorsexamen och båda har smala arbetsmarknader. Hon arbetar i en ort i närheten av Göteborg och kör dit på ca 60 minuter. När familjen valde lokalisering för den nya bostaden var hennes arbetsmöjligheter och pendling en viktig faktor att ta hänsyn till. Familjen har två bilar. Hans fru använder den ena medan hon är föräldraledig, och Peter kör den andra till jobbet trots att han hade kunnat åka kollektivt, delvis pga. tidsbesparingen men också för att han inte tycker om att åka kollektivt. Han kör till jobbet på en kvart. Han jobbar heltid och hon jobbar 90 procent när hon inte är föräldraledig.

Simon arbetar inom offentlig sektor som utredare och har ett barn. Familjen flyttade till ett naturnära nybyggt hus i en mindre ort i närheten av Göteborg. Både Simon och hans fru jobbar centralt i Göteborg och deras arbetsresa är ca 45 minuter lång. Familjen skaffade nyligen en andra bil för att underlätta pendlingen. Dock körs den ena bilen bara fram till bussen som kör in till Göteborg. Simon och hans fru turas om att köra (miljö)bilen in till centrum, och åker ofta kollektivt och samkör. Familjen anpassar i stor omfattning färdmedelsanvändningen till den specifika resans behov. Både Simon och hans partner har långa universitetsutbildningar och specialiserade arbetsmarknader. Båda jobbar heltid men arbetade fram till strax före intervjun 90 procent.

Sven har en doktorsexamen och arbetar som universitetetslektor centralt i Göteborg. Familjen bor i ett hus i en ort nära Göteborg, dit de flyttade från ett mindre hus i närheten. De har två barn, ett i förskoleåldern och ett i lågstadieåldern. Hans sambo arbetar som lärare och pendlar till en mindre ort i närheten av deras. Sven tar tåget till sitt jobb medan hans sambo kör bilen, vilket också innebär att hon hämtar och lämnar på dagis. Svens arbetsresa är ca 60 minuter lång och hans partners är 35 minuter. Sven har en väldigt begränsad arbetsmarknad. Han beskriver familjens liv som väldigt inrutat i och med att tidsschemat blir pressat med den långa pendlingen. Sven och hans sambo turas om att jobba 80 procent sedan de fick barn. Just nu är det han som jobbar 80 procent.

4.6 Genomförande och bearbetning av intervjuer

4.6.1 Intervjufrågorna

Intervjuerna varade i genomsnitt 1,5 timme. De följde till stor del en intervju-guide (se bilaga 7), men alla frågor i guiden ställdes inte under varje intervju. Frågorna formulerades enligt det grundläggande kriteriet att de skulle var korta och samtidigt inspirera respondenten att ge långa reflekterande svar. Viktiga ämnen som inledningsvis togs upp genom öppna frågor följdes upp med tolkande kontrollfrågor för att bekräfta att jag hade förstått svaret rätt (jmf Esaiasson *et al* 2007). Stort utrymme lämnades också för respondenterna att tala om sådant som de själva tyckte var relevant i sammanhanget.

Under intervjun behandlades tre block av frågor som är kopplade till frågeställningarna: den genomförda flytten och val av bostad, arbetet och arbetsresan, samt vardagslivet och familjen. Kring dessa ämnen diskuterades vilken faktisk situation respondenten befann sig i, de beslutsprocesser och strategier som hade lett henne/honom dit, hur hon/han värderade sin situation och vilka önskemål som hon/han hade. Trots att intervjuerna handlade om den senaste flytten, lyftes andra flyttar ofta fram av respondenterna. Samtalet kretsade till stor del kring följande ämnen:

- Hur och var vill respondenten bo? Bor hon där hon önskar? Vad och vilka förhållanden har styrt val av bostadens lokalisering?
- Vilken arbetsmarknad vill respondenten ha tillgång till (omsatt i rumsliga termer)? Hur skulle respondenten kunna få tillgång till den? Blir den önskade arbetsmarknaden tillgänglig genom hennes aktuella rörlighet och resmöjligheter?
- Vad betyder – både den faktiska och den önskade – arbetsresans längd för möjligheterna på arbetsmarknaden?
- Vilka faktorer och förhållanden är viktiga för respondenten när hon tänker på sin arbetsresa? Hur skulle hon önska att den var?
- Hur väljer respondenten färdmedel för att ta sig till jobbet? Hur fördelar hushållet inbördes sina färdmedelsresurser?
- Vilken acceptans har individen för restiden? Hur lång tid är man beredd att avsätta?

- Hur upplever respondenten arbetsresan i förhållande till vardagens förutsättningar i övrigt? Vilken roll spelar arbetsresan i vardagen?
- Vilka handlings- och rörlighetsstrategier har respondenten och hushållet för att hantera vardagen och de olika aktiviteternas lokalisering i tid och rum?
- Hur hanterar hushållet att ena partnern har en lång/kort arbetsresa? Vad betyder arbetsresans längd för möjligheterna att ta ett aktivt hushållsansvar? Är någon prioriterad att pendla långt eller kort?

I efterhand visade det sig att vissa frågor inte gav ett bra gensvar hos respondenterna, eller bara bland vissa typer av respondenter. Det var t.ex. kvantifierande frågor kring restidsacceptans, som inte väckte några associationer eller fortsatt reflektion hos respondenten. I dessa fall formulerades frågan om på plats för att bättre passa in i samtalet.

Efter att alla intervjuer genomförts, och det omfattande analysarbetet påbörjats, framgick även att vissa ämnen borde ha fått mindre fokus under intervjuerna då de inte tillförde analysen relevant material. Dessa var t.ex. frågor som fokuserade på arbetet, såsom specifika önskemål och restriktioner på arbetsmarknaden. Ämnen som istället i efterhand tycktes ha behövt få mer utrymme i intervjuerna var de som fokuserade på beslutsprocesser kring bilfördelningen i hushållet.

4.6.2 Praktiskt genomförande

Intervjun startade med att jag introducerade studien och hur intervjun skulle gå till. Jag nämnde dock aldrig inledningsvis att det handlade om en genusstudie eftersom det skulle kunna påverka respondentens svar. Dels hade det kunnat påverka respondentens allmänna inställning till intervjun om hennes/hans inställning till ämnet var särskilt positiv eller negativ, och dels hade det kunnat påverka hur hon/han formulerade svaren i syfte att bättre passa till ämnet. Respondenterna fick sedan börja med att berätta om en typisk vardag hos familjen. Sedan flikade jag in frågor från intervjuguiden där de passade in.

Intervjuerna genomfördes antingen på Handelshögskolan (centralt i Göteborg), på respondentens arbetsplats, i respondentens hem, och vid ett tillfälle på ett café. Jag försökte aktivt att undvika intervjuer på allmänna platser, eller med

barn närvarande, eftersom jag inte ville att respondenterna skulle bli störda under intervjun. Detta gick dock inte alltid att infria. Barns närvaro störde intervjun med Eva, men inte på ett avgörande sätt. Caféintervjun utgjorde heller inget problem eftersom vi satt avsides i lokalen.

Under intervjuerna användes diktafon. Vid ett tillfälle, under Mikael's intervju, fick jag mot slutet tekniska problem och fick då anteckna ner resten av samtalet. Efter att intervjuerna var genomförda transkriberade jag själv varje intervju. Under transkriberingens gång hade jag tid att reflektera över varje respondents situation och svar, vilket tillät att en viktig inledande del av analysen kunde göras redan då. En systematisk genomgång av materialet gjordes senare med hjälp av programmet NVivo.

I rollen som forskare uppfattade jag intervjuerna som ganska problemfria i genomförandet, och eventuella källor till problem hanterades tillräckligt lyckosamt. Jag fick oftast svar på mina frågor, men ibland hände det att respondenterna upprepade gånger svarade som på en annan fråga. De som gjorde så var oftast män och jag uppfattade att de inte kunde eller ville svara på mina frågor, dvs. att de inte kunde relatera till frågan eller inte tyckte att de behövde svara på den. Av denna erfarenhet drog jag slutsatsen att respondenten har mer makt än man oftast tillskriver dem (Skelton 2001), om hon/han vill ta den. Detta kan givetvis bli problematiskt om det innebär att man inte får den information man behöver för att kunna genomföra analysen.

Risken för en skev maktsituation, t.ex. att forskaren kan uppfattas ha ett professionellt övertag gentemot sin respondent, var något jag förberedde mig för och anpassade mig till inför och under intervjuerna, t.ex. genom att anpassa klädsel och inte klä mig för formellt. Jag upplevde dock svårigheter vid hembesök hos respondenterna eftersom den arenan kändes intim och jag inte hittade bra strategier för att hantera den på ett bekvämt sätt. Eftersom frågorna i sig kunde bli privata kändes det bättre att befinna sig i en mindre privat miljö och därigenom avdramatisera dem. Ett sätt att balansera maktsituationen var också att under intervjuns gång kommentera vad respondenten sa på ett bekräftande sätt eller att berätta något om mig själv för att respondenten inte skulle vara den enda som "lämnade ut" sig. En annan sak är dock makten *utanför* intervjusituationen. Den slutliga makten ligger alltid hos forskaren, i det att det är hon som får sista ordet när intervjumaterialet ska tolkas: "De(n) andras röst är fortfarande med på *din* arena som *du* som forskare skapar och avgränsar" (Kalman 2006:23), vilket innebär ett stort ansvar som jag också har varit medveten om.

Att få intervjua studiens respondenter, helt okända människor, upplevdes som ett privilegium. Jag är fascinerad och tacksam för varje intervju. För att kunna ställa bra följdfrågor och förstå val och livssituation måste jag bemöta de intervjuade med fullständig respekt och utan att döma dem, vilket var nyttigt för mig både som person och forskare. Deras berättelser tvingade mig att nyansera min bild av inbitna bilister, jag fick resonera med präster och höra allt från skilsmässohistorier till att agera resecoach. Som Anna-Karin sa ”Men jag har ju under intervjun här kommit fram till att jag måste nog köpa mig en bil”.

4.6.3 Analysprocessen

Intervjustudiens analys har främst fokuserat på att kondensera berättelser som är återkommande i intervjuerna avseende typologier, processer och strategier. Dock har det också varit viktigt att lyfta fram enstaka berättelser som har motsagt generella mönster. Viktiga hållpunkter i analysens har varit att:

- Att se till helheten i varje respondents berättelse och livssituation och att låta respondentens berättelse få plats i analysen (istället för enbart resonemang som är direkt relaterade till studiens ursprungliga frågor).
- Att systematiskt gå igenom intervjumaterialet utifrån för studien viktiga frågor.
- Att ge genusanalysen en rättvis, eller nyanserad, plats i analysen. Dvs. att varken undertolka, underdriva, övertolka, eller överdriva genusaspekternas roll.

Första steget i analysen var att ge plats åt respondenternas berättelser och att temporärt lägga studiens frågeställningar och min egen förståelse och teoretisering åt sidan. Studiens för mig mer oväntade resultat (om t.ex. normer kring bostaden, bostadslokaliseringens konsekvenser för tid med barnen, att arbetsresan är nedprioriterad i relation till andra önskemål) möjliggjordes av att just låta respondenternas egna berättelser ta plats, både under intervjun och i analysen, och spelar därför en stor roll för studien.

En systematisk analys av materialet följde den mer öppna, inledande analysen. Detta andra steg i analysen strukturerades efter studiens frågeställningar. Först kodades intervjuerna i NVivo efter olika teman som härleddes ur frågeställningarna och det teoretiska ramverket, och sedan ställdes konkreta frågor till materialet:

- **Frågeställning 1)** Inledningsvis ställdes följande frågor till materialet: Vilka behov, önskemål, restriktioner och möjligheter tas upp av respondenterna som är relaterade till bostaden, resan, arbetet, hushållet och familjelivet? Skiljer sig kvinnors och mäns sätt att tala om dem? I ett andra steg ställdes frågorna: Vilka av dessa förhållanden beskrivs som styrande för viktiga beslut? Vilka förhållanden ställs mot varandra när olika val ska göras? Hur behandlas kvinnors respektive mäns behov och önskemål i de beslut som tas? Är de förhållanden som beskrivs som styrande verkligen styrande?

I besvarandet av intervjustudiens första frågeställning relaterades innehållet i respondenternas berättelser i hög omfattning till den genuspräglade aktivitetsansatsen. Syftet var att skapa en teoretiskt förankrad struktur i analysen, liksom att undersöka när, och på vilka sätt, genus-system och genuskontrakt är av betydelse för arbetsresans utformning hos en specifik grupp, i detta fall småbarnsföräldrar med specialiserade jobb, boende i Göteborgsregionen och som nyligen har flyttat.

- **Frågeställning 2)** Inledningsvis ställdes följande frågor till materialet: Hur talar respondenterna om sina arbetsresor? Vilka aspekter i resan och vardagen lyfter de fram som centrala för upplevelsen? Vad beskriver de att resan bidrar med för möjligheter och hinder i vardagen? Skiljer sig kvinnors och mäns berättelser? I ett andra steg ställdes frågorna: Vilka förhållanden är kännetecknande för olika typer av upplevelser av arbetsresan (betungande, avlastande eller varken eller) – både avseende resan och vardagen, liksom avseende beslut som har lett till resans utformning? Hur behandlas kvinnors respektive mäns behov och önskemål i de beslut som leder till olika typer av reseupplevelser? Vilken roll spelar partners arbetsresa för utformningen av respondentens egen resa? I arbetet med att besvara denna sista fråga var resonemang och berättelser relaterade till bilfördelningen centrala.
- **Frågeställning 3)** Inledningsvis ställdes följande frågor till materialet: Vilka konsekvenser lyfter respondenterna fram av tidsmässigt långa arbetsresor jämfört med korta arbetsresor (både den egna resan och partners)? Skiljer sig kvinnors och mäns berättelser? Hur beskriver respondenterna beslutsprocesser för arbetsdelning i hushållet pga. att den ena har en betydligt längre resa än den andra? I ett andra steg ställdes frågorna: Kan man se några särskilda konsekvenser av de långa resorna hos långpendlarhushåll? Skiljer sig kvinnors och mäns berättel-

ser? Beskriver kvinnor och män konsekvenser av partners långa resa på samma sätt?

För varje frågeställning var det sista steget i analysen att direkt relatera resultaten till det teoretiska ramverket för att tydligt lyfta fram kopplingen mellan respondenternas berättelser och de i teorin centrala begreppen och förklaringsansatserna.

Viktig i genusanalysen har varit försöka beskriva eventuella skillnader mellan kvinnors och mäns berättelser på ett nyanserat sätt, dvs. ge dem ett rättvist utrymme i berättelsen av vad som formar resan och hur den påverkar vardagslivet. Det har varit viktigt att inte övertolka materialet, och att inte heller överbetona genusanalysen i relation till andra viktiga aspekter (liksom naturligtvis att inte undertolka). Såsom feministisk kritik fokuserar på att man förbiser genus i olika analyser, kan övertolkning i analyser också innebära en *genusbias*³⁶ (Hamberg 2006).

I formuleringen av studiens frågeställningar, liksom i den inledande analysen av intervjuerna, användes inte någon specifik genusteori utan en bredare förståelse av genusrelationer baserad på främst Connells (2002) och Hirdmans (2003) allmänna teorier. Analysen fokuserade då på att lyfta fram *om* och *hur* olika genusrelaterade aspekter framkom i intervjumaterialet. Under arbetets gång framgick dock att analysen krävde ett mer specificerat genusförankrat teoretiskt stöd som möjliggjorde en tolkning av beslutsprocesser inom hushållet. I detta steg införlivades Magnussons (2006, 2008) teoretiska ramverk. När hela studiens inledande analys var genomförd framgick även att genuskontrakt (Hirdman 1990, 1993, 2003) inom hushållet var relevanta och centrala för tolkningen och förståelsen av respondenternas berättelser. Materialet arbetades därför åter igenom för att lyfta fram deras roll.

En svår fråga avseende hela analysen har varit att bedöma hur långt jag kan tolka intervjumaterialet. Jag har ofta ställt mig frågor som: I hur stor omfattning beskriver respondenten den verkliga situationen, kan jag verkligen dra en slutsats utifrån denna berättelse? När respondenten ändrar sin berättelse, är det för att framstå på ett särskilt sätt, eller ger hon/han mig helt enkelt kompletterande information? Är det sanningar jag får, eller efterhandskonstrukt-

³⁶ Genusbias i en analys innebär att analysen antingen kan förbise genus som analysdimension, eller överdriva den (Hamberg 2006).

ioner? Speglar den här situationen ett individuellt val eller ett kollektivt genuskontrakt? För att ta ett beslut kring vilka slutsatser jag har kunnat dra har jag gjort på olika sätt (jmf Watt Boolsen 2007): noggrant gått igenom hela intervjun för att få en känsla för hur respondenten uttrycker sig i allmänhet och vad hon/han berättar om relaterade frågor; se vilket samtal, eller fråga från min sida, som har lett fram till ett visst svar, liksom hur denna fråga är formulerad; gjort preliminära analyser och låtit de ligga ett tag för att komma tillbaka till dem och se på dem med nya ögon; samt noggrant relaterat till teorin för att få stöd för alternativa eller mer precisa tolkningar. När jag hittat en ny aspekt att lyfta fram i analysen har jag gått igenom samtliga intervjuer för att bekräfta, nyansera eller förkasta den.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

5.1 Introduktion

I detta kapitel inleds redovisningen av avhandlingens statistiska studie. Först ges en översikt över hur svenska kvinnors och mäns arbetsresor förändrats under senare år. Förändringarna analyseras i olika mätdimensioner (färdlängd, restid, hastighet) och relateras till färd sätt och resor för övriga ärenden i vardagen. Därefter analyseras hur olika faktorer relaterade till individen påverkar hennes pendling. Flera av dessa centrala faktorer diskuterades tidigare i det teoretiska ramverket och i genomgången av tidigare forskning om kvinnors och mäns rörlighet.

En underliggande hypotes i denna undersökning är att det sker en utveckling i kvinnors och mäns arbetsresor som pekar mot en mer jämställd rörlighet. Denna tanke grundar sig på antagandet att jämställdheten mellan kvinnor och män ökar i samhället, vilket borde återspeglas i att gruppernas rörlighet konvergerar och blir allt mer likartad. Om kvinnor och män i allmänhet genomför lika många resor, lika långa resor, under lika lång tid och med samma hastigheter, skulle det indikera att deras vardag och resvillkor är mer jämställda än om det finns stora skillnader. Kvantitativt mätbara förändringar över tid kan på så sätt spegla en minskad eller ökad jämställdhet mellan könen. Arbetsresan kan därför ses som en av många kompletterande indikatorer på jämställdhet (jmf Hjorthol 2008).

I den fortsatta analysen av kvinnors och mäns resande, liksom av hur relationen mellan deras resor förändras över tid, beskrivs skillnaderna genomgående i termer av *stora*, *små*, *avsevärda*, *obetydliga*, etc. Men när är skillnader mellan kvinnor och män stora, och när är de obetydliga? Tabell 5.1 ger en översikt över hur begreppen används i analysen. T.ex. beskrivs förändringar eller differenser som är mindre än 5 procent som obetydliga, medan skillnader större än 25 procent betraktas som stora.

Tabell 5.1 Definition av använda begrepp för att beskriva förändring och skillnad mellan grupper

Förändring eller differens	Begrepp
0 - < 5 %	Obetydlig, marginell, knapp
5 - < 10 %	Liten, måttlig
10 - < 25 %	Tydlig, klar, uppenbar
25 % <	Stor, betydande, avsevärd

5.2 Konvergerar eller divergerar arbetsresandet?

5.2.1 Övergripande förändringar

En genomsnittlig dag genomförs i Sverige 4,4 miljoner arbetsresor enkel väg. Kvinnor svarar för 2,1 miljoner och män för 2,4 miljoner (se tabell 5.2)³⁷. Under perioden 1994/95 till 2005/06 ökade dock kvinnor antalet arbetsresor med 6 procent, medan antalet arbetsresor för män var oförändrat. Detta betyder att en mindre konvergens i pendlingsfrekvens skett, från ett könsindex på 22 procent till ett könsindex på 16 procent. Skillnader består därför även om en konvergens är tydlig.

Kvinnors och mäns pendlingsfrekvens är givetvis direkt relaterad till omfattningen av deras deltagande på arbetsmarknaden, dvs. i hur stor omfattning de deltids- eller heltidsarbetar, är sjukskrivna, arbetslösa, distansarbetar, är föräldralediga eller frånvarande pga. sjukt barn, osv. Skillnader mellan grupperna i flera av dessa avseenden återspeglas i att kvinnor gör något färre arbetsresor än män. Den konvergens som sker över tid pekar dock mot minskade skillnader mellan könen avseende deltagande på arbetsmarknaden.

På samma sätt som arbetsresor speglar deltagande på arbetsmarknaden, så speglar det totala antalet vardagliga resor den mängd aktiviteter som människor genomför som helhet utanför bostaden och arbetsplatsen. I detta samlade

³⁷ Som beskrivits i metodavsnittet ingår inte samtliga arbetsresor i beräkningen av genomsnittlig färdlängd, tidsåtgång och hastighet för arbetsresan, utan de resor som har definierats som outliers har lämnats utanför beräkningarna (dvs. flygresor, se metodavsnitt). Dock ingår dessa när en bredare översikt ges över resandet i Sverige, t.ex. vid resor för andra ärenden.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

avseende visar studien att kvinnor ökade det totala antalet resor med 10 procent över tid, medan antalet vardagliga resor för män var oförändrat (se tabell 5.2). Detta betyder att en konvergens också skedde vad gäller det vardagliga resandet i sin helhet, och 2005/06 genomförde kvinnor lika många vardagliga resor som män.

Tabell 5.2 Arbetsresor och resor för alla ärenden under mättdagen, 2005/06 samt förändring 1994/95 – 2005/06

Grupp			Arbetsresor	Samtliga Resor ¹
2005/2006	Antal, tusental	Kvinna	2 062	12 061
		Man	2 384	12 083
		Könsindex	16%	0%
Andel, %	Andel, %	Kvinna	46	50
		Man	54	50
Förändring över tid, %	Förändring över tid, %	Kvinna (relativ)	+6	+10
		Man (relativ)	+1	+1
		Könsindex (absolut)	-6%	-9%

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

¹ Beräknat som delresor.

En viktig jämförelse mellan kvinnors och mäns arbetsresor avser hur många stopp för andra ärenden som görs i samband med arbetsresan. Antalet stopp är ett mått på resandets och därmed också vardagens komplexitet. Kvinnor gör ett annat ärende under arbetsresan vid omkring tre av tio arbetsresor, medan män gör det vid två av tio resor (se tabell 5.3). Skillnaden mellan grupperna är tydlig, dock inte avsevärd, och visar ett könsindex på -23 procent. Samtidigt har båda grupper ökat antalet ärenden per arbetsresa över tid, och män har ökat andelen något mer än kvinnor.

Tabell 5.3 Antal ärenden som genomförs under arbetsresan (som huvudresa), 1994/95 och 2005/06

Grupp	1994/95	2005/06	Relativ förändring över tid, %
Kvinna	0,25	0,28	+8
Man	0,19	0,21	+13
Könsindex	-26%	-23%	..

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

5.2.2 Relationer mellan färdlängd, restid och hastighet

Hur långt man pendlar är ett grundläggande mått på hur stor räckvidd individen har på arbetsmarknaden. Här finns fortfarande betydande skillnader mellan kvinnor och män. Resultaten visar att män i Sverige genomförde geografiskt längre arbetsresor än kvinnor både 1994/95 och 2005/06 (se tabell 5.4). I genomsnitt arbetspendlade kvinnor 2005/06 13,7 km enkel väg, medan män pendlade 18,2 km. Mäns resor var i genomsnitt 33 procent längre än kvinnors, varför mäns faktiska arbetsmarknadsregioner fortfarande är betydligt större än kvinnors.

Över tid har dock skillnaden i färdlängd mellan kvinnor och män minskat, både i absoluta och relativa tal, då kvinnor under perioden ökade sin reslängd med 21 procent och män med 13 procent (2,4 respektive 2,1 km). Detta indikerar en måttlig konvergens i räckvidd på arbetsmarknaden mellan könen. Relateras resultaten till en längre serie mätningar över tid, mellan 1978 och 2011 (se figur 5.1), innebär dock konvergensen ett brott i en långsiktigare trend. Över hela den längre perioden sker nämligen en *divergens* i absoluta termer. Samtidigt ökar könsindex tydligt mellan 2005/06 och 2010, från 33 procent till 43 procent (se tabell B3.1 i bilaga 3).

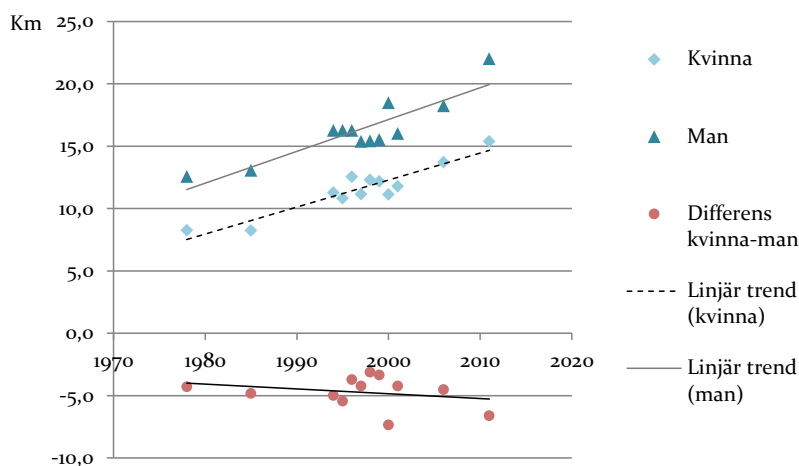
Tabell 5.4 Arbetsresans genomsnittliga färdlängd, restid och hastighet (enkel väg), 1994/95 och 2005/06

Dimension och grupp		1994/95	2005/06	Absolut förändring över tid, km	Relativ förändring över tid, %
Färdlängd, km	Kvinna	11,3	13,7	+2,4*	+21*
	Man	16,1	18,2	+2,1*	+13*
	Differens	4,8*	4,5*	..	..
	Könsindex	42%	33%	..	..
Restid, minuter	Kvinna	23	27	+4*	+18*
	Man	24	27	+4*	+15*
	Differens	0,6	0,1	..	..
	Könsindex	3%	0%	..	..
Hastighet, km/h	Kvinna	29,6	30,5	+0,9	+3
	Man	41,1	40,4	-0,6	-2
	Differens	11,4*	9,9*	..	..
	Könsindex	39%	32%	..	..

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat. Kvinnor 1994/95 n=4840, män 1994/95 n=5750, kvinnor 2005/06 n=6780, män 2005/06 n=7550.

* Statistiskt signifikant differens, $p < 0,05$.

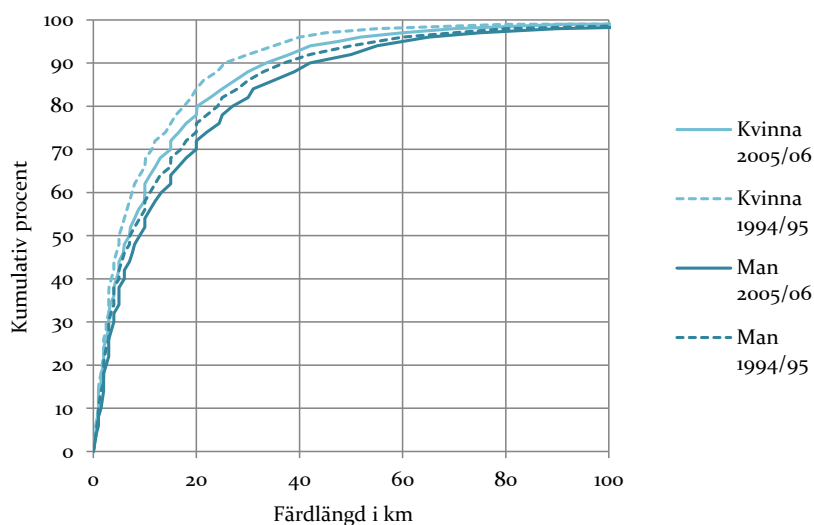
5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring



Figur 5.1 Tidsserie med arbetsresans färdlängd (km), 1978-2011.

Viktade värden, flyg ej inräknat.

Källa: (Vilhelmson, kommande arbete) Riks RVU 1978, 1985, 1994-2001, RES 05/06, RES 2011.



Figur 5.2 Arbetsresor 0-100 km 1994/95 och 2005/06, färdlängd i kumulativ procent.

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

På väg mot jämställda arbetsresor?

Samtidigt som medelvärden ger en sammanfattad bild av läget, är det viktigt att undersöka hur stor spridningen i färdlängd är inom grupperna. För att förmedla en bild av spridningen redovisas färdlängder i kumulativ procent i figur 5.2 och spridningen i restid i figur 5.3.

Kvinnors och mäns färdlängd för arbetsresan fördelar sig på likartade sätt både 1994/95 och 2005/06 när det gäller resor upp till 100 km långa (bland ännu längre resor är män dock överrepresenterade, se bilaga 1). Män har dock högre medianvärden än kvinnor (9 km respektive 7 km), liksom för den tredje kvartilen (ca 24 km respektive ca 18 km). Detta speglar att män genomgående pendlar längre än kvinnor, och att det t.ex. inte enbart är de mellanregionala arbetsresorna som skiljer sig mellan grupperna och påverkar medelvärdena.

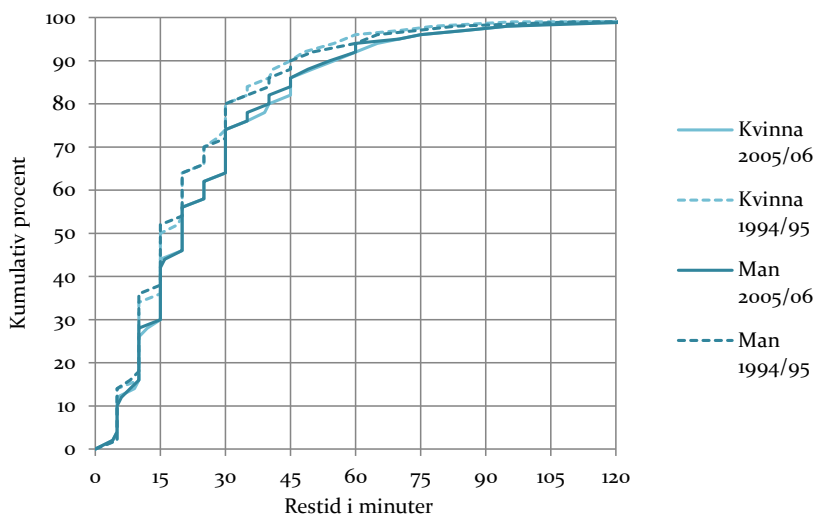
En jämförelse av hur spridningen i reslängd förändras över tid visar att både median och värdet för tredje kvartilen ökade för båda grupper. Detta speglar att färdlängdsökningen skedde inom hela gruppen kvinnor respektive män, och inte enbart avser de långa resorna.

I vardagslivet och ur pendlarens synvinkel är det också viktigt att se till arbetsresans *tidsåtgång*. Restid och förflyttningshastighet har ett direkt samband med färdlängd, och spelar en central roll för hur långt individen rumsligt har möjlighet att förflytta sig. Ofta är restiden en restriktion för hur lång resan kan göras i vardagen. Med hjälp av ökade hastigheter (dvs. snabbare färdmedel) kan man delvis hantera restriktioner som orsakas av när, var och hur länge man måste vistas på olika platser under dygnet.

I termer av restid pendlade kvinnor och män lika länge både 1994/95 och 2005/06 (se tabell 5.4 ovan). Båda grupper hade 2005/06 i snitt 27 minuter långa arbetsresor enkel väg. 1994/95 var restiden 24 minuter för män och 23 minuter för kvinnor. Båda grupper ökade således arbetsresans tidsåtgång under perioden, kvinnor med 18 procent och män med 15 procent. Denna ökning är i nivå med färdlängdökningen. Det betyder att en stor del av de allt längre arbetsresorna förklaras av att pendlarna avsatte *mer tid* till att resa och inte av att reshastigheterna ökade (se tabell 5.4) pga. en övergång till snabbare färdmedel eller användning av effektivare infrastruktur, såsom bättre vägar.

När det gäller spridningen i restidsvärden framgår att kvinnor och män uppvisar nästan identiska mönster vid respektive mättillfälle (se figur 5.3). En väsentlig andel av båda grupper gör tidsmässigt längre arbetsresor 2005/06 jämfört med 1994/95.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring



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

När det gäller hur snabbt man reser till/från arbetet visar resultaten att kvinnors arbetsresor 2005/06 fortfarande genomfördes med betydligt lägre hastigheter än mäns (se tabell 5.4). Det skedde dock en mindre konvergens under perioden, från ett könsindex på 39 till 32. Detta beror på att de genomsnittliga hastigheterna över tid ökade marginellt för kvinnor och minskade marginellt för män. Det antyder att en mindre förändring i färdstätt skedde (se mer om detta i avsnitt 5.2.4 nedan).

Att arbetsresans tidsåtgång tydligt ökade under den studerade perioden väcker frågan om ökningen genomfördes på bekostnad av minskad restid för andra ärenden, enligt tesen om den konstanta restiden (för en diskussion se bl.a. Vilhelmson 2007; Mokhtarian & Chen 2004). Alternativet är att individens sammanlagda restid i vardagen ökar. Det skulle i så fall betyda att svenskarna över tid inte bara blir mer rörliga i rumsliga termer, utan även har ökat acceptansen för den tid som resorna tar i anspråk från andra, stationära, aktiviteter i vardagen. En orsak till detta skulle kunna vara att resorna i allt högre omfattning tillåter resenäreren att genomföra andra aktiviteter (t.ex. att arbeta) under resans gång, vilket frigör tid utanför resan.

5.2.3 Förhållandet till andra ärenden i vardagen

Ovan konstaterades att kvinnor ökade mängden arbetsresor under den studerade perioden, att både kvinnors och mäns restid och färdlängd för arbetsresan ökade något över tid, att en konvergens i arbetsresans längd skedde i både absoluta och relativa tal, samt att arbetsresans hastigheter förändrades marginellt hos båda grupper. I vilket sammanhang av vardagens övriga aktiviteter ska dessa förändringar ses? Har den vardagliga rörligheten i övrigt förändrats på samma sätt som arbetsresan?

Att närmare undersöka förhållandet mellan förvärvsarbete och andra genuspräglade aktiviteter är viktigt eftersom kvinnor arbetar deltid i större omfattning än män (SCB 2012), vilket är relaterat till att de tar ett större ansvar för hem och barn. Nedan undersöks därför två specifika aspekter av det vardagsliv som kvinnors och mäns arbetsresor bäddas in i. Denna utvidgade analys koncentreras till två typer av resor: tjänsteresor och resor för barntillsyn. Dessa är på olika sätt tydligt relaterade till arbete och hushållsansvar och är sannolikt genuspräglade. Vidare undersöks också färdlängder för andra typer av ärenden i vardagen i syfte att förstå arbetsresan i ett bredare mobilitetssammanhang.³⁸

När det gäller tjänsteresor genomförde män sådana mer än dubbelt så ofta som kvinnor, både 1994/95 och 2005/06 (se tabell 5.5). Resultaten pekar mot en konvergens över tid, trots att skillnaden mellan grupperna 2005/06 fortfarande var mycket stor. Att män genomförde fler tjänsteresor än kvinnor förklaras sannolikt av att de oftare innehar chefspositioner och andra befattningar som ställer krav på rörlighet i arbetet (Bergman & Gustafson 2008). Både kvinnor och män minskade dock antalet tjänsteresor under den studerade perioden.

Samtidigt genomförde män omkring hälften så många resor för barntillsyn som kvinnor, dvs. resor att hämta och lämna barn vid olika aktiviteter, både 1994/95 och 2005/06 (se tabell 5.5). En mindre konvergens skedde över tid, trots att skillnaden mellan grupperna fortfarande förblev stor. Konvergensen orsakades inte av att män gjorde fler resor för barntillsyn, utan av att kvinnor gjorde färre. Både kvinnor och män minskade antalet resor för barntillsyn, kvinnor mer än

³⁸ Eftersom resultaten sätts i relation till arbetsresor, dvs. resor som förvärvsarbetande gör, görs analysen utifrån gruppen förvärvsarbetande. Till denna grupp hör heltidsanställda, deltidsanställda, egenföretagare och personer som arbetar hemma (även föräldralediga). Vissa beräkningar görs dock även för befolkningen i helhet, och då anges detta specifikt.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

män. Detta var något oväntat då man ibland talar om att föräldrar kör barnen till allt fler aktiviteter, men hänger också samman med antalet barn i de aktuella åldersgrupperna som fanns vid respektive tillfälle.

Tabell 5.5 Den förvärvsarbetande befolkningens resfrekvens för olika ärenden (antal resor per person och dygn), 1994/95 och 2005/06

Ärende och grupp		1994/95	2005/06	Relativ förändring över tid, %
Arbetsresa	Kvinna	0,92	0,94	+3
	Man	1,07	1,01	-5
	Könsindex	16%	7%	..
Tjänsteresa (samt inom arbete)	Kvinna	0,16	0,13	-18
	Man	0,42	0,29	-30
	Könsindex	159%	124%	..
Barn tillsyn (hämta/lämna)	Kvinna	0,11	0,09	-23
	Man	0,05	0,04	-7
	Könsindex	-59%	-51%	..

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa, samtliga färdmedel. Totalt antal observationer: kvinnor 1994/95 n= 16 060, män 1994/95 n=17 960, kvinnor 2005/06 n=22 600, män 2005/06 n=23 340.

Resultatet avseende dessa restyper visar sammantaget, inte oväntat, att kvinnor oftare gör resor som är relaterade till ett gemensamt hushållsansvar. Män gör istället fler tjänsteresor, som förväntas gynna arbetsliv och karriär, och som ofta är svåra att kombinera med vardagligt ansvar för barn (jmf Bergman & Gustafson 2008). Trots att kvinnor har nästan lika hög arbetsfrekvens som män så genomförs arbetsresan i många fall i ett sammanhang av genuspräglade aktiviteter. Resultaten bör därför ses som en indikator på hur rådande genuskontrakt kopplade till förvärvs- och hushållsarbete ser ut.

En viktig aspekt är om resandet totalt, dvs. för alla ärenden, skiljer sig åt mellan förvärvsarbetande kvinnor och män. Resultaten visar att förvärvsarbetande kvinnor i genomsnitt 1994/95 genomförde något färre resor totalt per dag än vad män gjorde (se tabell 5.6). Under den studerade perioden skedde en marginell konvergens genom att kvinnorna ökade resfrekvensen medan män minskade den något. Dessa resultat kan tolkas som att förvärvsarbetande män minskade antalet aktiviteter utanför bostaden något, medan förvärvsarbetande kvinnor ökade dem. 2005/06 genomförde kvinnor och män ungefär lika många ärenden utanför hemmet, vilket i termer av rörlighet *grovt sett* pekar mot en ökad jämställdhet.

Tabell 5.6 Den förvärvsarbetande och hela svenska befolkningens resfrekvens (antal resor per person och dygn), 1994/95 och 2005/06

Grupp		1994/95	2005/06	Relativ förändring över tid, %
Förvärvsarbetande befolkning	Kvinna	3,2	3,4	+5
	Man	3,4	3,3	-4
	Könsindex	6%	-2%	..
Hela svenska befolkningen	Kvinna	2,7	2,9	+7
	Man	3,0	2,9	-2
	Könsindex	10%	0%	..

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa, samtliga färdmedel. Antal observationer förvärvsarbetande se tabell 5.5. Antal observationer hela befolkningen: kvinnor 1994/95 n=27 530, män 1994/95 n=29 650, kvinnor 2005/06 n=39 000, män 2005/06 n=38 480.

Ovan (se avsnitt 5.2.2) konstaterades att arbetsresans tidsåtgång under den studerade perioden ökade för både kvinnor och män. Gjordes detta på bekostnad av en minskad restid för andra resor? Om tesen om den konstanta restiden gäller bör restiden för övriga resor ha minskat när arbetsresans tidsåtgång ökade. Resultaten visar att förvärvsarbetande kvinnor under den studerade perioden ökade sin totala restid per dag med 13 minuter, till 78 minuter, medan förvärvsarbetande män ökade den totala restiden med 5 minuter till 81 minuter (se tabell 5.7). Detta pekar på en konvergens i restid per dag för alla resor, och på att tesen om den konstanta restiden inte var giltig. Eftersom arbetsresans tidsåtgång endast ökade med 4 minuter för båda grupper, visar resultaten att kvinnor i betydande grad ökade restiden för fler ärenden än arbetsresan. Män ökade också restiden för andra ärenden än arbetsresan, men inte i samma omfattning som kvinnor. Kvinnors ökade restider skulle kunna förklaras av att de ökade antalet resor totalt och att de genomför fler aktiviteter utanför hemmet. För hela befolkningen finns ett likartat mönster avseende ökad total restid, liksom en konvergens över tid mellan könen.

En central fråga är om män genomgående och för alla typer av ärenden färdas längre än kvinnor. Detta skulle betyda att skillnader i arbetsresans reslängd är relaterade till en ojämlig färdmedelstillgång, eller till ett allmänt mer mobilt beteende hos män, snarare än faktorer specifika för förvärvsarbetet (t.ex. en könssegregerad arbetsmarknads lokaliseringmönster). Resultaten visar att män för de flesta ärenden färdades längre än kvinnor, både 1994/95 och 2005/06. Dock var skillnaden sällan så stor som när det gällde just arbetsresan (se tabell 5.8). Endast ärendena barntillsyn och skjutsa annan person (1994/95)

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

hade högre könsindex än arbetsresor. Detta antyder att skillnader i färdlängd avseende kvinnors och mäns arbetsresor delvis kan relateras till faktorer knutna till förvärvsarbetet, och delvis till rörlighetsrelaterade faktorer som en ojämlig färdmedelsfördelning mellan könen.

Tabell 5.7 Den förvärvsarbetande och hela svenska befolkningens totala restid (minuter) för alla ärenden, 1994/95 och 2005/06

Grupp		1994/95	2005/06	Absolut	Relativ
				förändring över tid, km	förändring över tid, %
Förvärvsarbetande befolkning	Kvinna	65	78	+13	+21
	Man	76	81	+ 5	+6
Hela svenska befolkningen	Kvinna	60	71	+ 10	+17
	Man	71	74	+ 3	+4

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa, samtliga färdmedel. Antal observationer se tabell 5.6.

Tabell 5.8 Den förvärvsarbetande befolkningens färdlängd (km) för olika ärenden, 2005/06

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

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa, samtliga färdmedel. Ärendena *Yrkesmässig trafik* och *Övrigt* ingår inte i tabellen. Antal observationer se tabell 5.5.

5.2.4 Färd sätt för arbetsresan

Hur snabbt man förflyttar sig med hjälp av olika färdmedel har betydelse för hur vardagens aktiviteter kan organiseras i tid och rum, varför det är viktigt att studera vilka färdmedel människor använder. Färd sättet rör också faktorer som resans flexibilitet, bekvämlighet och trygghet. Dessa påverkar hur resan upp-

fattas och om den kan genomföras över huvud taget. Resultat i avsnitt 5.2.2, som visar ansemliga skillnader i arbetsresornas genomsnittliga hastigheter mellan kvinnor och män, antyder att färdmedelsanvändningen skiljer sig åt mellan grupperna. Frågan är om färdmedelsanvändningen över tid har förändrats på ett sätt som antyder en mer jämställd resursfördelning, och om snabbare färdmedel, såsom tåg och bil, används oftare i en pågående regionförstoring.

Resultaten visar på tydliga könsrelaterade skillnader i färdmedelsanvändning. Kvinnor gick, cyklade, var bilpassagerare, och tog tåg, tunnelbana och buss till arbetet oftare än vad män gjorde vid båda mätillfällen (se tabell 5.9). Män, å andra sidan, körde bil till arbetet oftare än kvinnor.

Tabell 5.9 Andel arbetsresor med olika färsätt (%), 1994/95 och 2005/06

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

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa. *Flyg* och *Annat färsätt* ingår inte i tabellen pga. begränsad användning. Kvinnor 1994/95 n=4840, män 1994/95 n=5750, kvinnor 2005/06 n=6800, män 2005/06 n=7570.

¹ Könsindex 1994/95 = 47%, 2005/06 = 36%.

² Signifikantestad endast avseende bilförare.

* Statistiskt signifikant differens, $p < 0,05$.

Det är dock viktigt att notera att bilförare var det vanligaste färsättet för arbetsresan *både* bland kvinnor och bland män, såväl 1994/95 som 2005/06. Kvinnors användning av bil som förare ökade över tid i relation till andra färdmedel, medan mäns bilanvändning förblev oförändrad: 1994/95 körde 44 procent av kvinnorna bil till jobbet, vilket ökade till 47 procent 2005/06, medan 64 procent av männen körde bil till jobbet vid båda tillfällen. Resultaten pekar på en svag konvergens, och antyder att kvinnor har fått en något starkare ställning inom hushållet i konkurrensen om bilen, alternativt att hushåll oftare skaffar en andra bil som kvinnan utnyttjar.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

För kollektivtrafiken, den grupp av färdmedel som kan ersätta bilen vid långa resor (t.ex. i samband med regionförstoring), skedde inga större förändringar sett till dess *andel av alla resor*: kvinnor åkte 2005/06 kollektivt (tåg, tunnelbana, spårvagn eller buss) vid 16 procent, och män vid 10 procent av arbetsresorna. 1994/95 var andelarna 16 respektive 9 procent. En genomgång av de *enskilda färdpassen* visar dock ett något annorlunda mönster. Dels ökade tåganvändningen i stor omfattning (med 54 procent bland kvinnor och 25 procent bland män). Samtidigt skedde en divergens eftersom kvinnor och män tidigare åkte tåg lika ofta. Som andel av alla resor var denna ökning dock marginell, eftersom tåganvändningen från början endast utgjorde 2 procent av alla arbetsresor. Även andelen resor med tunnelbana och spårvagn ökade (15 procent för kvinnor och 17 procent för män), medan andelen resor med buss minskade för kvinnor (20 procent), och ökade för män (14 procent).

När det gäller *hur långt* man reser med olika färdmedel framgår att män gjorde längre, eller lika långa, resor till arbetet med nästan samtliga färdmedel (undantaget är tåg och gång 2005/06, dock marginellt) se tabell 5.10. Över tid ökade kvinnor som bilförare färdlängden för arbetsresan mer än vad män gjorde, vilket pekar på en konvergens i detta avseende. En jämförelse mellan användningsfrekvens och färdlängd för bil (som förare) visar att färdlängdsökningen (17 procent för kvinnor och 8 procent för män) bidrar betydligt mer än frekvensökningen (7 procent för kvinnor, medan män minskade den med 1 procent) till kvinnors och mäns längre arbetsresor totalt, och därmed också till utvidgade arbetsmarknader och regionförstoring.

Tabell 5.10 Arbetsresans färdlängd (km) med olika färdssätt enkel väg, 2005/06 och förändring över tid

Färdssätt	2005/06			Absolut förändr. över tid ¹ , km		Relativ förändr. över tid ¹ , %	
	Kvinna	Man	Köns-index	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Gång	1,4	1,3	-7%	0,2	0,2	+18	+14
Cykel	2,6	3,3	26%	0,4	0,6	+18	+22
Bilförare	13,7	18,1	32%	2,0*	1,3	+17*	+8
Bilpassagerare	12,9	23,5	83%	1,8	6,4	+17	+37
Tåg	46,4	44,5	-4%	5,1	-7,6	+12	-15
Tunnelb., spårv.	10,4	11,2	7%	0,9	0,6	+9	+6
Buss	16,3	20,8	28%	1,7	3,2	+11	+18

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa. *Flyg* och *Annat färdssätt* ingår inte i tabellen pga. begränsad användning. Antal observationer se tabell 5.9.

¹ Signifikantstestad endast avseende bilförare.

* Statistiskt signifikant differens, $p < 0,05$.

5.3 Faktorer som påverkar arbetsresans längd och tidsåtgång

5.3.1 Samband på individnivå: regressionsanalyser

Regressionsanalysernas genomförande

För att besvara studiens andra frågeställning undersöks här hur olika faktorer som är relaterade till individen, hennes livssituation, boende och arbetsmarknad påverkar arbetsresans längd och tidsåtgång. Ur teoretiskt perspektiv skapar dessa faktorer allmänna förutsättningar för förflyttningar, samtidigt som de i olika omfattning är genuspräglade och därigenom skapar specifika förutsättningar för kvinnors respektive mäns arbetsresande. En förväntning är därför att tydliga skillnader finns mellan könen avseende hur olika faktorer samspelar med arbetsresan. Det kan t.ex. gälla hur kvinnors och mäns olikartade sysselsättningsmönster och inkomstförhållanden påverkar hur och vart man reser till arbetet.

För att fastställa om en faktor, t.ex. inkomst, har ett samband med arbetsresans geografiska längd respektive tidsåtgång på individnivå samtidigt som andra variabler hålls konstanta, görs i detta avsnitt ett antal multipla linjära regressionsanalyser. Dessa behandlar arbetsresans tidsåtgång och färdlängd 1994/95 respektive 2005/06. Separata analyser görs för kvinnor och män istället för alternativet att använda kön som en oberoende variabel. Tillvägagångssättet är centralt eftersom det tydliggör hur olika faktorer påverkar på olika sätt beroende på kön.

De oberoende variabler som används för att förklara arbetsresans färdlängd och tidsåtgång beskrivs i tabell 5.11³⁹. Dessa är individinkomst, utbildningsnivå, om barn finns i hushållet, hushållstyp, antal bilar i hushållet i trafik, bostadstyp och regiontyp. När olika typer av boende- och arbetsregioner testades i bivariata analyser visade den s.k. H-regionen (förkortning för homogen region) tydliga och intressanta mönster. Dessa regioner avgränsas med hänsyn till befolkningens geografiska fördelning och täthet, vilket är en viktig aspekt när resor och arbetsresor studeras (se bilaga 4).

För varje prövad dimension (dvs. färdlängd och restid), kön och år analyseras fem olika modeller. Detta pga. hög korrelation mellan vissa av de oberoende variablerna (se bilaga 2) vilket gör att variablerna inte bör inkluderas i samma modell.

Regressionsanalyserna visar bl.a. hur stor del av resans räckvidd och tidsåtgång som förklaras av de oberoende variablerna. Modellernas samlade förklaringsvärde är genomgående lågt (upp till drygt 9 procent), men avsikten är inte att hitta modeller med hög förklaringsgrad utan att hitta enskilda faktorer som signifikant påverkar arbetsresan på individnivå. Att förklaringsvärdet är lågt kan främst förklaras av att flera betydelsefulla faktorer som formar arbetsresan inte har kunnat tas med i modellerna. T.ex. ingår i den tillgängliga databasen inte information om omgivningsrelaterade faktorer såsom kringliggande trans-

³⁹ Val av oberoende variabler för analyserna har gjorts utifrån en teoretisk förståelse för ämnet, resultat i tidigare studier samt tillgängliga data (jmf avsnitt 4.3.6). Fler variabler än de sju som testas i regressionsanalyserna prövades i ett första steg i bivariata analyser och visade skillnader i färdlängd mellan könen i något avseende. Alla mönster var dock inte lika tydliga. Variabler som valdes bort var hushållets inkomst, vardaglig användning av bil, vardaglig användning av kollektivtrafik, arbetsplatsens lokalisering (H-regioner), bostadens och arbetsplatsens lokalisering (Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning), ålder, branschtillhörighet, sysselsättningens omfattning och socioekonomisk grupp.

Faktorernas olika betydelse för kvinnor respektive män

Analysen av arbetsresans *färdlängd* 2005/06 för *kvinnor* visar att alla variabler förutom närvaro av barn i hushållet är betydelsefulla (dvs. är signifikanta) i någon av modellerna. De statistiskt signifikanta resultaten visar att kvinnor gör geografiskt längre resor när de har högre inkomst, längre utbildning (klassen forskarutbildning visar dock inte signifikanta resultat), är samboende, desto fler bilar de har i hushållet, när de bor i en/två-familjshus, och när de bor i en något tätare befolkad region (tabell 5.12).

I analysen av arbetsresans *färdlängd* 2005/06 för *män* är alla variabler signifikanta i någon av modellerna. Resultaten visar att män gör geografiskt längre resor till arbetet när de har högre inkomst, har barn i hushållet, är samboende, desto fler bilar de har i hushållet, när de bor i en/två-familjshus, och när de bor i en något tätare befolkad region (tabell 5.13). Utbildningens längd visar dock ett oväntat mönster där ökad utbildning innebär kortare arbetsresor (klassen eftergymnasial utbildning visar dock inte signifikanta resultat).

Intressanta jämförelser kan göras mellan kvinnor och män avseende arbetsresans *färdlängd* 2005/06. Här framgår att närvaro av barn i hushållet är betydelsefullt (dvs. visar signifikanta resultat) för män men inte för kvinnor – dvs. att om barn finns i hushållet så reser män längre medan inget säkerställt mönster syns för kvinnor – samt att utbildningens längd visar olika mönster för de två grupperna. Inkomsten påverkar arbetsresans längd mer för kvinnor än för män, medan hushållstyp, antal bilar i hushållet och bostadstyp påverkar kvinnors och mäns *färdlängd* för arbetsresans i likartad omfattning.

I analysen av arbetsresans *tidsåtgång* 2005/06 för *kvinnor* är alla variabler förutom hushållstyp signifikanta i någon av modellerna. De statistiskt signifikanta resultaten visar att kvinnor gör tidsmässigt längre resor när de har högre inkomst, längre utbildning, *inte* har barn i hushållet, när det inte finns någon *eller* när det finns flera bilar i hushållet, när de bor i en/två-familjshus, och när de bor i något tätare befolkade regioner (tabell 5.14).

I analysen av arbetsresans *tidsåtgång* 2005/06 för *män* är alla variabler signifikanta i någon av modellerna. Resultaten visar att män gör tidsmässigt längre resor till arbetet när de har högre inkomst, längre utbildning (om man räknar bort forskarutbildning), när barn finns i hushållet, när de är samboende, när det inte finns någon *eller* när det finns flera bilar i hushållet, när de bor i en/två-familjshus, och när de bor i något tätare befolkade regioner (tabell 5.15).

På väg mot jämställda arbetsresor?

Tabell 5.12 Multipel regressionsanalys för arbetsresans färdlängd, kvinnor 2005/06

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0014 *	..	0,0011 *	..	0,0011 *
Utbildning (ref. gymn. utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,202 *	..	-0,281 *	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,160 *	..	0,150 *	..
Forskarutbildning	..	0,415	..	0,331	..
Barn i hushållet (ref. ej barn)	..	-0,018	-0,018	-0,052	-0,045
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,248 *	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (ref. en bil)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	-0,317 *	-0,288 *	..	..
Fler än en bil	..	0,560 *	0,570 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,636 *	-0,583 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *
Antal observationer	4546	4928	4544	4928	4544
Justerat R ²	0,028	0,065	0,068	0,061	0,066
Konstant	1,124 *	1,353 *	1,134 *	1,784 *	1,546 *

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, flyg ej inräknat, tilläggsurval borttaget, logaritmerad beroende variabel.

* p < 0,05.

Tabell 5.13 Multipel regressionsanalys för arbetsresans färdlängd, män 2005/06

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0006 *	..	0,0003 *	..	0,0003 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,128 *	..	-0,144 *	..
Eftergymnasial utbildning	..	-0,033	..	-0,079	..
Forskarutbildning	..	-0,321 *	..	-0,417 *	..
Barn i hushållet (ref. ej barn)	..	0,140 *	0,140 *	0,136 *	0,133 *
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,280 *	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (ref. en bil)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	-0,499 *	-0,537 *	..	..
Fler än en bil	..	0,508 *	0,494 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,596 *	-0,620 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *
Antal observationer	5092	5416	5092	5410	5088
Justerat R ²	0,023	0,071	0,074	0,061	0,057
Konstant	1,595 *	1,760 *	1,650 *	2,147 *	2,029 *

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, flyg ej inräknat, tilläggsurval borttaget, logaritmerad beroende variabel.

* p < 0,05.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

Tabell 5.14 Multipel regressionsanalys för arbetsresans tidsåtgång, kvinnor 2005/06

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0008 *	..	0,0008 *	..	0,0007 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,126 *	..	-0,133 *	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,124 *	..	0,119 *	..
Forskarutbildning	..	0,485 *	..	0,484 *	..
Barn i hushållet (<i>ref. ej barn</i>)	..	-0,032	-0,032	-0,064 *	-0,059 *
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,038	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (<i>ref. en bil</i>)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	0,125 *	0,140 *	..	..
Fler än en bil	..	0,086 *	0,093 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,126 *	-0,097 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *
Antal observationer	4577	4967	4575	4967	4575
Justerat R ²	0,088	0,089	0,092	0,090	0,091
Konstant	2,529 *	2,670 *	2,515 *	2,766 *	2,622 *

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, flyg ej inräknat, tilläggsurval borttaget, logaritmerad beroende variabel.

* p < 0,05.

Tabell 5.15 Multipel regressionsanalys för arbetsresans tidsåtgång, män 2005/06

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0003 *	..	0,0003 *	..	0,0002 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,027 *	..	-0,028	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,089 *	..	0,084 *	..
Forskarutbildning	..	0,050 *	..	0,019	..
Barn i hushållet (<i>ref. ej barn</i>)	..	0,053	0,063 *	0,016	0,025
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,065 *	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (<i>ref. en bil</i>)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	0,064 *	0,070	..	..
Fler än en bil	..	0,090 *	0,082 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,176 *	-0,184 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,001	0,001 *	0,002 *	0,002 *
Antal observationer	5104	5428	5104	5423	5100
Justerat R ²	0,071	0,073	0,074	0,080	0,082
Konstant	2,618 *	2,677 *	2,601 *	2,789 *	2,741 *

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, flyg ej inräknat, tilläggsurval borttaget, logaritmerad beroende variabel.

* p < 0,05.

I en jämförelse av vilken roll olika variabler spelar för kvinnor respektive män avseende arbetsresans tidsåtgång 2005/06 syns att hushållstyp påverkar män signifikant men inte kvinnor. Inkomst och utbildningens längd påverkar arbetsresans tidsåtgång mer för kvinnor än för män, och bostadstyp påverkar mer för män än för kvinnor. Närvaro av barn i hushållet påverkar kvinnor och män på olika sätt, då det tidsmässigt förkortar kvinnors resor och förlänger mäns.

Förändrad betydelse över tid

Går man över till att jämföra vad som har hänt mellan 1994 och 2006 syns flera förändringar (se tabell 5.16-5.19). När det gäller variablernas *betydelse* (dvs. om de är signifikanta i analyserna) så får utbildningens längd ökad betydelse över tid både för kvinnors färdlängd och tidsåtgång, liksom för mäns färdlängd. Även hushållstyp får betydelse över tid, och då avseende mäns tidsåtgång för arbetsresan. Andra variablers betydelse är relativt oförändrad.

När man ser till det mönster (dvs. koefficientens storlek) som de betydelsefulla variablerna visar syns både minskad och ökad påverkan på arbetsresans längd över tid. Inkomsten minskar sin påverkan på arbetsresans färdlängd för både kvinnor och män, liksom för mäns restid. Hushållstypen ökar sin påverkan över tid för mäns färdlängd, men minskar den något för kvinnor. Antal bilar i hushållet påverkar över tid mäns färdlängd mer, men deras tidsåtgång för resan i mindre omfattning. Bostadstyp påverkar både mäns färdlängd och tidsåtgång mer över tid. Regionens befolkningstäthet påverkar både kvinnors och mäns färdlängd mindre över tid. Sammanfattningsvis har därför inkomstens påverkan på arbetsresans längd minskat över tid på olika sätt och större förändringar i variablernas påverkan har allmänt sett skett hos män än hos kvinnor.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

Tabell 5.16 Multipel regressionsanalys för arbetsresans färdlängd, kvinnor 1994/95

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0021 *	..	0,0018 *	..	0,0019 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,015	..	-0,065	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,103 *	..	0,093	..
Forskarutbildning	..	0,033	..	-0,184	..
Barn i hushållet (<i>ref. ej barn</i>)	..	0,021	0,056	-0,035	0,004
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,283 *	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (<i>ref. en bil</i>)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	-0,415 *	-0,329 *	..	..
Fler än en bil	..	0,529 *	0,538 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,628 *	-0,592 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,002 *	0,002 *	0,002 *	0,002 *
Antal observationer	4313	4100	4311	4099	4311
Justerat R ²	0,033	0,067	0,071	0,063	0,067
Konstant	0,923 *	1,277 *	1,016 *	1,622 *	1,345 *

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 1994/95, flyg ej inräknat, logaritmerad beroende variabel.

* $p < 0,05$.

Tabell 5.17 Multipel regressionsanalys för arbetsresans färdlängd, män 1994/95

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0011 *	..	0,0008 *	..	0,0009 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,040	..	-0,046	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,096 *	..	0,083	..
Forskarutbildning	..	-0,212	..	-0,235	..
Barn i hushållet (<i>ref. ej barn</i>)	..	0,166 *	0,181 *	0,148 *	0,169 *
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,190 *	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (<i>ref. en bil</i>)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	-0,320 *	-0,276 *	..	..
Fler än en bil	..	0,488 *	0,458 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,439 *	-0,378 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,002 *	0,002 *	0,002 *	0,002 *
Antal observationer	5136	4836	5128	4839	5131
Justerat R ²	0,030	0,061	0,063	0,049	0,050
Konstant	1,366 *	1,501 *	1,353 *	1,779 *	1,593 *

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 1994/95, flyg ej inräknat, logaritmerad beroende variabel.

* $p < 0,05$.

På väg mot jämställda arbetsresor?

Tabell 5.18 Multipel regressionsanalys för arbetsresans tidsåtgång, kvinnor 1994/95

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0008 *	..	0,0009 *	..	0,0007 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	0,014	..	0,005	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,069 *	..	0,060 *	..
Forskarutbildning	..	-0,40	..	-0,100	..
Barn i hushållet (ref. ej barn)	..	-0,027	-0,002	-0,052 *	-0,029
Hushållstyp (ref. ensamst.)	-0,013	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (ref. en bil)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	0,068	0,131 *	..	..
Fler än en bil	..	0,111 *	0,118 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,117 *	-0,104 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,002 *	0,001 *
Antal observationer	4036	3827	4034	3825	4034
Justerat R ²	0,065	0,070	0,070	0,070	0,068
Konstant	2,541 *	2,592 *	2,471 *	2,681 *	2,577 *

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 1994/95, flyg ej inräknat, logaritmerad beroende variabel.

* p < 0,05.

Tabell 5.19 Multipel regressionsanalys för arbetsresans tidsåtgång, män 1994/95

Oberoende variabel	B-koefficient				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	0,0005 *	..	0,0006 *	..	0,0005 *
Utbildning (ref. gymn.utb.)	..	..	..	..	..
Förgymnasial utbildning	..	-0,018	..	-0,016	..
Eftergymnasial utbildning	..	0,129 *	..	0,123 *	..
Forskarutbildning	..	0,269 *	..	0,258 *	..
Barn i hushållet (ref. ej barn)	..	0,079 *	0,104 *	0,053 *	0,083 *
Hushållstyp (ref. ensamst.)	0,040	..	..	..	..
Antal bilar i hush. (ref. en bil)	..	..	..	..	..
Inga bilar	..	0,136 *	0,175 *	..	..
Fler än en bil	..	0,152 *	0,116 *	..	..
Bostadstyp (ref. en/tvåfam.h.)	..	..	..	-0,139 *	-0,089 *
H-region (befolkningstäthet)	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *	0,001 *
Antal observationer	4925	4623	4919	4626	4920
Justerat R ²	0,048	0,060	0,058	0,058	0,054
Konstant	2,500 *	2,528 *	2,435 *	2,633 *	2,533 *

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 1994/95, flyg ej inräknat, logaritmerad beroende variabel.

* p < 0,05.

5.3.2 Samband på gruppnivå: bivariata analyser

De bivariata analysernas genomförande

Regressionsanalyserna prövar på ett samlat sätt om och hur flera faktorer på individnivå har ett samband med arbetsresans färdlängd respektive tidsåtgång. Som komplement analyseras nedan de olika faktorernas betydelse separat och på gruppnivå i syfte att belysa delvis andra frågor. Det rör t.ex. hur olika färd sätt för arbetsresan hänger samman med typ av bostad. Resultaten visar ofta på skillnader mellan kvinnor och män på gruppnivå, dock är en stor del inte signifikant på 95-procentnivå (se bilaga 3 med konfidensintervall⁴⁰). Då trenderna ofta är robusta och män systematiskt geografiskt reser längre än kvinnor, tolkas resultaten dock inte som slumpmässiga, särskilt som sambanden bekräftas på individnivå i regressionsanalyserna.

Individens inkomst

Det teoretiska ramverket och tidigare forskning lyfter fram inkomst som en viktig orsak till – och konsekvens av – skillnader i arbetsresans längd mellan kvinnor och män. Detta bekräftas i regressionsanalyserna som visar att män reser längre än kvinnor också för samma lön, samt att kvinnor på marginalen måste resa längre än män för att öka sin inkomst.

Inkomstens avgörande betydelse och samband med skillnader i arbetsresans färdlängd mellan kvinnor och män kan bekräftas om tre förhållanden tillsammans stämmer för den testade gruppen; att kvinnor är överrepresenterade bland låginkomsttagare, att kvinnor och män med låga inkomster arbetar närmare hemmet än kvinnor och män med höga inkomster, och att kvinnor och män inom samma inkomstgrupp pendlar ungefär lika långt (Hanson & Johnston 1985). När det gäller första kravet, gäller att kvinnor är överrepresenterade i de två lägsta inkomstgrupperna och män i de två högsta (se tabell 5.20). Avseende det andra kravet framgår arbetsresans avstånd ökar med inkomsten för både kvinnor och män. Det tredje kravet uppfylls dock *inte*, eftersom kvinnor och män inom samma inkomstgrupp i genomsnitt inte pendlar lika långt (män pendlar längre i varje grupp). Sammantaget betyder

⁴⁰ I texten hänvisas till tabeller i bilaga 3. Dessa markeras med ett B i tabellnamnet.

därför detta att inkomsten onekligen spelar en viss roll för arbetsresans färdlängd, men att andra genus specifika orsaker är viktiga och har en inverkan.

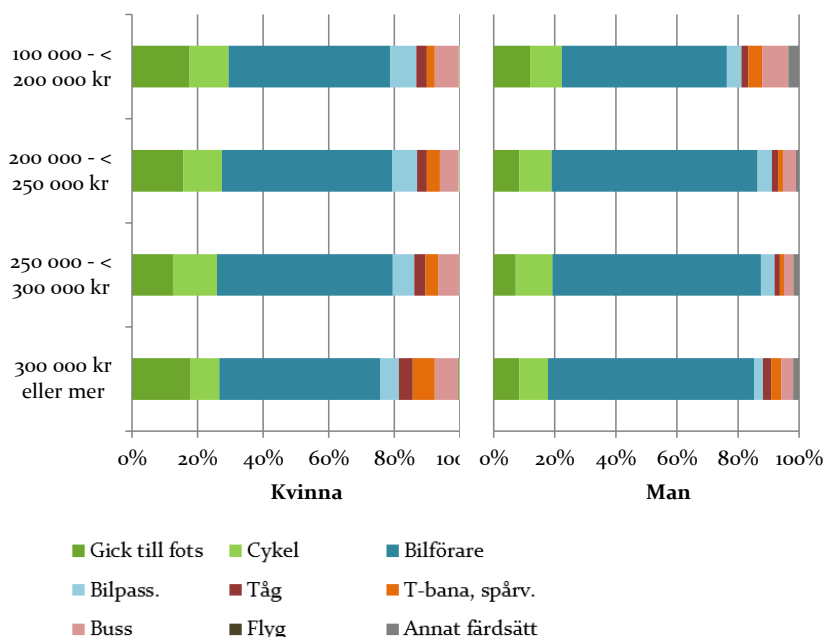
Tabell 5.20 Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) samt antal förvärvsarbetande efter årlig individinkomst 2005/06

Individ- inkomst	Medelvärde		Köns- index	Antal individer (tusental)	
	Kvinna	Man		Kvinna	Man
100 000 - < 200 000 kr	12,5	13,3	6%	889	510
200 000 - < 250 000 kr	13,1	15,4	18%	653	563
250 000 - < 300 000 kr	14,6	17,2	18%	417	499
300 000 kr eller mer	15,6	20,9	34%	475	1 160

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat.

Resultaten visar också att män ökar sina färdhastigheter med inkomsten, medan kvinnors hastigheter förblir relativt oförändrade (se tabell B3.2). Att hastigheterna för män ökar med ökad inkomst kan förklaras av att de i högre omfattning också kör bil med ökad inkomst (jmf figur 5.4). Övåntat är dock att kvinnors reshastigheter (och bilanvändning) inte ökar med inkomsten.

Att män tjänar mer än kvinnor och därför oftare kör bil, är någöt som ibland används som argument för att förklara skillnader i färdlängd mellan kvinnor och män. Som framgått ovan har män dock längre arbetsresor än kvinnor även inom samma inkomstgrupp. Resultatet visar också att män har högre tillgång till bil än kvinnor inom samma inkomstgrupp (se figur 5.4). Detta antyder att bilanvändning förklaras av fler faktorer än enbart individens inkomst, t.ex. skillnader i preferenser, vem som har faktisk tillgång till bil i hushållet, eller vilka möjligheter som finns att pendla kollektivt till olika arbetsplatser.



Figur 5.4 Andel arbetsresor med olika färdstätt efter individinkomst 2005/06.
Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, enhet delresa.

Livskategori och hushållstyp

Närvaro av barn i hushållet visar i regressionsanalysen olika mönster för kvinnor och män då män pendlar geografiskt och tidsmässigt längre när de har barn hemma medan kvinnor pendlar tidsmässigt kortare. I den bivariata analysen används en mer differentierad indelning för livskategori som tar hänsyn till både pendlarens och eventuella barns ålder.

När kvinnors och mäns pendling analyseras utifrån livskategori (se tabell B3.4) är den mest jämställda gruppen avseende både färdlängd och hastighet yngre barnlösa, i betydelsen att minst skillnader finns. Störst skillnader mellan könen finns hos föräldrar med både yngre och äldre barn boende hemma, där signifikanta skillnader syns avseende färdlängd. Den jämförelsevis stora skillnaden skulle delvis kunna förklaras av bostadens ofta mer perifera lokalisering (i förhållande till arbetsplatser) när man har barn.

Sett till restid finns ingen markant skillnad mellan föräldrar och yngre barnlösa. Att kvinnor och män i gruppen småbarnsföräldrar pendlar lika lång

tid, knappt 30 minuter, är anmärkningsvärt då ansvaret för hushållsarbetet i denna livskategori ofta ligger hos kvinnan (SCB 2012). Tidsrestriktioner för kvinnor i gruppen, liksom önskemål om närhet till barnen (jmf avhandlingens intervjustudie), verkar därför inte påverka restiden för arbetsresan på ett avgörande sätt. Möjligtvis skulle den långa restiden *delvis* kunna förklaras av att kvinnor hämtar och lämnar barn på förskolan oftare än män (jmf resultat i avsnitt 5.2.3). I den använda databasen ingår delresor för att hämta/lämna på dagis i arbetsresan, och kan därför förlänga restiden om förskolan inte ligger längs den genaste vägen mellan hem och arbete.

Vidare kan man fråga sig vilka grupper av kvinnor och män som genomför tidsmässigt långa arbetsresor, t.ex. arbetsresor som är 60 minuter eller längre. Tyder resultaten på att ett ökat hushållsansvar för kvinnor vid samboende, eller när det finns barn i hushållet, begränsar deras möjligheter att genomföra tidsmässigt långa resor? Resultaten visar att ensamstående kvinnor och män utan barn gör en lika stor andel av de tidsmässigt långa arbetsresorna, omkring en femtedel (se tabell 5.21). Dock gör samboende män med barn en betydligt större andel av männens långa arbetsresor (41 procent) än vad motsvarande grupp gör bland kvinnor (32 procent). Vidare gör män över huvud taget något fler tidsmässigt långa arbetsresor än kvinnor, 6 procent.

Tabell 5.21 Andel (%) av arbetsresor som är 60 minuter eller längre efter hushållstyp 2005/06

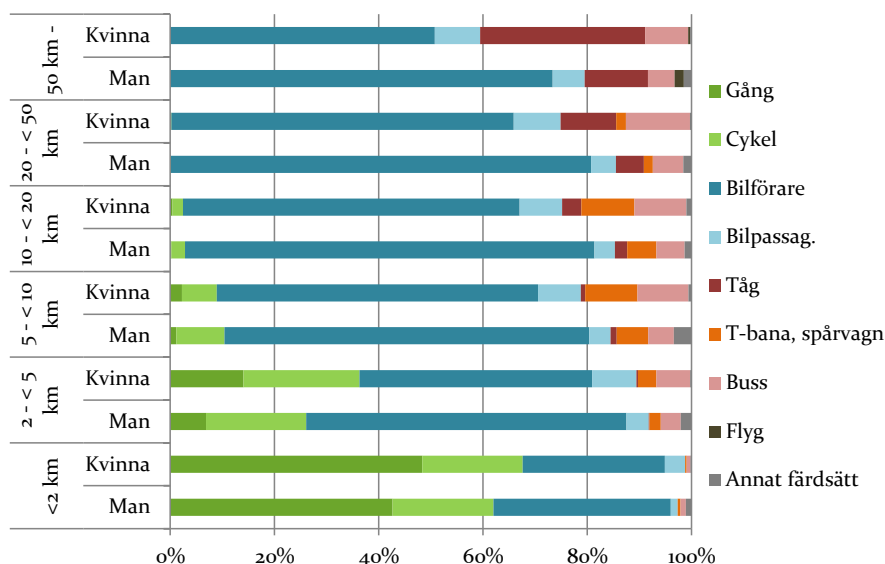
Hushållstyp	Kvinna	Man	Könsindex
Ensamstående utan barn	22	21	-5%
Ensamstående med barn	7	5	-30%
Samboende utan barn	39	34	-13%
Samboende med barn	32	41	26%
Viktat antal (tusental)	66 165	70 423	6%

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden. Kvinnor ensamst. u. b. n=142, män ensamst. u. b. n=148, kvinnor ensamst. m. b. n=42, män ensamst. m. b. n=31, kvinnor sambo. u. b. n=269, män sambo u. b. n=219, kvinnor sambo. m. b. n=283, män sambo. m. b. n=210.

Användning av olika färdmedel och tillgång till bil

Färdmedelsanvändning påverkar resans tidseffektivitet och bekvämlighet i flera avseenden. Dels handlar det om att använda ett färdmedel som passar det avstånd som ska överbryggas, t.ex. tåg för de längsta avstånden, och dels om att resan inte ska avbrytas av för många färdmedelsbyten.

I avsnitt 5.2.4 visades att bilkörning är det vanligaste sättet att ta sig till arbetet för både kvinnor och män, även om män kör oftare än kvinnor. Samtidigt åker kvinnor oftare kollektivt, och promenerar oftare till arbetet. Färdmedelsvalet skulle dock kunna vara relaterat till de avstånd som ska tillryggaläggas, och inom varje avståndsintervall borde skillnader mellan könen därför kunna vara små. Så är dock inte fallet (se figur 5.5). Män kör bil till arbetet betydligt oftare än kvinnor i varje färdlängdsintervall (se även tabell B3.5). I regel reser de också kollektivt mer sällan i varje avståndsintervall. Det är därför inte enbart avstånd-
en i sig som orsakar skillnader i färdmedelsanvändning.



Figur 5.5 Andel arbetsresor med olika färd sätt efter pendlingsavstånd, 2005/06
Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, enhet delresa.

En annan aspekt på färdmedelsanvändningen är *fragmenteringsgraden*, dvs. hur många färdmedelsbyten som görs under en och samma resa (se teori-kapitel). Detta har ett direkt samband med hela resans hastighet. För kollektivtrafikanvändare förlänger byten mellan olika färdmedel restiden utan att öka

pendlarens räckvidd. Samtidigt blir restiden mindre användbar för t.ex. vila eller arbete. Resultaten visar inte oväntat att arbetsresor som huvudsakligen genomförs med kollektiva färdmedel är de mest fragmenterade (se tabell 5.22). Men det finns inte signifikanta skillnader i fragmenteringsgrad mellan kvinnors och mäns resor vid användning av samma färdmedel (se tabell B3.6). Det innebär att kvinnor och män gör i genomsnitt lika många byten när de åker kollektivt.

Tabell 5.22 Genomsnittligt antal reselement per arbetsresa (delresa), 2005/06

Delresans huvudsakliga färd-sätt	Kvinna	Man	Köns-index
Gång	1,1	1,0	-4%
Cykel	1,0	1,0	1%
Bilförare	1,5	1,5	4%
Bilpassagerare	1,6	1,6	5%
Tåg	3,7	3,6	-2%
Tunnelbana, spårvagn	3,2	3,5	8%
Buss	3,1	3,0	-1%
Samtliga färd-sätt	2,0	1,9	-6%

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, enhet delresa. *Flyg* och *Annat färd-sätt* ingår inte i tabellen pga. begränsad användning.

Eftersom bil är det vanligaste färdmedlet för resan bland både kvinnor och män, är det viktigt att undersöka hur och varför användningen ändå skiljer sig mellan könen. En inledande översikt av tillgången till körkort och/eller bil hos den förvärsarbetande befolkningen visar att åtta av tio kvinnor och knappt nio av tio män har tillgång till *både* körkort och bil (se tabell 5.23). Samtidigt saknar dubbelt så stor andel kvinnor som män körkort (12 procent respektive 6 procent).

Tabell 5.23 Andel (%) med tillgång till bil i hushållet och individens körkortsinnehav bland förvärsarbetande, 2005/06

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

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

I en analys av vem som faktiskt kör bil till arbetet i sambohushåll som har tillgång till bil framgår att 30 procent av de arbetsresor som görs av kvinnor i sambohushåll med en bil görs med bilen, medan motsvarande andel för män är 54 procent (se tabell 5.24). I tvåbilshushållen kör kvinnorna bil till jobbet vid 72 procent av arbetsresorna, respektive 84 procent av männen. Detta betyder att män i samboende enbilshushåll använder den enda bilen nästan dubbelt så ofta som kvinnorna, medan bilanvändningen av uppenbara skäl är mycket jämnare i tvåbilshushåll. Det är samtidigt anmärkningsvärt att kvinnorna mer än fördubblar sin bilanvändning i tvåbilshushåll jämfört med i enbilshushåll. Det kan tolkas som att sambohushåll ofta skaffar en andra bil när det är nödvändigt för kvinnans pendlning, t.ex. pga. bostadens eller arbetets lokalisering. Samtidigt är det sällan som bilarna inte används för arbetsresan av någon av parterna.

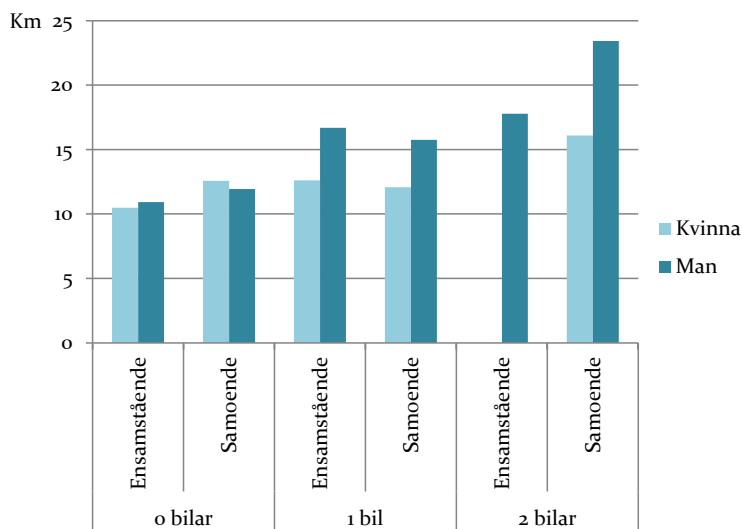
Tabell 5.24 Andel arbetsresor (%) med bil (som förare) i en- och tvåbilshushåll, 2005/06

Typ av hushåll	Kvinna	Man	Köns-index
Samboende, en bil i hushållet	30	54	78%
Samboende, två bilar i hushållet	72	84	17%
Differens (absolut)	42	30	..
Ensamstående, en bil i hushållet	61	75	24%

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

Ännu en viktig aspekt av bilanvändningen är hur färdlängden samspelar med tillgången till bil i olika typer av hushåll. Den bivariata analysen visar att skillnaden i arbetsresans färdlängd mellan kvinnor och män är minst när det *inte* finns någon bil i hushållet, vare sig man är ensamstående eller samboende (se figur 5.6). Detta speglar bilens betydelse för utvidgade räckvidder, i samverkan med andra faktorer som bostadens lokalisering och individens livsstil.

Störst är skillnaderna i reslängd när samboende har två bilar i hushållet, där män gör 46 procent längre arbetsresor än kvinnor (se tabell B3.8). Att skillnaden är så stor i dessa hushåll är oväntat eftersom båda helt disponerar över en egen bil. Skillnaden borde istället vara mindre än i enbilshushåll, där det ofta är mannen som använder bilen. Att så inte är fallet kan bero på var hushåll med två bilar är lokaliserade, troligtvis perifert i staden/regionen, i relation till lokaliseringen av de arbetsmarknader som grupperna har.



Figur 5.6 Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter antal bilar i trafik i hushållet och hushållstyp, 2005/06

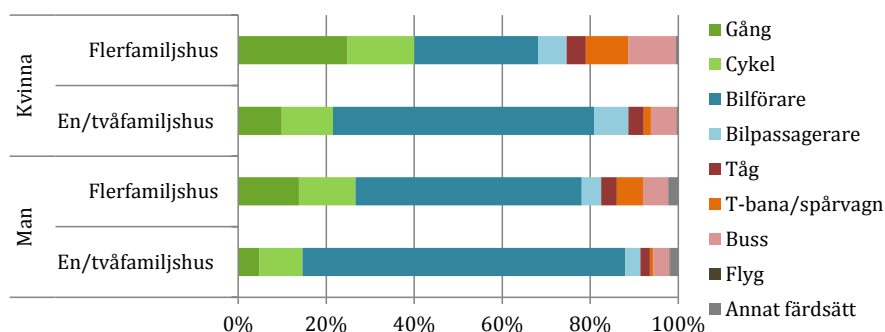
Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat.

Gruppen *Ensamstående med två bilar* visas inte pga. att underlaget är för litet (46 observationer).

Typ av bostad

Vilken typ av bostad man har är nära relaterat till hur centralt i staden eller regionen man bor, vilket i sin tur påverkar hur långt man har till jobbet. Bostadstyp är även relaterat till individens ålder, inkomst och bilnehav. Resultaten visar att skillnaden mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd är större bland de som bor i en/tvåfamiljshus än jämfört med de som bor i flerbostadshus (se tabell B3.9). Detta kan orsakas av att en- och tvåfamiljshus i stor omfattning ligger i stadens eller regionens mer perifera delar, med längre avstånd från arbetsplatser i centrum. Både kvinnor och män som bor i en- eller tvåfamiljshus kör också oftare bil till arbetet, medan boende i flerbostadshus oftare promenerar till jobbet (se figur 5.7).

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring



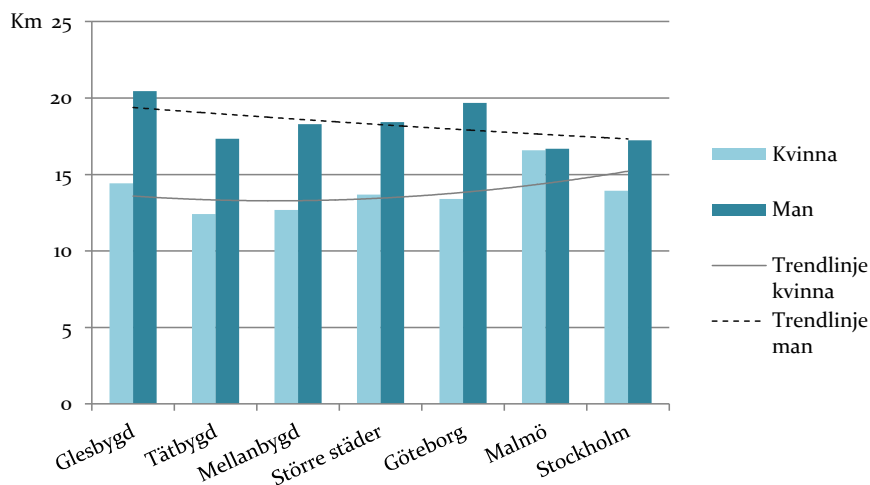
Figur 5.7 Färdmedelsanvändning för arbetsresan efter bostadstyp, 2005/06.
Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, enhet delresor.

Typ av region

Den bivariata analysen visar vidare att det finns skillnader i arbetsresans längd mellan olika typer av H-regioner (med utgångspunkt i *bostadens* lokalisering), och att skillnaden mellan kvinnor och män varierar i de olika regionerna. Det finns tydliga skillnader mellan kvinnor och män i alla regioner förutom i Malmöregionen (se figur 5.8). Malmöregionen framstår därför som den mest jämställda regionen avseende arbetsresors färdlängd. Detta beror både på att kvinnor reser längre än genomsnittet nationellt och på att män reser kortare än genomsnittet. Vidare återfinns de största skillnaderna mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd i Göteborgsregionen, där män pendlar avsevärt längre än kvinnor. Skillnaderna är dock även stora i glesbygd, tätbygd och mellanbygd.

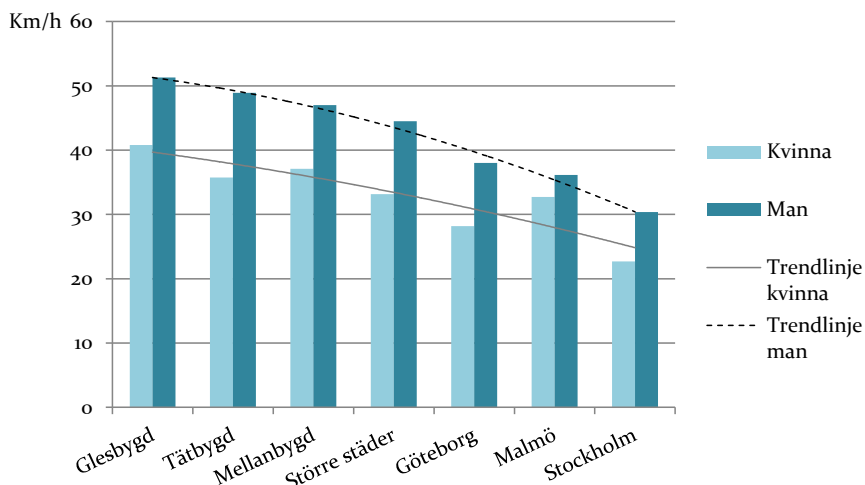
Arbetsresans tidsåtgång ökar med befolkningstätheten i H-regionen, både för kvinnor och för män, men mönstret är inte entydigt på samma sätt som avseende färdlängden (se tabell B3.12). Reshastigheterna, å andra sidan, minskar på ett tydligt sätt något med ökad befolkningstäthet (se figur 5.9). Med tanke på att storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö (som är mest befolkningstäta) utgör den typ av tillväxtregioner som ofta eftertraktas i regionförstoringssammanhang är det anmärkningsvärt att arbetsresorna genomförs genom ökad restid och lägre förflyttningshastighet. Vid en jämförelse över tid framgår dessutom att hastigheterna ökat i de mer glesbebyggda regionerna, medan de är relativt oförändrade i storstadsregionerna Malmö och Göteborg, och till och med har minskat i Stockholmsregionen (se tabell 5.25).

På väg mot jämställda arbetsresor?



Figur 5.8 Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06.

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat. Regioner ordnade efter befolkningstäthet (se tabell B3.10).



Figur 5.9 Arbetsresans genomsnittliga hastighet (km/h) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06.

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat. Regioner ordnade efter befolkningstäthet.

5. Kvinnors och mäns arbetsresor i förändring

Tabell 5.25 Arbetsresans genomsnittliga hastighet (km/h) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06 samt förändring 1994/95 – 2005/06

H-region	2005/06		Absolut förändr. över tid, km/h		Relativ förändring över tid, %	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Glesbygd (H6)	41	51	+5	+7	+14	+16
Tätbygd (H5)	36	49	0	+5	+1	+12
Mellanbygd (H4)	37	47	+4	-2	+11	-3
Större städer (H3)	33	45	+2	+1	+7	+3
Göteborg (H8)	28	38	0	0	-1	+1
Malmö (H9)	33	36	+1	-3	+3	-7
Stockholm (H1)	23	30	-1	-4	-4	-11

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat. Regioner ordnade efter befolkningstäthet.

Det framgår sammantaget i detta avsnitt att det regionalt finns stora skillnader i relationen mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd (och hastigheter). Framst gäller detta Malmö- och Göteborgsregionen; medan kvinnor och män i H-region Malmö gör lika långa arbetsresor, är skillnaden stor i H-region Göteborg där män gör avsevärt längre resor än kvinnor. Dessa oväntade resultat väcker frågor om hur två regioner som är förhållandevis lika uppvisar stora skillnader i pendlingsavstånd. För att förstå vad som i reslängdshänseende gör en region till synes mer jämställd än en annan, är det viktigt att undersöka tänkbara orsaker. I kapitel 6 studeras därför arbetsresorna i de två regionerna utförligare.

På väg mot jämställda arbetsresor?

6. Jämförelse mellan Göteborgs- och Malmöregionen

6.1 Introduktion till regionerna

I detta kapitel undersöks Göteborgs- och Malmöregionen, då resultat från föregående kapitel visar att det finns stora skillnader i relationen mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd i de två regionerna⁴¹. Medan kvinnor och män i Malmöregionen gör lika långa arbetsresor, är skillnaden stor i Göteborgsregionen där män gör avsevärt längre resor än kvinnor. Dessa resultat väcker frågor om hur två regioner som är förhållandevis lika ändå uppvisar stora skillnader i pendlingsavstånd. För att få en bättre förståelse analyseras i detta avsnitt några tänkbara orsaker till skillnaderna mellan regionerna. I denna analys avgränsas regionerna som s.k. *A-regioner*. Detta görs då A-regiongränser inte förändrats över tid, samtidigt som de år 2005/06 sammanfaller med H-regionindelningen (SCB Internetkälla 2013-04-22a)(se bilaga 4)⁴².

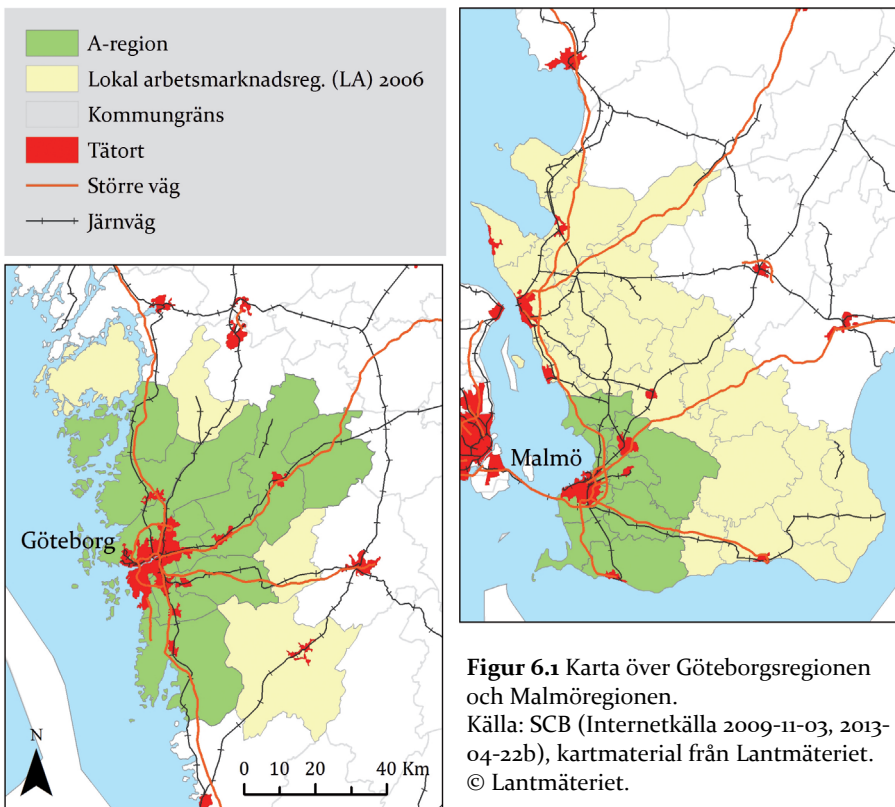
Både Malmö- och Göteborgsregionen domineras av storstäder. I Göteborgs stad bodde 2006 55 procent av A-regionens befolkning (490 000 av 886 000 invånare)(SCB Internetkälla 2009-06-04). I Malmö stad bodde samma år 50 procent av A-region Malmös befolkning (276 000 av 554 000 invånare), samtidigt som 19 % av regionens befolkning bodde i Lunds kommun (103 000 invånare)(SCB

⁴¹ Resultat från detta kapitel har till stor del presenterats i en tidigare publicerad artikel, Gil Solá & Vilhelmson 2012.

⁴² Då *H-regioner* avgränsas med hänsyn till befolkningens geografiska fördelning och täthet kan enstaka kommuner byta regiontillhörighet över tid (SCB 2005c). *A-regioner* avgränsades på 1960-talet, utifrån tätorter med dess omland, befolkning och serviceutbud, och dess gränser har inte ändrats sedan dess (SCB 2005c; SCB, Internetkälla 2013-04-22b). De passar därför väl för studiens syfte. Notera att *A-regioner* inte är samma sak som *lokala arbetsmarknadsregioner*, förkortat *LA-regioner*. I denna text relateras även till *LA-regioner* eftersom det är dessa som avses i diskussioner om regionförstoring. *LA-regioners* storlek bestäms, enkelt uttryckt, utifrån hur stor andel av kommunernas befolkning som pendlar över kommungränsen (SCB Internetkälla 2009-08-07).

Internetkälla 2009-06-04). A-region Göteborg hade med andra ord en nästan dubbelt så stor befolkning som A-region Malmö, samtidigt som dess centralort hade en större koncentration av regionens befolkning.

A-region Göteborg är också geografiskt större än A-region Malmö (se figur 6.1). Geografiskt sett är A-region Göteborg även mer lik sin motsvarande LA-region än vad A-region Malmö är (jämför antalet kommuner som ingår i LA-regionen, men inte i A-regionen). En annan skillnad mellan regionerna är kollektivtrafikens utbyggnad, som bedöms vara bättre i Malmöregionen (jmf Västsvenska Industri- och Handelskammaren 2009). Järnvägen är väl utbyggd i båda regionerna, men något mer vittförgrenad i Malmöregionen. Detta kan delvis härledas till att Göteborgsregionen präglas av stora höjdskillnader vilket också gör det svårare att bygga ut järnväg, men även till en jämnare ortstruktur i A-region Malmö som ger ett bättre underlag för ett vittförgrenat järnvägsnät.



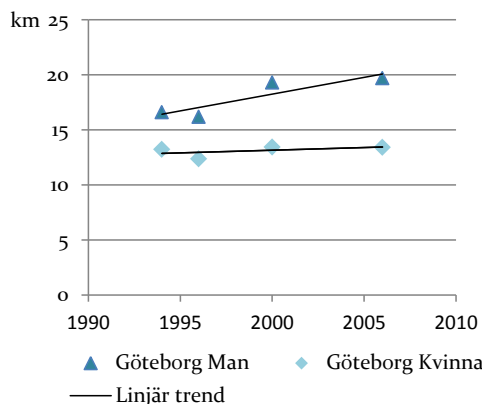
Figur 6.1 Karta över Göteborgsregionen och Malmöregionen.
Källa: SCB (Internetkälla 2009-11-03, 2013-04-22b), kartmaterial från Lantmäteriet.
© Lantmäteriet.

Båda regioner har traditionellt varit industristäder med stora hamnar. Under de senaste decennierna har dock en liknande strukturomvandling skett. 2006 var de största näringsgrenarna i båda regionerna relaterade till handel, transporter/magasiner och kommunikation (där sex av tio anställda var män), kreditinstitut/fastighetsförvaltning/företagstjänster (där sex av tio anställda var män), tillverkningsindustri (där sju av tio anställda var män), och hälso- och sjukvård/socialtjänst (där åtta av tio anställda var kvinnor)(Gil Solá 2009). Arbetsplatsernas lokalisering kan därför tänkas se något olika ut för kvinnor respektive män i båda regionerna (vilket diskuteras närmre i avsnitt 6.3).

6.2 Jämförelse av arbetsresorna över tid

I ett första steg undersöktes hur kvinnor och män förändrade arbetsresans färdlängder över tid. Resultaten visar att en kraftig divergens skedde under perioden i Göteborgsregionen, medan en betydande konvergens skedde i Malmöregionen (se tabell 6.1, även illustrerade i figur 6.2 och 6.3). Denna utveckling orsakades av att kvinnor i Malmöregionen ökade sina pendlingsavstånd kraftigt, medan män endast ökade avstånden marginellt. I Göteborgsregionen var det istället männen som ökade sina pendlingsavstånd kraftigt, medan kvinnornas avstånd var oförändrade. Män i en region och kvinnor i en annan förändrade därför sitt pendlingsmönster, och inte kvinnor som grupp, eller män som grupp.

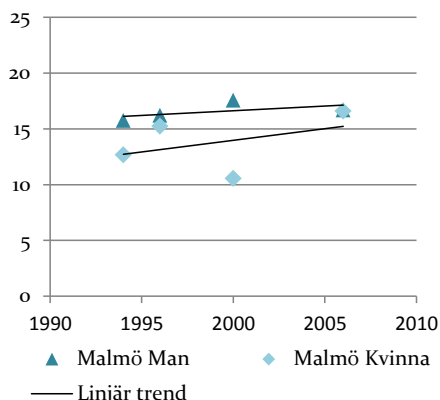
Resultaten visar också att relationen mellan kvinnors och mäns färdlängder 1994/95 var likartade i A-region Göteborg och Malmö (se tabell 6.1). 1994/95 gjorde män i Göteborgsregionen 26 procent längre arbetsresor än kvinnor i samma region, jämfört med 24 procent längre i Malmöregionen. Eftersom det 1994/95 – i en jämförelse mellan de två regionerna – inte fanns några betydande skillnader i relationen mellan kvinnors och mäns färdlängder, är det inte primärt regionernas storlek, eller orternas lokalisering i regionen, som förklarar de regionala skillnaderna. Dock byggdes Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn under den studerade perioden, vilket i viss mån kan ha ändrat relationen mellan Malmöregionens orter.



Figur 6.2 Kvinnors och mäns genomsnittliga pendlingsavstånd (enkel resa) i A-region Göteborg, 1994–2006. Differens mellan kvinnor och män 2005/06 statistiskt signifikant, $p < 0,05$.

Observationer märkta 1994 innehåller data från 1994–1995 ($n=885$), observationer märkta 1996 innehåller data från 1996–1997 ($n=943$), observationer märkta 2000 innehåller data från 1998–2001 ($n=1043$), och observationer märkta 2006 innehåller data från oktober 2005 till september 2006 ($n=1034$).

Källa: Gil Solá & Vilhelmson (2012)



Figur 6.3 Kvinnors och mäns genomsnittliga pendlingsavstånd (enkel resa) i A-region Malmö, 1994–2006. Differens mellan kvinnor och män 2005/06 inte statistiskt signifikant, $p < 0,05$.

Observationer märkta 1994 innehåller data från 1994–1995 ($n=606$), observationer märkta 1996 innehåller data från 1996–1997 ($n=645$), observationer märkta 2000 innehåller data från 1998–2001 ($n=636$), och observationer märkta 2006 innehåller data från oktober 2005 till september 2006 ($n=559$).

När det gäller restiden visar resultaten att arbetsresans tidsåtgång 2005/06 var likartad bland kvinnor och män i de två regionerna. Kvinnors tidsåtgång för arbetsresan förändrades knappt över tid i Göteborgsregionen, medan den ökade avsevärt i Malmöregionen. Män å andra sidan ökade tidsåtgången något för arbetsresan i båda regioner. I termer av förflyttningshastighet var män i Malmö den enda grupp som visade några förändringar, då de minskade sina hastigheter måttligt över tid.

Tabell 6.1 Arbetsresornas genomsnittliga färdlängd, tidsåtgång och hastighet i A-region Göteborg och A-region Malmö, enkel resa, 1994/95 och 2005/06

Dimension och grupp		Göteborg		Relativ för. över tid, %	Malmö		Relativ för. över tid, %
		1994/95	2005/06		1994/95	2005/06	
Färdlängd, km	Kvinna	13,2	13,4	+2	12,7	16,6	+31
	Man	16,6	19,7	+19	15,7	16,7	+6
	Könsindex	26%	47%	..	24%	1 %	..
Restid, minuter	Kvinna	27,9	28,6	+2	23,8	30,4	+28
	Man	26,5	31,1	+17	24,4	27,7	+13
	Könsindex	-5%	9%	..	3%	-9%	..
Hastighet, km/h	Kvinna	28,4	28,2	-1	31,9	32,7	+3
	Man	37,6	38,0	+1	38,6	36,1	-7
	Könsindex	32%	35%	..	21%	10%	..

Källa: Egen bearbetning av RES 05/06, viktade värden, flyg ej inräknat. Kvinnor Gbg. 1994/95 n=450, män Gbg. 1994/95 n=430, kvinnor Gbg. 2005/06 n= 470, män Gbg. 2005/06 n=560, kvinnor Malmö 1994/95 n=260, män Malmö 1994/95 n=340, kvinnor Malmö 2005/06 n= 280, män Malmö 2005/06 n=280.

* Statistiskt signifikant differens (förändring över tid), $p < 0,05$.

Bil (som förare) är det vanligaste färdmedlet för arbetsresan i båda regionerna, såväl bland kvinnor som bland män (se tabell 6.2). Kvinnor kör bil till arbetet i omkring 45 procent av resorna, medan män kör bil till arbetet i 62-65 procent av resorna. Tillgången till bil verkar därför inte vara avgörande för varför man reser olika långt i de två regionerna. Dock kör kvinnor i Malmöregionen längre än män i samma region, 16,3 km respektive 13,7 km år 2005/06. Detta är ett oväntat resultat då kvinnor i Sverige generellt har kortare arbetsresor än män, även då de kör bil (skillnaden mellan könen är dock inte signifikant). I Göteborgsregionen kör män avsevärt längre än kvinnor, 19,8 km respektive 12,6 km.

De observerade förändringarna i reslängd över tid i de två regionerna implicerar att förändringar har skett i färdmedelsanvändningen. Resultaten visar att divergensen mellan könen avseende arbetsresans längd i Göteborgsregionen gick hand i hand med att män tydligt ökade färdlängderna med bil, medan de för kvinnor var oförändrade (se tabell 6.2). Konvergensen i Malmöregionen kan istället relateras till att kvinnorna tydligt ökade färdlängderna för arbetsresan med bil medan män minskade dem måttligt.

Resultaten visar sammantaget därför att det inte är en generell ökning i bilanvändning hos kvinnor, utan att kvinnorna kör längre när de väl använder bilen, som går hand i hand med utvidgade arbetsmarknader för gruppen.

Slutsatsen styrks av att de två grupper som ökade färdlängderna för arbetsresan, dvs. män i Göteborgsregionen och kvinnor i Malmöregionen, minskade bilkörningsfrekvensen för arbetsresan med 13 procent, respektive ökade den med 3 procent. Detta antyder att kvinnors ökade tillgång till bil inte behöver vara avgörande för att ge dem större räckvidd på arbetsmarknaden. Vidare använde de två grupperna som ökade färdlängderna för arbetsresan liknande rörlighetsstrategier. Både kvinnor i Malmöregionen och män i Göteborgsregionen ökade uppenbart tidsåtgången för resorna, medan hastigheterna förblev oförändrade.

Table 6.2 Pendling med bil som förare, genomsnittlig färdlängd och frekvens i A-region Göteborg och A-region Malmö, enkel resa, 1994/95 och 2005/06

Dimension och grupp		Göteborg			Malmö		
		1994/95	2005/06	Relativ för. över tid (%) ¹	1994/95	2005/06	Relativ för. över tid (%) ¹
Andel av alla arbetsresor, %	Kvinna	39	47	+20	42	44	+4
	Man	71	63	-11	68	66	-3
	Könsindex	83%	35%	..	61%	50%	..
Färdlängd, km	Kvinna	12,8	12,6	-2	14,3	16,3	+14
	Man	15,9	19,8	+24	14,7	13,7	-7
	Könsindex	24%	57%	..	3%	-16%	..

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95 och RES 05/06, viktade värden, enhet delresa. Kvinnor Gbg. 1994/95 n=180, män Gbg. 1994/95 n=310, kvinnor Gbg. 2005/06 n=220, män Gbg. 2005/06 n=350. Kvinnor Malmö 1994/95 n=110, män Malmö 1994/95 n=230, kvinnor Malmö 2005/06 n=120, män Malmö 2005/06 n=180.

¹ Signifikantestad endast avseende färdlängd.

* Statistiskt signifikant differens (förändring över tid), $p < 0,05$.

6.3 Könnssegregerade arbetsmarknader med olika lokaliseringmönster

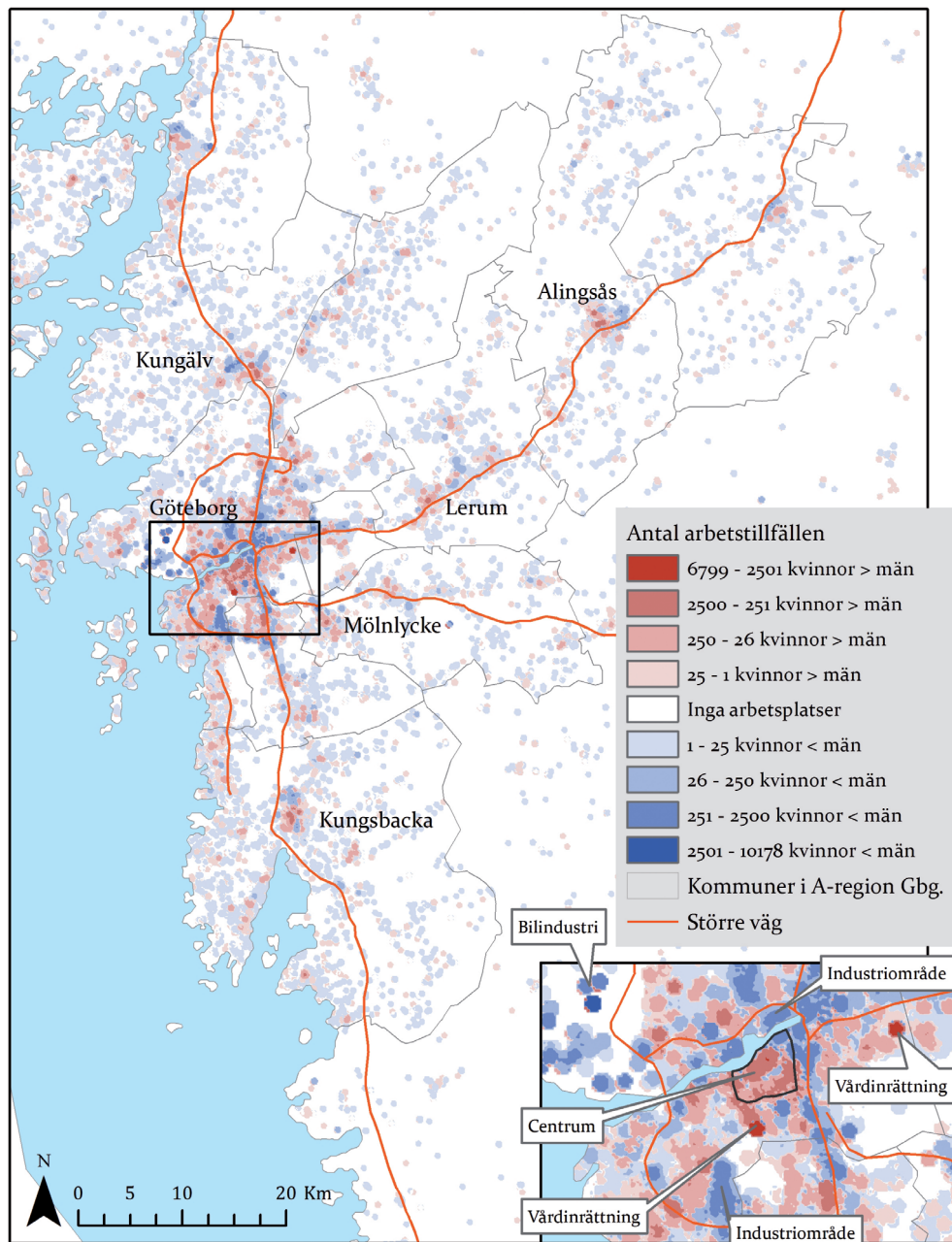
En vanlig förklaring till att kvinnor och män gör geografiskt olika långa arbetsresor är att arbetsmarknaden är könsssegregerad och att deras jobb har olika lokaliseringmönster. Olika typer av lokaliseringmönster för arbetstillfällen skulle därför kunna utgöra en delförklaring till observerade skillnader mellan Malmö- och Göteborgsregionen. En viktig orsak till detta skulle vara att Göteborgs stad dominerar starkt i Göteborgsregionen medan Malmö stad inte dominerar lika starkt i sin region.

6. Jämförelse mellan Göteborgs- och Malmöregionen

Den geografiska segregeringen mellan kvinnors och mäns arbetsplatser studeras sällan, bland annat för att dataunderlag är bristfälliga avseende geografisk lägesbestämning. Detta gäller även för RES-databaserna varför en analys här istället görs med hjälp av databasen GILDA. För att visualisera arbetsplatskoncentrationen beräknades hur många individer som arbetar inom 300 meters radie från varje 100-metersruta (datamaterialet är koordinatsatt på 100-meter-nivå). Därefter beräknades differensen mellan kvinnors och mäns koncentration av arbetstillfällen.

En visuell analys av kartorna (se figur 6.4 och 6.5) visar tydliga geografiska mönster där kvinnors arbetsplatser är överrepresenterade i centrala delar av tätorterna samt vid t.ex. större vårdinrättningar såsom sjukhus (rödfärgade områden), medan mäns arbetsplatser är överrepresenterade i regionens perifera delar och i industriområden (blåfärgade områden). Resultaten bekräftar därmed att det finns en omfattande geografisk könssegregering vad gäller arbetsplatser. När det gäller en jämförelse mellan de två regionerna antyder kartorna att skillnader mellan kvinnor och män är mer markerade i Göteborgs stad än i Malmö stad, vilket kan orsakas av att arbetsplatskoncentrationen också är större där.

Intressant är även att mäns arbetstillfällen dominerar i områden som ofta är svåra att nå med kollektivtrafik, vilket kan förklara varför de oftare pendlar med bil. En jämförelse kan göras mellan figur 6.4 och figuren i bilaga 5 (Eldér, Gil Solá & Larsson 2012) som visar skillnaden i pendlingsstid mellan kollektivtrafik och bil från olika delar av regionen till ett stort sjukhus/vårdinrättning i de semiperifera delarna av Göteborg. Jämförelsen visar att kvinnor oftare arbetar i områden som täcks av god kollektivtrafik, liksom att den som inte har tillgång till bil tidsmässigt förlorar på att bo eller arbeta i de perifera delarna av regionen.

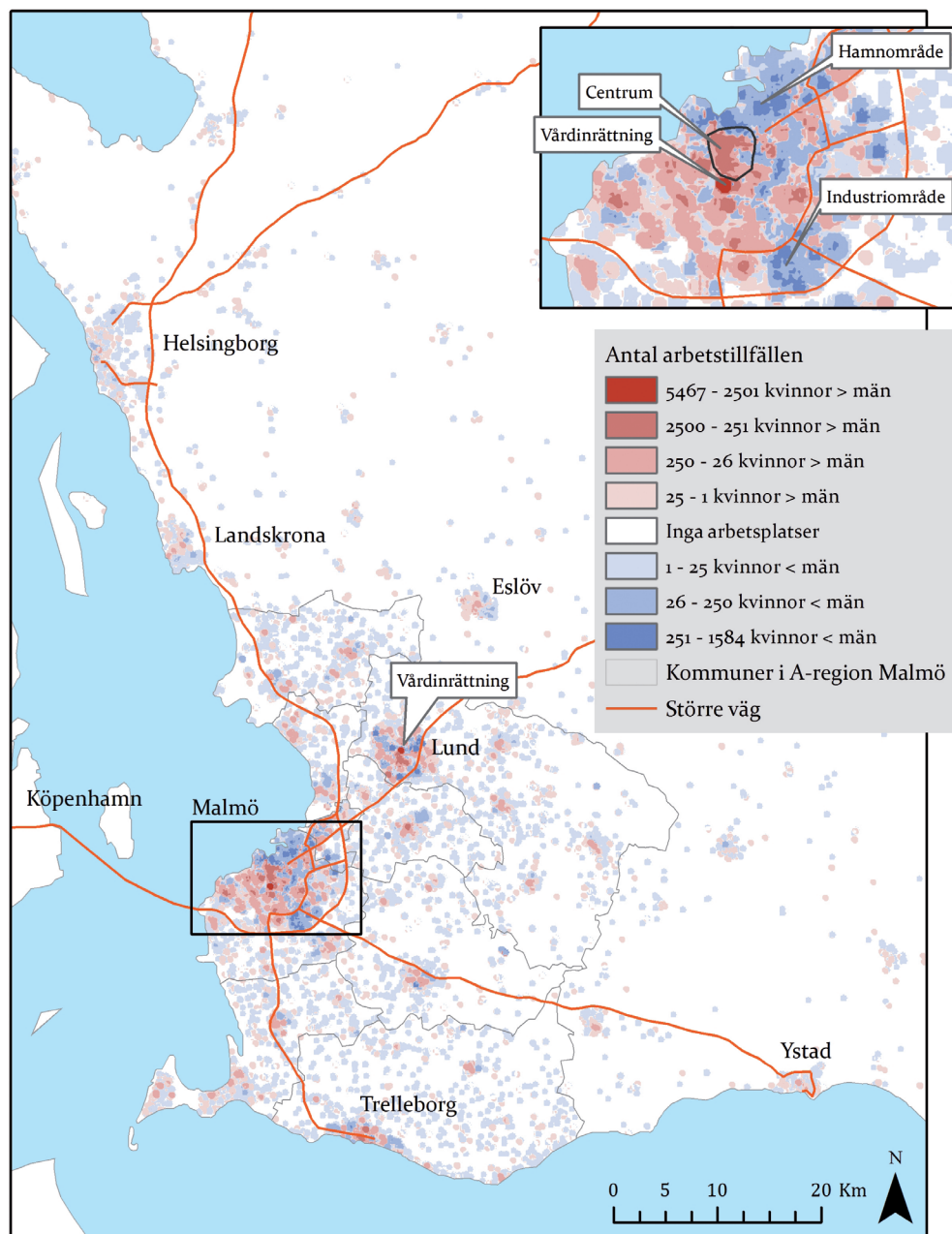


Figur 6.4 Karta över skillnader i kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering, A-region Göteborg, 2006.

Källa: Statistik från GILDA, kartmaterial från Lantmäteriet. © Lantmäteriet.

Antal arbetstillfällen inom radien 300 meter, differens mellan kvinnor och män.

6. Jämförelse mellan Göteborgs- och Malmöregionen



Figur 6.5 Karta över skillnader i kvinnors och mäns arbetsplatslokalisering, A-region Malmö, 2006.

Källa: Statistik från GILDA, kartmaterial från Lantmäteriet. © Lantmäteriet.

Antal arbetstillfällen inom radien 300 meter, differens mellan kvinnor och män.

På väg mot jämställda arbetsresor?

7. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, första delstudien

7.1 Introduktion

I detta kapitel sammanfattas analysen av den första delstudien i anslutning till de tre frågeställningar som vägleder den. Återkopplingar görs även till det teoretiska ramverket, liksom tidigare forskning. I enlighet med de tre frågeställningarna behandlar kapitlet: 1) en inledande översikt över kvinnors och mäns arbetsresor, relationen mellan gruppernas arbetsresor, samt dess förändringar över tid, 2) faktorer som visar ett tydligt samband med arbetsresans tidsåtgång och färdlängd, 3) regionspecifika skillnader i förhållandet mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd i Malmö- och Göteborgsregionen.

7.2 Förändringar över tid och något konvergerande räckvidder

7.2.1 Olika trender i olika dimensioner av resan

Den första frågeställningen fokuserar på hur kvinnors och mäns arbetsresor har förändrats under senare år. I relation till andra studier visar resultaten i de flesta fall en likartad utveckling; flera tidigare studier som fokuserar på förändringar i arbetsresans färdlängd över tid i olika regioner visar att både kvinnors och mäns färdlängder har ökat, att det har skett en konvergens mellan grupperna, men att väsentliga skillnader mellan könen samtidigt består (Crane 2007 för USA 1985-2005; Sandow 2008 för norra Sverige 1991-2003; Scheiner, Sicks & Holz-Rau 2011 för f.d. Västtyskland 1976-2008).

Studien bekräftar att det fortfarande finns stora skillnader i pendlingsavstånd mellan kvinnor och män i Sverige, samtidigt som en viss konvergens har skett över tid. 2005/06 var mäns arbetsresor betydligt längre än kvinnors, varför män också hade en betydligt större räckvidd på arbetsmarknaden. Samtidigt ökade inte oväntat *både* kvinnor och män tydligt sina pendlingsavstånd under perioden. Dock är det viktigt att notera att när resultaten sätts i relation till en serie mätningar i en långsiktigare trend, mellan 1978 och 2011, så bekräftas *inte* konvergens. Sett över hela perioden syns istället en viss divergens i absoluta termer. Skillnaderna mellan kvinnor och män ökar också tydligt mellan 2005/06 och 2010/11.

Arbetsresans tidsåtgång visade oväntat att kvinnor och män, både 1994/95 och 2005/06, lade lika mycket tid på att resa till och från jobbet. Tidigare studier visar istället på skillnader mellan kvinnor och män i detta avseende, dock oftast små (Crane 2007; Lee & McDonald 2003; Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011). Både kvinnor och män ökade sina restider under den studerade perioden, kvinnor marginellt mer än män. I relation till andra studier visar detta resultat ett något annorlunda mönster då det endast går i linje med Cranes (2007, för USA 1985-2005), där restiden över tid har ökat både för kvinnors och män och i stort sett lika mycket, medan andra studier istället pekar på inga eller knappa förändringar i arbetsresans tidsåtgång (Fults & Börjesson 2010 för Stockholmsregionen 1986-2004; Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011 för Nederländerna 1975-2005).

Tabell 7.1. Sammanfattning av arbetsresans förändringar¹ 1994/95-2005/06

Dimension	Relativ förändring över tid		Relation kvinna/man
	Kvinna	Man	
Pendlingsfrekvens	Ökning	Oförändrat	Konvergens
Antal ärenden under arbetsresan	Ökning	Ökning	Oförändrat
Arbetsresans färdlängd	Ökning	Ökning	Konvergens
Arbetsresans tidsåtgång	Ökning	Ökning	Oförändrat
Arbetsresans hastighet	Oförändrat	Oförändrat	Konvergens
Bilansvändning (frekvens, förare)	Ökning	Oförändrat	Konvergens
Bilansvändning (färdlängd, förare)	Ökning	Ökning	Konvergens

¹ Som förändring över tid definieras en ökning/minskning på minst 5%. Som konvergens definieras en minskning av könsindex med minst 5%.

Män pendlar också med högre hastighet än kvinnor, dvs. att den tidsmässiga uppoffringen för varje rest kilometer är högre för kvinnor än för män. Marginella förändringar skedde avseende pendlingshastighet över tid, vilket betyder att de ökade längder som registrerats förklaras av att människor i

7. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, första delstudien

genomsnitt lägger ner mer tid på att resa till jobbet. Snabbare färdmedel eller förbättrad infrastruktur förklarar därför *inte* den studerade periodens färdlängdsökning (jmf Knutsson 2005). Resultatet går emot vedertagna föreställningar om rörlighetens utveckling över tid, liksom tidigare studier som visat att *både* restid och hastigheter för arbetsresan ökade, dock hastigheter mer än restiden (Crane 2007 för USA 1985-2005; Fults & Börjesson 2010 för Stockholmsregionen 1986-2004; Krantz 1999 för Sverige 1978-1996).

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

Metodmässigt väcker arbetet med den statistiska studien – och då speciellt med den första frågeställningen – kritik mot den databas som använts. Detta då det varit svårt att avgränsa vilka resor som utgör den vardagliga pendlingen. Hur arbetsresan definieras av pendlaren är viktigt att beakta eftersom de olika restyperna kan följa olika mönster över tid, liksom mellan kvinnors och män. Att man i analysen inte kan skilja mellan veckopendling och vardaglig pendling på ett tillfredsställande sätt är något som också bör beaktas i tolkningen av resultaten.

7.2.2 Ett sammanhang av genuspräglade resor över tid

Eftersom arbetsresan är inbäddad i ett sammanhang av andra vardagliga aktiviteter och resor, undersöktes i vilken omfattning andra typer av resor skiljer sig mellan förvärvsarbetande kvinnor och män, och om förändringar kan urskiljas över tid.

Män genomförde tjänsteresor mer än dubbelt så ofta som kvinnor, även om en konvergens skedde över tid. Samtidigt gjorde förvärvsarbetande män resor för barntillsyn hälften så ofta som kvinnor. En mindre konvergens skedde dock över tid, orsakad av att kvinnor gjorde färre resor för barntillsyn. I detta avseende kan genuskontrakten inte anses ha förändrats i någon betydande omfattning under den studerade perioden. Resultatet går i linje med studier i andra länder, liksom tidigare i Sverige (Hjorthol 2008; Krantz 1999; Scheiner, Sicks & Holz-Rau 2011).

Att arbetsresan blev tidsmässigt längre under den studerade perioden väcker frågor om vad som har hänt med den totala tid som människor lägger på att resa i vardagen. Utifrån hypotesen om att dygnets samlade restid är stabil över tid, kan man anta att om resor till jobbet blir tidsmässigt längre, så blir andra resor tidsmässigt kortare. Resultaten visar dock att den sammanlagda restiden ökade något under den studerade perioden. Speciellt ökade den för förvärvsarbetande kvinnor. Kvinnors tidsmässigt längre arbetsresor gjordes därför i ett sammanhang av tidsmässigt längre vardagligt resande totalt. Rörligheten upp-tar idag tidsmässigt en betydligt större del av förvärvsarbetande kvinnors vardag, vilket t.ex. riskerar att förstärka deras upplevda tidspress (jmf Hjorthol 1998).

Kvinnors samlade restid för vardagsresandet närmar sig följaktligen männens, vilket är i linje med tidigare studier (Dupont & Krakutovsky 2011 för Paris-regionen; Gossen & Purvis 2005 för San-Fransiscoområdet 1990-2000; Olde Kalter, Harms & Jorritsma 2011 för Nederländerna 1985-2007). I tidigare studier är mönstret för män dock olika i olika regioner, samtidigt som studierna uppvisar en skillnad mellan kvinnors och mäns samlade restid som är genomgående större än i denna studie.

7.2.3 Bil dominerar både kvinnors och mäns arbetsresor

Skillnaden i arbetsresornas genomsnittliga hastighet mellan kvinnor och män antyder att färdmedelsanvändningen i hög omfattning skiljer sig åt mellan grupperna. Resultaten bekräftar detta och visar att det inte har skett avgörande förändringar över tid avseende hur ofta förvärvsarbetande kvinnor och män använde olika färdmedel. Bil (som förare) var det vanligaste färdmedlet för arbetsresan bland både kvinnor och män, 1994/95 och 2005/06; 2005/06 körde kvinnor bil till jobbet vid knappt hälften av resorna, och män vid knappt två tredjedelar. Över tid skedde dock en mindre konvergens. Denna förändring går i linje med andra studier, som dock avser *alla* resor och inte enbart arbetsresan (Fults & Börjessons 2010; Hjorthol 2008; Krantz 1999).

Ser man till färdlängder som restes med olika färdmedel, gjorde män längre, eller lika långa, resor till arbetet med nästan samtliga färdmedel. Mäns större räckvidd kan därför inte enbart förklaras av att de har bättre tillgång till bil.

7.3 Genuspräglade faktorer samvarierar med arbetsresans tidsåtgång och färdlängd

7.3.1 Regressionsanalyser visar att olika faktorer påverkar kvinnors och mäns resor på olika sätt

Delstudiens andra frågeställning sätter fokus på faktorer som har samband med den geografiska och tidsmässiga längden på kvinnors och mäns dagliga pendling. Syftet med frågeställningen är att analysera hur olika genuspräglade faktorer, relaterade till t.ex. arbetet, hushållet och färdmedelsanvändningen, påverkar arbetsresans färdlängd och tidsåtgång.

Regressionsanalyserna bekräftar på individnivå att många socio-ekonomiska och geografiska variabler på något sätt har ett samband med arbetsresans färdlängd och restid. Det gäller faktorer som individinkomst, utbildningsnivå, närvaro av barn i hushållet, hushållstyp, antal bilar i trafik i hushållet, bostadstyp och regionens befolkningstäthet.

Sambanden mellan de påverkande faktorerna och arbetsresans färdlängd och tidsåtgång ser dock ofta olika ut för kvinnor respektive män. I en jämförelse av vilka variabler som spelar signifikant roll för kvinnor respektive män framgår att en faktor som är viktig för kvinnors arbetsrelaterade rörlighet inte behöver vara viktig för män. T.ex. spelar närvaro av barn i hushållet en signifikant roll för mäns färdlängd, men inte för kvinnors (dock för deras restid). De variabler som visar signifikanta samband för båda grupper förlänger ofta färdlängd och restid i olika omfattning för kvinnor respektive män. T.ex. är ökade inkomster förknippade med geografiskt längre resor för kvinnor mer än för män, och närvaro av barn i hushållet förkortar kvinnors resor tidsmässigt medan det förlänger mäns. I en analys av hur de olika aspekterna påverkar arbetsresan vid de olika tidssnitten framgår att *vilka* aspekter som påverkar arbetsresans geografiska och tidsmässiga längd, liksom *hur* de påverkar, kan förändras över tid. Detta betyder att *vad* som formar resan är föränderligt, liksom *hur* det formar resan, och att förändringar sker i många dimensioner av vardagslivet.

Att analyserade socio-ekonomiska och geografiska faktorer påverkar arbetsresans färdlängd och restid bekräftar att de prövade faktorerna formar resan. Då kvinnor och män uppvisar olika mönster i analyserna bekräftas även att de

analyserade faktorerna är genuspräglade, såsom den genuspräglade aktivitetsansatsen beskriver i konceptuella termer.

7.3.2 Genusprägling på gruppnivå

Arbetsrelaterade faktorer samvarierar med längre resor

Individens *inkomst* och *utbildningsnivå* är två arbetsrelaterade faktorer som uppvisar intressanta mönster i relation till arbetsresans längd och tidsåtgång. Regressionsanalyserna visar inledningsvis att ökad inkomst förlänger arbetsresan geografiskt i högre omfattning för kvinnor än för män. Samtidigt förlänger ökad utbildning kvinnors arbetsresor både geografiskt och tidsmässigt, medan ett tydligt mönster syns för män. Detta betyder att de prövade arbetsrelaterade faktorerna i regressionsanalyserna visar större påverkan på arbetsresan hos kvinnor än hos män.

De bivariata analyserna visar vidare att män ökar sina förflyttningshastigheter med inkomsten. Detta skulle kunna förklaras av att de i högre omfattning också kör bil med ökad inkomst. Öväntat är dock att kvinnors hastigheter (och bilanvändning) inte ökar på motsvarande sätt med inkomsten, utan snarare förblir oförändrad.

Då den könssegregerade arbetsmarknadens lokaliseringmönster ofta anses påverka kvinnors och mäns arbetsresor (se t.ex. Friberg 2006; Frändberg *et al* 2005; Sandow 2008; SIKÄ 2002b) illustreras detta två kartografiska exempel. Dessa visar ett tydligt könsmässigt geografiskt mönster. Fövärvsarbetande kvinnor är överrepresenterade i centrala delar av tätorterna och vid t.ex. större värdinrättningar, medan mäns arbetsplatser är överrepresenterade i industriområden och i urbana regioners perifera delar, dvs. områden som brukar vara svåra att nå med kollektivtrafik. Resultaten bekräftar därmed arbetsmarknadens geografiska könssegregering inom regioner.

Genuskontrakt tydliga i samspelet mellan arbetsresa och familjeförhållanden

Tidigare forskning visar att skillnader mellan kvinnor och män avseende arbetsresan kan variera beroende på om man har barn eller inte (se översikt i Turner & Niemier 1997 samt nordiska studier Hjorthol 2000; Sandow 2008),

7. *Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, första delstudien*

vilket bekräftas av studiens resultat. I regressionsanalyserna framgår att närvaro av barn i hushållet har signifikant betydelse för män genom att förlänga arbetsresan både geografiskt och tidsmässigt, medan det förkortar kvinnors resor tidsmässigt. De bivariata analyserna visar vidare att minst skillnader i arbetsresans geografiska längd mellan kvinnor och män hittas bland yngre barnlösa, medan signifikanta skillnader mellan könen syns bland föräldrar med både yngre och äldre barn i hushållet. Familjeförhållanden är delvis relaterade till vilken typ av bostad som individen bor i, och skillnaden mellan kvinnor och män är större när de bor i en/tvåfamiljshus än när de bor i flerfamiljshus.

Stora skillnader mellan kvinnor och män i bilanvändning

Färdmedelsanvändning lyfts också ofta fram i tidigare forskning som en orsak till skillnader i färdlängd, restid och/eller hastighet mellan kvinnors och mäns arbetsresor (se t.ex. Krantz 1999; SIKa 2002b). Dessa resultat bekräftas av studien. Dels kör män i samboende enbilshushåll bil till jobbet nästan dubbelt så ofta som kvinnor. Detta tolkas som att mannen oftast har förtur till bilen i sambohushåll med en bil, något som även bekräftas av Hjorthols (1998) studie från Oslo. Sambohushåll verkar skaffa en andra bil när det är nödvändigt för kvinnans pendlning.

Bilens betydelse understryks av att skillnaden mellan kvinnor och män i arbetsresans färdlängd är minst när det inte finns bil i hushållet. Störst är skillnaden när samboende har två bilar i hushållet. Detta är oväntat eftersom både kvinnan och mannen då har tillgång till en egen bil, varför kvinnan har goda möjligheter för rörlighet och skillnaden mellan könen förväntas vara mindre än i enbilshushåll.

Kvinnors och mäns färdmedelsval borde ha ett samband med de avstånd som ska tillryggaläggas för arbetsresan. Inom ett givet avståndsintervall borde skillnader mellan könen i så fall vara små, vilket dock inte är fallet. Män kör bil till arbetet betydligt oftare än kvinnor i varje färdlängdsintervall och, i regel, kollektivt mer sällan. Avstånden i sig tvingar därför inte fram skillnader i färdmedelsanvändning.

Regionala skillnader i relationen mellan kvinnors och mäns arbetsresor

Studien visar att arbetsresans längd, tidsåtgång och hastighet skiljer sig mellan olika regioner med olika befolkningstäthet, och att olikheten mellan kvinnor

och män också varierar mellan olika regioner. Malmöregionen framstår som mest jämställd avseende kvinnors och mäns faktiska räckvidd på arbetsmarknaden. De största skillnaderna mellan kvinnors och mäns pendlingsavstånd finns i Göteborgsregionen, där män pendlar avsevärt längre än kvinnor.

Vidare ökar arbetsresornas tidsåtgång med regionernas befolkningstäthet, både för kvinnor och för män, men mönstret är inte entydigt. Tydligt är dock att hastigheterna för arbetsresan minskar med ökad befolkningstäthet. Med tanke på att storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö (de mest befolkningstäta) utgör den typ av tillväxtregioner som ofta eftertraktas när man talar om regionförstoring och dess positiva effekter för den regionala ekonomin, är det anmärkningsvärt att de allt längre arbetsresorna verkar göras på bekostnad av mer tid och lägre hastigheter.

7.4 Olika förändringar i Malmöregionen respektive Göteborgsregionen

7.4.1 Olika förändring över tid för kvinnor och män

Skillnaden mellan kvinnors och mäns arbetsresor i Göteborgsregionen och Malmöregionen är oväntad. När Sverige har mål om jämställdhet på arbetsmarknaden, liksom inom transportområdet, är det angeläget att undersöka vad som gör den ena regionen jämställd och den andra till ojämförbar i termer av arbetsresans längd. Frågan studeras därför vidare i anslutning till studiens tredje frågeställning.

Resultaten visar att stora förändringar skedde i båda regioner mellan 1994/95 och 2005/06. En tydlig konvergens inträffade i kvinnors och mäns färdlängder i Malmöregionen, medan en betydande divergens skedde i Göteborgsregionen. Den konvergerande utvecklingen i Malmöregionen förklaras av att *kvinnor* ökade sina pendlingsavstånd kraftigt, medan männens förblev relativt oförändrade. I Göteborgsregionen beror den divergerande utvecklingen på att *män* ökade sina pendlingsavstånd kraftigt, medan kvinnors pendling förblev på en stabil nivå. Resultaten betyder därför att det inte var kvinnor eller män generellt som förändrade sina resmönster, utan män i en region och kvinnor i en annan. De betyder också att de mönster som syns på nationell nivå, och som

7. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, första delstudien

indikerar en svag konvergens i pendlingsavstånd mellan kvinnor och män, döljer stora regionala variationer.

Då det 1994/95 inte fanns några betydande skillnader mellan regionerna i relationen mellan kvinnors och mäns färdlängder, dras slutsatsen att det inte primärt är regionernas storlek och lokaliseringsmönster som förklarar skillnaderna mellan könen. Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn öppnade dock under den studerade perioden, vilket i viss mån kan ha ändrat relationen mellan Malmöområdet orter. Även en utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken (t.ex. tågen), skulle kunna spela in.

Ur ett regionförstoringsperspektiv betyder resultaten att primärt kvinnor i Malmöregionen och män i Göteborgsregionen vidgade sina arbetsmarknadsregioner. Detta pekar på att förändringarna orsakades av regionspecifika genusrelaterade faktorer, som t.ex. förändringar i färdmedelsanvändning, infrastruktur, arbetsmarknadsstruktur, eller relationer inom hushållet. Dessa aspekter, i samspel med den strukturomvandling som under senare decennier har skett i regionerna, kan ha ändrat förutsättningarna för kvinnors och mäns rörlighet på olika sätt i de två regionerna, då ett samband kan finnas mellan ekonomi/produktionssystem och genuskontrakt (jmf Forsberg 1997; Hirdman 2003; McDowell & Massey 1994).

Olika typer av lokaliseringsmönster i kvinnors och mäns arbetstillfällen i respektive region skulle också kunna bidra till en förklaring av skillnader i pendlingsavstånd mellan regionerna. Dock visar en visuell kartanalys inte på några större olikheter mellan regionerna. Den enda tydliga skillnaden mellan regionerna är att olikheter i kvinnors och män arbetstillfällen är mer markerade i Göteborgs stad än i Malmö stad, vilket kan relateras till att arbetsplatskoncentrationen över huvud taget är större där.

7.4.2 Samma användning av bil i båda regioner, men olika färdlängder

Inte oväntat var bil det vanligaste färdmedlet för arbetsresor bland både kvinnor och män i de två regionerna. Kvinnor körde 2005/06 bil i ungefär ofta i både Malmö- och Göteborgsregionen, liksom också män gjorde. Det betyder att användning av bil för arbetsresan inte förklarar skillnader i färdlängd mellan kvinnor respektive män i Malmö- respektive Göteborgsregionen. Oväntat var dock att kvinnor i Malmöregionen gjorde betydligt längre arbetsresor med bil

än män i samma region, vilket bryter mot mönstret för riket i helhet (skillnaden i färdlängd mellan kvinnor och män är dock inte signifikant). I Göteborgsregionen pendlade män istället betydligt längre sträckor än kvinnor.

7.5 Studiens resultat väcker frågor att besvara

En övergripande slutsats av den statistiska studien är att i huvudsak tre faktorer skapar skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor. Den första är att män i allmänhet är mer rörliga än kvinnor, vilket kan bero på bättre tillgång till snabba färdmedel, och på genuspräglade värderingar avseende transporter. Det förklarar dock inte de stora skillnaderna i färdlängd mellan könen för just arbetsresan, varför en annan viktig aspekt bör vara att arbetsmarknaden är könssegrigerad. Detta påverkar t.ex. genom kvinnors och mäns olika ekonomiska incitament till längre resor, liksom arbetsplatsernas lokaliseringsmönster. En tredje påverkande faktor är aspekter relaterade till familjen och hushållet, t.ex. en vilja att arbeta närmare hemmet hos kvinnor vid närvaro av barn, eller tvingande omständigheter relaterade till hushållet.

Resultaten väcker dock frågor kring hur kvinnor och män gör avvägningar mellan dessa betydelsefulla aspekter, liksom hur olika beslut tas i hushållet: Varför gör t.ex. män längre resor när de har barn än när de inte har det? Enligt vilka kriterier bestämmer hushållen att det är mannen som ska köra hushållets enda bil? Vilken roll spelar den geografiska och tidsmässiga närheten för kvinnor respektive män? En annan viktig fråga, som inte kan besvaras utifrån denna statistiska undersökning, är om långa arbetsresor ska tolkas som något positivt eller negativt. För att kunna göra en sådan bedömning behövs kunskap om under vilka förutsättningar de längre resorna görs. Hur upplevs t.ex. resorna i relation till vardagen: som betungande eller som avlastande? Vilka konsekvenser har de för livet i övrigt? Dessa statistiska resultat kräver därför en kvalitativ studie för att kunna förstås till fullo. I den intervjustudie som presenteras nedan besvaras flera av dessa centrala frågor.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

8.1 Introduktion

I detta kapitel inleds redovisningen av avhandlingens andra delstudie. Denna bygger på tjugo djupintervjuer med småbarnsföräldrar med specialiserade jobb som nyligen flyttat. I fokus för denna inledande analys står önskemål, överväganden, beslutsprocesser och prioriteringar som formar de undersökta arbetsresor. Med arbetsresans *form* avses i sammanhanget resans längd, tidsåtgång, hastighet och färdmedelsval. En mer sammanfattande analys, med tydlig koppling till det teoretiska ramverket, följer i kapitel tio, där delstudiens frågeställningar besvaras.

Analysen grundar sig på respondenternas hela berättelser, vilka knyter samman frågor om bostadsval, önskemål kring arbetsresan, arbetslivet och familjelivet. Den beskriver dels vad respondenterna tagit upp i intervjuerna, och dels en teoribaserad tolkning av intervjumaterialet. Genomgången lyfter fram *om* och *hur* ovan nämnda aspekter inrymmer genusystem, liksom vilken betydelse dessa har för resans utformning. Det handlar då om ifall kvinnor och män värderar olika aspekter av arbetsresan och familjelivet på skilda sätt, och om hushållet i olika beslutsprocesser tar hänsyn till kvinnans och mannens behov och önskemål i samma omfattning. Genusanalysen fokuserar därmed på olika dimensioner i olika avsnitt.

8.2 Bostadens lokalisering

”Vi tänkte, vi följde med tåget, alla kompisar och alla som var i liknande situation, alla på jobbet, 2005, 2006. ’Men det är klart ni ska köpa hus’, och då blev det mycket på en gång kände vi. En en-och-en-halv-åring, lillen på gång, jag bytte jobb, sen skaffade vi ett renoveringsobjekt från 30-talet. Och vi kände, det blev lite mycket [...] vi insåg att vi är inte riktiga huster. Min fru har inte varit i trädgården på dessa fyra år tror jag. Så att ... vi insåg väldigt snabbt. Min fru hon kände att jag tar hand om insidan så tar du hand om utsidan. Okej visst, vi delade upp det, men det kändes tråkigt att vara ensam. Både hon i sin roll, och jag i min roll. Redan efter ett och ett halvt år så tänkte vi att vi säljer detta. Men då kom krisen, litegrann sådär, så man fick ändå vänta litegrann på lite bättre tillfälle [...]”

Boris, flyttade från hus till lägenhet

8.2.1 Introduktion

I detta avsnitt analyseras hur bostadsval görs, då bostadens lokalisering, tillsammans med arbetsplatsens, ytterst är avgörande för hur arbetsresan kan genomföras. Som speglas i Boris citat ovan styrs valet bland de undersökta ofta av normer kring hur småbarnsfamiljer ska bo, liksom villkor på rådande bostadsmarknad. Även önskemål relaterade till familjens vardagliga närhet till olika typer av verksamheter eller platser är dock viktiga.

För att ge en förståelse för respondenternas boendesituation innehåller tabell 8.1 en översikt över deras boende, liksom riktning på senaste flyttning då samtliga respondenter nyligen bytt bostad. Nio respondenter bor i mindre orter utanför Göteborg, åtta av dem i småhus och en i lägenhet. Sex respondenter bor perifert inom Göteborgs stad, fem i hus och en i lägenhet. Fem respondenter bor centralt i Göteborg, samtliga i lägenhet. De flesta flyttningarna (tretton) skedde *inom* centrala, semiperifer eller perifer områden, medan sex gick till perifera delar från centrala eller semiperifer, och en gick till centrala delar från semiperifer. Detta mönster avser den *senaste* flytten, som var i fokus i intervjuerna.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Tabell 8.1 Översikt över respondenternas boende och senaste flyttning

Respondent	Boende, lokalisering ¹	Riktning ²
Anette	Hus semiperifert	-
Anna-Karin	Lägenhet centralt	-
Caroline	Lägenhet centralt	-
Eva	Lägenhet centralt	-
Frida	Hus perifert	-
Helena	Hus semiperifert	-
Johanna	Hus perifert	Ut från centrum
Marianne	Hus perifert	-
Petra	Hus semiperifert	Ut från centrum
Sara	Lägenhet semiperifert	-
Boris	Lägenhet centralt	In till centrum
Christian	Hus perifert	-
Hans	Lägenhet centralt	-
Johan	Hus semiperifert	Ut från centrum ³
Magnus	Hus perifert	-
Mattias	Lägenhet perifert	Ut från centrum ³
Mikael	Hus perifert	Ut från centrum
Peter	Hus semiperifert	Ut från centrum
Simon	Hus perifert	-
Sven	Hus perifert	-

¹ Centralt = Centrala delar av Göteborgs stad, Semiperifert = Perifera delar av Göteborgs stad, Perifert = Ort i närheten av Göteborg.

² - = Bor kvar i centrum/semiperiferi/periferi.

³ Bodde tidigare centralt i annan region.

8.2.2 Önskemål avseende bostaden

Bland respondenterna iakttas två tendenser vad gäller den valda bostadens lokalisering. Den ena är att barnfamiljer flyttar till småhusområden i perifera delar av staden eller regionen. Man önskar då ett tryggare, större och/eller naturnära boende. Den andra tendensen står i kontrast till denna och innebär att barnfamiljer väljer att bo kvar i centrala områden med tillhörande cityliv, närhet till kultur och service, och goda kollektiva transporter. Respondenternas önskemål kring boendet är tydligt livsstilsbetonade (jmf Sandberg 2012; Stenbacka 2001), samtidigt som mer praktiska faktorer också är viktiga.

Livsstilsfaktorer: Bullerbyn vs. Cityliv

Respondenterna ställer ofta hus- och lägenhetsboende, eller perifert och centralt boende, mot varandra och använder då livsstilsrelaterade argument. Boende i hus framstår som en norm hos många respondenter – som i regel tillhör medelklassen⁴³ – då flera som flyttat till hus beskriver detta som ett mer eller mindre självklart val eller att de bara följt strömmen. Samtidigt argumenterar många respondenter som flyttat till lägenhet på eget initiativ tydligt för varför de *inte* valt att flytta till hus. Boris berättelse ovan, om familjens flytt till eget hus, beskriver hur familjen följde strömmen av vänner ut mot villaområden, medan Helena nedan beskriver en latent dragningskraft ut mot samma typ av områden.

AGS: "Men hade ni nån bild av att nu när man har barn ska man bo i hus, eller nåt sånt?"

Helena: "Ja, men det var det nog också ... faktiskt. Ja [skratt]. Visst är det så, fast vi sa det 'Men herregud vi kan bo i lägenhet'. Men på nåt vis så var det nånting som drev en till det [till att bo i hus]."

Det perifera boendet beskrivs ibland i termer av idyllisk småskalighet, något som illustreras med föreställningen om Bullerbyn⁴⁴. I dessa berättelser präglas livet i bostadens grannskap av trygghet, gemenskap, spontan lek i närnatur och av nostalgi. Boendet uttrycker därför ett *livsstilsideal*, snarare än *funktion*, och associeras till mer än själva bostaden och bostadsområdet.

Petra: "Men framför allt tänkte vi att det skulle vara för barnen, att de skulle få den här Bullerbyttillvaron, och allt skulle vara frid och fröjd. De skulle springa på de gröna ängarna [skratt]"

Marianne: "[...] det känns som där vi bor, det känns ... juste liksom för barnen och det är ... liten skola, det känns puttenuttigt, lite idylligt [...] då har man hellre att det är lite längre tid att åka. Och att man känner att det är ett bra område."

Magnus: "Jag trivs jättebra. Jag har bott här i nio, tio år. Det är lugnt och stilla, lite Bullerbykänsla för barnen också. De är skyddade från verkligheten, verkligen [...]"

⁴³ Här definierat utifrån yrke och speglat i inkomstnivåer.

⁴⁴ Idén avser Bullerbyn i Astrid Lindgrens sagor. Till Bullerbyn relateras i allmänhet t.ex. idyll, trygghet, landsbygd, nostalgi, liksom umgänge mellan generationer och med grannar. Kytta (2004) använder också detta begrepp i sin avhandling men avser då en barnvänlig miljö där barnen kan röra sig fritt och skapa personliga relationer till sin fysiska omgivning.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Mattias: "Det är jättetrevligt i [vår bostadsort]. Där är en liten mysig kiosk. Man köper godis direkt ur såna plastburkar, som man gjorde på sommarsemestern när man var liten. Det är kanon."

Att det finns en norm kring perifert boende i villa betyder inte att alla önskar bo så. Flera respondenter tycker sedan länge att boende i hus inte passar dem. Några har prövat livet i hus för att sedan ångra sitt val; två av studiens respondenter flyttade *från* hus till lägenhet i den flyttprocess som intervjuundersökningen studerar, och en tredje skulle vid intervjutillfället snart genomföra denna typ av flytt. Även respondenter som önskar bo i lägenhet, eller centralt, resonerar ofta i termer av livsstil, samtidigt som de i likhet med de som bor i villa även har praktiska argument för sina val. I dessa fall kretsar de livsstilsrelaterade argumenten kring önskan om ett aktivt kulturellt och socialt liv med geografisk närhet till sådana verksamheter, liksom att slippa ett förortsliv med närgångna grannar och husskötsel.

Petra: "Det är ju ett helt annat liv liksom. Det här att man kan gå ut och fika på förmiddagen eller ... äta frukost ute eller gå till stan [...] jag ... tycker liksom om att gå på krogen. Och att man kan GÅ hem på natten och inte ta taxi å la 300 kronor typ [...] Ja, att kunna [...] lätt gå dit man vill gå, till biblioteket eller ... [...]"

Sara: "Jag tror inte att ... jag har den önskan om det livet som kanske ett hus står för. Alltså, [...] jag vill hellre ha möjlighet att resa eller att man har liksom möjlighet till ... att man har mer pengar kvar i såna fall."

Caroline: "Jo, vi har haft planer på att köpa hus i Kungsbacka också. Alltså, vi kom på att vi är inga husmänniskor [*skratt*]. Och vi känner 'Nej, usch, vi är verkligen stadsbor'. Vi kände oss instängda bara vid tanken, och nu är vi jätteglada för att vi inte har gjort det [...] Jag har vänner som har flyttat till Torslanda. Fy, där vill jag inte bo [...] Mycket småradhus som man ser in till grannen [*skratt*]. Nej, det är inte min grej, inte [min mans] heller [...] Bara känslan [...] av att jag kan ta mig in till stan och gå på bio eller vad det nu kan va. Bara den känslan av frihet är ju skön."

Boris: "Huvudsaken var att vi skulle ha mindre att hålla reda på helt enkelt. Ha mindre ... stress [...] [*sippar kaffe*]. Vi kände oss inte längre attraherade av Hornbach-besök eller Bauhaus, och hålla på liksom med släpkärra och handla in material och planera projekten [...]"

Praktiska faktorer: Barnens trygghet och trädgård vs. Föräldrarnas närhet till barn och kollektivtrafik

Valet av perifert respektive centralt boende är naturligtvis också relaterat till praktiska faktorer. Dessa berör aspekter som betonas i ideal, drömmar och

visioner ovan, men fokuserar mer på dessas konkreta och instrumentella sidor. De som föredrar att bo i hus vill t.ex. ofta ha ett större boende och trädgård för själva utrymmets skull och att få plats. Dessa respondenter talar också om närhet till natur och hav, och att bo en bit från centrum och den otrygga miljö man uppfattar finns där för barnen.

Peter: "Men vi har lyckats få ett hus med en väldigt stor tomt som vi är jättegglada över, för där kan ju barnen leka och det var ju huvudsyftet med att flytta från lägenhet till hus."

Mikael: "Eftersom det är spårvagnar och lastbilar, bussar och bilar och ... så att det var ett projekt att bara gå ut och leka. Och ville vi ha grönområde, alltså gräsmatta, så var vi tvungna att gå till kyrkogården ... Och det hämmade barnen."

Johanna: "Och speciellt då som vi bor nu då [på en bilfri ö] som det finns väldigt lite saker att oroa sig för. De kan inte bli överkörda av bilar. De kan bli påkörda av en moppe då möjligen... och sannolikheten då jämfört med om man bor [centralt i Göteborg] att de skulle bli bortrövade är ju ganska liten."

De hushåll som väljer ett mer centralt boende uttrycker ibland också en högre värdering av praktiska aspekter som är relaterade till citylivet som ideal. Dessa är att ha närhet i termer av tid mellan bostad och arbete eller andra verksamheter, liksom att ha tillgång till bra kollektivtrafik av både ekonomiska och miljömässiga skäl. Ofta går ett centralt eller semiperifer boende hand i hand med mer fritid med barnen pga. att det ligger nära arbetet. Flera respondenter, de flesta boende centralt eller semiperifer, utnyttjar därför bostadens läge i en strategi för smidiga och/eller korta arbetsresor, gärna utan bil.

Anette: "[...] vi tittade faktiskt i Kungsbacka, vi tittade Alingsås. Så vi tittade åt helt andra geografiska håll [...] Men jag kände liksom ändå att ... JAG vill inte lägga all tid i bilen på morgonen och eftermiddagen [...] Mm. Jag tror vi prioriterade det, att ha mer tid över [...]"

Johan: "Jag föredrar kollektivtrafik, en fungerande kollektivtrafik, det är ett kriterium. Vi tittade på andra områden i väst också. Ett liknande radhusområde [...], men det var mycket sämre tillgänglighet till ... busshållplatsen [...] det gjorde ju det mindre intressant [...]"

Frida: "[...][Vi] vill absolut inte köpa en bil till [...] Och en grund till varför vi flyttade här är att [vår bostadsort] tillhör Göteborgs kommun och så ett årskort kostar 3000 nånting [...]"

Ett överordnat intryck i genomgången av hur familjerna värderar olika faktorer som berör bostadens lokalisering är att prioriteringarna i stor omfattning gäller

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

andra aspekter än själva arbetsresan. Detta gäller särskilt de som väljer att bo perifert, men också bland många som bor centralt eller semiperifert. Detta exemplifieras i Mikael's citat.

Mikael: "[...] det var ganska sekundärt pendlingen. När vi köpte huset så hade jag inget jobb eftersom jag fortfarande studerade [...] Frugan sa väl att det får max ta 40 minuter enkel väg då. Så att det var väl den omkretsen vi tänkte på. Sen är [kommun] en väldigt trevlig kommun tycker jag [...] Men pendlingen har vi aldrig tänkt på så."

Närhet som tillgänglighetsstrategi i vardagen

I diskussionen om var bostaden bör ligga beskrivs ibland önskemål om närhet till olika verksamheter i vardagen. Trots att det bland respondenterna finns en spridning i hur kvinnor och män använder *närhetsstrategier*, alternativt *hastighetsstrategier* (dvs. att använda tåg och bil), för att uppnå tillgänglighet, tenderar kvinnliga respondenter att uppmärksamma närhetens betydelse för vardagens hushållssysslor på ett sätt som inte män gör.

Anna-Karin: "Vi valde bort den här omedelbara närheten till allting. Till precis allting. Liksom att gå ut och ... gå sätta sig och äta. Eller gå på café eller ta ut lite pengar, eller gå och köpa en liter mjölk eller [...] Alltså jag är i behov av en bil för att gå och köpa mjölk [...] du bor bra, du har bra miljö runt omkring. Men det räcker ju inte, man blir inte mätt på det då."

Johanna: "[...] till sitt sätt så är [min man] väldigt ... mer romantiskt lagd. Han såg det här att bo på en ö, och idyll, och Saltkråkan och barnen springer på klipporna, och liksom väldigt så visionärt på något vis. Jag är väldigt mycket mer realist liksom och tänkte på hur fan ska jag ... hur fan ska jag kunna HANDLA liksom, en onsdagkväll. Och få med mig det ut till ön liksom. Och hur ska det gå med skolan, var ska de gå i skolan? [...] jag såg liksom mer alla de här praktiska svårigheterna tror jag [...]"

Männen uttrycker sällan närhetens betydelse på detta sätt, även om man diskuterar närhet i sig som något positivt. När männen i studien diskuterar matinköp handlar det om att de kör bil till affären (som svar på en direkt fråga), eller så beskriver de närhetens positiva aspekter i mer svepande ordalag.

AGS: "Och sen var ni förmodligen ganska nöjda med området [eftersom ni bott kvar]?"

Hans: "Jättenöjda [...] Det är lugnt, finns mycket grönområden, närheten till affärer, apotek, restaurang, post, såna här små saker. Och även spårvagn då. Väldigt smidigt att ta sig ner till stan när man behöver."

AGS: "Vad tycker du om att bo här nu då?"

Boris: "Jättefint, definitivt. Man ser mycket andra sidor. Stadskänsla. Massa caféer [...] Samtidigt så [är det] nära till grönområden och... [stort naturområde] i och med att jag gillar att löpa. Så tycker jag det är jättefräckt faktiskt att ha det nära så."

Sociala faktorer

Även sociala faktorer kan vara viktiga vid bytet av bostad. Det handlar då ofta om relationer som föräldrarna eller barnen har i området dit familjen flyttar. Vid längre flyttningar handlar det ofta om att stärka föräldrarnas sociala nätverk.

Sara: "[...] vi ville flytta då ut mot där mina föräldrar bor [...]"

Johan: "[Det var] två skäl. Socialt och avstånd till jobbet [...] Vi tittade på var våra kompisar bodde [...] Det var rent så vi valde område egentligen. Ehh. Och självklart prislapp [...]"

Vid korta flyttningar handlar det istället ofta om att behålla barnens förskola och etablerade relationer.

Caroline: "[...] Vi trivs jättebra i [stadsdel]. Vi har bott där länge [...] [och] just för att [vår son] skulle gå kvar på sin förskola också [...]"

Sven: "Ja, det var att vi ville ha i närheten av dagis. Vi ville gärna bo kvar i det området. I [ort] så är det det området som vi känner till. Vi tycker att det funkade väldigt, väldigt bra med det dagiset [...] Vi vill gärna att vår dotter ska få gå kvar med kompisar i samma skola och så."

En annan sida av de sociala relationernas roll reflekteras i den platsförankring som ena föräldern kan ha till den plats dit familjen väljer att flytta. Det handlar då om en emotionell relation till *platsen*, och inte i första hand specifika personer som finns där. Petra t.ex. talar om att skapa sig en plats och att trivas i området där hon bor. När hon talar om området hon bodde i före flytten, och som hon ska flytta tillbaka till inom kort, beskriver hon det lilla samhällets närhet och trygghet. Denna närhet vill hon inte ha var som helst, utan i en viss del av staden där hon känner tillhörighet. Fastän hon i en annan del av intervjun talat om Bullerbyn som ett ideal för sina barn, kan hon på denna centralt belägna plats, skapa en annan sorts trygghet.

Petra: "[...] Jag är nog en ganska bekväm person. Och lite såhär trygghets-sökande tror jag. Jag gillar den här lilla världen som man kan bygga hos sig liksom, där man har allting på ett ställe. Jag utnyttjar sällan hela Göteborg

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

liksom, så jag hade ändå liksom gärna jobbat nära där jag bor [...] att jag hade haft liksom gångavstånd [...] ja, men jag är nog sån som trivs i ett litet samhälle liksom [...] Men där [jag växte upp] trivdes jag aldrig [...] Nej, för det var inte mitt ställe [...] där kände jag mig aldrig hemma. Men så flyttade jag till [område] och det blev direkt hemma. Det är väldigt mysigt i [område]. Det är så hemtrevligt och alla är snälla och trevliga och pratar med varann och ... Ja. Ibland kan man inte sätta fingret på saker, det är lite som personkemi, fast en stadsdel liksom. Mmm."

Även Sara beskriver en platsförankring till det område där hon numera både bor och arbetar. I arbetsintervjun som ledde till att Sara fick sitt nuvarande jobb, beskrev hon denna förankring.

Sara: "[...] jag vet att de frågade mig litegrann om det här med varför jag ville jobba just där jag ville jobba. Och då är det så att jag har tillbringat alla mina somrar i närheten då, där mina föräldrar nu bor permanent. Och då sa jag väl nånting som att 'Nej men det här känns, även om man inte bott här, så känns det som att det här ... det här är liksom 'jorden ropar på mig', eller nått sånt [skratt][...]Och jag kan ärligen säga det, för jag känner att det här är en del som betyder nått för mig, som är en fin plats som jag tycker ... som jag har minnen av, alltså att man ändå ... man har nån slags rotträdar [...]"

8.2.3 Vems förvärsarbete, arbetsresa och önskemål avgör bostadens lokalisering?

Både arbetsplatsens och bostadens lokalisering är centrala för hur arbetsresan kan genomföras i termer av hur långt man reser, hur lång tid det tar, hur snabbt man förflyttar sig och med vilka färdmedel. Det är därför intressant att undersöka i vilken omfattning bostadslokaliseringen vid flyttningen anpassades till kvinnans eller till mannens arbetsförhållanden, arbetsmarknad och arbetsresa. Ur ett jämställhetsperspektiv är detta viktigt inte minst eftersom kvinnor och män generellt uppvisar stora skillnader i reslängd, något som framgått av avhandlingens första delstudie.

Implicit framgår i intervjuerna att arbetsplatsens (eller den potentiella arbetsmarknadens) lokalisering skapar ramar för var familjen kan bosätta sig. Inom dessa ramar är det dock andra faktorer som man anser vara avgörande i det slutliga valet. I analysen ses arbetsresan därför som ett resultat av val som görs med hänsyn till andra högre prioriterade aspekter, som primärt rör bostaden. Det är därför också svårt att avgöra om hushåll i sina förhandlingar och

beslutsprocesser tar mer hänsyn till kvinnors eller till mäns arbetsmarknader och arbetsresor när familjer bestämmer var de ska bo.

En annan aspekt som också försvårar analysen av vems resa man tar hänsyn till är att flera respondenter, eller deras partner, inte hade ett arbete i regionen vid flyttbeslutet, utan studerade, bodde utomlands eller i en annan del av Sverige, eller var hemmafru. De hade inte heller tydligt geografiskt avgränsade potentiella arbetsmarknader som hushållet kunde anpassa sig till inför framtiden. I några av dessa fall är det dock tydligt att den förvärvsarbetande föräldrarnas arbetsplatslokalisering inte var avgörande för bostadsvalet. Två exempel på detta är Petras man och Mattias, som båda har långa och delvis betungande arbetsresor, trots att de inte behövde ta hänsyn till fruns arbetsplats vid flyttbeslutet.

Endast i ett fall av samtliga undersökta var det tydligt att den ena partens arbetsmöjligheter var centrala för valet av bostadens lokalisering. Detta gäller Peters fru, som har en mycket smal arbetsmarknad. För att hennes arbetsresa inte skulle bli för betungande prioriterade familjen att bosätta sig nära kommunikationer istället för i närheten av goda vänner.

Peter: "Hade [min fru] inte jobbat i [ort i närheten av Göteborg] så hade vi med stor sannolikhet köpt någonting ... kanske till och med ute på öarna. Eller i väldigt nära anslutning till öarna. På den sidan. För det är just av den anledningen att vi har flera vänner, och det är barndomsvänner, folk som har flyttat från [där vi kommer ifrån] och andra som vi umgåtts med hela vårt liv. Så att det är väldigt nära vänner. Men det hade varit FÖR långt [...]"

Frågan om vems arbete och arbetsresa som hushållet anpassar bostadens lokalisering efter skulle kunna belysas genom att undersöka om någon av parterna planerar att byta arbete i samband med flytten, eller om någon tidigare behövt byta arbete pga. betungande arbetsresor. Ingen respondent menar dock att någon av familjens vuxna planerade att byta jobb i samband med flytten. I ett fall, Christian, nämns under intervjun att arbetsresan kommer att bli för lång vid *nästkommande* flytt, men detta kommer att åtgärdas genom att skaffa en andra bil.

Avseende tidigare jobbyten är det uteslutande kvinnor som berättar att de har bytt jobb för att arbetsresan varit för lång, i båda fall i samband med att de fått barn (se avsnitt 8.3.1). Resultaten är därför inte entydiga, men lutar åt att det är kvinnor som byter jobb med hänvisning till arbetsresan. Dock skedde detta i pga. förändrad livssituation och inte beroende på att man flyttar.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

I de flesta fall menar respondenterna att man inom hushållet var överens om samtliga viktiga önskemål avseende den nya bostadens lokalisering. Dock speglas i respondenternas berättelser hur genuskontrakt inom hushållet kan påverka flyttbeslutet. I Johannas berättelse ovan framgår att hon tar ett större ansvar för hushållet (i varje fall de planeringsmässiga delarna), vilket först gjorde henne tveksam till att flytta ut till en ö i skärgården. Det var hennes man som drev på flytten och det tog flera år för henne att acceptera tanken, trots att hon nu är väldigt nöjd med boendet. Petra lyfter istället fram sin mans långa arbetsdagar som en orsak till att han inte bryr sig om var han bor.

AGS: "[...] hur mycket var [DIN MAN] med i det beslutet att ni skulle flytta just DIT?"

Petra: "Nej det brydde han sig inte om, tror jag... eller han är så här apatisk, lite. Aja, han är ju ändå jämt på jobbet så [...] för honom tror jag inte det spelar så stor roll vart han kommer hem på kvällen, liksom."

Sammanfattningsvis visar analysen av vem i hushållet som har företräde vid beslut om bostadslokalisering – med fokus på arbete och arbetsresan – att frågan är svår att besvara, dels för att respondenterna oftast menar att man var överens om viktiga önskemål, och dels för att just arbete och arbetsresa verkar prioriteras lägre än andra aspekter.

8.2.4 Bostadsmarknaden som restriktion

En strukturell aspekt som påverkar samtliga respondenters flyttbeslut (och därmed också deras arbetsresor) är förhållanden på bostadsmarknaden. Att få en passande hyreslägenhet kräver t.ex. många gånger kontakter, tur eller att man redan hade en attraktiv hyresrätt att byta mot. De hushåll som inte har råd att köpa sitt boende har därför begränsade möjligheter att anpassa sitt boende efter t.ex. arbetsplatsens läge eller andra önskemål.

AGS: "Och hur kom det sig att ni flyttade just hit då?"

Boris: "Vi hade lite ... kontakter så att säga. Och det blev ett tillfälle kan man säga."

AGS: "Du tänkte kontakter för att få en hyresrätt just, eller?"

Boris: "Precis. Man kan säga att vi var öppna väldigt mycket även om det skulle dyka upp en hyresrätt [i närheten av mitt jobb], så skulle vi lika gärna haka på det, så det var inget liksom ... något visst område. Utan det blev tillfälligheter [...] så att det blev här."

De begränsade valmöjligheterna på bostadsmarknaden kan också innebära att man i hushållet inte diskuterar kring olika individuella eller gemensamma önskemål för boendet, eftersom man ändå måste ta det man får erbjudet.

Eva: "Neej [...] vi hade ju inte så mycket valmöjligheter direkt, liksom. Vi var inte i någon position där vi kunde köpa nånting, utan vi var ju [...] mer utelämnade, eller vad man ska säga, till hyresmarknaden. Och då får man liksom ta vad man får. Lite. Så att ... vi hade nog kanske dealat, alltså haft mer diskussion kring [önskemål][...] om det är så att vi skulle köpa nånting. Men [...] under alla år som jag har varit registrerad [i bostadsförmedlingen] så har jag fått två erbjudanden liksom [...] vi har liksom varit nöjda med det vi har fått, på nått vis."

När det gäller bostadsrätts- och villamarknaden är höga prisnivåer ett centralt hinder. Om hushållet inte befunnit sig på bostadsmarknaden sedan tiden innan bostädernas stora prishöjningar, eller har annat tillgängligt kapital, framtvingar priserna flyttningar ut från centrum till perifera lägen där bostäderna är billigare, eller till mindre attraktiva och ytmässigt mindre bostäder i centrum.

Johanna beskriver insiktsfullt hur bostadspriserna skapar avstånd, vilket ofta också skapar ett behov av bil. Familjen funderade länge på hur de skulle uppfylla alla önskemål kring boendet, givet deras begränsade ekonomiska möjligheter. I hennes berättelse ryms bostadsvalets komplexitet och konsekvenser.

Johanna: "Dels så hade vi en hyresrätt, så vi hade ingen insats till att köpa nått, vi hade ingenting som vi kunde sälja. Så vi var ganska begränsade i vad vi kunde köpa för hus då. Och [...] det var VÄLDIGT viktigt för oss att vara nära vatten. Emm ... och då, alltså i Göteborg så finns det inte en chans att vi skulle kunna lösa ett hus på fastlandet. Alltså då är det ju västra Göteborg, och där är ju liksom priserna från fyra miljoner [...] Utan då får man söka sig norrut eller söderut [...] Och vi insåg att vi skulle hamna VÄLDIGT långt ut [...] man hade fått titta på åtminstone en bit norr om Kungälv, och kanske ändå upp mot Stenungssund och så vidare. Och det handlade väldigt mycket om det här med pendlingen när vi ... liksom vi avskrev det. För det vi insåg [...] [var] att då blir man sittande i en bil, då. Alltså bussar det hade inte funkat, buss eller tåg, för det tar för lång tid. Utan då hade man blivit sittande i en bil med allt vad det innebär i kostnader. Plus att vi hade fått ha två bilar då. Och då är det ju både kostnad för två bilar, bensin med den kostnaden, och miljöpåverkan då. Och tiden som det tar att pendla [...]"

Även Frida beskriver hur särskilt yngre familjer drivs allt längre bort från centrum. I hennes hushåll har de bara en fast lön eftersom hennes man studerar. Hon jämför, liksom delvis Simon nedan, sin generation med den äldre

som hade råd att köpa hus mycket närmre centrum eller i t.ex. havsnära områden.

Frida: "[...] Det fanns inte så många möjligheter, alltså för oss. Vi kunde bara hitta ganska långt bort [...] ... Och jag tror att de kollegor som är lite äldre, de bor ganska nära stan. De som har köpt hus i nittioalet [...] Och det är bara de som är lite äldre än vi som har kunnat köpa någonting på Hisingen eller så. Så att jag tycker det är ganska oräddvist att vi skulle hamna väldigt mer långt bort eftersom priserna har gått [upp så mycket]".

Simon: "[...] så vi har liksom inte haft råd att köpa hus var som helst. Jag är uppvuxen på [ort] till exempel, ute på västra Hisingen, det går ju inte att köpa hus där ute, de kostar ju sju miljoner kronor eller nått sånt där om man ska köpa ett normalhus där. Så det är liksom helt uteslutet [...] Men om man inte bor i stan, och har en ganska begränsad ekonomi, då kan man inte bo hur nära stan som helst. Så enkelt är det. I varje fall har det varit så för oss. Eller så får man bo i en sommarstuga någonstans."

8.3 Restidsacceptans, bilfördelning i hushållet och färdmedelspreferenser

"[...] Jag tror jag var lite orolig och tänkte 'Jag få se hur länge jag orkar det här'. För det är ju lång tid. Samtidigt, så varje gång man var inne i stan här, så hände det massa här, så var det city. Så satte man sig på pendeln och ska åka. Efter en halvtimme så kommer man på bussen och så halvvägs [...] [på] bussen så öppnar sig fälten, så här, och så kommer havet in på sidan, så här. Och varje gång så kände jag 'Ja, men det är värt det', liksom. Resan är värt det. Så halvslumrar man lite och kommer hem lite piggare. Men hade jag fortsatt att jobba heltid i Göteborg så vet jag inte hur länge jag hade orkat med det."

Mattias, långpendlar med kollektivtrafik

8.3.1 Introduktion

I detta avsnitt studeras hur individen väljer att forma själva arbetsresan och vilka aspekter som då är betydelsefulla. Som speglas i Mattias citat ovan präglas utformningen av resan ofta av avvägningar kring vad man vinner eller förlorar i förhållande till restiden ombord. En viktig aspekt som respondenterna lyfter fram handlar därför om restidsacceptans. Andra viktiga aspekter är individens

färdmedelspreferenser och hur bilen fördelas mellan kvinnan och mannen i hushållet.

8.3.2 Restidsacceptansen formas av motstridiga drivkrafter

Hur mycket tid man kan och vill lägga på att pendla – den s.k. restidsacceptansen – är en grundläggande aspekt bakom arbetsresans utformning. Acceptansen påverkar inte bara var man väljer att bo och arbeta, utan också vilket färdmedel man föredrar att använda. Bland de intervjuade spelar restidsacceptansen en viktig roll då småbarnsföräldrar både har en stor arbetsbelastning i hemmet och önskemål om omfattande familjetid.

Högre acceptans i gengäld mot en bra bostad eller ett attraktivt jobb

Respondenterna uttrycker en acceptans för längre restid om det ger något värdefullt i utbyte. Valet att bo långt från en arbetsplats innebär ofta en medveten nedprioritering av närheten till arbetsplatsen. Därför beklagar sig sällan långpendlarna över sina långa resor, och vissa beskriver till och med långa avstånd som en förutsättning för att komma bort ifrån storstadslivet, såsom Mattias i citatet ovan och Simon och Marianne nedan.

Simon: "Lite belastning är det ju framför allt de dagarna man är hemma sent [...] jämfört med om man skulle ha haft fem minuters gångväg till jobbet. Så är det ju. Men i den belastningen så måste man ha in alla positiva grejer som man får med att bo där också. Allting som man kan göra på helgerna som vi inte hade kunnat göra i stan."

Marianne: "[...] och sen är det också det att JAG känner, det vet jag min man också sagt, att när man kommer liksom från Göteborg och så [...] stiger av där vi bor då, då känner man såhär 'Hhhh' [*suckar snabbt och slänger bak med händerna*], liksom som att jobb och storstad bara 'Shhwitt', rinner av en och så liksom kommer man hem. Ingen av oss känner att man är intresserad liksom av att byta för att komma närmare [...]"

En lång arbetsresa kan också motiveras av ett inspirerande och attraktivt arbete. Är jobbet lågavlönat kan det dock begränsa viljan att pendla långt. Johan i citatet nedan beskriver att hans frus sökradie för arbete begränsas av hennes låga inkomst, medan det inte är något som på ett avgörande sätt påverkar Mattias arbetskamrater.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Johan: "Nej, men det är klart att vi funderade ... bibliotekarie, som du vet, är inte särskilt välavlönat heller. Så att där var det i allra högsta grad viktigt att det var ett rimligt avstånd."

Mattias: "... De som jobbar här, många upplever det nog mer som ett kall [...] än ett arbete. Vi har många som ... själva också har levt i missbruk, som tagit sig ur det och känner att det är viktigt att hjälpa människor. Och kan inte tänka sig att göra något annat. Så då väljer man att resa länge för att få jobba. Och just det sättet att arbeta som man arbetar med här, som skiljer sig kanske från andra [...] behandlingshem eller missbruksbehandling."

Om både ett önskat perifert boende och ett attraktivt jobb prioriteras högt blir ofta resultatet en lång arbetsresa för antingen den ena eller båda vuxna i hushållet. Detta innebär att restidsacceptansen måste vara hög, och att man kanske inte får den smidighet och flexibilitet i vardagen som man skulle önska. Samtidigt är detta något som man är villiga att offra om det övriga praktiska i vardagen går att lösa.

När respondenterna som svar på min fråga beskriver en önskad arbetsresa återkommer de dock ofta till önskemål om geografisk och tidsmässig närhet i vardagen. Närheten relateras till motion (att gå eller cykla) och att kunna färdas miljövänligt, men prioriteras sällan i realiteten. Istället används ofta bilen för att på ett smidigt sätt tillryggalägga de faktiska avstånden. Bilen är därför ett önskat färdmedel *givet* de avstånd som uppstår pga. andra högre prioriterade val.

Eva: "Helst skulle jag vilja cykla till jobbet. Få tio minuter en kvart [...] Dels så skulle man ju få lite cykelmotion och dels så [...] jag vill ju hem till [min son] så fort som möjligt [...]"

AGS: "Du sa att den perfekta arbetsresan skulle vara att jobba över järnvägen. Vad i det är det som är det positiva?"

Magnus: "Det är att det är så nära [...] och man ... ska slippa bilen och sitta i den och åka [...]"

Marianne: "Då hade jag helst kunnat cykla till jobbet [...] En kvart, tjugo minuter kanske, så man ändå hinner liksom trampa lite [...] Det hade jag tyckt var skönast, så att man inte måste liksom förlita sig på bil eller tåg eller nått sånt där [...] Få lite motion, hinna kanske reflektera lite så [på] livet. Eller jobbet [...]"

Christian: "[...]det bästa [är] om man kan GÅ till jobbet [*skratt*]. Fast, ja, det är lite begränsat [...] då får man ändra sina krav som man har. Ett krav som vi [...] sätter, är att vi kan bo på landet."

Högre acceptans om restiden är användbar

Möjligheten att genomföra aktiviteter under resans gång gör restiden (mer) meningsfull och ökar restidsacceptansen. Aktiviteterna ombord kan vara både passiva, såsom vila, eller aktiva, såsom arbete, men kan i båda fallen spela en viktig roll i pendlarens vardag (Fahlén 2013). En medveten restidsanvändning kan därför ses som en strategi för tidshantering och avlastning i vardagen. Strategin möjliggörs vid tidsmässigt längre resor, i kombination med bekväma transportmedel och tillgång till olika typer av informationsteknologi. Många respondenter talar också om kollektivtrafik i positiva termer när det gäller långa resor, särskilt de som redan kollektivtrafikpendlar, och vid ett visst tidsavstånd verkar bilens snabbhetsfördelar få konkurrens av kollektivtrafikens möjligheter till både vila och aktiviteter under färd.

Mattias: "[...] När jag sätter mig på pendeltåget så kan jag vara hur trött som helst. Så kan jag bara sitta och ta lite kaffe eller läsa en bok ... framför allt på eftermiddagen när jag ska hem så sitter man och halvslumrar. Och det är väldigt skönt, det kan man ju inte göra när man har bil. Man ska va med och så [...]"

AGS: "[...] Så att det är inte det att du sitter och hetsar upp dig på tåget och blir stressad av att det tar en sån tid."

Marianne: "Nej. Det gjorde jag innan när jag körde bil [...] Det är faktiskt också en av anledningarna, att man blev så stressad av trafiken om man satt så 'Arrrg', satt där liksom. Och då kan man inte göra nånting annat [...] Men sitter man på tåget. Visst att man kan bli irriterad av tåg som är försenade, men på nått sätt är det bara att gilla läget och så bara ... Ja, men då får jag surfa eller lyssna på musik [...]"

Christian: "Vi letade efter nånting som tar ... max en timme till jobbet [...] Och helst om det går att åka med buss och kommunaltrafik [...] För att ha i princip verkligen den timme för att koppla av från jobbet och ladda för att ... komma hem och leka med barn och ... ja. Jag tycker egentligen det är bra med kollektivtrafik även om det tar tio minuter längre, eller en kvart längre. Alltså. Det är bara tid man vinner egentligen."

Andra respondenter anser dock att restiden knappast är meningsfull, och vill förkorta den så mycket som möjligt. När restid ses som dödtid utgår pendlaren ofta från en mer linjär syn på tiden där aktiviteter genomförs en i taget. Andra orsaker till att restiden inte uppfattas som meningsfull är när respondenterna inte kan koppla av pga. av täta färdmedelsbyten, trängsel, för hög värme, eller om man inte kan arbeta under resans gång pga. arbetsuppgifternas art eller direktiv från arbetsgivaren. Både män och kvinnor visar en positiv syn på den parallella tidsanvändning som resor med kollektivtrafik i princip möjliggör.

Samtidigt är vissa män bland respondenterna allmänt kritiska mot kollektivtrafikens bristande tidseffektivitet och komfort⁴⁵.

Hans: "[...] ... Jag gillar inte att åka buss helt enkelt [...] Jag gillar inte den här oflexibiliteten. Att nu måste jag sticka NU [...] Sen gillar jag inte det här att det tar sån jävla tid. Det är stopp, stopp, stopp, stopp. Överallt. En normal resa som kanske tar 45 minuter, den kanske tar en och en halv timme istället [...] Det är väl så, man får acceptera det med bussen då va, eller vad det nu är. Spårvagnen den går ju här inne i stan. Den tycker jag går väldigt smidigt. Och EGENTLIGEN så borde jag ju utnyttja den mycket mer eftersom jag inte ens behöver byta spårvagn. För jag går [hemifrån] rakt över gatan till spårvagnshållplatsen, sätter jag mig på spårvagnen sen så går den där där du hoppade av."

Peter: "[...] jag är inget *fan* av att åka kollektivt. Jag skulle kunna göra det idag. Fem minuters promenad till [hållplatsen] och sen är det en hållplats, jag åker bara över bron. Nästa stopp så går jag av. Och så har jag fem minuters promenad till kontoret. Men det är en sån här grej som jag [inte gillar]. Det här låter löjligt kanske ... Nej, men det här med klimatet ombord en buss, eller hur jag ska uttrycka det. Oftast är det skitvarmt, det är svettigt och det är trångt och lite ... lite småäckligt. Det kan låta jävligt fiskeförmänt [*skratt*][...]"

Lägre acceptans pga. småbarn

Många respondenter menar att resan ofta tar för mycket tid i anspråk från andra aktiviteter, både från förvärvsarbete och från umgänge med familjen. Det är främst tid med eller för barnen som begränsar restidsacceptansen och det är tydligt att tiden omprioriteras när småbarn kommer in i bilden. För att minska sin restid kan man i princip antingen omlokalisera bostad eller arbete, eller välja snabbare färdmedel. Oftast är det kvinnor som anger att barn och familj är viktiga orsaker till att resan inte får bli för lång (se vidare avsnitt 8.5.3), men också män tar upp det.

Marianne: "Jo, alltså, jag trivdes ju. Men sen så var det ju då att ... [jobbet] var ute i [ort strax utanför Göteborg]. Och långt. Och sen så ... flyttade vi hit till [annan ort i närheten av Göteborg]. Och så fick jag [min dotter], och sen när jag skulle gå tillbaka och börja jobba då, efter ... när hon var ett och ett halvt, då ... började jag känna lite såhär [*suck*], 'Sitta och köra ner

⁴⁵ Jmf Petra och Anna-Karin som har faktiska dåliga förbindelser för den aktuella resan, och därför klagar över kollektivtrafiken, medan Hans och Peter har goda förbindelser.

till [ort], eller pendla långt'. Så då började jag titta på lite jobb för jag hade väl känt att det kunde vara kul att testa nått annat [...]"

Caroline: "Men sen bytte jag ju arbete, och det var ju mycket för att komma närmare min bostad [...]"

AGS: "[...] så skulle du säga att [...] du omprioriterade din tid då? [...]"

Caroline: "Ja, det gjorde jag ju, för att få mer tid med honom, med min son så ... för annars så ... själva jobbet var ju bra."

AGS: "Hur lång tid kan du tänka dig att pendla till drömjobbet?"

Simon: "Drömjobbet? Oj-øj-øj [...] Ja, just nu inte så länge. Inte ens för drömjobbet, faktiskt [...] För egentligen vill inte jag pendla så länge när man har ett liten go tjej hemma som man ska umgås med. Men när hon blir 10, 12,13 och inte vill veta av mig så kan jag säkert pendla längre."

Sara: "[...] Men där kan vi ju känna samtidigt att [...] tidsvinsten [...] i minuter och så, är så stor när man har bilen att det väger över för oss, i alla fall som det är nu. För [min man och jag] vill hellre ha tid tillsammans med familjen när vi kan. Ehh. Och så har vi lite dåligt samvete att vi åker för mycket bil. Men ... [...] jag vet inte om man ska säga att det är medvetet valt men ... jo, relativt. Vi vet att vi kan på ett annat sätt, men vi gör inte det."

8.3.3 Att köra bil eller inte köra bil

Bland studiens respondenter är bil och kollektivtrafik de vanligaste färdmedlen för att resa till arbetet (se tabell 8.2), vilket speglar att deras arbetsresor i regel geografiskt är relativt långa. Fastän bilen sällan är det mest önskade färd sättet för arbetsresan är det ändå viktigt för respondenterna att ha tillgång till den när vardagen och resan blir lång och betungande utan den. Det är därför angeläget att belysa efter vilka kriterier hushållen beslutar om det är kvinnan eller mannen som primärt ska använda bilen, givet att man har *en* bil i hushållet. Viktigt är också att studera *när* hushåll väljer att skaffa en andra bil för att lösa eventuella konflikter i användningen. Hushållet gör då en avvägning mellan olika behov, då ju bil alltid innebär en betydande ekonomisk kostnad. I analysen undersöks därför, med hänsyn tagen till kvinnors och mäns värderingar och önskemål, hur hushållen argumenterar och prioriterar mellan kvinnors och mäns olika behov.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Tabell 8.2 Översikt över respondenternas färdmedelsanvändning vid arbetsresan och färdmedelstillgång i hushållet

Respondent	Använt färdmedel för arbetsresan	Kör bil ¹	Bilar i hushåll ²	Pendlar med bil i hushåll ²	Huvudsaklig bilpendlare i hushåll
Anette	Bil	Hela	3	Kv + M	-
Anna-Karin	Kollektivt (bil 1/3 pass)	Delar	1	M (Kv)	Man
Caroline	Cykel, ibland gång	-	1	M	Man
Eva	Kollektivt	-	1	M	Man
Frida	Bil eller buss	Delar	1	Kv/M	Delar lika
Helena	Bil	Hela	2	Kv + M	-
Johanna	Båt, byte till spårv. el. bil	Delar	1	(Kv)	Kvinna
Marianne	Reg.tåg, ibl. byte till bil	Delar	1	(Kv/M)	Delar lika
Petra	Kollektivt eller bilskjuts	-	1	M (inkl. K)	Man
Sara	Bil	Hela	2	Kv + M	-
Boris	Bil, ibland kollektivt	Hela	1	M/(Kv)	Man
Christian	Buss	-	1	Kv ³	Kvinna ³
Hans	Bil	Hela	1	M	Man
Johan	Buss	-	1	Kv	Kvinna
Magnus	Bil	Hela	2	Kv + M	-
Mattias	Buss och tåg, ibland bil	Delar	1	(M)	Man
Mikael	Bil	Hela	2	Kv + M	-
Peter	Bil	Hela	2	Kv ³ + M	-
Simon	Buss och bil el. bara bil	Delar	2	Kv + M	-
Sven	Regionaltåg	-	1	Kv	Kvinna

¹ Hela = Kör bil hela resan eller i regel, Delar = kör bil delar av resan eller ibland.

² Kv = Kvinna, M = Man, () = Använder bilen ibland, / = Turas om att använda bilen.

³ Är hemmafru eller föräldraledig.

Hushållets förhandlingar kring vem som kör bilen

Det finns flera olika argument för vem som ska använda hushållets enda bil, och de vägs mot varandra på olika sätt inom olika hushåll. En given situation är när bara en person har körkort i hushållet, och då också använder bilen. Detta gäller i tre av studiens tjugo hushåll där det i samtliga fall är kvinnor som inte har körkort. Orsakerna är ekonomiska, miljömässiga och praktiska.

AGS: "[...] Ni har inte funderat på det här med att skaffa en bil till, eller?"

Petra: "Nej, jag har inget körkort [...] Fast jag tror ändå, jag tycker inte om hela tanken på att ha två bilar, miljömässigt och ... pengamässigt, och... Sen ska man ju ställa den vid [centrala Göteborg], det kanske inte heller är så lätt [...] Så att ... Nää, nää, det känns inte som JAG [...] jag vill inte ha ett jobb där jag är beroende av att ha en bil [...] Och så röstar jag på miljöpartiet. Jag gillar inte hela tanken på att alla människor ska ha en bil [...]"

AGS: "Du har inte funderat på att ta körkort [...]"

Caroline: "Ja [skratt][...] men då blir det ju att vi ska ha två bilar. Och det, nej, DET skulle jag inte vilja lägga pengar på. Det är därför jag inte har tagit körkort [...] För vi bor ju centralt, alltså det funkar ju med cykeln [...] Men ... ja, jag har ju tänkt jag ska ta det [skratt][...]"

Bland argument som anges för vem som ska använda hushållets enda bil är två *centrala* bland respondenterna. Ett är att den som lämnar respektive hämtar på förskolan får ta (den enda) bilen. Det andra är att den som har sämst alternativa pendlingsmöjligheter får köra den. När lämning och/eller hämtning på dagis anges som *huvudsakligt* argument för att avgöra vem som tar bilen till jobbet innebär detta att pendlaren antingen har ensam tillgång till bilen (dvs. tur och retur till arbetet), eller att hon/han har bilen endast den turen då hon/han stannar vid förskolan (se Mariannes citat nedan). Turordningsregler eller förhandlingspositioner för vem som tar bilen utvecklas och används därför med barnen som argument.

Marianne: "En utav oss tar [bilen] ner [till tågstationen] och så tar den andra buss ner. Och så den som kommer och ska hämta barnen tar bilen upp [...] Det beror på att pendeltåget oftast är försenat. Och när man kommer då och ska hämta, på väg hem då, om man då ska hämta barnen på fritids och dagis, så missar man anslutande bussen som går där nere."

AGS: "Och när ni ... bestämde vem som ska köra, du sa onsdag och fredag kanske [din man] körde bilen, hur var det ni kom fram till de dagarna?"

Frida: "Att han började senare, tio, så han kunde lämna [vår dotter]. Och jag kunde ta bussen tidigare."

Det andra *centrala* argumentet, eller beslutsregeln, är att bilen används av den som har sämst alternativa pendlingsmöjligheter. Dåliga alternativ kan handla om bristande kollektiva förbindelser. Hushållets eller individens uppfattning om vad som inte är ett bra alternativ påverkas dock av den inställning man har till t.ex. långa cykelturer eller kollektivtrafiken som koncept.

AGS: "Är det [din fru] som tar er enda bil?"

Johan: "Ja, det är det. Precis [skratt]. Det är smidigast för båda. Hon åker alltså MOT trafiken till [område], så att det är faktiskt rätt smidigt att ta sig till [område] på morgonen och tvärt om på eftermiddagen. Och för mig ... bussar till [centrum][...] Jag åker gärna kollektivtrafik av miljöskäl [...]"

Johanna: "[...] Oftast är det jag som har bilen trots att jag jobbar närmare [...] det händer att han tar bilen, men oftast cyklar han. Han cyklar i ur och skur [...] Det är som sagt ett väldigt fysiskt arbete [han har], så de har som krav på sig att hålla sig i form [...]"

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Samtidigt nämns också andra argument och regler, som dock inte är lika centrala eller återkommande. Det kan handla om vem som tjänar mest tid på att pendla med bil istället för kollektivtrafik, om partnern föredrar ett annat färdmedel, om partnern har en för lång resa för att hinna med dagislämning/-hämtning, hur arbetstiderna är upplagda, och om man har flexitid på sitt jobb.

Förgivettagande av mannens bestämmande över bilen

Det händer även att respondenterna argumenterar i termer som uttrycker ett förgivettagande av att mannen bestämmer över bilen, alternativt att kvinnan inte vill göra det. Motsatsen uttrycks aldrig, dvs. förgivettagandet att *kvinnan* skulle bestämma över bilen, eller att kvinnan i en konfliktsituation har företräde att använda den. Argumentationen förs sällan explicit, utan finns inflikad i andra resonemang.

Caroline förklarar (se citat i avsnittet ovan) varför hon inte har körkort, och menar då att det inte lönar sig att skaffa ett eftersom det är hennes man som använder hushållets enda bil. Att inte kunna köra bil försvårar dock hennes möjligheter att hitta ett arbete som grundskolelärare eftersom det finns få lediga jobb att söka i närheten av där hon bor. Dock bor hon centralt i Göteborg och upplever inte bristen på körkort som problematisk i övrigt. Hon ser det som självklart att hennes man tar bilen till sitt arbete och inte kan dela på användningen av den. Detta kan tolkas som att hon sätter hushållets ekonomi och mannens bilanvändning framför sina egna behov på arbetsmarknaden.

Även för Marianne påverkar inställningen till bilen hur hon geografiskt söker jobb. Hon har en specialiserad och smal arbetsmarknad, och ett argument för att inte söka jobb på andra orter än Göteborg är att hon i så fall skulle låsa bilen till sig själv. Hon sorterar därför, delvis av hänsyn till sin man, bort vissa orter som möjliga att söka jobb på.

AGS: [Kontrollfråga] "Så att det är inte bara själva restiden du tänker på, utan hur smidigt det ska vara [att pendla] också?"

Marianne: "Ja. Precis. Ja. Det känns som det är lättare på något sätt att ta sig till Göteborg. [Till en annan ort] kanske man inte kan ta buss och tåg, eller det kanske [är] att det finns EN möjlighet, man kan ske MÅSTE åka bil [...]"

AGS: "Men [...] det verkar i så fall vara någonting som stoppar dig, att du inte längre vill gå tillbaks till bilkörningen?"

Marianne: "Emm. Jaa, alltså måste man så skulle man kanske göra det. Men vi har ju bara en bil t.ex. nu, och då låser man ju upp den på en person så..."

Hans argumenterar på ett liknande sätt, men beträffande sin fru. Han menar att hushållets bil är *hans*, och inte *fruns*, eftersom hon inte tycker om att köra bilar med manuell växellåda. Anledningen till att de inte har en automatväxlad bil, som hon också kan köra, är att det blir för dyrt.

AGS: "Men du säger DIN bil. Du tycker inte det är din frus bil också, eller?"

Hans: "Nej det tycker jag inte?"

AGS: "[Skratt] Hon använder inte den?"

Hans: "Hon gillar inte att köra bil [...] Ett stort dilemma med henne är att hon inte gillar att köra manuell växellåda, utan hon vill gärna ha automat. För då tycker hon att det tar bort ett ... störningsmoment i körningen då [...] sen problemet med henne då, eller utmaningen då får jag väl säga, det är det att hon väljer den enkla vägen. Hon utmanar inte sig. Bara sätter sig i bilen och kör. Och tränar. Utan hon väljer den enkla utvägen. Och det är att cykla och ta spårvagnen [...] Hon har alltid kört automat och det ger henne en trygghet [...] Och [...] jag har tjänstebil då, och automatlådan kostar väldigt mycket pengar [...]"

Ett annat exempel på hur mannen dominerar över bilen i ett hushåll är Anna-Karin och hennes man. Dock är det tydligt att de *inte är överens* om hur bilanvändningen bör fördelas inom hushållet. Han tycker att hon har bilen väldigt ofta, fastän han har den vid fem arbetsresor av fem och hon vid en av tre⁴⁶. De utgår därför från två olika normalbilder av hur bilen ska användas i hushållet, och deras genuskontrakt utsätts på så vis för en prövning.

Anna-Karin: "Han har en annan uppfattning än vad jag har [...] Han tycker jag NÄSTAN har bilen jämt, då [...] Han ser väl då när jag tar bilen när jag åker klockan nio på kvällen, för jag börjar halv tio då. Kommer klockan åtta på morgonen. Han får invänta mig då så han får bilen. Men då har jag haft bilen till jobbet. Så det är hans uppfattning. Så det skiljer sig där."

I dessa exempel ställs indirekt, både av kvinnor och av män, kvinnans behov av eller önskemål om rörlighet eller på arbetsmarknaden i relation till hushållets ekonomi. I dessa fall av hushållsbeslut verkar därför kortsiktiga ekonomiska aspekter prioriteras högre än kvinnans behov och önskemål.

⁴⁶ Anna-Karins man kör bilen till arbetet till samtliga arbetspass, som är dagtid fem dagar i veckan. Anna-Karin tar bilen de pass hon arbetar natt eftersom hennes man inte är på jobbet då. Övriga pass måste hon resa kollektivt eftersom de krockar med hennes mans arbetspass.

Den andra bilen: en fråga om jämställdhet och behov, eller pengar och miljö

Då hushållets enda bil i förhandlingar ofta tillskrivs mannen i högre omfattning än kvinnan är det intressant att undersöka *när* man skaffar en *andra* bil. Respondenterna anger att en andra bil införskaffas för både kvinnans och mannens räkning. Argument för köpet är antingen att man vill ha en jämställd arbetsdelning i hushållet, eller att behov av nya resvanor har uppstått när man flyttat till en ny bostad.

Helena: "[...] anledningen till att vi skaffade två bilar ursprungligen [var] att när vår äldste son [...] började dagis så fick han en dagisplats ... liksom i andra delen av [stadsdel][...] Vi fick inte ihop vardagen med att man skulle på andra sidan [stadsdel] och sen tillbaka och till jobbet igen [...] Vi vill ändå turas om att hämta och lämna. Och, så då blev det för bökigt. Så då skaffade vi en bil till [...]"

Peter: "[...] Vi hade en [bil] sen tidigare, som jag hade till och från jobbet, och när min fru regelbundet pendlade till [ort] så gjorde hon det med buss eller tåg [...] Men nu tar det för lång tid att ta sig från [bostadsområdet] in till stan för att ta sig in till [ort]. Så köpte vi en andra bil så att hon kan snabbt bara sätta sig i den och åka iväg [...]"

Det finns också argumenten för att *inte* skaffa en andra bil. Dessa argument är primärt ekonomiska och miljömässiga. Många gånger ställs därför hushåll inför att välja mellan en strävan om ökad jämställdhet inom hushållet, inklusive att uppfylla båda partners behov av rörlighet, och å andra sidan att ta hänsyn till ekonomi och miljö. Jämställdhet ställs på så vis mot miljömässig hållbarhet.

Johan: "[...] Egentligen, det primära skälet [till att jag åker kollektivt] är faktiskt ... att jag tror på idén. Att du måste ta ditt ansvar också miljömässigt. Inbillar jag mig [...] Jag tycker det är skönt att åka kollektivt. Det är jättebra. Man kan sitta och titta på folk och ... I den mån jag hinner, för jag har min dotter jämte mig som far som en tätting ... Ja, men jag tycker det är ett avslappnat sätt att åka. När det fungerar, och när de kommer bussarna och den biten."

Ibland latent eller olösta konflikter vid fördelning av den enda bilen

Som beskrivs ovan kan införskaffandet av en andra bil vara ett sätt att i en förhandling lösa en konflikt mellan kvinnans och mannens behov av rörlighet. Frågan är dock om en andra bil faktiskt införskaffas för att lösa en sådan konflikt, om det förekommer latent eller olösta konflikter kring fördelning av

bilen, och om både kvinnor och män missgynnas av att man inte skaffar ytterligare en bil.

I en genomgång av respondenternas och deras partners arbetsresor framgår att mannen aldrig missgynnas i de fall *kvinnan* huvudsakligen kör bilen (i ett enbilshushåll). Snarare förmedlas ett intryck av att männen i dessa fall har gjort ett *medvetet* val att *inte* köra bil till arbetet, även om flera faktorer har påverkat beslutet. Johannas man föredrar att cykla pga. krav från arbetet (se citat ovan), Christian har goda kollektiva förbindelser till sitt jobb och föredrar att vila på bussen istället för att köra bil, Johan tycker om att resa kollektivt och har goda kollektiva förbindelser (se ovan), och Svens resa skulle bli osmidig med bil. En konflikt verkar därför inte ha funnits i dessa hushåll angående bilanvändningen då inte männen uppges ha gjort anspråk på bilen, av antingen praktiska eller ideologiska skäl. Dock är det svårt att ur berättelserna utläsa hur förhandlingarna har gått till.

Christian: "[...] För att ha i princip verkligen den timme för att koppla av från jobbet och ladda för att ... komma hem och leka med barn och ... ja. Jag tycker egentligen det är bra med kollektivtrafik även om det tar tio minuter längre, eller en kvart längre. Alltså. Det är bara tid man vinner egentligen."

Sven: "[...] Skulle jag köra bil så skulle jag [...] stå i jättelånga köer, så skulle jag förlora kanske ... säg 20-30 minuter och sitta i kö bara [...]"

Ser man istället till de enbilshushåll där huvudsakligen *mannen* kör bilen är konsekvenserna mer blandade när det gäller partnerns resor till arbetet. I ett fall har *kvinnan* goda alternativ till bilen och gör därför inte anspråk på den: Boris fru har goda kollektiva förbindelser till arbetet och kör bara bilen när hon behöver den i arbetet, och då åker Boris kollektivt istället. I andra hushåll finns istället en dold eller latent intressekonflikt om bilen: Hans fru har en kort arbetsresa och kan cykla till arbetet, men hon är samtidigt överkvalificerad för sitt arbete och begränsas i sin räckvidd att söka ett bättre jobb när hon inte har tillgång till bil. Även Caroline har en kort arbetsresa som kan genomföras till fots eller med cykel. Man kan dock förstå att hennes val av arbetsplats inte har varit helt frivilligt. Hon berättar att hon har bytt till ett jobb närmre bostaden för att restiden med kollektivtrafik var för lång till hennes föregående jobb (se citat ovan), samtidigt som hon tillskriver sin man dominansen över familjens bil. Även hon är överkvalificerad för sitt nuvarande jobb och har svårt att hitta ett annat som passar hennes kvalifikationer. Fastän varken Hans fru eller Caroline är direkt missnöjda med sina *arbetsresor* framgår att de jobb som de

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

för tillfället har delvis är resultat av begränsningar i rörligheten. Inget i intervjuerna talar dock för att kvinnorna aktivt har gjort anspråk på bilen, trots att den begränsade rörligheten får konsekvenser för dem på arbetsmarknaden. Dessa tysta överenskommelser speglar på så vis kvinnans och mannens roller inom genuskontraktet.

När man ser till enbilshushåll där respondenterna är uttalat missnöjda med sina arbetsresor återfinns tre kvinnor, varav en har en arbetsresa som är särskilt betungande pga. att mannen använder bilen⁴⁷. I Anna-Karins hushåll kör hennes man i regel bilen, samtidigt som hon också har ett stort behov av den. Hon använder den i en av tre arbetsresor, nämligen när hon jobbar natt och hennes man inte jobbar. Hennes fall exemplifierar på ett tydligt sätt hur kvinnans behov och argument kan osynliggöras i en beslutsprocess. Det visar också hur komplexa hushållets förhandlingar kring bilanvändningen är, liksom hur lätt det är att tappa fokus från argument och behov när många faktorer vägs mot varandra.

Inledningsvis berättar Anna-Karin att de hemma – egentligen hennes man, säger hon – har bestämt att den som *lämnar* på dagis är den som tar bilen till jobbet. Eftersom hennes man arbetar flextid, men inte hon, är det lättare för honom att lämna på förskolan senare på morgonen, något som föräldrarna eftersträvar. Samtidigt är deras möjligheter att pendla kollektivt lika dåliga, varför båda missgynnas lika mycket av att pendla kollektivt istället för med bil. Senare under intervjun kompletterar Anna-Karin dock sin berättelse om beslutsprocessen med att hennes man också behöver bilen under dagen för att hinna träna på lunchen. Hon menar då att det för henne är bättre att mannen har bilen dagtid, eftersom han då inte tränar kvällstid när hon behöver hjälp med barnen. I denna argumentation osynliggörs därmed hennes mans ansvar för barnen, samtidigt som hon lyfter vikten av att ta hänsyn till hans önskemål om egen tid för träning.

Anna-Karin: ”En aspekt är också att ... han jobbar måndag till fredag och jag ... jobbar ju skift och är ledig och kan, om jag har en ledig dag [...] göra nått som jag har behov av att göra. Han har ju inte riktigt på samma sätt. Så att

⁴⁷ I Evas fall orsakas den betungande resan främst av att en tillfällig arbetsplats ligger långt bort. I Petras fall handlar det dels om dåliga kollektiva förbindelser, och dels om att hon måste både lämna och hämta barnen på förskolan eftersom hennes man har en lång arbetsresa. Hennes arbetsresa skulle dock inte underlättas av att hennes man inte körde bilen eftersom hon inte har körkort.

På väg mot jämställda arbetsresor?

han ... kan ju ta ett par timmar på lunchen och åka och träna, eller du vet liksom. Och då måste han ju ha bil. Och tar inte han bilen till jobbet så kan inte han [göra]det [...] Så det är LITE också med hänsyn taget till det [...] ... för jag kan ju sätta hårt mot hårt och säga 'Du får åka buss till jobbet, *that's it*', så kan jag ta pojken till dagis och så löser det sig. Även om jag får gå upp en halvtimme tidigare. Men ... Mm. Så liksom ... tar lite hänsyn."

AGS: "Men okej, han vill träna då vid lunchen."

Anna-Karin: "Ett par tre dagar i veckan åtminstone."

AGS: "[...] och om han inte tränar på lunchen, tränar han på kvällen, eller?"

Anna-Karin: "Ja, det gör han ju, men ... Jag prioriterar att han INTE gör det, att han kommer hem och liksom hjälper till med ... barn och du vet, läggning och [...] läsläsning. Man kan ju inte dela på sig. Hon behöver hjälp med sitt, och den lille behöver hjälp med sitt, så vi behöver liksom vara hemma båda två. Om dottern ska hämtas från träningen så behöver ju nån va hemma med pojken, va. Så det är hela tiden det här liksom, ge och ta och prioritera och ta hänsyn [...]"

Trots att Anna-Karin menar att hennes mans träningsbehov inte är avgörande för deras beslut om vem som kör bilen, är det intressant att analysera hennes argumentation eftersom hon vid upprepade tillfällen under intervjun engagerat beskriver sin arbetsresa som mycket betungande. Samtidigt skaffar familjen av ekonomiska skäl inte en andra bil för att ta hänsyn till hennes rörlighetsbehov, något som enligt Anna-Karin är hennes mans beslut. Anna-Karins situation är därför tydligt präglad av genusstrukturer, vare sig man lyssnar på hennes beskrivning av hur man i hushållet prioriterar hennes mans fritid på bekostnad av hennes rörlighetsbehov, eller ser argumentationen som en efterhandskonstruktion avseende mannens ovilja att dela på bilanvändningen.

Även om de undersökta hushållen ibland tar mer hänsyn till ekonomiska aspekter (på kortare sikt) när det gäller införskaffande av en andra bil, än till att förbättra kvinnans behov av rörlighet och hennes förutsättningar på arbetsmarknaden, så framgår också av intervjuerna att hushåll kan ändra sina prioriteringar över tid. I Magnus hushåll tyckte man länge att man inte hade råd med två bilar. Att hushållet bara hade en bil ledde dock till en ojämlig arbetsdelning som innebar att hans sambo fick ta större delen av det dagliga hushållsansvaret. I samband med en tillfällig separation gjorde familjen dock en omprioritering, vilket bl.a. innebar att man skaffade två bilar. Man kan ana att en maktförskjutning skedde i och med separationen, där olika argument och ståndpunkter med tiden fick ett annat värde och tyngd. Argument som tidigare var viktiga för arbetsdelningen – ekonomiska faktorer, dvs. att man inte hade råd med två bilar – fick minskad betydelse till förmån för andra argument – som att ha en jämlig arbetsdelning i hushållet. Detta är ett exempel

på hur genuskontraktet omförhandlas och skrivs om inom ett hushåll och där jämställda villkor för rörlighet är viktiga för att leva ett jämställt vardagsliv.

Magnus: "[...] Det var därför vi skaffade två bilar, så får vi ha det under några års tid. För att underlätta. Annars, jag kan inte vara behjälplig nån gång ... jag kan inte handla efter jobbet. Hon fick göra allting då [...]"

AGS: "Men innan, var det hon som både hämtade och lämnade, eller?"

Magnus: "[...] Ja [...] Och sen var det hon som ALLTID fick börja laga mat också. Eftersom hon var hemma först [*skratt*]. Ja, men det blev ju så. Bara för att ... Ja, vi hade ju bara en bil, och jag åkte buss [...] Och det kände man ju själv också. Att det blir väldigt konstigt. Men ... hon hade kunnat åka kommunalt om det hade gått, men det går ju inga bussar."

8.4 Arbetsplatsens lokalisering och arbetets tidsmässiga krav

"[...] någonstans så måste man ändå dra sin gräns, var man kan tänka sig att jobba. Och jag kan tänka mig att om jag hade bil så skulle jag ändå sitta och titta på de här jobbannonserna och så tycka att 'Ja det här låter jättekul, men Alingsås är för långt' liksom, eller Borås, eller 'Kungsbacka är för långt'. Så att jag [...] försöker [...] se det så att [...] det är ju jättelångt, och även om kollektivtrafiken hade funkade klockrent så hade det ändå tagit en stor del av min tid [...]"

Petra, förskolelärare utan körkort

8.4.1 Introduktion

I detta avsnitt analyseras vilken roll förvärvsarbetet har för arbetsresans utformning. Två aspekter lyfts fram i analysen av respondenternas berättelser. Den ena är att arbetets lokalisering varierar i betydelse, vilket hänger samman med vilken typ av arbetsmarknad man rör sig på. Den andra är de tidsmässiga krav som arbetet ställer i vardagen och därmed på arbetsresan, liksom de möjligheter som jobb med flexibla tidsramar kan ge.

När intervjuerna planerades och genomfördes var tanken med frågorna som berörde arbete och arbetsplatser att analysera hur olika typer av arbetsmarknader, med olika former av geografisk spridning, påverkar arbetsresans längd. Detta då arbetsplatsens lokalisering, och hur långt från hemmet arbetet ligger,

är fundamentalt i sammanhanget. Samtidigt kan attraktiva (ofta specialiserade) arbetsuppgifter motivera längre resor jämfört med mindre attraktiva. Som speglas av Petras citat ovan är dock en svårighet i analysen att uttryckta önskemål om ett annat jobb ofta anpassas till hushållets rådande situation avseende t.ex. färdmedelstillgång, restidsacceptans och bostadslokalisering. Frågor om önskemål, och en förändrad framtida situation, på arbetsmarknaden är så komplexa att respondenternas svar ofta blir svåra att reda ut. Det visade sig t.ex. svårt för de intervjuade att bedöma sin potentiella arbetsmarknad och potentiella arbetsplatsers lokalisering, liksom hur lätt eller svårt det är att få ett annat jobb. I föreliggande analys görs därför inget försök att reda ut sambanden. Den uppvisade komplexiteten ses istället i sig som ett resultat, dvs. att det inte på ett enkelt sätt går att uttala sig om vad de intervjuade anser om betydelsen av arbetsmarknadens lokaliseringsmönster för arbetsresans längd i relation till en tänkt förändrad situation.

8.4.2 När har arbetsplatsen betydelse?

Respondenterna berättar ibland om situationer där arbetets lokalisering har spelat en viktig roll för antingen dem själva eller hushållet, särskilt i termer av geografiska avstånd. Huvudsakligen uttrycks tre situationer som typexempel på hur olika arbetsmarknadsförhållanden sätter olika villkor för hushållens valfrihet eller bundenhet i rummet; antingen genom att tillåta närhet eller genom att tvinga till ökat resande.

Den *första* situationen uppstår när det finns en mycket begränsad mängd arbetsplatser, inom ett upplevt rimligt pendlingsavstånd, som passar respondentens kvalifikationer. Berörda hushåll måste därför ta stor hänsyn till detta i sitt bostadsval, även om pendlaren har hög restidsacceptans för att kunna ta det givna jobbet. Eftertraktade och attraktiva jobb kan också medföra att hela hushållet gör en längre flytt som leder till att även partnern måste byta jobb (eller börja pendla längre).

Peter: "Så arbetsmarknaden för henne är relativt liten. Den är begränsad, den finns, men den är begränsad [...] utanför högskolevärlden, och framför allt då den institutionen som hon är hemma på. Och den finns bara i [ort][...] Det känns som man nästan lägger skulden på henne, men det är det absolut inte utan ... Man måste ju ta in vardagen i sitt liv när man ska besluta om var man ska bo [...]"

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Johanna: "[...] ... det finns ju bara en [arbetsgivare] i Göteborg [...] De olika [avdelningarna] har olika kompetenser, och han [har en kompetens], och då är det [hans nuvarande avdelning] som gäller, så att säga [...]"

Frida: "[...] Man är tacksam när man HAR nått jobb som orkestermusiker [...] Det finns kanske fem jobb i vålden [att söka nu] som [inriktning med mitt instrument][...] om jag slutar jobba här, då skulle jag kanske aldrig få ett fast jobb som orkestermusiker igen [...]"

Den *andra* situationen uppstår när det finns ett stort utbud av geografiskt välspredda arbetsplatser som passar respondentens eller pendlarens kvalifikationer. Då ses arbetet som en anpassningsbar aspekt om olika behov och önskemål hos individen och hushållet är svåra att uppfylla. Det kan t.ex. handla om att kunna byta jobb när hushållet skaffar en ny bostad. Nedan används sådana argument för personer som arbetar inom läraryrket.

Christian [Fru grundskolelärare]: "[...] Fördelen med hennes jobb är att hon är lite mer flexibel än jag. Så, vi hoppas helt enkelt att hon hittar nånting i området där vi bor. Nu ska vi flytta upp till [ort] sen så ... men även då finns det skolor. Alltså runt omkring. Och, ja, vi får se om det blir nått då [...]"

AGS: "[...] När ni tänkte då att ni skulle flytta till [stadsdel], tänkte någon av er hur det skulle påverka [...] arbetsresan [...]?"

Petra [Förskolelärare]: "Neej, jo det tänkte jag ganska mycket på tror jag. Jag hade väl en föreställning om att jag kanske kunde söka jobb där ute någonstans. Alltså i väster liksom. Och att man skulle kunna cykla till jobbet eller sådär [...]"

Denna situation handlar också om att, när bostadens lokalisering är given (dvs. familjen inte söker efter en ny bostad), kunna avstå från jobb som kräver långa pendlingsavstånd, egen bil, eller en komplicerad tidsplanering i vardagen. En geografiskt spridd arbetsmarknad är då fördelaktig i syfte att få korta arbetsresor som tillåter en bättre hantering av vardagen.

Anette: "För min del, om jag tittar [...] på andra jobb så skulle jag INTE titta på andra jobb långt härifrån. För jag har kvar min tidsvinst lite i mitt tänk, att ... Jag kan inte tänka mig att pendla över bron och jobba i Hisings Backa, eller nej. Nej [...] Utan då, då får det bli att man kanske blir lite mer ... snäv i sina sökkriterier. Att man tittar på ... [...] liksom de här delarna."

Boris: "Avståndet är inte nummer ett [vid val av jobb] utan det är tiden [...] som det tar att ta sig till någon plats. Och kanske till och med alternativ. Alltså att du kan både cykla eller ta kollektivtrafik. För att en arbetsgivare som är mitt ute på nån äng, där det inte går någon kollektivtrafik, jag känner personligen inte för det. Det är inte lockande. Jag hade [arbetsgivare] i åtanke flera gånger men när jag ser kön där genom Lundby-

tunneln och allt det här så ... Nej, då känner jag mig mer lockad av [min nuvarande arbetsgivare][...] För jag kan ta både buss och vagn, cykel [...]"

Den tredje situationen uppstår när arbetet är socialt förankrat i sin lokala geografiska omgivning, t.ex. om man är socialarbetare eller präst. I sådana jobb kan det vara svårt för individen att upprätthålla gränsen mellan privatliv och arbete utanför själva arbetsplatsen och arbetstiden. Om relationerna är negativt laddade kan närhet mellan bostad och arbete upplevas som betungande i privatlivet. Positivt laddade relationer kan tvärtom upplevas som berikande för privatlivet, och därför eftersträvansvärda att ha i sin närhet även i sin roll som privatperson. Bland studiens respondenter finns exempel på både positivt och negativt laddade relationer med lokal förankring. Marianne har en drömarbetsresa på cykel på 20 minuter, men den kan inte förverkligas som hon arbetar nu (på Kronofogden). Även Mattias som arbetar med socialt utsatta kan se fördelar med att bo en bit bort från arbetet, medan Sara som jobbar som präst istället ser till fördelarna.

Marianne: "[...] det hade jag tyckt var justast, att man bodde ändå så pass nära att man ... Fast samtidigt så vet jag ju det att med jobbet som jag har idag så tycker jag det är väldigt skönt att jag inte bor där jag jobbar."

Mattias: "Inte här, här skulle jag inte vilja bo nära jobbet. Det är lite olika. Kyrkan skulle jag jättegärna bo nära [...] Här [på behandlingshemmet] ... tror jag det skulle bli jobbigt. Det blir för mycket arbets ... belastning på fritiden."

Sara: "Jag trivs jättebra med att faktiskt bo ... i samma [församling] där jag jobbar [...] Vissa väljer väldigt aktivt bort det, men ... jag har inte gjort det. Jag har inte haft det så förut, men jag tycker att just nu passar det mig väldigt bra [...] Och jag träffar väldigt mycket familjer genom dop och sånt där, som också kanske har äldre syskon som går i samma skola som min son går och det liksom, det finns många beröringspunkter som ... som jag trivs med."

8.4.3 Tids- och rumsbaserade strategier möjliggörs av arbetets flexibla krav

Flextid och flexrum: att komma och gå när det passar bäst

Samtidigt som arbetsmarknaden ibland ställer krav på restidsacceptans eller bostadslokalisering kan den också lämna utrymme för handlingsstrategier som underlättar resan och därmed en smidigare planering av vardagen. Flextid, dvs.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

att kunna börja och sluta arbetet när man vill (inom vissa ramar), är en grundläggande strategi för att bättre hantera vardagen, och något som många respondenter nämner som mycket önskvärt. Möjligheten till flextid avgörs dock av vilken typ av arbete man har, t.ex. om andra personer är beroende av ens fysiska närvaro vid bestämda tider och platser, eller om arbetet måste genomföras enligt ett givet tidsschema. Flextid är därför vanligare inom tjänstemannayrken jämfört med t.ex. varuproduktion och service.

Oftast använder respondenterna en kombination av flextid och flexrum som strategi. Flexrum innebär att arbetet kan genomföras på olika platser, dvs. inte bara på arbetsplatsen. Man kan t.ex. arbeta hemifrån och/eller under arbetsresans gång. Inom arbeten där man kan jobba flextid kan man ofta även jobba flexrum. Eftersom flexibiliteten underlättar både resande och vardag ökar den också acceptansen för långa pendlingsavstånd. I exemplen nedan har både Christian och Peters fru långa arbetsresor, något som de tycker fungerar bra eftersom deras arbeten tillåter både flextid och flexrum.

Christian: "Jag kan i princip börja när som helst och sluta när som helst även om det finns en teoretisk kärnarbetstid. Min chef, eller företaget, ställer egentligen inte krav att jag är på kontoret mellan klockan nio och klockan tre. De är nöjda om jag sköter mitt jobb. Det är möjligt att jag ringer på förmiddan och säger att jag stannar hemma och jobbar hemifrån. Det är utmärkt bra. Det uppskattar jag också ganska mycket. Det är verkligen en stor ... hjälp."

Peter: "En stark anledning till att [min fru] trivs så bra i [ort nära Göteborg] det är ju friheten som hon har i sitt jobb [...] Jag har nog förstått att hon ... t.ex. då med [annan arbetsplats][...][Den] skulle göra henne mera tidsstyr. Det skulle vara mera 8-17 eller 9-18, fem dagar i veckan. Just nu är det väldigt mycket upp till henne själv. Det finns vissa föreläsningar och annat som kräver att hon är närvarande för det är hon som håller i dem. Men tiden utanför det styr hon själv och det skapar en frihet som gör att det gör det relativt enkelt att pussla ihop det."

Även Caroline och Hans tar upp flextid och flexrum som centrala aspekter när de diskuterar hur långt bort ett nytt jobb kan accepteras att ligga.

AGS: "[...] hur långt bort tidsmässigt skulle du kunna tänka dig [att ta ett jobb] inom det du är utbildad till då?"

Caroline: "Det beror på hur arbetsdagarna är upplagda och hur tiden är upplagd. Också. Hur mycket man kan jobba hemifrån och ... hur mycket planeringstid det är inlagt och lite sånt. Det har lite med det att göra också [...] om man nu har en lång resväg så kan man göra en del på kanske på resan. Läsa in, eller rätta, eller vad man nu ska göra."

Hans: "[...] Det är förmodligen då lön [som är viktigt i ett nytt arbete som ligger långt bort], och sen är det då att ha möjligheter med flextider för det är ju det enda sättet att komma runt det då. Och att man kan plocka med sig jobbet hem då [...]"

Att inte kunna använda flexibilitet i tid och rum i vardagen får tydliga konsekvenser för hur den kan organiseras. Personer som måste befinna sig på jobbet vid ett visst klockslag är väldigt beroende av att tider hålls för arbetsresan, annars behöver de ta till stora tidsmarginaler i en redan tidspressad vardag. Kollektivtrafikbyten och förseningar under resan skapar därför stor stress och tiden blir mer svårplanerad (se avsnitt 9.2).

Att gå ner i arbetstid: en strategi med förhinder

Ytterligare en strategi för att hantera långa resor eller en tidspressad vardag är att gå ner i arbetstid. Det möjliggör för individen att ta ett aktivare familjeansvar och få ihop dygnets timmar på ett bättre sätt. Caroline gick ner i arbetstid när hon fick barn och innan hon bytte till ett arbete närmre bostaden. Att minska arbetstiden var för henne en tillfällig strategi, innan hon senare frigjorde tid genom att ha en tidsmässigt kortare arbetsresa.

Caroline: "Men sen bytte jag ju arbete, och det var ju mycket för att komma närmare min bostad. För jag jobbade i [område] innan, och det var jättejobbigt att ta mig dit [...]"

AGS: "[...] Med hur funkade det när du bytte [jobb], för då måste ju [din son][...] hunnit börja på förskolan?"

Caroline: "[...] Han gick ett år då när jag pendlade dit ut. Så då gick jag faktisk ner i tid. Till åttio procent efter en termin där. Det tog så mycket tid just med resandet. Så det var inte alls roligt."

Långt ifrån alla har dock möjlighet att gå ner i arbetstid. I en del fall är det ekonomiska aspekter som hindrar, antingen att inkomsten är låg eller att de fasta utgifterna är höga.

Eva: "[...] det var lite speciellt för det var den här PTP-tjänsten. Och går man ner i arbetstid så får man göra den under längre tid [...] Och sen rent ekonomiskt så [...] om jag ska va RIKTIGT så här krass [så hade jag] kunnat gå ner i arbetstid och liksom fortsatt att leva på existensminimum mer eller mindre, för det är ju det det hade inneburit, alltså [...] hade jag gått ner i arbetstid så hade jag ju liksom fått mer pengar om jag hade gått på socialbidrag [...]"

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Marianne: "[...] det är klart man gärna hade velat hämta [på dagis] tidigare och så. Men då får man gå ner i tid och liksom då, ja. Det funkar kanske inte alltid."

AGS: "[...] är det för att det inte funkar för jobben ni har eller för att man [...] har vissa utgifter?"

Marianne: "Nej, för pengarna är det ju, absolut. För jobbet hade funkat. Både för mig och [min man] hade det funkat. Men det är väl just att ... man känner att man har inte råd, så ... som det är nu i alla fall."

I andra fall är det arbetsgivaren och arbetsuppgifterna som utgör ett hinder för att gå ner i arbetstid.

Anette: "Jag KAN inte göra det valet [att gå ner i arbetstid] om jag ska vara chef. Det har jag ju fått höra. FAST enligt lag ska man ha rätt till det. Men är man chef så är man det på HELTID. Så."

AGS: "Men är det av ekonomiska skäl som ni väljer att bara den ena av er går ner i arbetstid?"

Johan: "Ja. Sen så hade jag inte fått göra det här heller."

AGS: "Nähä? Fastän du har barn som är små?"

Johan: "[...] Nej, de kräver att jag är här 8 till 17.30. *It comes with the job* [...]"

8.5 Hushållet och familjelivet

"[...] ... Jag tror att kanske därför att jag är mamma, jag känner den här behov att vara där för min dotter. Att kolla att allting är bra. Alltså inte att jag har ingen förtroende för [min man], men ... Därför att om jag åker inte ... hem på eftermiddagen [mellan arbetspassen], då ser jag inte min dotter förrän morgonen därpå [...] Så att om jag skulle bo längre bort, det skulle betyda att jag skulle ha mycket minde tid för min dotter, mina barn. Och jag skulle inte tycka om det [*skratt*]."

Frida, musiker som arbetar både dag- och kvällstid

8.5.1 Introduktion

I detta avsnitt analyseras hushållets och familjelivets roll för hur arbetsresan utformas. Som framgår av Fridas citat ovan är närheten till barnen ofta en central aspekt i hur lång resan får vara, speciellt om man som i Fridas fall ofta

har två arbetspass per dag. I studien yttras familjelivets och hushållets betydelse för arbetsresans form främst när det finns småbarn i hushållet.

8.5.2 Dagens en restriktion för arbetsresans utformning

Att ha barn på dagis skapar särskilda restriktioner för arbetsresan. De flesta respondenterna turas om med sin sambo att hämta och lämna barnen på förskolan. Detta innebär att de ofta gör en arbetsresa med stopp på dagis varje dag. Om förskolan ligger i närheten av bostaden blir förflyttningen kort och relativt bekymmersfri. I vissa fall ligger dock förskolan långt från bostaden, och då ska också en längre resa genomföras *med* barnet. Bland respondenterna orsakas långa resor för dagisskjutsning oftast av att den nyflyttade familjen ännu inte har fått en ny dagisplats efter flytten⁴⁸, eller att det inte fanns lediga platser i närheten av hemmet vid det tillfälle kommunen är skyldig att erbjuda barnet en plats. Detta skapar ett större behov av bilresor, som kan resultera i att hushållet måste skaffa en andra bil.

AGS: "Ligger [förskolan] nära bostaden?"

Frida: "Från december [fick vi] en plats i [annan ort] som ligger tre km bort [...] Och så tar man bilen. Men från och med augusti ska hon börja här. Här i [vår bostadsort]. Har vi fått en plats för henne."

Helena: "[...] Alltså anledningen till att vi skaffade två bilar ursprungligen, det var det att när vår äldste son [...] började dagis så fick han en dagisplats ... liksom i andra delen av [stadsdel][...] Hade vi fått en plats i närheten där vi bodde så hade man kunnat gått och lämnat och tagit bussen och ändå inte ... [...] Vi fick inte ihop vardagen med att man skulle på andra sidan [stadsdel] och sen tillbaka och till jobbet igen. Om jag skulle ta bussen ... Vi vill ändå turas om att hämta och lämna. Och, så då blev det för bökigt. Så då skaffade vi en bil till [...]"

I de fall respondenten har en lång väg till förskolan, och inte kan köra bil dit med barnet, blir resan väldigt betungande. I Petras fall har barnen fått gå kvar på sin förskola i centrum, där familjen bodde innan de flyttade. Familjens situation förvärras av att Petra inte har körkort och att bussförbindelserna ut i bostadsområdet inte är pålitliga, speciellt inte vintertid.

⁴⁸ I undersökningsområdet (Göteborg) kan det ta upp till ett år att få en ny dagisplats vid flytt inom kommunen då man i regel bara får byta dagisplats i augusti månad.

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Petra: "Vi blev erbjudna [en ny dagisplats], men nu ska vi flytta igen då [...] Då hade vi väntat, ett år tog det då att få den här platsen. Och det hann ju typ ... jag hann ju bli GALEN ... på riktigt [skratt][...] vi flyttade på sommaren [...] Och då tänker man inte att det är tio minusgrader och snö på tvären, och att man ska stå där med två kriikande frusna barn [...]"

8.5.3 Önskemål om närhet till barnen

Närhet till barnen är ett viktigt ämne i respondenternas berättelser. Under intervjuerna ställdes dock inte direkta frågor om detta, utan det var något som respondenterna själva kom in på via andra frågor. Speciellt explicit är önskemålet om närhet bland studiens kvinnliga respondenter. Samtliga kvinnor relaterar någon gång under intervjun till önskemålet, även om det inte är lika centralt för alla. En orsak är att man vill spendera mer tid tillsammans med barnen.

Johanna: [...] tanken på att jag skulle tjäna bra mycket mer men att inte få nån tid med mina barn [pga. långa arbetsresor], det känns inte som att det ... [...] Det är ju snarare att man tänker tvärt om nu. Liksom att man vill jobba mindre, ha mer tid hemma. I så fall."

Anette: "Men det är väl lite det där att man känner att ... ja, dåligt samvete, då blir det YTTERLIGARE en timme som jag är borta. Jag har ALDRIG jobbat deltid i hela mitt liv."

AGS: "[...] finns det något som du skulle tänka dig att uppoffra [...] i din situation NU för att få [ett lärarjobb], eller känner du kanske att det inte är så viktigt egentligen, i relation till det du har?"

Caroline: "Nej, precis. Det är det jag inte gör. Eller jag tycker inte det känns ... Jag prioriterar det andra nu, familjen nu. Mer [...] tid med min son och sambo."

En närliggande orsak till att kvinnorna vill ha nära till barnen är känslan av att man kan se till att de har det bra, och kunna rycka in om det händer något. Det viktigaste är dock inte att det är de själva som har nära hem, utan det kan också vara pappan.

Petra: "[...] det är jättekonstigt av mig men ... jag skulle inte vara förtjust i tanken att mina barn är så långt bort heller. Om de skulle gå på förskolan [nära bostaden], och jag vet att jag är på jobbet och det tar mig minst en timme att komma hem ... Jag uppskattar inte den känslan. Av att ... tänk om de blir sjuka eller ramlar och slår sig. [...]"

AGS: "Men om [din man] hade jobbat väldigt när hem, hade det känts okej då?"

På väg mot jämställda arbetsresor?

Petra: "Ja, då hade det känts bättre [...] Alltså, [...] jag vill ha koll på mina människor. De ska vara nära liksom [...]"

AGS: "[...] På vilket sätt skulle din vardag se annorlunda ut om du också hade en lång arbetsresa, som din man har då? [...]"

Sara: "[...] Om det skulle hända min son nånting. Alltså under dagen, eller ... Det är inte som att det gör det [...] men det är den här känslan av att jag snabbt ska kunna liksom komma till honom på nått sätt [...] Och då är det också skönt att ha den här snabbheten [...] Och det hade varit mera stressigt om man hade haft längre ifrån, liksom att man hade varit ... borta. Så det är närhetsaspekten, på det sättet som jag tror skulle kännas. Liksom bara I mig jobbigare. Sen så är det inte ofta som det händer nått [...]"

AGS: "[...] skulle det kännas okej att det var du som hade 30 minuter och att din man hade sju [...]"

Sara: "Ja, DET hade ... Ja, ja. [...] Nej, det hade ABSOLUT känts okej. Ja, ja, ja, absolut."

Närhet till barnen som något viktigt tas också upp av manliga respondenter, men det sker inte i samma i samma omfattning som bland kvinnorna och ämnet är sällan lika centralt för dem.

AGS: "Du sa att den perfekta arbetsresan skulle vara att jobba över järnvägen. Vad i det är det som är det positiva?"

Magnus: "Det är att det är så nära [...] och man ... ska slippa bilen och sitta i den och åka och ... [det är en] fördel bara att arbeta så nära hemmet egentligen, man kommer hem snabbare också till barnen. Allting."

AGS: "Skulle det funka att båda [pendlade] en timme?"

Boris: "Svårt. Jag tror åtminstone en av oss måste ha nära. På grund av barnen och sådär, nånting kan hända på förskolan [...] Mitt på dan, eller nått, att de skadar sig. Då ska [man] hyfsat snabbt [vara] på plats [...] Helst vill vi inte båda två ha lång restid. Utan att vi försöker skifta [...]"

Önskemål om närhet till barnen ses därför primärt som en sätt att kunna tillbringa mer tid tillsammans, liksom att kunna nå fram till dem snabbt i händelse av sjukdom eller olycka. Samtidigt innebär önskemålet att räckvidden på arbetsmarknaden begränsas, och därmed också möjligheterna att få ett arbete som matchar ens kvalifikationer. Dock handlar önskemålen egentligen inte om *geografisk* närhet, utan om *tidsmässig* närhet, varför bilen är ett viktigt verktyg för att minska spänningen i prioriteringen mellan närhet till barnen och räckvidd på arbetsmarknaden.

Petra: "[...]... jag vill ha koll på mina människor. De ska vara nära liksom. Ja."

AGS: "Tror du det hade varit annorlunda om [...] du hade haft körkort och bil [...]"

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Petra: "Ja det tror jag [...] Man är ju utsatt också. Säg om [min man] inte hade haft körkort och bil. Och [jag] bara varit med mig själv. Det blir ju svårt att transportera hem någon på buss och spårvagn över en timme om den personen är magsjuk. Alltså såna tankar kan man också få, att man är väldigt utsatt och väldigt beroende av andra människor på det sättet också [...]"

AGS: "Men den känslan, är det något som bidrar till att du inte vill ha ett jobb som är längre bort då?"

Petra: "Mmm, det tror jag. Och framför allt att jag vill flytta tillbaka där jag känner mig såhär hemma, och mina föräldrar bor ju här och liksom ... Mmm, det tror jag."

8.5.4 Vem i hushållet får pendla långt för att ta ett bra jobb?

Respondenterna fick under intervjun frågan om vem av hushållets vuxna som i en hypotetisk situation skulle vara prioriterad att ha en lång arbetsresa. Det beskrivna scenariot var att båda samtidigt erbjöds ett bättre jobb som också krävde en lång arbetsresa, och att resorna var så långa att inte *båda* kunde ta det erbjudna jobbet. I sina svar argumenterar respondenterna både i termer av vem som är prioriterad att pendla långt/ta det nya jobbet, och vem som är prioriterad att pendla kort/behålla det gamla jobbet.

Argument för vem som ska få pendla längre är till stor del är ekonomiska (dvs. den som tjänar mest på jobbytet), rör praktiska omständigheter i vardagen (att det erbjudna arbetet går att anpassa till familjens vardagsbehov), trivsel på det nuvarande jobbet (att den som trivs sämst får byta jobb), liksom om vem som har företräde på arbetsmarknaden (antingen att det är någons tur att "ta igen", eller att någons arbete brukar ha företräde). I argumentationen finns implicit ofta en koppling mellan den ekonomiska aspekten och genusystem, då männen förväntas tjäna bättre än kvinnorna. Dock understryks ofta att jämställdhetsaspekter är viktiga i beslutet.

Peter: "Jaa... [...] Det skulle ju vara att det dagliga, det praktiska, går att lösa. [...] Det finns inget om att det är jag som ska jobba och hon som ska vara hemma. Eller i det här fallet att det är jag som ska ta det välavlönade jobbet längre bort. Jag bara förutsätter att det är bättre betalt ... Annars förstår jag inte varför man skulle åka dit, förutom att det är roligt såklart, jobbet. Men ... Nått sånt finns inte, utan det skulle vi ju få ta utifrån att det praktiskt går att lösa."

Helena: "Ja, men då är det nog i så fall det där du sa att 'Nu är det min tur', liksom. Att det hade nog känts som det."

AGS: "För att det har varit hans tur förut, eller?"

Helena: "Ehh... ja, på det viset att min man reser väldigt mycket i jobbet [...] Och emellanåt så har han försökt att hålla nere det och så, men det är svårt att styra. Utan det blir mycket tjänsteresor och ibland med kort varsel. Och då har vi kommit fram till det liksom att [...] då får jag vara den som är hemma och lite mer flexibel liksom [...] Att han har kunnat gjort det bygger ju på att jag har kunnat tatt mer ansvar under perioder liksom [...]"

Mattias: "[...] när vi sätter oss och resonerar jag och min fru, så resonerar vi utifrån att vi tror att Gud har en tanke med var vi ska vara [...] Så skulle Gud säga 'Du ska jobba här' och så hittar hon ett [...] jobb, så måste vi ta med den faktorn. Och då kan det också vara så att hon hittar det här jobbet och så upplever vi att då får jag backa [...] Spontant så skulle det va väldigt roligt eftersom hon har fått vara mammaledig, hon har fått plugga lite, hon har harvat på de här vikariaten och [...] så skulle hon känna att ... 'Men nu vill jag ha lite tid att utvecklas här', så skulle det liksom va lite hennes tur [...]"

Till skillnad från argumenten för vem som ska få pendla längre, handlar argumenten för att få *behålla en kort resa* uteslutande om avståndet till barnen. Både kvinnliga och manliga respondenter argumenterar indirekt för att det är kvinnan som ska behålla jobbet med kort arbetsresa för att ha nära till barnen. Ingen argumenterar för att främst mannen ska göra detsamma, något som speglar traditionella genuskontrakt i hushållet. Man kan därför se att genuspräglade relationer till och ansvar för barnen, i den tänkta avvägningen mellan lång och kort resa, delvis ställs mot ekonomiska och yrkesmässiga aspekter.

Boris: "[...] spontant såhär när du frågar så kan jag tänka mig att det är jag som skulle ta [den längre pendlingen][...]... av någon konstig anledning... Anledningen är kanske ändå att ... [skratt] hon är duktigare i köket än jag är. Litegrann kanske sådär, och barnen ... Visst vi har jättebra, faktiskt, relation både jag, pappa, med barnen och mamma med barnen. Men på nått sätt så känns ändå det bandet LITE starkare mellan mamma och barnen [...] Då kanske det skulle komma naturligt."

Marianne: "[...] jag tror väl just att som jag känner NU så kan jag inte riktigt se nånting som ... nått jobb som skulle väga mer än att ha den tiden med barnen. Och det kan ju bero på, antingen är det manligt och kvinnligt, eller, inte vet jag, eller också kan det ju va att jag inte har hittat den här riktiga nischen som jag tycker är skitkul [arbetsmässigt]. Hade jag haft det och verkligen känt att 'Aahh ett sånt jobb!' Då kanske man hade sagt att 'Okej, det är tjugo minuter mer borta från, men det får va värt det.'"

8.5.5 Partners arbete och resa kan begränsa handlingsutrymmet

Partners arbete, arbetstider och arbetsresa påverkar ofta den egna arbetsresan genom de kopplingsrestriktioner som en gemensam omvårdnad om barnen medför. I ett hushåll med två vuxna och ett eller flera småbarn är man till vardags beroende av *när* och *hur* den andra föräldern är tillgänglig för barnen. Detta kräver en samordning av familjemedlemmarnas aktiviteter i tid och rum som underlättas om båda föräldrar har en tidsmässigt kort, flexibel och planerbar arbetsresa. Samordningssvårigheter är med andra ord särskilt tydliga vid längre och tidsbundna arbetsresor då de leder till längre frånvaro från hemmet och inflexibilitet i hela hushållets aktivitetschema (se avsnitt 9.3.5).

De ömsesidiga beroenden som barn skapar mellan hushållets vuxna, och som karaktäriserar kopplingsrestriktioner, illustreras väl av Mattias och Johanna respektive hushåll. Mattias har en tidsmässigt lång arbetsresa⁴⁹ som innebär restriktioner för hans frus arbetsmöjligheter, liksom ett stort ansvar för henne i hushållet.

AGS: "Men känner du att du är beroende av din fru [för] att hon kan ..."

Mattias: "Ja."

AGS: "För hon hade inte kunnat ta ett jobb lika långt bort ..."

Mattias: "Nej, för det hade inte funkat. Så att vi har fått lov att pussla jättemycket. Och fram tills nu så har ju hon lagt om SITT arbete för att det skulle funka med allting. Nu har hon fått en tjänst med [...] fasta tider, [...] så då har vi fått göra så att jag har lagt om lite arbetsschema och börjar lite senare och går lite senare. Så att inte ungarna ... är speciellt mycket på dagis eller skolan. Så att det är klart att hon har fått ta mycket. Vid sidan om arbetet, för att få det att funka."

Johanna berättar hur de längre arbetsresorna efter flytten har gjort logistiken i hennes hushåll något mer komplicerad.

Johanna: "[...] Som när vi bodde här uppe i [centrum][...] då var ju då vår vardag annorlunda så till vida att [...] då hann jag hem innan min man var tvungen att åka till jobbet de dagarna som han jobbade natt. Och då blev det ju annorlunda så till vida att då kunde han ha hämtat barnen redan. Emm. Och jag behövde inte stiga upp fullt lika tidigt på morgnarna och så [...]"

⁴⁹ Lång arbetsresa definieras i studien som en enkelresa på minst 60 minuter.

En aspekt som kan förstärka kopplingsrestriktionerna och det ömsesidiga beroendet är transportsystemets utformning. När pendlaren, eller dennes partner, inte har tillgång till de färdmedel som krävs för att kunna förflytta sig snabbt och smidigt, belastas hela hushållet. Petras hushåll illustrerar detta då familjen bor i ett område med ett begränsat utbud av kollektivtrafik och hon inte har körkort. Denna kapacitetsrestriktion leder därför till en kopplingsrestriktion.

Petra: ”Ehh, jag tror inte att han förstod var det skulle innebära i praktiken att bo där [vi bor]. Nej, och vi pratade ändå om det från början att 'Det kommer att bli lite att du kommer att få hämta någon gång, och lämna någon gång [...] på dagis' [...] Och sen blev det ju liksom inte sådär jättejobbigt för mig förrän jag blev erbjuden det här jobbet då. Och då sa jag till honom att [...] 'Jag kan ta det här jobbet, men jag börjar ju ganska ofta halva åtta på morgonen, och kommer inte [...] hinna åka bussen. Utan du måste köra dem till dagis då, OCH mig till mitt dagis. Och sen åka till jobbet'. Jaaa, jag tror inte att han förstod vad det skulle innebära i liksom praktiken. För det betyder för honom att han missar en timme av sin arbetsdag varje dag som han måste ta igen på kvällarna eller liksom en annan dag [...] och då blev han nästan lite arg på mig och tyckte att 'Ja men du måste väl kunna ta dig SJÄLV till ditt jobb'. Ja, det kan jag, men vi har ju två barn också som måste transporteras till olika ställen, alltså... Ja [...]"

Det ömsesidiga beroendet gör också att parternas syn på, och engagemang i, det egna arbetet kan påverka pendlarens handlingsutrymme och möjligheter att hitta ett arbete. Detta är en aspekt som ofta är genuspräglad, då mannens deltagande på arbetsmarknaden inte sällan ses som mer normalt eller primärt än kvinnans (jmf Magnusson 2006). Bland respondenterna ser man ibland ett förgivettagande avseende kvinnors och mäns roll som förvärvsarbetare respektive roll i hushållet, och som kan påverka möjligheterna för förvärvsarbete och arbetsresa. Dessa förgivettaganden gäller särskilt mannen som hushållets huvudförsörjare, eller mannen som den vars jobb ställer särskilda krav som inte kan eller bör ifrågasättas och följer därmed traditionella genuskontrakt.

Petra återkommer i sin intervju flera gånger till hur betungande hennes arbetsresa är. Samtidigt menar hon att hennes rörlighet sätts på undantag i hushållet pga. hennes man kan försörja hela familjen med sin inkomst. Både hon och hennes man har tidsmässigt långa arbetsresor. Hennes man reser långt med bil, medan Petras resa visserligen är geografiskt kort men tar långt tid pga. dåliga kollektivtrafikförbindelser, samtidigt som hon oftast både lämnar och hämtar på dagis. Det är också hon som ensam har ansvaret för barnens skjutsningar eftersom hennes mans arbetsresa tar lång tid. Eftersom hon inte har körkort

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

skjutsar mannen dock ofta både henne och barnen till centrum så att de kan stiga upp i rimlig tid på morgonen. Därefter åker han till sitt jobb.

Petra: "[...] Jag känner att jag har varit vansinnigt beroende av honom. I mina val. Jag tror inte att han tycker att han är beroende av mig [...] Han har ju liksom fått det här jobbet och tjänar så bra att han kan försörja hela familjen med sin lön. Och därför är han i någon maktposition. Nu låter det som att han är ond, det är han absolut inte. Det här är något som han egentligen inte tänker på själv utan det här är ju bara hans ... ja [...] 'Jag försörjer familjen för att jag har det här jobbet, vi måste vara rädda om det här jobbet, alltså måste alla anpassa sig efter mig'. Så. Den approachen ha vi, fast det är ju liksom lite... det är inte uttalat."

AGS: "[...] du menar [...] att din resa är beroende av hans därför att han skjutsar dig mer?"

Petra: "Mmm. Och för att han också har så lång resväg, att han inte kan hämta barnen. För det passar ju också där, att han slutar ju fem och är inte hemma förrän sex och då stänger ju typ förskolan, liksom. Ja, så att jag är ju beroende av det också, att jag måste hitta ett jobb som passar in emellan där så att jag kan hämta ..."

Även i Hans hushålls sätts mannens arbete i första rummet. Han har gjort karriär inom bilindustrin, genom bl.a. fleråriga tjänster utomlands då hans fru har följt med. Samtidigt leder Hans återkommande tjänsteresor och vidareutbildningar till en ökad arbetsbelastning i hemmet för hans fru. Medan Hans menar att de gemensamt har kommit överens om arbetsdelningen, verkar hans fru inte vara helt nöjd med överenskommelsen då hon protesterar när han reser bort. Trots att Hans inledningsvis medger att det ligger en stor arbetsbelastning på frun avfärdar han hennes ifrågasättande av rollfördelningen inom hushållet, där mannens arbete sätts i centrum. Detta sker med förlöjligande härskartekniker som hänvisar till hennes hormonella cykler.

Hans: "[...] Till exempel, jag sticker på söndag kväll eller måndag morgon, kommer hem på fredag morgon eller fredag kväll, vad det nu är då. Då är [min fru] väldigt trött. Då har hon liksom ... hon får ju ta alltihopa då [...]"

AGS: "Vad säger din fru om detta då? [...] Har ni gjort någon *deal* för att det ska vara okej? [...]"

Hans: "Ja, alltså. Det är ju så att, tyvärr då i Sverige så måste man ha två inkomster för att det ska gå runt [...] Så hon har gått in och börjat strukturera upp [arbetsschemat på sitt jobb] då, och hittat de kollegerna som också är inne på den banan då, så att de liksom kompletterar varandra [...] Och sen så när det väl kommer [till mina resor] så 'Fan, jag är så jävla trött på ditt resande' och ... sådär då va. När det är fel tid på månaden och allt annat, så ... rinner bägaren över ibland då. Men då får man bara säga det att 'Ja men, du kommer ihåg att vad vi kom överens om, och då kör vi på det'. Sen är det så att jag har gått en ... ledarskapsutbildning och försäljnings-

utbildning som innebar då fyra extra resveckor under hösten och våren. Och det är klart att det också pressar ju på [...]"

Medan Hans och hans familj under flera år har bott utomlands pga. hans arbete, och han inte tycker hans engagemang i sitt arbete ska ifrågasättas, har frun för närvarande ett arbete som hon är överkvalificerad för. Det är därför intressant att också analysera hans svar på den hypotetiska frågan om vem i hushållet som är prioriterad att ta ett erbjudande om ett bättre jobb som innebär längre pendling. I sitt resonemang nämner inte Hans fruns problematiska arbetsmarknad som ett viktigt argument i beslutsprocessen, utan denna aspekt lämnas utanför resonemanget och osynliggörs. Istället lyfter han fram ekonomiska och praktiska aspekter som berör hushållet i sin helhet.

Hans: "[...] ... jag skulle kunna tänka mig såhär att då får man ta ett ekonomiskt beslut, beroende på vem som drar in mest pengar. Förmodligen."

AGS: "Men jag misstänker att det är du."

Hans: "Ja, just nu är det ju det. Men det vet man aldrig vad som händer [...] och sen är det då att ha möjligheter med flextider, för det är ju det enda sättet att komma runt det då. Och att man kan plocka med sig jobbet hem då. Och jobba hemma också [...] Så det som styr det är lön [...], flexetiderna och att man kan jobba hemifrån [...]."

I både Petras och Hans exempel osynliggörs och nedprioriteras kvinnornas önskemål samtidigt som ekonomiska aspekter står i centrum i beslutsprocessen. Samtidigt är det viktigt att poängtera att andra respondenters hushåll *inte* följer detta mönster av osynliggörande eller nedprioriterande. I varje fall tyder inget i intervjuerna på detta. T.ex. kan en jämförelse göras med Sven, vars fru inte har ett arbete som hon optimalt skulle vilja ha. Jämförelsen underlättas av att båda männen i dessa fall är nöjda med sina nuvarande jobb. Medan båda i sin argumentation nämner ekonomiska aspekter och det tidrumsliga sammanhanget i vardagen, lyfter Sven fram fruns svåra arbetsmarknad som avgörande i beslutet. Liknande förutsättningar leder till olika slutsatser, vilket visar vikten av värderingar och normer i ett hushåll.

Sven: "Ja, om man säger såhär. Jag har det mest flexibla jobbet [...], jag har en bättre lön i nuläget, jag har väl förmodligen en löneutveckling som är rätt så okej framöver [...] Så det skulle va om min sambo fick ett jobb i så fall, att hon skulle va prioriterad att ta det jobbet. Hon är [ämnes]lärare. Säg att hon skulle få jobb i nån [industri], eller [specifikt] jobb eller nått sån här, som jag vet att hon jättegärna skulle vilja ha [...] [Givet att jag får behålla mitt nuvarande jobb] så skulle jag kunna tänka mig att flytta också, även om det innebar mer pendling för mig, eller mer vad gäller ansvar. Att hon pendlar längre, så jag får ta det här större ansvaret hemma. Så absolut skulle jag göra det. [Eftersom] hon har svårare karriärväg."

8. Överväganden och prioriteringar som formar arbetsresan

Bland respondenterna finns också enstaka exempel på hushåll där kvinnans arbete sätts före mannens. Här är Anna-Karins hushåll ett exempel, vilket är intressant med tanke på hennes mans vilja att dominera över bilen (se avsnitt 8.3.3). Exemplet visar därför att ett hushåll kan ha traditionella genuskontrakt inom vissa områden, men vara jämställda inom andra. I detta citat svarar Anna-Karin på den hypotetiska frågan om vem av hushållets vuxna som skulle vara prioriterad att ha en lång arbetsresa förknippad med ett bättre jobb.

Anna-Karin: "... mellan oss två, alltså? Alltså jag skulle ju spontant sagt [...] att det var jag [skratt][...]"

AGS: "[...] Varför tänker du att det skulle vara du då?"

Anna-Karin: "För jag känner att [...] jag har företräde [...][eftersom] det är lite så idag. Jag HAR företräde, rent om man nu ska prata egoistiskt då. Är det nånting med mitt jobb så ... så anpassar han sig. Alltså, förutom resan, förutom bilen då. [...] Ibland åker jag ju bort, och är borta med jobbet. Och det spelar ingen roll ... det kan vara en studiedag på dagis eller att pojken är sjuk och någon behöver vara hemma. Så han tar det [...] Från början har det nog varit att han har [...] en annan inställning till att krävs det att man är hemma för att ta hand om sina barn så är man det. Alltså, från hans sida. Medans jag är mer van vid att pussla, att jag ska minsann sköta mitt jobb [...] Jag har varit mer fokuserad på att jag ska sköta mitt jobb hela tiden. Eller liksom ... ingenting ska hindra mig från att jobba."

På väg mot jämställda arbetsresor?

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv

9.1 Introduktion

Efter att ha undersökt olika faktorerers betydelse för resans utformning, liksom hur dessa samspelar eller vägs mot varandra, ligger fokus i detta kapitel på arbetsresans konsekvenser. I två avsnitt görs en inledande analys av vilka huvudsakliga möjligheter och komplikationer som arbetsresan har för individ, hushåll och familjeliv. Arbetsresan ses här som en länk i vardagen organisation, utspelad på en rumslig arena och med tidsmässiga ramar.

Kapitlets första avsnitt handlar om färdmedelsvalets konsekvenser för hur resan upplevs och fungerar i relation till övriga aktiviteter och tider som måste hållas i vardagen. I det andra avsnittet diskuteras konsekvenserna för arbetsdelningen i hushållet, för vardagens planering och tiden för familj och barn. Analysen görs dels utifrån samtliga respondenter och dels utifrån enbart långpendlare, och då i syfte att särskilt lyfta fram de restriktioner som långa arbetsresor skapar för partnern.

9.2 Färdmedelsvalets påverkan på pendlarens upplevelse av arbetsresan

"[...] jag har fått en insikt i att det är viktigt hur man tar sig till jobbet, det är viktigt att det funkar bra, för att det påverkar hela arbetsdagen. Hela resan gör ju att ... den bestämmer nästan vilket humör man ska vara på de första timmarna på jobbet."

Petra, pendlar med dåliga bussförbindelser

”Och alltså det är så att jag nästan kan se fram emot de [båt]resorna på en halvtimme [...] När man kan liksom försvinna in i sina egna ... tankar [...] Du sitter bra, och du har ingen inpå dig, och du kan välja [...] om du vill sitta och dricka kaffe och läsa din tidning, och nu på sommarhalvåret så kan man stå ute. Och det är helt fantastiskt. Jag vet jag tänkte på det när ... nu när det var så fint väder. Så var det en kväll som jag åkte hem ganska sent då. Och så åker man hem och sitter ute och det är varmt, och det är härligt och ... man tittar på alla segelbåtarna som åker förbi. Och så liksom, 'Herregud det är min väg hem', och så tänker man då på de som sitter fast i [...] tunneln liksom i bilköer, och man bara ... [...] Det liksom bara sköljer över en sådan tacksamhet för att man sitter på båten och inte fast i [...] tunneln liksom.”

Johanna, pendlar med goda förbindelser,
bl.a. färja

9.2.1 Introduktion

Som speglas i Petras och Johannas citat ovan kan arbetsresan upplevas på olika sätt, beroende på om man t.ex. kan koppla av under resans gång och vet att man kommer fram i tid. Sådana förhållanden gör att resan kan upplevas som antingen betungande, som i Petras fall, eller som avlastande i Johannas fall (Frieberg, Brusman & Nilsson 2004). Nedan analyseras respondenternas berättelser om betungande respektive avlastande resor.

Som utgångspunkt för analysen ges i tabell 9.1 en översikt över respondenternas arbetsresor och hur dessa upplevs⁵⁰. Resan beskrivs i regel som avkopplande eller som varken avkopplande eller betungande (jmf Fahlén 2013 som i en svensk studie visar liknande resultat). De kvinnliga respondenterna har oftare en tydlig upplevelse (att resan antingen är avkopplande eller betungande), medan de manliga oftare är indifferent (varken eller).

⁵⁰ Här avses svar på frågan ”Hur upplever du din arbetsresa?” i det frågeformulär som alla respondenter fyllde i innan de kontaktades av mig för förfrågan om intervju. I detta ges svarsalternativet *avkopplande*, som inte ska blandas ihop med begreppet *avlastande* som används i analysen. Avkoppling under resans gång utgör bara *en del* av avlastningen, vilket även framgår av tabellen då en avkopplande resa i något fall under intervjun även beskrivs som betungande.

Tabell 9.1 Översikt över respondenterna och deras arbetsresor

Respondent	Arbetsresa bedöms vara ¹	Restid, Minuter ²	Färdmedel	Arbetstider
Anette	Avkopplande	3	Bil	Rel. flexibel
Anna-Karin	Betungande	30 (ev. mer)	Kollektivt	Fast
Caroline	Avkopplande	20	Cykel, ibland gång	Fast
Eva	Betungande	90	Buss	Rel. flexibel
Frida	Avkopplande	25 (ev. 2 ggr)	Bil eller buss	Rel. flexibel
Helena	Varken eller	15	Bil	Rel. flexibel
Johanna	Avkopplande	45-65	Båt, byte till spårv. el. bil	Rel. flexibel
Marianne	Avkopplande	60	Reg.tåg, ibl. byte till bil	Rel. flexibel
Petra	Betungande	60 (ev. mer)	Kollektivt el. bilskjuts	Fast
Sara	Varken eller	7 (ev. 2 ggr)	Bil	Rel. flexibel
Boris	Varken eller	15	Bil, ibland kollektivt	Rel. flexibel
Christian	Avkopplande	60	Buss	Flexibel
Hans	Varken eller	15-30	Bil	Rel. flexibel
Johan	Varken eller	45	Buss	Rel. flexibel
Magnus	Varken eller	30	Bil	Rel. flexibel
Mattias	Avk./bet. ³	70	Buss och tåg, ibland bil	Rel. flexibel
Mikael	Varken eller	10	Bil	Flexibel
Peter	Varken eller	15	Bil	Rel. flexibel
Simon	Varken eller	40-50	Buss och bil el. bara bil	Rel. flexibel
Sven	Varken eller	60	Regionaltåg	Flexibel

¹ Respondentens svar i frågeformulär (se bilaga 6).

² Dörr till dörr, enkel väg. Respondentens svar i frågeformulär.

³ Bedömning utifrån intervju (utöver svar i frågeformulär, när dessa inte har stämt överens).

9.2.2 Avlastande arbetsresor

De arbetsresor som beskrivs som avlastande genomförs ofta med kollektivtrafik. Det bygger på förutsättningen att de fungerar smidigt och ger utrymme för parallell användning av restiden. Tiden används då för avkoppling eller arbete. Avlastande resor görs också med cykel och är då korta och behagliga, eller med bil givet att de frigör tid i vardagen och övrig trafik inte upplevs som besvärande och stressande.

Caroline: "Ja, det känns skönt, nära och skönt. Och bra, ja, väldigt bra."

AGS: "Är det någonting som inte är helt perfekt med resan?"

Caroline: "[...] Det är lite backigt, det hade kunnat vara lite mer slätt kanske [...] Jag skulle kunna cykla lite längre faktiskt. För att få lite mer träning, så får man det automatiskt där. Jag tycker det är skönt att cykla också [...] jag

På väg mot jämställda arbetsresor?

cyklar genom [skogspartiet] där, det är väldigt fint också. Naturen, ja. Så fint, så fint [*skratt*].”

Johanna: “[...] Så att jag jobbar lite, liksom fuskjobbar lite, eller smygjobbar lite, för att liksom ha gjort de grejerna innan jag kommer [till jobbet] då. Så att jag [...] slipper börja med att jag kollar igenom mailen och slänga det som jag inte behöver tänka på. Så det har jag faktiskt oftast gjort när jag kommer hit. Det gör jag på båten.”

Mattias: “[...] Första perioden när jag pendlade, när jag jobbade heltid [i Göteborg], då [...] blev jag först lite frustrerad för att jag satt minst två, kanske två och en halv timme varje dag och pendlade. Men sen när jag räknade ihop det så tänkte jag att det är ju 25 procent. 'Då kan jag ta en kurs på 25 procent, så kan jag plugga den tiden'. Så läste jag faktisk på ... för det gör man ju ändå [...] Så då kändes det som att jag gjorde nåt vettigt av den tiden.”

Den positiva reseupplevelsen relateras ibland till familjeansvaret, t.ex. behovet av att samla energi inför samvaron med barnen. Restiden får på så sätt ett egenvärde – att ge utrymme för egentid – och pausen behövs för att tiden med familjen ska bli mer kvalitativ. På så vis blir resan avlastande.

Johanna: “[...] Nej, men alltså på hemvägen så är det väl lite mer att man försöker att lämna liksom dan, och ... så att man är någorlunda [...] närvarande när man kommer hem, då.”

Christian: “[...] För att ha [...] verkligen den timme för att koppla av från jobbet och ladda för att ... komma hem och leka med barn och ... ja. Jag tycker egentligen det är bra med kollektivtrafik även om det tar tio minuter längre, eller en kvart längre. Alltså. Det är bara tid man vinner egentligen.”

För att kunna koppla av under resan krävs även att man förmår koppla bort krav från väntande arbete eller hushållssysslor. Förmågan varierar därför mellan individer, situation och genuskontrakt. Simon lyckas för det mesta koppla bort åtaganden som väntar vid resans destination och använder gärna restiden för att lyssna på musik eftersom han inte kan göra det hemma. Simons fru, å andra sidan, kan inte koppla av lika bra på bussen. Hon kör därför hellre bil eller arbetar hemifrån, dvs. förkortar restiden. Båda pendlar in till Göteborgs centrum och har relativt flexibla arbetstider. De turas om att ta bil till bussen som sedan tar dem in till centrum, eller att köra hela vägen, beroende på vem som lämnar/hämtar på dagis. De har därför till synes likartade villkor avseende genomförandet av själva resan, men väljer ibland att göra på olika sätt.

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv

Simon: "Det beror på vad jag är stressad av. Om jag är stressad på jobbet tycker jag det är skönt att sitta på bussen. Om jag är stressad för att jag har skitmycket att göra med huset så vill jag hem så fort som möjligt [...] Men eftersom jag är EXTREMT musikintresserad så kan jag alltid sitta och lyssna på musik och tycka det är ganska bra. Så... det är nästan den enda tiden jag har att sitta och lyssna på musik nu för tiden. Hemma är det bara såhär Erik Saade och sånt. Och liksom Mora Träsk och så. Så att det är ingen dödtid för mig alls egentligen. Det är därför jag gillar att sitta på bussen egentligen. Då kan jag lyssna på min musik."

Simon: "Nej, [min fru] åker lite mindre buss än vad jag gör faktiskt. Hon väljer att jobba hemma litegrann. Och hon väljer att åka hem med mig en del av de dagarna när jag ska hämta⁵¹ [...] Men hon upplever nog tiden på bussen som jobbigare än vad jag gör. Hon uppskattar inte den på det sättet jag gör. Hon vill hem."

Även många bilister beskriver sina resor som avlastande, både för att de upplevs som avkopplande, men främst för att bilen tidsmässigt förkortar resan och frigör tid för andra sysslor.

Sara: "[...] Den optimala resan är just det att det är sju minuter en väg till jobbet [...]"

Frida: "[...] Jag har märkt att jag tycker [arbetsresan] är avslappnande [skratt][...] Jag lyssnar på radio, mestadels P1 [...] Det är bara tid för mig själv. Kanske eftersom [...] min dotter är ganska så livlig. Det är väldigt skönt med henne men det är ganska ... jag skulle inte säga stressande, men påfrestande ibland [...] Men det är samma sak på bussen [...]"

Trots att studiens bilister förkortar sina resor upplever vissa ibland inte resan som kort nog. De relaterar i hög omfattning värderingen av sin resa till kommande aktiviteter och uppmärksammar inte resan som egentid och möjlig avkoppling. Peter är ett exempel. För att morgonens arbetsresa ska gå snabbare skjutsar han till förskolan istället för att ta en kort promenad tillsammans med sitt barn. Det lättar på hans känsla av stress, trots att tidsvinsten är marginell.

Peter: "[...] På morgonen lämnar jag vår äldsta på dagis [...]"

AGS: "Promenerar ni dit, eller?"

Peter: "Nej, vi tar faktiskt bilen. Vi borde promenera, för det tar bara fem minuter. Men det finns så många borden i livet [...] Jag känner väl mig lite stressad på morgonen, även om jag har ett fritt arbete och det är ingen som sitter och tar tid på mig när jag kommer och går så. Så känner jag att de få

⁵¹ Eftersom han kör bil hela sträckan då.

minutrarna, de stressar mig ändå, så att säga. Så då går det snabbare att ta bilen dit, lämna honom, sen sätta sig i bilen och åka direkt [...] [Arbetsresan] tar ... tolv minuter, dörr till dörr [...]"

Anette, som är studiens mest jäktade respondent, upplever arbetsresan som delvis stressande främst pga. att hela hennes vardag är väldigt hektisk. Hon kör bil till sitt jobb på mindre än fem minuter, en resa som knappast kan bli kortare eller smidigare. Men Anettes arbetsresa kan aldrig bli tillräckligt kort eftersom hon konsekvent tar på sig fler sysslor när lediga stunder uppstår, något som hon relaterar till en kvinnlig roll. En kortare arbetsresa avlastar inte eftersom tid som frigörs genast fylls upp av nya åtaganden.

Anette: "Ja, jättstressande, jag skyndar mig alltid [...] fast det är nog hur jag mår i bilen tror jag [...] Jag kommer på mig själv med att om jag har en tid att passa hemma så tänker jag KANSKE jag kan klämma in ett litet ärende på K-rauta [...] och köpa en spik vi saknar [...] min stress eskalerar tror jag genom att jag försöker komprimera massa andra onödiga saker [...] Men det är den där kvinnliga biten att man torkar av bänken, och så ... 'Nämen där ligger det ett par byxor', så springer man upp, och så kommer man upp, och så 'Nämen nu fattas det toalettrullar här' [...] Vad gör männen då? Ja, de går på toaletten och så är de på toaletten och gör det de ska [...]"

9.2.3 Betungande arbetsresor

De arbetsresor som upplevs som betungande genomförs genomgående med kollektivtrafik. Orsaken är ofta bristande möjligheter avseende färdmedelsval i kombination med tidsrelaterade behov. Bilresor i trängseltrafik kan också upplevas som betungande av samma skäl, men inga sådana exempel framgår bland de av studiens respondenter som pendlar med bil idag. Av intervjuerna framgår ofta att om pendlingen skulle bli betungande med bil så skulle man inte ta det aktuella jobbet.

Magnus: "[...] Jag har varit på intervju för några år sen, och då har jag backat ur lite, på grund av att det har legat på Hisingen [...] Hade man bara kunnat ha åkt hela tiden [...] Men om du ska sätta dig på Leden genom Tunneln och det så ... Då blir det mycket mer än fem, tio minuter. Det kan ju vara tvärstopp ibland. Och det är det inte värt."

Allmänt sett finns en bättre kunskap bland respondenterna om bilens möjligheter på olika sträckor än om hur kollektivtrafiken fungerar. Detta framgår av att Petra, Anna-Karin och Mattias fru, som idag inte har tillgång till bil har flyttat till områden med sämre kollektivtrafikutbud än vad de är vana vid utan

att vara riktigt medvetna om förutsättningarna och konsekvenserna. De har heller inte räknat in kostnaderna för en andra bil som eventuellt måste införskaffas i samband med flytten.

AGS: "Varför valde ni just [ert nuvarande bostadsområde]?"

Petra: "För det var ganska nära stan. Jag inbillade mig att det skulle gå snabbt att åka in till stan. Det gör det om man har en bil [...] Ja, det finns inget som står där och säger på tidtabellen att 'OBS! Bussen är ofta inställd' eller 'Du kommer stå här i snökaoset i vinter och det kommer ingen buss' [...] Jag kunde inte föreställa mig den här bussåkarstressen som folk lever med liksom. Att kommer inte bussen så kommer man ju för sent till jobbet. Alltså det är ju jätte ... jättestressande. Och jag hade nog inte ens reflekterat över det att, att det kan vara så att bussen inte kommer. Jag vet inte, jag måste ha varit jättenaiv."

Anna-Karin: "[...] Jag visste ju att man kunde transportera sig. Så länge man kan transportera sig så går det ju bra. Sen så ... Jag tänker ju inte i detalj liksom, att vilka busstider och sådär, utan det var ju bara att man visste att det går bussar. Man KAN åka till jobbet. Det går ju. Men vi hade inte gjort upp vem som skulle ha bilen och så, men... Det var också ett inarbetat beteende. Han tog bilen till jobbet [skratt]."

Betungande arbetsresor präglas ofta av att pendlaren inte har möjligheter att välja det bästa färdmedelsalternativet, eller anpassa bostadens och arbetets lokalisering till varandra på ett bättre sätt. I Anna-Karins fall handlar det om att hushållet inte har råd med två bilar, och i Evas fall om att hon varken har kunnat välja lokalisering av boende eller arbete. Inte heller Mattias familj har kunnat anpassa bostadens lokalisering till hans arbetsplats av ekonomiska skäl. I Petras fall handlar det om att hon vid flyttbeslutet saknade kunskap om hur kollektivtrafiken går mellan hennes nya bostadsområde och Göteborgs centrala delar (se citat ovan), och att hon inte har körkort.

Då bussar och tåg inte alltid kommer enligt tidtabell kräver fragmenterade resor större tidsmarginaler, särskilt när det är viktigt att komma fram i tid. Sådana resor påverkar därför pendlare med fasta arbetstider mer än andra. Kollektivtrafikresan är därför avlastande för den som kan arbeta på bussen och inte måste vara framme vid ett visst klockslag, och betungande för den som måste ta till tidsmarginaler och samtidigt inte hinner eller har möjlighet att koppla av under resan.

Petra: "[...] Och hade jag åkt med [barnen själv] på morgonen så hade jag typ fått åka klockan sex på morgonen, eller liksom. För det tar så lång tid. Och man måste räkna med att bussen inte kommer. Och jag kan ju inte komma för sent. Jag har inte ett sånt flexjobb liksom."

Anna-Karin: "Jag börjar jobba halv åtta, så jag får ju då ta förhoppningsvis bussen klockan fem i sju. Missar jag den får jag banne mig ringa en taxi. Det är det som är som är så jobbigt. För de går varje kvart. Jag börjar halv åtta. Skulle jag missa den fem i sju, så går det en tio över sju och då ... hinner inte jag till jobbet halv åtta. Och jag kan inte ta en buss tidigare för det ... blir för tidigt [...] det är liksom stressen, och byta, och spårvagnen går kanske framför näsan, eller bussen kommer om en halvtimme, du vet ..."

9.2.4 Tidigare erfarenheter och socialt sammanhang påverkar upplevelsen

Upplevelser av arbetsresan och dess tidsåtgång ger ofta intryck av att baseras på praktiska omständigheter i vardagen. Studiens respondenter sätter dock ofta upplevelsen i relation till tidigare egna pendlingserfarenheter eller till resor som görs av personer i deras sociala omgivning. Upplevelsen är därför beroende av en vidare kontext än den aktuella resan och individens nuvarande vardagsliv. Bland annat jämförs med erfarenheter av trafik- och avståndsförhållanden på andra platser. Hans har t.ex. erfarenhet från en storstad i Mellanöstern och tycker att Göteborgstrafiken inte är någonting att beklaga sig över.

Hans: "[...] Trafiken i Göteborg är ju INTE jobbig egentligen, om man jämför med storstäder. Det här är [...] ett storstadskomplex, det här med vägtullar och skit, vet du [...] Det är ju inga problem i den här stan."

Frida är uppvuxen i ett storstadsområde utomlands och kan acceptera längre restider. Hon är medveten om att detta spelade roll när de senast sökte bostad.

Frida: "[...] ... eftersom jag är uppvuxen i en stor stad, så det var [européisk storstad], jag är van att ... att det tar 45 [minuter] eller timma att åka till skolan eller så. Det har jag gjort förut [...]"

Anna-Karin som är missnöjd med sin arbetsresa, har också tidigare bättre kollektivtrafikförbindelser att jämföra med, och har svårt att anpassa sig till de glesare bussturer som finns där hon bor nu. Hon skulle därför gärna bilpendla.

Anna-Karin: "Alltså [min bostad ligger] ju hyfsat centralt rent geografiskt. Men kommunikationsmässigt så brister det tycker jag. Jämfört med vad man är van vid. Nu är man van vid att bo vid [större knutpunkt][...] Så att man är bortskämd också. Jag är ju inte van vid liksom behöva vänta på bussar och ha den tiden. Du vet, man är precis på marginalen hela tiden, alltid liksom minut, minut, minut. Det beteendet kan man ju lätt vänja sig vid om man bor centralt. Men skulle man bott nån annanstans från början

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv

när man liksom får lära sig att ... missar du bussen går det en om kvart liksom, jag är inte van vid det [...]"

Andra kontexter återkopplar till tidigare livssituationer, och kan påverka de rörlighetsval man gör idag. Upplevelsen som barn av föräldrars långa arbetsresor kan t.ex. påverka hur man värderar sina egna arbetsresors tidsåtgång.

Helena: "[...] Alltså när vi flyttade ursprungligen så var just det en av grejerna att det låg nära till jobbet. Eller kortare restid framför allt [...] Alltså min man är uppväxt med en pappa som pendlade jättemycket och det försvann så mycket tid ... Så jag tror att han också kände det att ... det är inte riktigt värt det. Det är värt mycket att kunna ha det nära."

Anette vill heller inte ha en lång arbetsresa, vilket hon hade när hennes första barn var litet. Idag har hon den korta arbetsresan och närheten som strategi för att knyta ihop arbets- och familjeliv.

Anette: "[...] då när den äldsta var ett år då, och började dagis, då lämnade jag klockan sex och hämtade halv sju på kvällen. Fruktansvärda dagar. För jag hade då bussresa till Hisingsbacka [...] Den resan vill jag inte ha igen, för den var för lång. När man inte hade något alternativ, att det inte fanns en pappa som kunde hjälpa till och ... den blev för jobbig. Jag lämnade in henne sovandes. Med vällingflaskan i mun, liksom. Åh! Hemskt."

Respondenterna kan också berätta om *andra* personers resor att relatera sin egen resa till. Johanna bor på en ö i Göteborgs skärgård och har en pendlingstid på knappt en timme. Hon tycker inte att hon har särskilt lång arbetsresa och sätter sin restid i relation den restid som hennes grannar och andra boende på ön har.

Johanna: "[...] Alltså när jag pratar med vänner och bekanta på [ön] så är vi väldigt lyckligt lottade vad gäller pendlingstid jämfört med väldigt många andra. Jag har några bekanta som jobbar i Partille till exempel. De ska ju igenom hela stan med vad det innebär i trafik och så vidare då. Så att jag tror det är många där ute som pendlar AVSEVÄRT mycket längre tid än vad vi gör."

9.3 Konsekvenser av arbetsresans längd

”[Om jag hade haft en kortare resa] hade [jag] nog varit med min ... familj. Först och främst. Haft lite mer tid med barnen. Jag tror inte att jag hade gjort så jättemycket mer. Möjligtvis att jag hade kunnat gå och träna [...] Inte springa med gräsklipparen halv nio på kvällen när alla ska gå och lägga sig. 'Nu är den här dåren och klipper gräset mitt i natten' [...] Inte stressa lika mycket.”

Sven, långpendlar

9.3.1 Introduktion

En viktig fråga är hur arbetsresans tidsmässiga och geografiska längd påverkar familjelivet och arbetsdelningen i hushållet. I detta avsnitt baseras analysen inte bara på respondenternas berättelse om sin nuvarande situation, utan även på deras tidigare erfarenheter liksom resonemang kring hypotetiska konsekvenser av förändrade resor.

9.3.2 Minskad tid för privat sfär

Under intervjuerna fick respondenter med långa arbetsresor berätta om hur en tänkt *kortare* arbetsresa skulle påverka deras vardagsliv, och respondenter med korta arbetsresor berätta om hur de trodde att en *längre* arbetsresa skulle påverka deras vardagsliv.

De som pendlar långt ger uttryck för att arbetsresorna tar tid från familj, barn och hushållsarbete. Sven och Simon har valt att bosätta sig i mindre orter i närheten av Göteborg och Eva, som bor centralt, har haft en praktikplats i en ort i närheten av Göteborg. Sven beskriver i avsnittets inledande citat (se ovan) hur en kortare arbetsresa skulle ge honom mer tid att på kvällarna umgås med barnen, liksom hinna med att utföra hushållssysslor innan alla andra går och lägger sig. Eva lyfter istället fram önskan om att förkorta sonens långa dagar på förskolan och att få mer ork till egna aktiviteter, medan Simon beskriver behovet av mer tid för umgänge tillsammans med hela familjen.

Eva: ”[...] [Min son] hade inte behövt gå så långa dagar på dagis, och jag hade inte behövt ha så dåligt samvete över att han fick gå så långa dagar

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv

på dagis [...] Alltså, då hade vi kunnat hämta honom tidigare och gjort mer grejer tillsammans [...] Det är mycket möjligt att jag hade kunnat göra nånting [...], typ gå och träna lite mer eller [...] göra nånting så själv mer. Umgås mer med kompisar. Ja. Det är nog mycket som hade sett annorlunda ut tror jag. Och så kanske att jag hade haft lite mer energi [...]"

Simon: "Vi skulle få lite mer kvalitetstid, liksom kaka middag ihop och sådär. Det har vi gjort ganska mycket nu innan då. När vi samåkade mycket och [min fru] jobbade en del hemma och vi jobbade 90 procent sådär. Då kåkade vi ofta middag ihop, men den gör vi inte så mycket nu. På vardagar då. Så att det är klart, det skulle va lite mer familjetid helt klart."

De som har korta resor tar upp liknande aspekter när de relaterar till hypotetiska långa arbetsresor, dvs. att i första hand familjelivet skulle bli lidande av ökad tidsbrist.

Johan: "Den enda dramatiska skillnaden skulle vara mindre kvalitetstid med ... dottern. I övrigt ingen större dramatik [...] Jag är för gammal för att idrotta själv [...] så jag tillbringar mest tid med att TITTA på idrott, och det är oftast senare [på kvällen]."

Helena: "Om jag hade haft en timmes pendling var väg, då ... hade nog det jobbigaste varit att missa vardagen med barnen. Så pass mycket mer. Och att ... man kanske hade känt att man hade varit ... tröttare och att det hade liksom tärt på en litegrann också, den här pendlingstiden."

9.3.3 Arbetsdelning i hushållet påverkas av vem som anses bära ansvar för den längre resan

Hur påverkas arbetsdelningen i hushållet av att den ena parten har en tidsmässigt lång arbetsresa, men inte den andra? Minskad tid hemma för en part belastar rimligtvis en eller flera personer i hushållet. I de flesta fall anser respondenterna att en lång resa leder till att hemmavarande partnern får en större arbetsbörda i hushållet, oberoende av om det är kvinnan eller mannen, som Anna-Karin och Boris nedan.

AGS: "Säg att du skulle hitta ett jättebra jobb längre bort. Och att det skulle ta längre tid att pendla. Tror du att det skulle påverka familjelivet?"

Anna-Karin: "Mm, det tror jag [...]"

AGS: "Hur skulle det påverka?"

Anna-Karin: "Ja, att nån annan gör det jag gör [skratt]. Under den tiden som jag pendlar."

På väg mot jämställda arbetsresor?

AGS: "Om någon av er hade pendlat långt, hade det påverkat arbetsfördelningen hemma?"

Boris: "Ja, det hade det. Definitivt. För det är ändå liksom två timmar [...] skillnad på närvaro hemma. För den personen [...] den andra får ta lite mer."

En konsekvens är t.ex. att den som har kortast arbetsresa som regel både hämtar och lämnar på förskolan, eller rycker in om det händer barnen något under dagen. Regeln gäller för både kvinnor och män. Här beskriver Peter en faktisk situation, medan Hans beskriver en hypotetisk.

AGS: "Och så nämnde du det att om det är nånting med barnen och dagis och så, så det är du som i första hand får fixa det eftersom du jobbar närmst."

Peter: "Peppar, peppar, så har det varit väldigt lite av den varan. Ehh. Dels har det varit väldigt få incidenter, om det ens har varit nån [...] Men rent ... teoretiskt så är väl upplägget ungefär så att, det är naturligtast eftersom jag har närmast."

Hans: "[Om jag hade haft ett jobb närmre] hade [det] blivit mer ... ska vi kalla det marktjänst. Generellt. Det här ... kanske ta en större del utav dagishämtningar ... Vi delar upp rätt så ... jämt där hemma ändå vad gäller de andra aktiviteterna, men sen kan det va det att [min dotter] har inte kommit till det stadiet att hon ska köras eller transporteras till en massa aktiviteter. Men det kanske kommer till det stadiet, då kanske jag hade tagit mer till det då [...]"

I vissa hushåll är dock arbetsdelningen oberoende av förändringar eller skillnader i arbetsresors tidsåtgång. Arbetsdelningen är antingen cementerad eller ständigt förhandlingsbar. I dessa fall spelar resandet därför inte någon avgörande roll, och arbetsdelningen bestäms utifrån ett redan införlivat sätt att hantera vardagen eller individuella önskemål.

Caroline: "... Emm ... [Min man] gör ju det mesta redan [skratt][...] Han är pedant [skratt]. Ja, nej, det hade varit ungefär samma".

AGS: "Okej ... Men säg, om han hade fått pendla långt då?"

Caroline: "Det hade varit stökigare hemma [skratt]."

Anette: "Fast jag tror att oavsett hur vi båda jobbar så har vi kvar våra arbetsuppgifter hemma på något sätt. Och sen blir det 'Hämtar du idag?' 'Nej jag blir nog en kvart sen', 'Ja men då hämtar jag'. Vi siktar båda på att sluta före fem. Och ibland kan det va 'Ja men jag är Partille, det är en sån lång kö hem'. Ja, i de fallen blir det att jag hämtar, men det är nog väldigt från gång till gång, alltså det kan va 50-50 litegrann. Så där påverkar ju resan. Men det är ... fördelningen på de andra sakerna är nog som den är."

AGS: "Okej, så en längre resa skulle inte påverka så..."

Anette: "Inte så mycket."

Ett annat resonemang bakom arbetsdelningen i hushållet uppstår om långpendlaren medvetet har valt att ta ett *dröm*jobb långt bort, jämfört med om det är det enda jobbalternativet som finns att få. Ett illustrerande exempel är när Simon pratar om restidsacceptans för ett *dröm*jobb, vilket han relaterar till den gemensamma arbetsbördan hemma, som han och hans fru medvetet försöker dela jämlikt. Simons diskussion är intressant, inte bara för att han tydligt lyfter fram relationen mellan en lång arbetsresa och dess belastning för hela hushållet, utan också för att han skiftar i vem han anser ska hantera konsekvenserna av att mycket tid går till pendling. Detta ligger implicit i de två strategier som han föreslår; antingen tas ansvaret *gemensamt* inom hushållet, och därmed också konsekvenserna, varför *frun* går ner i arbetsid, eller så tar han *själv* konsekvenserna av den långa resan, eftersom valet att ta ett *dröm*jobb långt bort är hans *eget*, något som inte resten av hushållet ska belastas med.

AGS: "Tre timmar på bussen [...] Vad skulle din fru säga om det då?"

Simon: "[...] Ja, det skulle inte bli så poppis tror jag."

AGS: "Men skulle det gå att fixa ändå, eller?"

Simon: "Jaa ... Kanske. Om det var *dröm*jobbet kanske. Men det skulle krävas lite förhandlingar och så [...] Ja, det skulle nog behöva vara ganska bra betalt [*skratt*]. Så att [min fru] kunde gå ner i tid litegrann och så [...]"

AGS: "[...] Skulle ni förhandla om arbetsuppgifter hemma då, eftersom du säger att den andra får gå ner i arbetstid?"

Simon: "Aaa, eller njaaao, kanske lite. Eller det beror på vad du menar."

AGS: "Om du sitter på bussen i tre timmar, plus åtta timmar på jobbet, plus lunch. Då hinner du inte diska och hålla på så mycket."

Simon: "Nej [...] Man får kompensera på helger och så [...] Men nu snackar vi *dröm*jobbet här [...]"

AGS: "Då låter det som att det skulle bli ganska jobbigt för den som pendlar långt då."

Simon: "Nej, jag skulle tänka mig för jävligt många gånger innan jag började pendla så långt. Det får ju va ett jädrigt bra jobb med jädrigt bra betalt, liksom. Och kanske då möjlighet att gå ner i tid så man är hemma hyfsad tid."

9.3.4 Korta resor tillåter närhet som strategi

Kortare resor frigör tid och ger ökad flexibilitet, varför de kan utgöra del i en närhetsstrategi för att smidigare hantera arbete och familjeliv i vardagen. Korta resor kräver också mindre planering i hela hushållet.

På väg mot jämställda arbetsresor?

Närhetsstrategin är något som både kvinnliga och manliga respondenter använder sig av, dock på något olika sätt beroende på om barnen eller förvärvsarbetet står i fokus hos respondenten. Både Sara och Frida har jobb som kräver att arbetsdagen splittras i två pass, dagtid och kvällstid, under ett dygn. Detta innebär fyra arbetsresor under en dag, vilket kräver korta avstånd om familjeliv och hushållssysslor inte ska bli lidande. Sara arbetar som präst har en kort bilresa till jobbet. Hon åker ofta hem mitt på dagen för att hinna träffa sin son. På så vis blir en tidsmässigt kort resa förutsättningen i en strategi att kombinera arbete och föräldraskap på ett smidigt sätt.

Sara: "Så jag brukar försöka komma hem en stund på eftermiddan även om jag ska jobba sen på kvällen igen sen liksom. Att man är hemma en stund och sen åker man vidare ... För annars blir det för många dagar [jag] inte träffar [min son] så mycket."

Frida är musiker och har ofta föreställningar kvällstid. De dagar hon åker till jobbet två gånger skulle hon knappt hinna träffa sin dotter om hon hade haft en längre arbetsresa. Hon menar också att långa avstånd är mer problematiska för henne som kvinna, än för hennes manliga arbetskamrater.

Frida: "Då är bara tre och en halv timma [mellan arbetspassen][...] Det betyder kanske en till två timmar hemma. Då det lönar sig. Ibland tänker jag det lönar sig inte att åka hem. Och då har jag möjlighet att stanna på [min arbetsplats][...] Men ... jag gör det ganska sällan eftersom jag tycker det är svårt att vila [där][...] Men jag har kollegor som gör det. De som bor i Floda. Men jag tror att de flesta är män och inte ... Jag tror att kanske därför att jag är mamma, jag känner den här behov att vara där för min dotter. Att kolla att allting är bra. Alltså inte att jag har ingen förtroende för [min man], men ... Därför att om jag åker inte ... hem på eftermiddagen, då ser jag inte min dotter förrän morgonen därpå [...] Så att om jag skulle bo längre bort, det skulle betyda att jag skulle ha mycket minde tid för min dotter, mina barn."

Mikael har också en kort resa som knyter ihop arbete och familj. Hans fru jobbar heltid och han själv jobbar ofta 50 timmar i veckan, ibland 60. För att få ihop sin vardag brukar föräldrarna och grannarna hjälpas åt. En annan strategi är att arbeta på kvällen när partnern kommit hem. Mikael's korta resa handlar dock mer om att hantera arbetet än om att vara närvarande för barnen. Han nämner inte tid med barnen som central i strategin, utan istället närheten som möjliggör för honom att kunna åka tillbaka till jobbet så fort hans fru kommit hem.

Mikael: "Ehh... Det är ett evigt pusslande [...] Vissa dagar så får ju jag åka hem tidigare. Men sen så fort min fru kommer hem så åker jag tillbaka till

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv

jobbet. Så att det är lite pusslande. Men det funkar [...] Som tur är har jag väldigt nära hem då från jobbet. Så att det tar tio minuter bara för mig att köra hit [till jobbet].”

Även Anette har en kort arbetsresa som hon medvetet använder för att bättre kombinera sitt chefsjobb med att ha barn. Hon använder den korta resan både till att gynna arbetet (eftersom hon då kan jobba heltid) och för att få tid med barnen. För henne är strategin central och hon menar att hon inte skulle söka ett nytt jobb som ligger långt från bostaden.

Anette: ”Om jag [...] skulle titta på andra jobb så skulle jag INTE titta på andra jobb långt härifrån. För jag har kvar min tidsvinst lite i mitt tänk, att ... Jag kan inte tänka mig att pendla över bron och jobba i Hisings Backa, eller nej [...] Utan då, då får det bli att man kanske blir lite mer ... snäv i sina sökkriterier [...]”

9.3.5 Långpendlaren kan skapa restriktioner för partnern

I detta avsnitt ligger fokus på att lyfta fram eventuella tidrumsliga restriktioner som långpendlaren skapar för sin partner. Åtta av studiens respondenter ingår i långpendlarhushåll, här definierat som ett hushåll där minst en person pendlar minst 60 minuter enkel resa, se tabell 9.2 nedan. Bland respondenterna är fyra kvinnor och tre män *själva* långpendlare, medan en man är samboende med en långpendlare. Tre av de fyra kvinnorna bor i hushåll med två långpendlare, medan ingen av de manliga respondenterna bor i ett sådant hushåll.

Tabell 9.2 Översikt över långpendlarhushållen

Respondent	Bor i	Restid, ¹ minuter respondent	Restid, ¹ minuter partner	Bilar i hushåll
Eva	Lägenhet centralt	90	30	1
Johanna	Hus perifert	45-65	60	1
Marianne	Hus perifert	60	60	1
Petra	Hus semiperifert	60 (ev. mer)	60	1
Christian	Hus perifert	60	-	1
Mattias	Lägenhet perifert	70	10	1
Peter	Hus semiperifert	15	60	2
Sven	Hus perifert	60	35	1

På väg mot jämställda arbetsresor?

Respondent forts.	Av respondentens använt färdmedel för arbetsresan	Av partnern använt färdmedel för arbetsresan
Eva	Kollektivt	Bil
Johanna	Båt, byte till spårv. el. bil	Båt, byte till cykel
Marianne	Reg.tåg, ibland byte till bil	Reg.tåg, ibland byte till bil
Petra	Kollektivt eller bilskjuts	Bil
Christian	Buss	Bil ²
Mattias	Buss och tåg, ibland bil	Cyklar ³
Peter	Bil	Bil
Sven	Regionaltåg	Bil

¹ Arbetsresans tidsåtgång, enkel resa i minuter.

² Förvärvsarbetar inte.

³ Har inte körkort.

I flera långpendlarhushåll har man långa resor pga. att familjen valt att bosätta sig perifert i regionen. Samtidigt har vissa respondenter, eller deras partner, små möjligheter att hitta ett passande arbete utanför centrala Göteborg. I sådana hushåll finns därför ibland två långpendlare samtidigt som långpendlingen är medveten och självvald⁵². Inga aktuella bostadsval i den undersökta gruppen har föregåtts av planer för den ena partnern att byta arbetsplatslokalisering.

Petras fall har diskuterats tidigare (i avsnitt 8.5.5). Hennes man pendlar långt både geografiskt och tidsmässigt (60 minuter med bil till en annan ort). Hon själv har en tidsmässigt lång resa (60 minuter med kollektivtrafik) fastän det geografiska avståndet inte är särskilt långt. Hennes möjligheter att söka jobb begränsas av hennes mans omfattande arbets- och pendlingstider. Petra relaterar denna ojämna maktbalans till att det är mannen som till stor del försörjer familjen.

Petra: "Nej. Men ... Jag känner ju att min arbetsresa är enormt beroende av hans, om man säger så. Att det är liksom, den som avgör hur vi andra ska komma någonstans. Mmm."

AGS: "[...] du menar [...] att din resa är beroende av hans därför att han skjutsar dig mer?"

⁵² Bland respondenterna är det bara Eva som kan anses ha en påtvingat lång arbetsresa då hon varken har kunnat välja bostadens eller praktikens lokalisering. Vidare har tidsmässig långpendling i ett fall uppstått över ett relativt kort avstånd pga. långsamma transporter och stopp för ärenden på vägen; Petra åker kollektivt från ett villaområde i utkanten av Göteborg, in till centrum, eller blir skjutsad av sin man på morgonen. I detta fall speglar den långa resan inte främst karriär- och boendemöjligheter utan restriktioner avseende själva resan.

9. Arbetsresans konsekvenser för hushåll och familjeliv

Petra: "Mmm. Och för att han också har så lång resväg, att han inte kan hämta barnen. För det passar ju också där, att han slutar ju fem och är inte hemma förrän sex och då stänger ju typ förskolan, liksom. Ja, så att jag är ju beroende av det också, att jag måste hitta ett jobb som passar in emellan där så att jag kan hämta ..."

Ekonomiska faktorer har stor betydelse även i Christians hushåll. Hans fru är hemma medan barnen är små. Att han har en långa resa innebär i princip en begränsning avseende hennes framtida räckvidd på arbetsmarknaden eftersom inte båda kan ha tidsmässigt långa arbetsresor. Dock är deras förhoppning att frun lättare än Christian kan hitta jobb i närheten av bostaden eftersom hon är lärare. De har inte en överhängande ekonomisk press att ha två inkomster, och hon kan därför ta tid på sig för att hitta ett passande jobb. Hans inkomst skapar därför en maktbalans som missgynnar henne, men också möjligheter att vänta tills hon hittar ett arbete hon trivs med.

AGS: "Säg när din fru också ska börja jobba. Gäller det en timme för henne också [som längta passande restid]? För nu pendlar du redan en timme. Kan man lägga på en timme till? Kommer det begränsa henne nått, eller?"

Christian: "... Vi får se vad det blir [...] Fördelen med hennes jobb är att hon är lite mer flexibel än jag. Så, vi hoppas helt enkelt att hon hittar nånting i området där vi bor. Nu ska vi flytta upp till [större ort] sen så ... men även då finns det skolor. Alltså runt omkring [...] Vi klarar oss ganska bra på en inkomst så det är inget måste, att hon måste börja jobba. Det är i princip för att hon vill ju också."

Till skillnad från Christian har Mattias inget höglönlönat arbete, men hans pendlning begränsar ändå fruns sökradie på arbetsmarknaden. Han har två deltidsjobb. Det ena ligger centralt i Göteborg och kräver en lång arbetsresa, medan det andra ligger i en ort närmre bostaden och kräver ibland kvälls- och helgjobb. Han är därför beroende av att hans fru är flexibel i sitt arbete, så att hon kan ta hand om barnen när han är borta. Hans långa arbetsresa, hennes avsaknad av körkort, och att familjen bor i en liten ort utan goda kollektiva förbindelser ut, innebär att hon måste hitta ett jobb i närheten av bostaden.

Mattias: "Så att jag jobbar här, och så slutar jag fyra och så är jag hemma då 17.20. Men så kanske vi har något kvällsprogram i kyrkan klockan sex. Så då hinner jag inte hem emellan [...] och då är jag inte hemma förrän ... nio på kvällen [...]"

AGS: "Men känner du att du är beroende av din fru där då att hon kan ..."

Mattias: "Ja."

AGS: "För hon hade inte kunnat ta ett jobb lika långt bort ..."

Mattias: "Nej, för det hade inte funkat. Så att vi har fått lov att pussla jättemycket. Och fram tills nu så har ju hon lagt om SITT arbete för att det skulle funka med allting [...]"

Långa arbetsresor medför också inflexibilitet i vardagen och stora krav på planering. Pågår detta under en längre tid ökar pressen på hushållet. Sven, som långpendlar in till Göteborg, menar därför att det krävs en viss personlighetstyp hos både pendlare och partner för att trivas med det inrutade vardagsliv som lång pendling kräver. Hans betraktelse ger en bra förklaring till varför vissa långpendlarpar består över tid, som både långpendlare och par, medan andra separerar (Sandow 2011). Det handlar i så fall inte bara om att hitta strategier, utan även om att uppleva strategierna som hållbara över tid i en i övrigt uppskattad vardag.

Sven: "[...] Det skulle vara jättesvårt att leva det liv vi lever om jag kände att 'Ja, två gånger i veckan ska jag gå på krogen och träffa mina polare. Idag ska jag göra det och imorgon ska du göra det'. Då skulle man börja ... lätt tappa bort varann, tror jag. Det gör man ju också litegrann ibland [...]. det kan ju sätta rätt så stor press på en relation, och jag menar, är man inte beredd på det så ska man nog inte pendla så mycket [...] Om man har mycket behov av att ha egen tid så är det väldigt svårt att leva i ett sånt här inrutat system [...] man vill tillbringa så mycket tid som möjligt med sina barn eftersom de är på dagis kanske åtta, nio timmar om dagen. Så vill man va med dem de får timmarna man får ha hemma. Och det gör att din tid är så inrutad. Nu har inte vi problem med det nån utav oss, så man får inte ha problem med att det är vardag."

Respondenternas berättelser visar sammanfattningsvis att den ena partens långa arbetsresa på olika sätt kan begränsa den andres räckvidd och möjligheter på arbetsmarknaden. Noterbart är att det bland respondenthushållen enbart är kvinnor som anges begränsas, men aldrig män.

10. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, andra delstudien

10.1 Introduktion

I detta kapitel analyseras intervjustudiens resultat i anslutning till de tre frågeställningar som vägleder den. Återkopplingar görs till det teoretiska ramverket, liksom till tidigare forskning. I enlighet med de tre frågeställningarna behandlar kapitlets tre avsnitt: 1) Behov, önskemål, restriktioner och möjligheter som formar arbetsresan, 2) Hur arbetsresan upplevs i relation till vardagen, och 3) Vilka konsekvenser som arbetsresans tidsåtgång har för familjeliv och arbetsdelning i hushållet.

I tolkningen av studiens resultat är det viktigt att hålla i åtanke att den intervjuade gruppen består av sammanboende småbarnsföräldrar med specialiserade jobb, boende i Göteborgsregionen och som nyligen har flyttat. Tjugo djupintervjuer genomfördes, varav tio med kvinnor och tio med män (se avsnitt 4.5).

10.2 Flera aspekter villkorar arbetsresans form, men livsstil och värderingar står i centrum

10.2.1 Fyra grundläggande överväganden formar arbetsresan

Intervjustudiens första frågeställning lyfter fram de dominerande behov, önskemål, restriktioner och möjligheter som formar arbetsresan, och hur dessa samverkar i överväganden, prioriteringar och beslut. Arbetsresans *form* avser här dess färdlängd, tidsåtgång och hastighet, liksom färdmedelsval. I fokus för ana-

lysen står aspekter som lyfts fram i aktivitetsansatsen, dvs. aspekter relaterade till individen och hennes omgivning och aktiviteter.

I analysen relateras till två typer av genuskontrakt som blir synliggjorda i de studerade hushållen: det *traditionella* kontraktet och det *jämställda* kontraktet⁵³. Det traditionella genuskontraktet avser ett kontrakt inom hushållet som i hög omfattning följer Hirdmans (2003) stereotypa genom att tala om kvinnor och män som olika, markera en maktrelation mellan kvinnliga och manliga attribut och roller, och medföra att mannen begränsar kvinnans handlingsutrymme. Det jämställda genuskontraktet utgår också från att kvinnan och mannen har olika roller i hushållet, men dessa är inte lika förgivettagna, maktrelationen mellan dem är inte tydlig, och mannen begränsar inte heller kvinnans handlingsutrymme.

Flera faktorer bestämmer hur arbetsresan utformas. Egna önskemål hos respondenterna och deras hushåll, jämfört med strukturella krav, har ofta stor inverkan på viktiga beslut, något som speglar att den studerade gruppen i ekonomiska termer är relativt privilegierad. Dessa önskemål är främst relaterade till bostaden, medan andra viktiga önskemål är relaterade till arbetet, själva resan och tiden med familjen. Många av önskemålen kan direkt relateras till geografiska eller tidsmässiga faktorer.

När individ och hushåll förhåller sig till olika behov, önskemål, restriktioner och möjligheter ställs de uttalat och outtalat mot varandra. Exempelvis ställs önskemål om ett stort boende i hus med trädgård mot att bo nära både kvinnans och mannens arbetsplatser. Många överväganden är återkommande, har centrala konsekvenser för hur arbetsresan utformas och speglar olika strukturer som individ och hushåll tvingas hantera i beslutsprocesser. Ekonomiska och fysiska strukturer anger därför ramar för hur genuskontrakt kan (om)förhandlas inom hushållet i termer av hur rörligheten realiserar. Övervägandena kan sammanfattas i fyra typer som i flera avseenden präglas av genussystem eller av hushållets genuskontrakt.

⁵³ Dessa avser inte de typer som Hirdman (2003) och Forsberg (1997) diskuterar eftersom de avser hushållet istället för hela samhället eller en region.

1) *Bo i hus eller bo nära service och arbete? Normer om boende kan förlänga avstånd*

Bland respondenterna är ett viktigt övervägande att antingen bo i hus i ett lugnt område, eller att bo med närhet till ett brett utbud av service och relativt nära arbetet. Detta innebär ofta i praktiken att välja mellan att bo perifert eller centralt/semiperifert i regionen. Att bo perifert innebär bättre möjligheter för ett ytmässigt stort boende med trädgård, så att barnen tryggt kan leka utomhus, med närhet till natur och hav, en bit från centrum och den för barnen otrygga miljö som man uppfattar finns där. Detta husbaserade familjeliv ses som en norm bland medelklassrespondenterna och illustreras ibland av idén om Bullerbyn, som innefattar trygghet, granngemenskap, spontan lek i närnatur och nostalgi (jmf Sandberg 2012; Stenbacka 2001; Tillberg 2001 som visar liknande resultat). Att bo centralt eller semiperifert innebär istället en geografisk och tidsmässig närhet till kultur, service, uteliv och arbetsplatser, tillgång till ett bra kollektivtrafikutbud vilket kan önskas av både miljömässiga och ekonomiska skäl, liksom att slippa husskötsel. Valet att bo i hus i ett lugnt område, eller att bo med närhet till ett brett utbud av service och nära arbetet, får därför konsekvenser för pendlingsavstånd och -tider. Det har också ofta bäring på ett närliggande övervägande, nämligen valet mellan att barnen ska bo i vad man upplever vara ett tryggt område, eller att föräldrarna ska kunna få mer tid tillsammans med barnen – en valsituation som kan förefalla paradoxal (jmf Tillberg 2001 som visar liknande resultat).

Bostadens lokalisering utgör därför både en möjlighet och ett hinder vid genomförandet av vardagens aktiviteter. Medan betydelsen av arbetsresans längd och färdmedelsanvändning ofta är nedprioriterad bland de respondenter som valt att bosätta sig perifert i regionen, använder många respondenter som bor centralt eller semiperifert bostadens läge aktivt i en strategi där vardagens aktivitetsmönster underlättas av en smidig och kortvarig arbetsresa, utan att vara beroende av bil.

Respondenternas uppfattningar om lokaliseringsmönster i regionen – avseende bostäder, arbetsplatser och transportsystem – återspeglar i hög grad den verksamhetsseparering som råder sedan länge. Perifert eller semiperifert boende respondenter uppfattar ofta separeringen av privat och offentlig sfär som viktig och positiv, bl.a. utifrån en önskan om trygghet i boendet skapad genom avstånd till centrum och dess trafik. Denna separering är en utveckling som i den studerade regionen gått hand i hand med tilltagande bilism och stadstuglesning. Dock återfinns en reaktion mot dessa ideal bland hushåll som väljer

att bo (kvar) centralt (och i vissa fall även semiperifert), ett mönster som syns även i andra länder (se t.ex. Boterman, Karsten & Musterd 2010; Carroll, Witten & Kaerns 2011). I detta val är tillgänglighet genom *närhet* (eller genom en hållbar rörlighet som baseras på resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots), istället för tillgänglighet genom hög *rörlighet*, en viktig dimension, något som också visas i andra studier av bostadsval (Carroll, Witten & Kaerns 2011; Rérat 2012; Sandberg 2012).

Kvinnliga och manliga respondenters önskemål om boendet uppvisar inga större skillnader. Man pekar på samma faktorer och uttrycker sina önskemål på liknande sätt. Intervjuerna pekar heller inte på att det antingen är kvinnans eller mannens arbetsmarknad och arbetsresa som hushållen tar mest hänsyn till när man flyttar. Det gäller även i hushåll där man bara har en arbetsplats (och arbetsresa) att anpassa boendelokaliseringen till. Själva bostadsvalet framstår därför inte som särskilt ojämnt i de avseenden som här analyseras. Dock kan valet av bostad medföra en påtaglig tillgänglighetsrisk för den hushållsmedlem som inte har tillgång till egen bil (ofta kvinnan) om man väljer att bosätta sig i perifera områden som saknar bra kollektivtrafik.

2) Ha nära till barnen eller öka räckvidd på arbetsmarknaden? Genuskontrakt tydliga i önskemålen

En viktig aspekt som påverkar arbetsresans form är önskemål om närhet till barnen. Speciellt uttalat är detta bland de kvinnliga respondenterna. Samtliga kvinnliga respondenter tar själva upp ämnet under intervjuerna, medan männen inte gör det i samma omfattning eller på samma sätt. Närhet till barnen uttrycks både som en strategi för att kunna tillbringa mer tid tillsammans, liksom för att snabbt kunna nå fram till dem i händelse av sjukdom eller olycka. Dock handlar önskemålet inte primärt om *geografisk* närhet, utan om *tidsmässig* närhet. Bilen är då ett viktigt verktyg för att minska spänningen mellan önskemål om närhet till barnen och stor räckvidd på arbetsmarknaden.

I en hypotetisk situation där båda föräldrar erbjuds bättre jobb, men som förknippas med längre arbetsresor och där bara *en* av föräldrarna tillåts ta det bättre jobbet, ges ofta mannen företräde. Återkommande argument för detta val handlar om kvinnans relation, och önskemål om närhet, till barnen, liksom förväntningar om att mannen gynnas mer ekonomiskt av en längre resa. Prioritering och argument speglar i dessa fall därför traditionella genuskontrakt i hushåll och samhälleliga genussystem.

3) Ta hänsyn till bådars behov av rörlighet eller begränsa utgifter för bilen? Genuspräglade beslutsprocesser ibland avgörande

Hög tillgänglighet kostar, antingen i form av utgifter för färdmedel eller genom höga bostadspriser. En viktig aspekt av beslutsprocesser som påverkar individens tillgänglighet är hushållens fördelning av bilen, som ofta skapar skillnader i hur kvinnor och män kan genomföra sina arbetsresor. Detta avser både vem som använder hushållets enda bil och hur man resonerar kring att skaffa en andra bil.

En del hushåll med traditionella genuskontrakt använder i sina förhandlingar och beslutsprocesser argument som innebär att mannens dominans över bilen tas förgiven, alternativt att kvinnan överhuvudtaget inte har någon önskan om att bestämma över bilen. Argumentationen ansluter då till en traditionell norm som sätter mannen bakom ratten och som ofta både kvinnan och mannen i hushållet omedvetet anpassar sig till (jmf Magnusson 2006). Mannen anses med andra ord ha större rätt till bilen än kvinnan, ett förhållande som även framkommer i andra nordiska studier (Hjorthol 1998; Polk 1998). En svårighet med att uppnå en jämställd fördelning av bilresurser i sådana hushåll är att mannens dominans ses som självklar (jmf Magnusson 2006). Denna syn på kvinnans och mannens rörlighet kan ses som typisk för traditionella genuskontrakt då den grundar sig på idén om kvinnans stationaritet och mannens rörlighet (Hirdman 1990).

En lösning på hur man fördelar bilen inom hushållet kan vara att skaffa en andra bil. Ett uttalat argument bland respondenterna för att *inte* skaffa en andra bil till kvinnans förmån, eller en bil som kvinnan vill köra, är dock bilens kostnad. Denna relateras inte till att kvinnan ofta har lägre inkomst (jmf liknande resultat i Scheiner & Holz-Rau 2012), utan till att hon inte anses ha ett behov av smidigare rörlighet, eller tillräckligt stor önskan om ett arbete som passar hennes kompetens och som väger upp den ekonomiska kostnaden.

Dessa beslutsprocesser leder till att kvinnans behov av rörlighet inte alltid tas hänsyn till i beslut om bilfördelning, alternativt i överväganden om att skaffa en andra bil. Den innebär att mannens handlingsutrymme prioriteras och att kvinnans begränsas. Kvinnliga respondenter beskriver vid flera tillfällen negativa konsekvenser för sin rörlighet och möjligheter på arbetsmarknaden när de saknar bil. Motsatt förhållande framskyntar dock aldrig, dvs. att kvinnan i en konfliktsituation prioriteras att använda bilen. Männen verkar, med andra ord, alltid ha goda resalternativ när det är kvinnan som använder bilen.

Samtidigt finns det inget i respondenterna val av bostadslokalisering (i samband med deras senaste flyttning) som tyder på att man anpassat lokaliseringen till kvinnans arbetsplats för att kompensera för en eventuell bristande tillgång till bil.

4) Använda eller förkorta restiden? Meningsfull användning av restiden ökar restidsacceptansen

Eftersom individ och hushåll har en begränsad tidsbudget i sin vardag, spelar resans tidsåtgång en viktig roll. Hur länge man accepterar att pendla påverkas i stor omfattning av vad pendlaren upplever att hon/han får i utbyte och hur detta värderas. Acceptansen ökar t.ex. om pendlaren kan få en bättre bostad, ett bättre jobb eller en användbar restid (för t.ex. vila eller arbete), och minskar när hon/han upplever att resan tar tid från andra viktiga aktiviteter, som arbete eller umgänge med familjen.

Möjligheter att använda restiden till meningsfulla aktiviteter ökar därför indirekt handlingsutrymmet och underlättar därmed för andra val, t.ex. bostadsvalet. Det kräver dock att resan ses som ett mobilt rum (jmf Fahlén 2013) som möjliggör andra projekt än själva förflyttningen, vilket inte minst kräver en viss komfort. När resan utnyttjas som ett mobilt rum med möjlighet för eftertraktade aktiviteter blir ett byte till t.ex. ett snabbare färdmedel med krav på uppmärksamhet inte ett självklart val. Framför allt gäller detta långa resor som har stor potential för parallella aktiviteter, något som är viktigt ur ett regionförstoringsperspektiv.

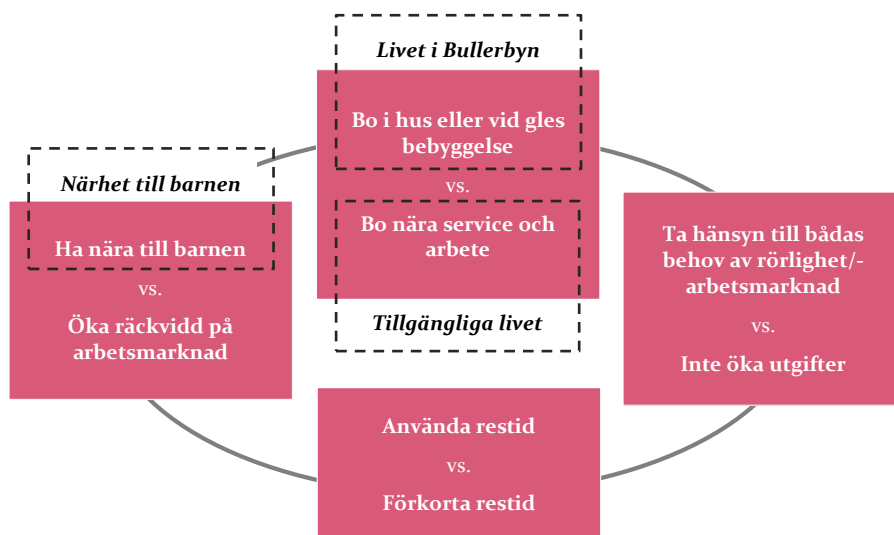
10.2.2 Prioriteringar speglar livsstilsval

De överväganden som diskuteras ovan leder till olika beslut hos olika individer och hushåll beroende på livssituation och värderingar. Samtidigt är vissa önskemål centrala och styrande hos respondenterna, och prioriteringen av dessa blir vägledande för hur andra beslut tas. Resultat i denna undersökning pekar på att önskemål rörande bostaden och dess lokalisering är överordnade, och i sin tur påverkar t.ex. restidsacceptans och val av färdmedel. Det överordnade önskemålet handlar i grunden om hur respondenterna och deras familjer vill leva sina liv. Styrande önskemål om boendet kan sammanfattas i tre scenarier: *Livet i Bullerbyn*, *Tillgängliga livet* och *Närhet till barnen*.

10. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, andra delstudien

När ett hushåll väljer *Livet i Bullerbyn* är ett avgörande önskemål att ha ett stort boende i hus med trädgård, med hänvisning till att ge barnen trygga uppväxtvillkor. Detta relateras ibland nostalgiskt till idén om Astrid Lindgrens Bullerbyn. När denna typ av bostad prioriteras är ofta restidsacceptansen för arbetsresan hos en eller båda föräldrar hög. Spänningen i prioriteringen minskar dock om hushållet har råd med ett bra boende nära arbetsmarknaden och med tillgång till snabba kollektiva kommunikationer. I mindre resursstarka hushåll kan avvägningen kräva en högre restidsacceptans och mer perifert boende, ofta med sämre tillgänglighet till arbetsplatser och goda kollektiva transporter in till Göteborgs centrum, samtidigt som hushållet har sämre ekonomiska förutsättningar att ha en eller flera bilar.

Ett annat önskemål, som dominerar i andra respondenthushåll, är att leva det *Tillgängliga livet* med närhet till serviceverksamheter och arbetsplatser, rikt kulturellt liv, och som inte kräver bilberoende (det sistnämnda något som eftersträvas av praktiska, ekonomiska och miljömässiga skäl). Detta liv, liksom i scenariot Bullerbyn, är livsstilsbetingat och framkommer också i andra studier (Boterman, Karsten & Musterd 2010; Carroll, Witten & Kaerns 2011). När det Tillgängliga livet prioriteras väljer man bort aspekter som egen trädgård, närhet till natur och stort boende. Spänningar i prioriteringen reduceras om



Figur 10.1 Dominerande överväganden (färgad box) och prioriteringar (streckad box) som formar arbetsresan.

hushållet är resursstarkt och har råd med ett centralt beläget hus, eller en större och naturnära belägen lägenhet. I mindre resursstarka hushåll kräver avvägningen därför större acceptans för trångboddhet, sämre tillgång till natur och ofta högre trafikbelastning i närmiljön.

Ett annat dominerande och avgörande önskemål, som främst återfinns hos kvinnliga respondenter, är *Närhet till barnen* i vardagen. Denna prioritering rör inte bara bostadens utformning och lokalisering, utan innefattar även arbetets lokalisering. Spänningen i prioriteringen mellan en tidsmässig närhet till barnen under arbetstid och en god räckvidd på arbetsmarknaden minskar med ökade resurser i form av ökad tillgång till snabba färdmedel såsom tåg eller bil. Önskemålet om närhet bär därför tydliga risker för kvinnor att få en sämre räckvidd på arbetsmarknaden.

10.2.3 Andra aspekter som hade kunnat vara centrala i överväganden och prioriteringar

Arbetets lokalisering bör rimligtvis spela en viktig roll för arbetsresans utformning, precis som boendets. Respondenterna nämner den dock sällan som särskilt avgörande, utan snarare något som ställer yttre ramar för var man kan tänkas bo. Önskemål om ett annat (eller nytt) jobb anpassas ofta också till hushållets rådande färdmedelstillgång, restidsacceptans och bostadslokalisering, varför det blir svårt att bena ut vilken roll arbetsmarknadens geografiska spridning och lokaliseringsmönster har på arbetsresors färdlängd.

Intervjuerna visar dock på några situationer där arbetets lokalisering spelar en viktig roll för respondenten själv eller dennes hushåll, varför de påverkar arbetsresans längd. Situationerna utgör typexempel på hur arbetsmarknadsförhållanden villkorar hushållens valfrihet eller bundenhet i rummet genom att möjliggöra närhet eller tvinga till ökat resande. En första situation uppstår när det finns en mycket begränsad mängd arbetsplatser inom rimligt pendlingsavstånd som samtidigt matchar en individs kvalifikationer. Detta leder till att hela hushållet måste anpassa boendets lokalisering till hushållsmedlemmens arbete. En annan situation är när det finns många alternativa arbetsplatser jämt utspridda inom regionen som matchar individens kompetens och utbildning. Var man arbetar kan då i princip anpassas efter andra viktiga önskemål som hushållet har och som annars vore svårare att tillgodose, t.ex. var man vill bo. En tredje situation uppstår när arbetet har en lokal social förankring. Det kan göra att man undviker att välja socialt inriktade och betungande jobb som är

lokaliserade i närheten av bostaden, och istället väljer en arbetsplats som innebär ett längre pendlingsavstånd. Ingen av dessa situationer tycks dock särskilt genuspräglad, så som de beskrivs av respondenterna.

10.3 Hur arbetsresan upplevs i förhållande till vardagen: genuskontrakt avgörande vid långa arbetsresor

10.3.1 Avlastande, betungande, eller varken eller?

Intervjustudiens andra frågeställning behandlar arbetsresans roll i vardagen. Detta gäller främst hur färdmedelsval, tidsåtgång och möjligheter till avkoppling påverkar upplevelsen av arbetsresan i sitt vardagssammanhang: antingen som *betungande*, om den belastar och hämmar i vardagen, eller som *avlastande* (jmf Friberg, Brusman & Nilsson 2004, som lånar av Østerberg 1998). Avlastningen handlar då om individens möjligheter att använda arbetsresan som del i en strategi som underlättar vardagen. För att bedöma vilka resor som är betungande respektive avlastande används aspekterna kroppslighet, integritet, fragmentering och valmöjligheter som verktyg (Friberg *et al* 2004).

Centrala aspekter i respondenternas berättelse om arbetsresan

Tre grundläggande aspekter i respondenternas berättelser har betydelse för hur resan upplevs i vardagen. Den ena är hur lång resan är tidsmässigt, från vilka aktiviteter den tar tid i anspråk och hur dessa värderas. En annan är om restiden upplevs som meningsfull, dvs. om den kan användas till värdefulla aktiviteter samtidigt som man reser. Den tredje aspekten är i hur hög omfattning resan håller förväntade tider, t.ex. givna avgångs- och ankomsttider. Respondenterna lyfter därför tydligt fram förhållanden som kan förstås ur ett tidsgeografiskt teoretiskt perspektiv. Det handlar om hur resans tid förhåller sig till andra projekt i vardagen, liksom möjligheten att använda resans tidrum. Dessa förhållanden relateras i sin tur ofta till valmöjligheter, resans fragmentering, kroppslighet och integritet, av både kvinnliga och manliga respondenter.

Vad präglar de olika restyperna?

Pendlarnas upplevelse av sin arbetsresa kan kategorieras som *avlastande*, *betungande* eller *varken eller*. Medan avlastande arbetsresor förknippas med samtliga färdmedel, upplever studiens respondenter betungande arbetsresor endast i samband med kollektivtrafik. Kännetecknande för avlastande arbetsresor är att de är fysiskt och integritetsmässigt bekväma, att de inte präglas av flera byten och att de håller utlovade avgångs- och ankomsttider. Detta möjliggör för pendlaren att använda restiden på ett meningsfullt sätt samtidigt som resan blir tidsmässigt effektiv. Upplevt betungande resor, å andra sidan, präglas av brister i en eller flera av ovan nämnda avseenden och hänger samman med bristande individuella valmöjligheter (inte nödvändigtvis avseende enbart valet av färdmedel), en bristfälligt utbyggd kollektivtrafik, eller bristande kunskap om utbudet av kollektivtrafik.

De respondenter som upplever arbetsresorna som uteslutande betungande är alla kvinnor. Deras negativa upplevelse förklaras av flera faktorer: pendlarens egna eller sambons färdmedelspreferenser, hur beslut om fördelning av bilen tas i hushållet, att kvinnan har schemalagd arbetstid, och av tillfälliga händelser. Upplevelsen av resan som betungande förstärks i vissa fall av att kvinnan har ett oförändrat stort ansvar i hushållet trots omfattande pendling. Samtidigt gäller att manliga respondenter som genomför motsvarande långa arbetsresor inte upplever dem som lika betungande som kvinnorna, vilket främst beror på att de i mindre omfattning tar del i hushållsarbetet och att de har flexitid på jobbet. Genuskontrakt avseende arbetsdelning och färdmedelsanvändning i hushållet framstår därför som avgörande för kvinnors och mäns upplevelse av arbetsresan. Detta gäller särskilt i samband med tidsmässigt långa arbetsresor.

Studien bekräftar därmed statistiska undersökningar som visar att kvinnor som grupp upplever större negativa konsekvenser av långpendling än män (Collet & Dauber 2010; Roberts, Hodgson & Dolan 2011). Den pekar vidare på kritiska förhållanden som i samverkan skapar betungande arbetsresor: tidsmässiga restriktioner kopplade till arbetet, traditionellt genuspräglade färdmedelsval (Polk 1998), genuskontrakt och förhandlingar i hushållet (Hirdman 2003; Magnusson 2006), samt transportsystemets utbyggnad och avstånd mellan verksamheter i samhället (jmf Friberg *et al* 2004).

Samtidigt bör poängteras att trots att transportsystemet i det studerade området historiskt anpassats till bilismen, så är studiens kollektivtrafikpendlare också de mest avlastade pendlarna. Den splittrade bilden hänger samman med

10. Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, andra delstudien

hur väl kollektivtrafiken lyckas möta den enskilde pendlarens behov; när pendlaren har goda kommunikationer, flexitid på jobbet och meningsfulla aktiviteter att genomföra under resans gång så fungerar kollektivtrafik utmärkt. Vidare gäller att även om bilen är norm och prioriteras i rådande infrastruktur, så verkar det inte leda till att bilister alltid är nöjda. Studiens bilister är missnöjda bl.a. pga. upplevd tidsbrist, eller när krav på förarens uppmärksamhet inte tillåter avlastning på samma sätt som kollektivtrafiken i bästa fall kan göra. Sammantaget finns därför ett samband mellan bilanvändning och önskan att förkorta restiden, och mellan kollektivtrafikpendling och önskan om att kunna använda restiden på ett meningsfullt sätt.

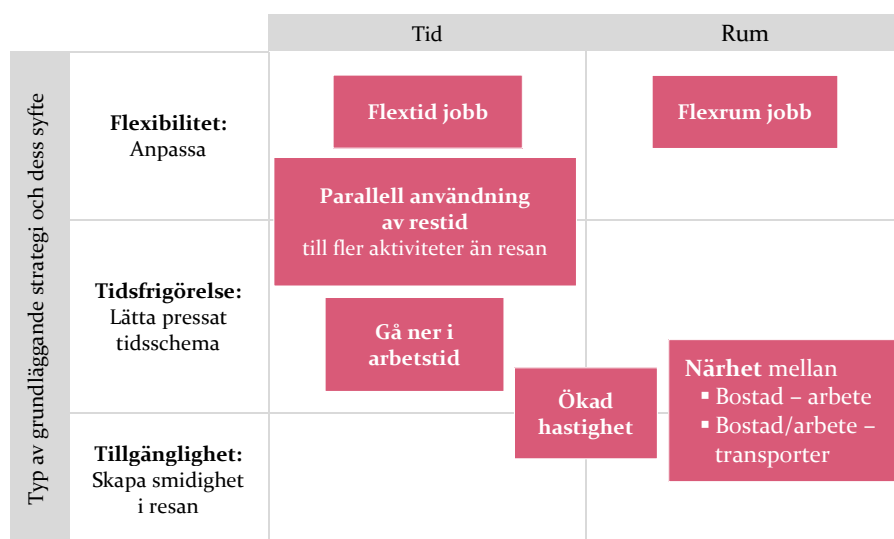
Relationen mellan tidsvärdering och färdmedelsval är intressant, inte minst ur genusynpunkt. Detta då restiden, i den mån den går att använda för parallella aktiviteter, kan underlätta hanteringen av dubbla och ibland konfliktfyllda roller inom arbets- respektive familjesfären. På så sätt kan den utgöra en resurs för t.ex. karriärinriktade kvinnor med småbarn, genom att möjliggöra för en stunds arbete under resans gång, eller vila som man annars inte skulle hinna med (jmf Fahlén 2013; Scholten *et al* 2012). Möjligheten att använda resans mobila tidrum ges av kollektivtrafiken i högre omfattning än av bilen. Studiens kvinnliga och manliga kollektivtrafikpendlare uttrycker en likartad uppskattning av potentialen hos resans tidrum. På så vis verkar studiens manliga kollektivpendlare också ha anammat en tidsuppfattning som tillskrivs den reproduktiva sfären där kvinnor dominerar (Hjorthol 2001). Dock framgår av respondenternas berättelser att restiden uppfattas olika beroende på hur stressad individen är av väntande arbetsuppgifter (i hushållet eller på jobbet), dvs. hänger samman med utformningen av hushållets genuskontrakt.

10.3.2 Tidrumsliga strategier underlättar hantering av vardagen

Hur arbetsresan upplevs och kan genomföras påverkas i hög grad av om pendlaren och hennes hushåll kan ta hjälp av strategier som underlättar vardagens aktiviteter. Dessa strategier är intressanta att lyfta fram då de ger en förbättrad förståelse för hur individ och hushåll konkret kan utnyttja tid och rum i syfte att öka sitt handlingsutrymme, i enlighet med ett tidsgeografiskt synsätt.

Tre grundläggande handlingsstrategier identifieras i studien, vilka har olika syften (se figur 10.3). Strategierna är dock inte ömsesidigt uteslutande. Den första typen är *flexibilitetsstrategier*. Dessa möjliggör en tidsmässig och rumslig anpassning mellan aktiviteter, eller en anpassning av aktiviteter till andra

behov eller önskemål. Exempel är att arbeta flextid och att kunna arbeta på olika platser, såsom i bostaden, på ordinarie arbetsplats eller under arbetsresans gång. Den andra typen är *tidsfrigörande strategier* som syftar till att "skapa" tid i vardagen och därmed få en bättre balans och utrymme i vardagens annars pressade tidsbudget. Hit hör att gå ner i arbetstid, att förkorta arbetsresans tidsåtgång och att använda restiden för parallella aktiviteter – i samtliga fall för att frigöra tid utanför resan. Den tredje typen är renodlade *tillgänglighetsstrategier* som avser att skapa förutsättningar för en god och smidig tillgång till önskade verksamheter eller platser, t.ex. genom geografisk närhet och/eller tillgång till snabba transporter, eller att bo och arbeta i närheten av olika transportmöjligheter.



Figur 10.2 Strategier som underlättar vardagen. Relateras till sitt syfte samt den dimension som strategin utspelar sig i.

Strategierna drar med andra ord nytta av reducerade tidsgeografiska restriktioner (jmf Hägerstrand 1970; Åquist 2002). Detta genom att hantera 1) styrningsrestriktioner i termer av regler för var och när arbetsuppgifter måste genomföras, 2) kapacitetsrestriktioner avseende tillgång till färdmedel som antingen tillåter högre hastigheter eller en parallell tidsanvändning, och 3) kopplingsrestriktioner avseende samordning med t.ex. familjemedlemmar eller arbetskamrater/kunder. På så vis möjliggör strategierna inte bara en smidigare vardag, utan ger också ett ökat handlingsutrymme t.ex. avseende arbetets

lokalisering. Detta illustreras i respondenternas berättelser när ett arbete som tillåter tidsmässig och rumslig flexibilitet anses få ligga längre bort.

En vidare analys visar att kvinnor och män ibland använder olika strategier för att utöka sitt handlingsutrymme. Detta speglar att de stöter på olika restriktioner för sitt arbetsresande. Att gå ner i arbetstid är en tidsfrigörande strategi som statistiskt dominerar bland kvinnor, t.ex. vid vård av barn (Larsson 2010). När det gäller en parallell restidsanvändning kan man teoretiskt förvänta sig att denna skulle uppskattas och utnyttjas mer av kvinnor än av män. Detta då en parallell användning av tiden kan kopplas till den reproduktiva sfär som kvinnor oftare har erfarenhet av. Teorin har styrkts i en norsk studie (Hjorthol 2001), men bekräftas inte här då studiens kvinnliga och manliga respondenter relaterar till den tidsfrigörande strategin på likartade sätt. Dock återfinns könsmissiga skillnader avseende tillgänglighetsstrategin. Önskemål om närhet till viktiga verksamheter i omgivningen som ett medel för att uppnå tillgänglighet uttrycks som mer centralt av kvinnorna i studien, medan männen tenderar att prioritera snabba färdmedel. Resultatet hänger samman med hur bilen fördelas mellan könen, att kvinnorna har tydligare önskemål om närhet till barnen under arbetstid, liksom att de ofta har huvudansvar för hushållet. Resultatet bekräftar därmed studier som visar att kvinnor värdesätter närhet till olika verksamheter högre än män (Haugen 2011), och att män är mer villiga att betala för snabbare transporter (Sjöstrand 2001).

10.4 Långa arbetsresor tar tid från privat sfär och kan begränsa partnerns handlingsutrymme

Intervjustudiens tredje frågeställning belyser konsekvenser av arbetsresan avseende familjelivet och hushållets arbetsdelning. Den analyseras primärt i termer av tidsåtgång. En grundläggande konsekvens av att arbetsresan är tidsmässigt lång är att mindre tid blir över till annat, givet att pendlaren inte t.ex. arbetar under resans gång för att frigöra tid före eller efter resan. Resultaten visar att restiden främst tas från den privata sfären, i form av minskad tid med barnen och/eller familjen, hushållsarbete och egentid, och medför minskad ork och energi i vardagen. Att själv gå ner i arbetstid, för att på detta sätt låta arbetssfären kompensera för tidsförlusten, är något som respondenterna sällan själva lyfter fram som en önskvärd eller möjlig strategi. Detta kan förklaras av svårigheter att gå ner i arbetstid, både pga. ekonomiska begränsningar såsom

låg lön och höga boendekostnader, eller att pendlaren i praktiken inte får göra det för sin arbetsgivare.

Hur arbetsdelningen i hushållet omförhandlas om arbetsresan blir tidsmässigt längre påverkas främst av två förhållanden. Den ena är vilka handlingsstrategier som individ och hushåll, i och med den förändrade resan, kan ta hjälp av för att underlätta vardagen (jmf strategierna i avsnitt 10.3.2). Den andra är vem i hushållet som anses bära ansvaret för den utvidgade pendlingen. Om långpendlaren bedöms att *aktivt och frivilligt välja* att pendla långt för att få ett utvecklande jobb, så förändras inte rådande arbetsdelning i hushållet vilket blir betungande för pendlaren. Om man börjar långpendla för att man måste, t.ex. för att hushållet måste behålla inkomsten, eller hushållet gemensamt har fattat ett flyttbeslut, får den "hemmavarande" partners bära en större del av hushållsarbetet. Den "hemmavarande" partnern, dvs. den som jobbar närmare hemmet, är geografiskt sett oftare kvinnan (Sandow & Westin 2010). Sett till tidåtgång är skillnaden mellan samboende kvinnor och män dock inte lika stor (se avsnitt 5.3.2). Det är dock sällan respondenterna menar att pendlaren själv ska ta ansvaret för en lång arbetsresa, vilket speglar att resan bland de intervjuade inte ses som ett individuellt val utan snarare hushållets gemensamma val. Här spelar samtidigt genuskontrakt en viktig roll, vilket framgår av intervjuerna och bekräftas av tidigare nordisk forskning som visar att karriärinriktning och stor arbetsbelastning utanför hushållet oftare ses som mer legitimt hos män än hos kvinnor, och därför mer sällan ifrågasätts (Magnusson 2006).

Det är dock inte bara arbetsdelningen i hushållet som kan begränsa handlingsutrymmet och vilka jobb kvinnor kan ta. Det handlar också om när hushållet redan tänjer maximalt på den gemensamma tidsbudgeten för pendling genom långpendlarens arbetsresa, varför det inte finns "tid över" för partners arbetsresa. Vem i hushållet som från början har en lång resa kan därför spela en viktig roll. Samtidigt är ofta mannen prioriterad att genomföra en tidsmässigt längre resa eftersom han förväntas få en högre inkomst, alternativt att han har mer specifika önskemål för arbetet, medan kvinnan kopplas till barn och hem på ett sätt som man aldrig gör med mannen. Traditionella genuskontrakt spelar, i samverkan med rumsliga och ekonomiska strukturer som hushållet har att förhålla sig till, på så vis i vissa hushåll en central roll i beslut som inskränker kvinnans handlingsutrymme. Detta bekräftar Hirdmans (1990) idé av rummets centrala roll i det stereotypa genuskontraktet, där män inskränker kvinnans position i samhället genom att inskränka rörelsefriheten. Detta

10. *Sammanfattande analys och återkoppling till frågeställningar, andra delstudien*

bekräftas även i tidigare studier som visar att långpendlares partners ofta har en sämre inkomstutveckling (Sandow & Westin 2010).

Samtidigt kan ett missnöje givetvis finnas med partners långa arbetspendling (jmf Stutzer & Frey 2008), det inskränkta handlingsutrymme som pendlingen resulterar i, och det genuskontrakt som skapar en ojämn arbetsbelastning inom hushållet. Detta framgår bland några av studiens respondenter, där antingen respondenten själv eller partnern har försökt omförhandla kontraktet, i vissa fall med en separation som följd. Att den långa arbetsresans skapar en ytterligare påfrestning i vardagen speglas också i forskning som visar att samboende par där någon långpendlar under en längre period löper en större risk för separation än andra (Sandow 2011).

Studiens resultat ska dock inte tolkas som att regionförstoring, och de allt längre arbetsresor som denna bygger på, alltid kommer att drabba främst kvinnor negativt. Bland respondenterna finns en variation i hur man resonerar kring långa arbetsresor och arbetsdelning i hushållet, liksom hur lätt hushållen i sina förhandlingar och beslut fastnar i stereotypa normalbilder av rörlighet, arbetsdelning och roller i arbetslivet. Hushållen visar med andra ord en variation i genuskontrakt, dvs. både traditionella och jämställda kontrakt. Detta framgår av de faktorer och argument som respondenterna lyfter fram som underlag för olika beslut, både faktiska och hypotetiska. Medan hushåll med mer jämställda genuskontrakt lyfter fram ett brett spektra av alternativ i situationer av vardaglig problemlösning, ger hushåll med traditionella genuskontrakt intryck av att lättare fastna i normalbilder av arbetsdelning och roller, vilket leder till standardlösningar och inflexibilitet i beslutsprocessen. Konsekvenserna av regionförstoringen för individen beror därför på vilken typ av hushåll hon eller han lever i, och hur detta lyckas hantera restriktioner och möjligheter som kringliggande strukturer (transport, bostad, ekonomiska) medför.

På väg mot jämställda arbetsresor?

11. Slutsatser och diskussion

11.1 Introduktion

I detta avslutande kapitlet diskuteras avhandlingens viktigaste slutsatser. Dessa relateras till avhandlingens syfte som är att fördjupa och aktualisera kunskapen om kvinnors och mäns arbetsresor. I relation till frågeställningarna handlar det om att lyfta fram likheter och skillnader mellan kvinnors och mäns arbetsresor, och om dessa minskar eller ökar. Det handlar också om att förstå vilka dominerande förhållanden som formar kvinnors och mäns arbetsresor, liksom vilka konsekvenser dessa har för pendlaren och hennes hushåll. Syftet inbegriper även att pröva och utveckla relevanta teoretiska ramverk på svenska förhållanden, samt att bidra med kunskap som möjliggör en planering av transport-system som motverkar exkludering av kvinnor.

Nedan sammanfattas avhandlingens viktigaste resultat och slutsatser, och därmed dess bidrag till existerande kunskap. Därefter diskuteras den avgörande frågan om svenskarnas arbetsresor blir mer jämställda över tid. Slutligen ges förslag till fortsatt forskning.

11.2 Avhandlingens viktigaste slutsatser

11.2.1 Regionförstoringen realiseras genom längre restider, inte snabbare resor

Politiska mål om regionförstoring syftar till att stimulera regional tillväxt och att skapa mer konkurrenskraftiga regioner. Men under den studerade perioden 1994/95-2005/06 genomfördes de allt längre arbetsresorna, och därmed regionförstoringen generellt, inte genom snabbare transporter, som man ofta antar, utan genom att människor avsatte allt mer tid i sin vardag till att resa. Både kvinnor och män ökade tidsåtgången för arbetsresan ungefär lika mycket som

reslängden ökade. Pendlingshastigheterna förändrades därför marginellt i båda grupperna. Generellt snabbare färdmedel eller förbättrad infrastruktur förklarar därför *inte* periodens färdlängdsökning, vilket ofta anges i litteraturen och som kan ha varit fallet tidigare (Knutsson 2005). De få studier som undersökt frågan tidigare visar dock att *både* tid och hastighet för arbetsresan ökat över tid, och då hastigheter mer än tiden (Crane 2007 för USA 1985-2005; Fults & Börjesson 2010 för Stockholmsregionen 1986-2004; Krantz 1999 för Sverige 1978-1996). Resultat från denna studie visar därmed på ett brott jämfört med tidigare utveckling.

Att regionförstoringen under den studerade perioden generellt baseras på tidsmässigt längre resor är viktigt att uppmärksamma då restid ofta räknas som en ekonomisk kostnad och ges ett högt värde i kalkyler som motiverar infrastrukturinvesteringar. Enligt den logik som råder skulle därmed en regionförstoring som baseras på tidsmässigt allt längre arbetsresor bidra till regional tillväxt, samtidigt som resorna innebär ökade kostnader och reducerad välfärd för individen. Detta är en motsättning som sällan lyfts fram och diskuteras.

11.2.2 Genuspräglade villkor, önskemål och beslutsprocesser formar arbetsresan

En teoretisk utgångspunkt för avhandlingen är att många aspekter som formar arbetsresan är präglade av genusstrukturer, något som utvecklas i den s.k. genuspräglade aktivitetsansatsen (avsnitt 3.4.1). En avsikt med avhandlingen har varit att pröva denna utgångspunkt empiriskt. Både den kvantitativa och den kvalitativa studien pekar också på att många viktiga aspekter som villkorar resan visar olika mönster för kvinnor och män, dock inte alla. Studierna bekräftar därmed det fruktbara i att tillämpa en genuspräglad aktivitetsansats i analyser av människors rörlighet.

Regressionsanalyserna visar att många viktiga faktorer, som inkomst, utbildning och familjesituation, påverkar arbetsresans färdlängd och/eller restid i olika omfattning, eller på olika sätt, för kvinnor respektive män. T.ex. pendlar kvinnor med barn tidsmässigt kortare än kvinnor utan barn, medan män med barn pendlar geografiskt och tidsmässigt längre än när de inte har barn. De olika faktorerna är kopplade till olika sfärer, dvs. både individen och hennes sociala och fysiska omgivning. Det är därför inte bara en viss typ av faktorer, t.ex. individuella värderingar, som är genuspräglade.

Intervjustudien visar också hur ett flertal betydelsefulla aspekter som medverkar i utformningen av resan i sin tur påverkas av genuskontrakt. Hit hör önskemål som är mer centrala hos de kvinnliga respondenterna än hos de manliga, t.ex. att ha närhet till barnen under arbetsdagen. Det handlar också om att många beslutsprocesser i hushållet tar hänsyn till kvinnans och mannens behov och önskemål på olika sätt, t.ex. rörande arbetsdelning och fördelning av transportresurser i hushållet. Önskemål, prioriteringar och beslutsprocesser skiljer sig dock mellan olika individer och typer av hushåll, inte minst mellan hushåll med traditionella respektive mer jämställda genuskontrakt (se vidare diskussion nedan).

Varje aspekt som är viktig för resans utformning är dock inte direkt genuspräglad. Det gäller t.ex. vissa respondenters önskan om att bo i eget hus. Dock kan sådana aspekter samspela med genuspräglade faktorer, såsom färdmedelsval, och förstärka dess konsekvenser för kvinnors och mäns rörlighet och tillgänglighet. Exempelvis riskerar önskemål om boende i hus (i halvperifera och perifera lägen) att försämra tillgängligheten för kvinnor i större omfattning än för män givet rådande genuspräglade maktrelationer till bilen. Detta är något som strukturella förhållanden på bostadsmarknaden i storstadsregioner accentuerar genom höga bostadspriser som förstärker rumsliga mönster i lokaliseringsbeslut; perifert boende hushåll väljer ofta, i syfte att få ett så bra boende som möjligt, att bosätta sig med hänsyn till längsta acceptabla restid, givet jobb och färdmedelstillgång. Detta leder till bostadsval som ofta är förknippade med bristfälliga kollektiva trafikförbindelser till aktuella arbetsplatser.

11.2.3 Hushållets genuskontrakt påverkar konsekvenser för individen av längre resor och regionförstoring

Intervjustudien visar på en spännvidd i den omfattning som genuskontrakt påverkar individuella val och förhandlingar inom hushållet. Denna spännvidd speglas även i tidigare studier (Lindgren 1989 i Hirdman 1990). Man kan skilja mellan hushåll med *traditionella* genuskontrakt och hushåll med *jämställda* genuskontrakt. I avhandlingen definieras ett traditionellt kontrakt som ett som ser kvinnor och män som olika, där man markerar en maktrelation mellan kvinnliga och manliga attribut och roller, och som medför att mannen begränsar kvinnans handlingsutrymme. Ett jämställt kontrakt definieras som ett där kvinnan och mannen kan ha olika roller i hushållet. Dessa tas dock inte

förgivna och en ensidigt dominant maktrelationen mellan rollerna är inte tydlig. Här begränsar mannen inte heller kvinnans handlingsutrymme.

Kvinnliga och manliga roller framträder ofta i respondenternas berättelser, t.ex. avseende vilka arbetsuppgifter som kvinna respektive man utför i hushållet. Många respondenthushåll lever dock enligt jämställda genuskontrakt där arbets- och färdmedelsfördelningen inte påverkar kvinnans handlingsutrymme och upplevelse av arbetsresan negativt. I hushåll med traditionella genuskontrakt påverkar å andra sidan rollfördelningen vilket färdmedel som används, hur lång arbetsresan blir och hur betungande resan upplevs vara på ett sätt som missgynnar kvinnans handlingsutrymme. Att hushållets genuskontrakt påverkar de konsekvenser som långa pendlingsresor får för individ och hushåll bekräftas även i tidigare studier (Roberts, Hodgson & Dolan 2011) som t.ex. visar att kvinnor vars sambo har ett huvudansvar för barnomsorgen inte påverkas negativt av ökad egen pendlingstid, till skillnad från kvinnor vars sambo inte tar ett sådant ansvar. Vidare visar intervjustudien att hushåll med traditionella kontrakt kan ha könsstereotypa beteenden inom vissa områden men inte inom andra, t.ex. när mannen i familjen visserligen har makten över bilen men samtidigt tar ett huvudansvar för barnen vid sjukdom. Detta speglar att kontrakten är komplexa, att de blir tydliga i olika situationer, och att de inom ett och samma hushåll kan påverka arbetsresan på olika sätt i olika situationer.

I diskussionen om vilka konsekvenser regionförstoringen har för kvinnor och män bör man därför – förutom det som vanligtvis lyfts fram, t.ex. aspekter såsom yrke eller utbildningsnivå – även skilja mellan olika typer av hushåll. När hushåll ställs inför att praktiskt hantera sina arbetsplatsers lokalisering och avstånd i förhållande till bostaden, fördela användningen av bilen inbördes, och dela på hushållsarbetet och omsorgen om barnen, spelar rådande genuskontrakt en avgörande roll för konsekvenserna för individen. Hushåll med jämställda genuskontrakt uppvisar en större variation av lösningar i sina förhandlingar, medan hushåll med traditionella genuskontrakt lättare fastnar i färre, konventionella och manligt dominerade lösningar avseende arbetsdelning och rörlighet. Dessa kan ofta missgynna kvinnans position på arbetsmarkanden, möjligheter i transportsystemet och öka hennes hushållsansvar. Konsekvenserna av regionförstoringen för individen beror därför på hur hushållet lyckas hantera restriktioner, liksom utnyttja möjligheter, som kringliggande strukturer medför – något som påverkas av det rådande genuskontraktet.

Samtidigt kan man se en potential till omförhandling av genuskontrakt inom en del hushåll. Omförhandlingen kräver dock att orättvisan i olika situationer lyfts upp på dagordningen och ges företräde i beslut om t.ex. bilfördelning och arbetsdelning i hushållet. Dessa omförhandlingar är dock svåra att genomföra, då grundläggande bilder av manligt och kvinnligt måste omprövas, vilket ibland kan få omvälvande effekter såsom t.ex. en separation (som i något av de undersökta hushållen).

11.2.4 Olika syn på resan och restiden påverkar färdmedelsvalet

Arbetsresans tidsåtgång kan ses som enbart en kostnad för individen, men också som en stund för önskade aktiviteter såsom arbete eller vila. Arbetsresan ses då som ett "möjligheternas tidrum", eller mobilt rum (Fahlén 2013), både av kvinnliga och manliga respondenter – dock inte alla – och är då relaterat till kollektivtrafikanvändning snarare än till bilanvändning. Detta är viktigt att beakta inte minst ur regionförstoringssynpunkt då kollektivtrafiken, i samband med ökade avstånd, vinner allt mer i popularitet gentemot bilen. Tidsanvändningspotentialen kan då ha viktiga konsekvenser för framtida färdmedelsval.

Att det finns olika syn på restiden, och att den kan upplevas som en möjlighet, är något som även bekräftas i andra studier (Fahlén 2013; Gripsrud & Hjorthol 2012; Jain & Lyons 2008; Watts & Urry 2008). Inom transportplanering bör man därför i olika investeringsbeslut uppmärksamma restidens potential och inte enbart se den som en kostnad. En tidsmässigt något längre resa kan vara önskvärd om den tillåter motion (genom gång eller cykling längs ett säkert och behagligt stråk), alternativt avkoppling eller arbete (genom väl fungerande, bekväm kollektivtrafik vid längre sträckor).

Dessa resultat från intervjustudien kan relateras till den statistiska studien som visar att arbetsresans tidsåtgång tydligt ökade under den studerade perioden. Enligt tesen om den konstanta restiden (se bl.a. Mokhtarian & Chen 2004; Vilhelmson 2007) borde ökningen ha skett på bekostnad av minskad restid för andra ärenden. Detta var dock inte fallet då vardagens samlade restid ökade för både kvinnor och män. Den ökade tidsåtgången för arbetsresor kan istället relateras till en ökad acceptans för långvarig pendling hos individen. Detta pga. en mer rörlig livsstil eller en tilltagande syn på restiden som användbar hand i hand med tillgång till bekvämare transportmedel.

Samtidigt antyder resultat från intervjustudien att också viktiga tvingande strukturella omständigheter förlänger arbetsresan. Med tvingande strukturer avses här en ökad rumslig separering av verksamheter, inte minst mellan arbete och boende pga. den ökade bristen på bostäder i de svenska storstadsregionerna (SCB 2005a). En del av regionförstoringen, som är strakast i just dessa regioner (ITPS 2008), kan därför härledas till ökade bostadspriser, kontinuerlig urbanisering och befolkningstillväxt. En god och jämlik transportinfrastruktur underlättar dock för hushållen att hantera dessa tvingande förhållanden.

11.2.5 Rådande paradig inom transportplanering speglar manliga tidrumsliga strategier

Avhandlingens resultat visar att individen kan använda sig av olika tidrumsliga strategier för att underlätta vardagen. Dessa handlar om att vara flexibel tidsmässigt eller rumsligt avseende förläggningen av olika aktiviteter, att frigöra tid i vardagen t.ex. genom att tidsmässigt förkorta arbetsresan eller att arbeta under resans gång, eller att skapa förutsättningar för en smidig tillgång till önskade verksamheter eller platser genom t.ex. ökad närhet eller hastighet. Dessa strategier ökar individens handlingsutrymme på arbetsmarknaden och i vardagen.

Användningen av strategierna är dock genuspräglad. Kvinnor och män använder dem i olika omfattning pga. att de har olika erfarenheter och villkor i vardagen. Kvinnor tenderar t.ex. att uppmärksamma närhetsstrategier mer än män, medan män uppskattar hastighetsstrategier i högre omfattning (jmf liknande resultat i Haugen 2011; Sjöstrand 2001). Detta har samhällsplaneringsmässiga implikationer då transportplanering idag befinner sig i ett mobilitets- eller hastighetsparadigm. Inom detta mäts tillgänglighet i termer av restid, och ökade hastigheter ses som ett primärt medel att förbättra människors tillgänglighet till sin omgivning. Paradigmet kan därför anses spegla en traditionellt manlig syn på tillgänglighet. Ett tankesätt som införlivar kvinnors värderingar i högre omfattning tar mer hänsyn till den geografiska närhetens fördelar. Frågan är dock komplex och bör studeras vidare då tidigare studier (Haugen *et al* 2012) visar att avstånden mellan bostaden och vissa verksamheter, som t.ex. service och fritidsaktiviteter, över tid har minskat, samtidigt som reslängden till sådana verksamheter ökat. Människor besöker därför inte alltid närmsta alternativ utan gör val baserat på andra överväganden.

11.3 På väg mot jämställda arbetsresor?

Slutligen ställs studiens avgörande fråga: är vi på väg mot jämställda arbetsresor i Sverige? Svaret skiljer sig naturligtvis beroende på hur man definierar jämställdhet (jmf Mark 2007). I denna avhandling är utgångspunkten att en resa är jämställd om kvinnan och mannen har haft samma förutsättningar, dvs. samma makt, att forma resan avseende centrala aspekter som t.ex. dess räckvidd på arbetsmarknaden och vad tillgängligheten kostar i termer av belastning i vardagen (jmf Friberg *et al* 2004; Muhammad 2006). Tanken är att skillnader mellan kvinnors och mäns rörlighet *i sig* inte utgör är ett problem om de inte samtidigt speglar strukturella skillnader i gruppernas möjligheter och restriktioner.

En utgångspunkt för den statistiska studien var att en konvergens över tid mellan kvinnor och män i arbetsresans geografiska längd, hastighet och färdmedelsanvändning skulle tyda på mer jämställda villkor för resande, på arbetsmarknaden och i samband med regionförstoring. Resultaten visar att en måttlig konvergens har skett mellan kvinnor och män avseende deras räckvidd, förflyttningshastighet och bilanvändning. Detta pekar därför på att resorna under den studerade perioden blivit något mer jämställda, dock i en trög-föränderlig process. Utvecklingen skiftar också mellan olika svenska regioner, då skillnader mellan könen minskar betydligt i vissa regioner, såsom Malmöregionen, och ökar i andra, som Göteborgsregionen. Konvergenstrenden följer därför stora regionala variationer.

Som diskuteras, visar den kvalitativa analysen att omgivningsrelaterade faktorer kopplade till arbetsmarknad, bostadsmarknad och transportsystem påverkar kvinnors och mäns arbetsresor på något olika sätt, och då till stor del i samverkan med hushållets genuskontrakt. Det handlar dels om en köns-segregerad arbetsmarknad med olika lokaliseringsmönster, lönenivåer och lönespridning. Dels handlar det om en bostadsmarknad som i storstadsområden ställer önskemål om boende på sin spets genom att antingen bidra till stora pendlingsavstånd när boende i hus prioriteras, eller till ett centralt boende med god tillgänglighet i form av närhet och kollektivtrafikutbud. Det handlar därför också om vilka transporter som finns till buds mellan bostaden och arbetsplatsen, och hur dessa förhåller sig till önskemål och behov, tydligt präglade av genus. För att skapa jämställda arbetsresor måste hushållen beakta samtliga dessa aspekter i ett flertal olika val, samtidigt som kvinnans och mannens behov och önskemål ges samma värde. I denna process är det centralt

att förstå vilka *argument* och *målbilder* som används i maktspelet och som underlag för beslut. I de studerade hushållen handlar det t.ex. om de ekonomiska argument som ofta används för att prioritera mäns rörlighet. Men det handlar också om argument relaterade till barnen som ofta prioriterar kvinnors närhet. Medan en del hushåll lyckas hantera potentiella konflikter på ett jämställt och rättvist sätt, lyckas inte andra. En slutsats är därför att vi är på väg mot mer jämställda arbetsresor, men att utvecklingen går långsamt och att den skiljer sig åt mellan olika områden och typer av hushåll.

En del av arbetet med att göra arbetsresorna mer jämställda över tid handlar därför även om de strukturella förutsättningarnas förändring. Utifrån tanken att målet med jämställdhetspolitiken i Sverige är att förändra maktrelationen mellan könen (Mark 2007), bör jämställdhetsmålet för transportpolitiken syfta till att transportrelaterad planering och arbete också bidrar till en förändrad maktrelation – men då i första hand i transportrummet, och mer övergripande, inom stadsplaneringen. Detta ska tolkas som att kvinnliga och manliga värderingar och erfarenheter avseende rörlighet och tillgänglighet, liksom aspekter nära relaterade till dessa, ska få samma utrymme. Det handlar om betydligt fler och mer genomgripliga insatser än enbart en förbättrad upplevelse av trygghet längs vissa stråk eller vid väntplatser, eller om att få fler män att åka kollektivt. Det handlar om att t.ex. anpassa lokal och regional verksamhetslokalisering för att ändra maktbalansen mellan kvinnliga och manliga erfarenheter, om att förbättra möjligheterna för kvinnor att välja färdmedel som de behöver och föredrar utan att det blir belastande för dem – även när det sker på bekostnad av männens rörlighet. Det handlar därför också om att vara öppen för en omvärdering av paradigmer och utgångspunkter som råder inom transportområdet, t.ex. avseende närhetens och hastighetens roller, liksom om att skapa ett regelverk som stödjer en arbetsprocess där kvinnors och mäns olika värderingar och erfarenheter kan beaktas i arbetet (jmf Svedberg 2011). Det handlar med andra ord om att inte låta bara manliga normer styra. Vad som är en manlig norm måste dock först uppmärksammas, och där spelar forskningen en viktig roll.

11.4 Fortsatt forskning

När det gäller fortsatt forskning väcker avhandlingen främst tre frågor. Dels handlar det om vilka effekter förändringar på bostadsmarknaden har på olika hushålls boende- och lokaliseringsval, och i förlängningen därmed deras

arbetsresor. En sådan undersökning kan genomföras med hjälp av GIS och longitudinella nationell data som idag finns tillgänglig i Sverige och där samma individ/hushåll över tid kan följas avseende arbete och boende. Olika områden kan jämföras, t.ex. glesbygd och storstadsområden, eller Malmö- och Göteborgsregionen i syfte att bättre förklara och förstå de förändringar som framkommit i avhandlingen. En annan forskningsfråga rör att livsstil, värderingar och normer är viktiga faktorer som formar arbetsresan. Detta väcker spörsmål kring hur andra grupper än den studerade relaterar till studiens frågeställningar och resultat. Påverkar t.ex. önskemål om boende i lika hög omfattning när man inte har samma valmöjligheter? Vilka strategier används för att hantera arbetsresan när man inte kan anpassa boende och arbetstider till vardagens aktiviteter, eller när man inte har bil? En tredje forskningsfråga relaterar till politik och planering inom transportområdet och fokuserar på vilka ideal, målbilder och arbetssätt som man planerar transportsystemet efter, och hur dessa är kopplade till kvinnligt och manligt. Hur arbetar man idag? Vilka hinder finns inom organisationerna för att arbeta för jämställda transporter, och vilken argumentation används när man inte beaktar både kvinnors och mäns erfarenheter och värderingar?

På väg mot jämställda arbetsresor?

English summary

Background and aim

This thesis is about women's and men's work trips. The work trip is seen as a strategic link between private life and working life, enabling the individual's access to and choices in the labour market. In Sweden commuting is a current political topic, since so called regional enlargement – i.e. the geographical extension of labour markets and associated longer commuting distances – is embraced as a means of stimulating economic growth. However, a critical issue is whether all groups in society really can participate in this process of enlargement. In particular, it is critical from a gender perspective, since women generally and historically commute considerably shorter distances than men do, in Sweden as in other countries. An important related issue, seldom highlighted in the political discussion, is the role and consequences of still longer work trips in people's daily living. Work trips – the time they take and where they start and end – are one household activity amongst many which compete for time and space as individuals seek to solve their daily life puzzle.

The overriding aim of the thesis is to bring up to date and deepen existing knowledge about women's and men's commuting. In doing so, relevant theoretical frameworks are applied to the Swedish context, and important aspects not being accounted for so far are also integrated. The thesis also seeks to generate knowledge that could serve urban and regional policy and planning that advances transport systems and infrastructures better suited for women and their access to the labour market, and thereby contribute to more equal living conditions for women and men.

The thesis comprises two studies. The first is a statistical study which gives an overview of differences between Swedish women's and men's work trips regarding various dimensions of mobility, and how these change over the period 1994-2006. Factors that contribute to the shaping of sex related differences and patterns are analysed. The second study is an interview study focusing on the needs and wishes, as well as the constraints and possibilities,

that shape work trips, and how these interact when households consider, prioritize and make decisions as regards their work-related mobility. The study also investigates consequences of the work trip for individuals and households. In the interview study, a specific group is examined, namely parents with small children living in the Gothenburg urban region (Sweden), being highly skilled with specialized labour markets, and recently having moved to a new residential location.

Theoretical approach and concepts

The theoretical framework uses insights from three theoretical fields: time geography, mobility and accessibility theory, and gender theory. Understandings from these fields are integrated into what is here labelled a *gendered activity approach*. The original activity-based approach is thus extended with the aim of better explaining differences in women's and men's commuting in general terms. Discrepancies in mobility are seen as an expression of the relationship between women and men found in homes, places of work and in the transport system. In addition, the concepts of *gender contracts* (Hirdman 1990, 1993, 2003) and *negotiations* (Magnusson 2006, 2008) are used in order to understand existing mobility choices and decisions made within households. The concept of a gender contract implies an agreement between women and men containing mutual commitments, liabilities and rights regarding how the individual is expected to be and act, in this case as regards travel-related issues. This concerns, for example, who has the "right" to use the car, or who leaves the children at the day-care centre in the morning.

Methods and data

The statistical study is based on Swedish national travel survey data covering the periods 1994-1995 and 2005-2006. The database includes 10,600 commuting trips in 1994-1995 and 14,800 in 2005-2006. The data were collected via telephone interviews with members of the Swedish population aged 6-84 years. Variables concern the individual (e.g., gender, age, car access, education, and work), the household (e.g., household income, children, and housing), and the trips made on the day studied (e.g., means of transport, distance, time, trip purpose, and destination). For the purpose of mapping workplace locations, the database GILDA for the year 2006 was used. GILDA consists of georeferenced, micro-level data of the total Swedish population and merges information from several official registers.

The interview study is based on twenty in-depth interviews, ten with women and ten with men. The group was selected based on criteria that ensured that issues of work-related mobility and gender were on their daily agenda; in this case the sample had young children (in the age of 3-6 years), lived in the extensive labour market region of Gothenburg, and had recently moved within this region (heightening thoughts about location, trip lengths and means of transport modes, etc.). To get in contact with suitable respondents, a letter was sent out to 500 people that fulfilled these criteria. Sixty people expressed interest in participating in the study and among those twenty were selected. Each interview lasted about 1.5 hours. The interviews covered several topics associated with decisions about daily mobility and gender: the recent move and choice of residence, the respondents' work and work trips, the access and use of transportation resources, and the everyday activities and obligations of the family. In relation to these topics decisions and strategies leading to the present situation were discussed, as well as the respondents' wishes and how they evaluated their situations.

Main results, statistical study

The statistical study confirms that there are big differences in work trip distance between Swedish women and men, but also that differences have decreased slightly over time. Also, the work trip distance of both women and men in general increased significantly during the period. On average the groups spent the same amount of time commuting, while both increased their commuting time over the period. Men commute at considerably higher speed than women and marginal changes occurred. Women's and men's means of transport are different and overall no major changes occurred over the period regarding mode use frequencies. Car driving was the most common means of transport among both women and men. A slight convergence occurred regarding car-use frequency.

Regression analyses show that several socio-economic and geographic aspects influence work trip distance and duration, and that the influence is somewhat different between women and men. For example, having small children associates with reduced trip time for women, and increased trip distance and time among men, if other important factors are held constant. This confirms that the tested aspects are gendered, as is described in the gendered activity approach.

There are also spatial variations in results. In particular, the development of work-related travel in two Swedish regions was analysed. A converging pattern of work trip distance between women and men was found in the Malmö region, while a diverging pattern occurred in the Gothenburg region. Convergence in Malmö was associated with a general increase in women's commuting distance, while divergence in Gothenburg was attributed to an increase among men's. Results thus imply that the diverging development depended on changed behaviour in different groups (i.e. women and men respectively), and also that the slightly converging pattern at the national level conceals great regional variation. Results further show that driving a car is the most often used mode to work in both regions. Car use is at the same level among women in Gothenburg and Malmö, and also differs little between men in the two regions. Car access does not therefore seem to be the main explanation of the observed gap in commuting between the two regions. This also implies that increased car access is not the only factor evening out gender differences in commuting distance.

Main results, interview study

The respondents relate to different needs and wishes, as well as constraints and possibilities that may shape their work trip. Those aspects are weighted against each other more or less explicitly. The results of the analysis point to a pattern of *four key considerations* that affect individual's work-related travel and related labour market access. To certain degrees and in some respects these are often found to be gendered.

- *To live in a house, or to live close to amenities and work* – An important long term decision among the respondents is whether to live in a house in a calm area, or to live in proximity to a broad range of services as well as work opportunities. In practice, this often means to live in the peripheral or in the central parts of the urban region. This choice has lasting implications for commuting distances and times for women and men in households.
- *To prioritize proximity to children, or extended access on the regional labour market* – Another important aspect is the wish to work comparatively close to the children's day-care centre. This aspect is especially pronounced among female respondents. A consequence of making this choice is that reach in the labour market is reduced.

- *To take mobility needs of both woman and man into account, or to limit cost for car use* – An important aspect of the decision-making process, which influences accessibility of the individual in different ways for women and men, is how the household allocates car-use among family members. Some individuals use arguments (in their intra-household negotiations) that take the traditional male dominance of the car for granted, not sharing the household's car on equal terms. This often relates to a view of women as neither needing, nor wanting, to be more mobile or to strive for a more relevant or suitable job to the same extent as men do. At the same time, arguments pointing to existing household budget limits are used for not buying a second car, even if the woman actually needs one to improve her spatial mobility and access to the labour market.
- *To shorten actual commuting time, or to make purposeful use of it* – Since the individual (and the household members) have limited time budgets, time spent on commuting plays an important role in everyday life. Choosing a means of transport (for example, public transport versus driving by car) for longer commuting distances is often a question of either using travel time for purposeful activities (public transport) or shortening the commuting time (car).

Depending on their life situation and values, individuals and households make different choices regarding these four considerations. Still, some wishes are more central than others. Wishes associated with housing and residential location dominate strongly among the respondents. Those wishes and wants also constrain other decisions that can simultaneously be made (by an individual and the household). Three types of wishes and wants concerning housing and residential location are found among the respondents and are labelled: *Life in Bullerbyn*, *Accessible life* and *Proximity to children*. They relate to the first two considerations presented above.

The analysis of the interviews highlights two distinctive and contrasting types of *gender contract* (Hirdman 1990, 1993, 2003) referring to in this case (explicit or silent) agreements between the woman and the man of a household: the *traditional contract* and the *equal gender contract*. The traditional gender contract describes women and men as different, expresses an unequal (male-dominant) power relation between female and male attributes and roles, and leads to the man limiting the woman's activity space and range. The equal gender contract, on the other hand, assigns women and men different roles within the household as well, but the roles are not taken for granted to the

same extent. Furthermore, power relations between the roles are not distinct, and the man does not limit the woman's action space. These gender contracts influence central aspects such as how mobility resources (e.g., the car) are used and by whom, the sharing of household work, and whose paid work is given priority in decision-making, for example when one seeks a new job.

Further investigation concerns *how the work trip is experienced in everyday life*. Three basic aspects are found important. First is the duration of the trip and from which other activities time for the work trip is taken, and how these activities are valued by the respondent. Second, and related, is to what extent commuting time (on board) is regarded as merely a disutility (or cost), or if it also includes some utility (or benefits), for example if time can be used for valuable activities while on the move. A third aspect is the extent to which trips keep time, as regards time for arrival and departure. Thus, the experience of the work trip is in many ways related to how the trip integrates with other projects in daily life. According to the interviews, the commuting experience may be categorized as either 1) *relieving*, 2) *burdensome*, or 3) *neither (indifferent)*. Relieving work trips are associated with all common means of transport to work, but burdensome work trips only associated with public transport. Somewhat paradoxically, respondents using public transport belong to *both* the most relieved and the most burdened commuters. This divergent picture is explained by how well available public transport fits the individual's specific needs.

A fundamental consequence of having a work trip that takes a longer time is that less time remains for other activities (assuming the commuter does not, for example, work during the trip in order to "release" time to be used when at home). Lengthy travel time is generally taken from the private sphere and not the professional. However, the consequences for family life and intra household job-sharing depend on several factors. One, of course, is how the household makes decisions about household division and responsibilities, which is a central point in the gender contract between couples. Another factor is the extent to which an individual and household can use different *time-space strategies to facilitate everyday life*. Based on the respondents' stories three basic strategies can be identified, which have different purposes. The first kind is *flexibility strategies* which enable adaptation or adjustment in duration, location and timing of various activities. The second type is *time releasing strategies* in order to save or "create" time, thereby leading to a better balance and buffer in an otherwise pressed everyday time schedule. Third, *accessibility*

strategies aim to create conditions for easy access to needed activities, people and places through proximity or higher trip speed. According to this study, these three strategies could be described as gendered, since women and men partly use different strategies to enhance their action space, reflecting the fact that women and men encounter different constraints in their commuting and everyday life.

Conclusions

The most important conclusions are:

- *Regional enlargement is achieved by means of longer commuting time, not by faster, more efficient transport* – Usually, in transport planning, increased commuting time is regarded an added economic cost and disutility. Regional enlargement based on longer commuting times may well contribute to aggregated regional economic growth, but also implies increased costs and reduced welfare for the individual. This conflict is seldom discussed.
- *Gendered conditions, wishes and decision-making shape the work trip* – Results from both the quantitative and qualitative study show that many crucial factors that influence the work trip are gendered. Also, wishes that are shared by both men and women and thus not being apparently gendered (such as the wish to live in a house among certain households), interact with profoundly gendered aspects (for example, the male dominance of the car) thus reinforcing existing differences between the sexes in mobility and accessibility.
- *Gender contracts within the household influence the consequences of regional enlargement for the individual* – Consequences of regional enlargement depend on how the household succeeds in handling restrictions, as well as making use of possibilities, given by surrounding socio-spatial structures. Households with equal gender contracts show a greater variety of possible solutions in their negotiations, while households with traditional gender contracts more easily get stuck in more traditional solutions. This also applies when new possibilities appear, regarding whose job and career to give priority to, how to handle the internal sharing of household work and care, and how to negotiate redistribution of mobility resources within the household.

- *Different perceptions of the trip and trip time affect travellers' choice of means of transport* – Time spent on commuting can be seen as simply a cost entirely, but alternatively as a time for performing needed activities such as working or resting. This perception has important implications for travellers' choices of which means of transport to take, particularly if the amount of long work trips increases over time.
- *Planning paradigm reflects male time-space strategies* – The respondent's time-space strategies are gendered to a certain extent. One important example is that women more often lean on proximity strategies, i.e. to give priority to nearness, more often than men do. On the other hand, men more often choose speed strategies as a tool for increased accessibility. This has implications for urban and regional development, since transport system and infrastructure planning today to a large extent takes place within a mobility (or speed) paradigm in order to promote increased accessibility and welfare. Thus, this paradigm reflects a traditional male view of accessibility, while a paradigm more focussed on proximity, location and reduced need for high-speed travel in daily life would be more in line with women's expressed needs.

In conclusion, this dissertation poses the fundamental question of whether we are approaching gender equal commuting in Sweden. Results from the statistical study show a moderate convergence between women's and men's work trip distance and their actual reach in the labour market, as well as narrowed gaps in travel speed and car use. This indicates that the work trips during the studied period became somewhat more equal, *yet* in a very slow changing process, with regional contrasts. Furthermore, the qualitative study shows that the role and implications of the work trip for individuals (and their households) on everyday life and welfare are shaped by surrounding structures such as conditions on the labor market, the housing market and the design of transport systems. This shaping appears in slightly different ways for women and men, to a great deal also depending on the gender contract that defines their room to maneuver. In order to reach gender equal work trips the households need to take several aspects into account, and in several different decisions take into account both the women's and men's needs and wishes. Continued progress towards gender equal work trips thus depends on how gender contracts within households are negotiated and further re-negotiated, as well as how future societal structures support household's decision making in a more equal direction.

Källor

- Abramowsky, Linnea. Kontaktperson för RES 05/06 samt ResDB, SIKa. Telefonintervju 2008-10-16.
- Andersson, Birgitta (2001) *Rädsans rum*. VINNOVA Rapport VR 2001:32.
- Aitken, Stuart (2001) "Shared lives: interviewing couples, playing with their children". I: Limb, Melanie & Dwyer, Claire (2001) *Qualitative Methodologies for Geographers*. Oxford University Press, New York.
- Alvesson, Mats & Sköldböck, Kaj (2008) *Tolkning och reflektion: Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Studentlitteratur, Lund.
- Balkmar, Dag (2012) *On Men and Cars: An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. Avhandling vid Institutionen för TEMA, Linköpings universitet.
- Balkmar, Dag & Joelsson, Tanja (2012) "Feeling the speed – the social and emotional investments in dangerous road practices". I: Jansdotter Samuelsson, Maria; Krekula, Clary & Åberg, Magnus (red)(2012) *Gender and change : power, politics and everyday practices*. Karlstad University Press, Karlstad.
- Bergman, Ann & Gustafson, Per (2008) "Tjänsteresor, tillgänglighet och relationen mellan arbete och familjeliv". *Arbetsliv och Arbetsmarknad*, 14(2).
- Blumenberg, Evelyn (2004) "En-gendering Effective Planning". *Journal of the American Planning Association*, 70(3):269-281.
- Bondi, Liz & Davidson, Joyce (2005) "Situating gender". I: Nelson, Lise & Seager, Joni (2005). *A companion to feminist geography*. Blackwell Publishing.
- Book, Karin & Eskilsson, Lena (1999) *Centrum – Utarmning eller Renässans?* KFB-rapport, Stockholm.
- Boterman, Willem; Karsten, Lia & Musterd, Sako (2010) "Gentrifiers Settling Down? Patterns and Trends of Residential Location of Middle-Class Families in Amsterdam". *Housing Studies*, 25(5):693-714.
- Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona.
- Brandén, Maria & Ström, Sara (2011) *För vems skull flyttar par? Kön, karriärmöjligheter och pars regionala rörlighet i Sverige*. Rapport 2011:4, Institutet För Arbetsmarknadspolitisk Utvärdering.
- Carlson, Virginia L & Persky, Joseph J (1999) "Gender and Suburban wages". *Economic Geography*, 75(3):237-253.

- Carroll, Penelope; Witten Karen & Kaerns Robin (2011) "Housing Intensification in Auckland, New Zealand: Implications for Children and Families". *Housing Studies*, 26(3):353-367.
- Chapple, Karen (2001) "Time to work: Job search strategies and commute time for women on welfare in San Francisco". *Journal of urban affairs*, 23(2):155-173.
- Church, Andrew; Frost, Martin & Sullivan, K (2000) "Transport and social exclusion in London". *Transport Policy* 7(3): 195-205.
- Clifton, Kelly & Lucas, Karen (2004) "Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK". I: Lucas, Karen (red)(2004) *Running on empty – transport, social exclusion and environmental justice*. Policy, Bristol.
- Colleoni, Matteo (2011) "Urban mobility, accessibility and social equity: a comparative study in four European metropolitan areas". I: Pellegrino, Giuseppina (red) (2011) *The politics of proximity. Mobility and Immobility in practice*. Ashgate, Farnham.
- Collet, Beate & Dauber, Andrea (2010) "Gender and Job Mobility". I: Schneider, Norbert F & Collet, Beate (red)(2010) *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*. Barbara Budrich Publishers, Opladen.
- Collin-Lange, Virgile (kommande arbete) "Socialities in motion: automobility and car cruising in Iceland". Publicerad i *Mobilities*. DOI:10.1080/17450101.2012.743220 (tillgänglig på Internet).
- Connell, R W (2002) *Om genus*. Cambridge, Polity Press.
- Crane, Randall (2007) "Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting". *Journal of the American Planning Association*, 73(3):298-316.
- Crane, Randall & Takahashi, Lois (2009) "Sex changes everything : The recent Narrowing and Widening of Travel Differences by Gender". *Public Works Management & Policy*, 13(4):328-337.
- Cresswell, Tim & Uteng, Tanu Priya (2008) "Gendered mobilities: Towards an Holistic Understanding". I: Uteng, Tanu Priya & Cresswell, Tim (red)(2009): *Gendered Mobilities*. Ashgate, Aldershot.
- Cristaldi, Flavia (2005) "Commuting and Gender in Italy: A Methodological Issue". *The Professional Geographer*, 57(2):268-284.
- Dahl, Åsa; Einarsson, Henrik & Strömquist, Ulf (2003) *Effekter av framtida Regionförstoring i Stockholm-Mälardalenregionen*. Temaplan.
- De Los Reyes, Paulina & Mulinari, Diana (2005) *Intersektionalitet*. Liber, Malmö.
- Domosh, Mona & Seager, Joni (2001) *Putting Women in Place: Feminist Geographers Make Sense of the World*. Guilford Press, New York.
- Dupont, Araine & Krakutovski, Zoran (2011) "Travel Time and Distance Regarding Gender Patterns in the Paris Region: Past Trends and Forecasts to 2030". *Women's Issues in Transportation, Summary of the 4th International Conference, Volume 2: technical papers*.

- Elldér, Erik; Gil Solá Ana & Larsson, Anders (2012) "Spatial inequality and workplace accessibility: the case of a major hospital in Göteborg, Sweden" [featured graphic], *Environment and Planning A*, 44: 2295–2297.
- Ellegård, Kajsa (2001) "Att hitta system i den välkända vardagen". I Ellegård, Kajsa & Wihlborg, Elin (red)(2001) *Fånga vardagen: Ett tvärvetenskapligt perspektiv*. Studentlitteratur, Lund.
- Ellegård, Kajsa & Wihlborg, Elin (2001) "Metoder för att studera och analysera vardagen". I Ellegård, Kajsa & Wihlborg, Elin (red)(2001) *Fånga vardagen: Ett tvärvetenskapligt perspektiv*. Studentlitteratur, Lund.
- England, Kim V L (1991) "Gender relations and the spatial structure of the city". *Geoforum*. 22(2):135-147.
- England, Kim V L (1993) "Suburban Pink Collar Ghettos: The Spatial Entrapment of Women?". *Annals of the Association of American Geographers*, 83(2):225-242.
- Eriksson, Linda & Garvill, Jörgen (2000) *Transportsystemets tillgänglighet ur ett genusperspektiv*. TRUM 2000:5, Umeå universitet.
- Esaiasson, Peter; Gilljam, Mikael; Oscarsson, Henrik & Wägnerud, Lena (2007) *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle individ och marknad*. Norstedts Juridik, Stockholm.
- Fahlén, Daniel, (2013) *Restidens bruk och mening: En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen*. Choros 2013:1, licentiatuppsats vid Institutionen för ekonomi och samhälle, Göteborgs universitet.
- Faith-Ell, Charlotta & Levin, Lena (2013) *Kön i trafiken: jämställdhet i kommunal transportplanering*. Sveriges Kommuner och Landsting.
- Forsberg, Gunnel (1997) "Rulltrapperegioner och social infrastruktur". I: Sundin, Elisabeth (red)(1997) *Om makt och kön - i spåren av offentliga organisationers omvandlingar*. SOU 1997:83.
- Forsberg, Gunnel (2003) *Genusforskning inom kulturgeografien – en rumslig utmaning*. Högskoleverket.
- Fransson, Urban (1991) *Flytta eller pendla – Aspekter på hushållens rörlighet*. SB:39, Statens Institut för Byggnadsforskning.
- Friberg, Tora (1990) *Kvinnors vardag: om kvinnors arbete och liv, anpassningsstrategier i tid och rum*. Avhandling vid Institutionen för Kulturgeografi och Ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Friberg, Tora (1998) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation*. KFB-rapport 1998:23. Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm.
- Friberg, Tora (2002) "Om konsten att foga samman – kvinnors förflyttningsprojekt i tid och rum". I: Schough, Katarina (red)(2002) *Svensk kulturgeografi och feminism – rötter och rörelser i en rumslig disciplin*. Karlstad University Studies.
- Friberg, Tora (2005) "Kvinnors upplevelser av resans rum". I: Friberg, Tora; Listerborn, Carina; Andersson Birgitta & Scholten, Christina (red)(2005) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Östlings Bokförlag Symposion, Stockholm.

På väg mot jämställda arbetsresor?

- Friberg, Tora (2006) "Kommunala utmaningar och genus: Om regionförstoring, pendling, produktion och reproduktion". I: Jonsson, Leif (red)(2006) *Kommunledning och samhällsutveckling*. Studentlitteratur, Lund.
- Friberg, Tora (2008) "Det uppsplittrade rummet. Regionförstoring i ett genusperspektiv". I: Anderson, Frida; Ek, Richard & Molina, Irene (red)(2008) *Regionalpolitikens geografi: Regional tillväxt i teori och praktik*. Studentlitteratur, Lund.
- Friberg, Tora (2010) "Tänka om och tänka nytt om vardagens resor". I: Friberg, Tora & Thelander, Sabrina (red)(2010) *Samtal pågår ... : från forskare till politiker och tjänstemän i kommuner*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Friberg, Tora; Burman, Mats & Nilsson, Micael (2004) *Persontransporternas "vita fläckar" – Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Frändberg, Lotta; Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörlighetens omvandling*. Studentlitteratur, Lund.
- Frändberg, Lotta & Vilhelmson, Bertil (2011) "More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort". *Journal of transport geography*, 19(6):1235-1244.
- Fulst, Kandice Kreamer & Börjesson, Maria (2010) "Drivers of Change in Travel Patterns – Stockholm 1986-2004". Konferenspaper inskickat till Twelfth World Conference on Transport Research, juni 2010. I: Fulst, Kandice Kreamer (2010) *A Time Perspective on Gendered Travel Differences in Sweden*. Licentiatuppsats vid Institutionen för transporter och samhällsekonomi, KTH.
- Fulst, Kandice Kreamer; Isacson, Gunnar & Karlström, Anders (2009) "Gender differences in the value of commuting time – Evidence from a household model of subjective life satisfaction in Sweden". Konferenspaper presenterat på Women's Issues in Transportation, oktober 2009. I: Fulst, Kandice Kreamer (2010) *A Time Perspective on Gendered Travel Differences in Sweden*. Licentiatuppsats vid Institutionen för transporter och samhällsekonomi, KTH.
- Gadd, Håkan; Lidén, Gustav & Tiger, Fredrik (2008) *Tillväxt i relation till regionalt självstyre och regional storlek*, R2008:004. ITPS.
- Gemzöe, Lena (2002) *Feminism*. Bilda förlag, Stockholm.
- Gil Solá, Ana (2009) *Vägen till jobbet: Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring*. Choros 2009:2, licentiatuppsats vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Göteborgs universitet.
- Gil Solá, Ana (2010) "Regionförstoring innebär längre restider för både kvinnor och män". *PLAN* nr 2-3.
- Gil Solá, Ana & Vilhelmson, Bertil (2012) "Convergence or divergence? Changing gender differences in commuting in two Swedish urban regions". *Cybergeo : European Journal of Geography*. Artikel 591, tillgänglig på Internet sedan 14 februari 2012, <http://cybergeo.revues.org/25141> DOI: 10.4000/cybergeo.25141.

- Gilbert, Melissa R (1998) "Race, Space, and Power: The Survival Strategies of Working Poor Women". *Annals of the Association of American Geographers*. 88(4):595-621.
- Gobillon, Laurent; Selod, Harris & Zenou, Yves (2007) "The Mechanisms of Spatial Mismatch". *Urban Studies*, 44(12):2401-2427.
- Gonäs, Lena (red)(2005) *På gränsen till genombrott? Om det könsuppdelade arbetslivet*. Agora, Stockholm.
- Gossen, Rachel & Purvis, Charles L (2005) "Activities, Time, and Travel: Changes in Women's Travel Time Expenditures, 1990-2000". *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference, Volume 2: technical papers*.
- Gren, Martin & Hallin, Per-Olof (2003) *Kulturgeografi: en ämnesteoritisk introduktion*. Liber, Malmö.
- Gripsrud, Mattias & Hjorthol, Randi (2012) "Working on the train: from 'dead time' to productive and vital time". *Transportation*, 39(5): 941-956.
- Hamberg, Katarina (2006) "Resultat, ny kunskap". I: Eskilsson, Lena & Kalman, Hildur (2006) "Att baka en katedral" - genusperspektiv i avhandlingsskrivande. Genusvetenskapliga publikationer, Dokument 2.
- Hanson, Susan (1995) "Getting there: Urban transport in context". I: Hanson, Susan (red)(1995) *The geography of urban transportation*. New York, Guilford Press.
- Hanson, Susan (2010) "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability". *Gender place and culture*, 17(1):5-23.
- Hanson, Susan & Johnston, Ibipo (1985) "Gender differences in work-trip length: explanations and implications". *Urban Geography*, 6(3):193-219.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1988a) "Spatial dimensions of the gender division of labor in a local labor market". *Urban Geography*, 9(2):80-202.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1988b) "Reconceptualizing the link between Home and Work in Urban Geography". *Economic Geography*, 64 (4):299-321.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1991) "Job Search and the Occupational Segregation of Women". *Annals of the Association of American Geographers*, 81(2):229-253.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1992) "Dynamic dependencies: A geographic investigation of local labor markets". *Economic Geography*, 68 (4):373-405.
- Hanson, Susan & Pratt, Geraldine (1995) *Gender, Work and Space*. Routledge, London.
- Haraway, Donna J (1991) *Simians, Cyborgs, and Women: the Reinvention of Nature*. Routledge, New York.
- Haugen, Katarina (2011) "The Advantage of 'Near': Which Accessibilities Matter to Whom?" *EJTIR*, 11(4): 368-388.
- Haugen, Katarina (2012) *The accessibility paradox: Everyday geographies of proximity, distance and mobility*. GERUM 2012:1, avhandling vid Institutionen för geografi och ekonomisk historia, Umeå universitet.

- Haugen, Katarina; Holm, Einar; Strömngren, Magnus; Vilhelmson, Bertil & Westin, Kerstin (2012) "Proximity, accessibility, and choice: A matter of taste or condition?" *Papers in Regional Science*, 91(1): 65-84.
- Hirdman, Yvonne (1990) "Genussystemet". I: SOU (1990) *Demokrati och makt i Sverige: Maktutredningens huvudrapport*. SOU 1990:44.
- Hirdman, Yvonne (1993) "Genussystemet – reflexioner kring kvinnors sociala underordning". I: Ericsson, Christina (red)(1993) *Genus i historisk forskning*. Studentlitteratur, Lund.
- Hirdman, Yvonne (2003) *Genus – om det stabilas föränderliga former*. Liber, Malmö.
- Hjorthol, Randi (1998) *Hverdagslivets reiser - en analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. TØI rapport 391/1998, avhandling vid Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Oslos universitet.
- Hjorthol, Randi (2000) "Same city-different options - An analysis of the work trips of married couples in the metropolitan area of Oslo". *Journal of Transport Geography*, 8(3):213-220.
- Hjorthol, Randi (2001) "Gendered Aspects of Time Related to Everyday Journeys". *Acta Sociologica*. 44(1):37-49.
- Hjorthol, Randi (2008) "Daily Mobility of Men and Women – A Barometer of Gender Equality?". I: Uteng, Tanu Priya & Cresswell, Tim (2008) *Gendered Mobilities*. Ashgate, Hampshire.
- Hoyle, B S & Knowles, Richard (red)(1998) *Modern transport geography*. John Wiley & Sons, Chichester.
- Hägerstrand, Torsten (1970) "What about People in Regional Science". I: Carlestan, Gösta & Sollbe, Barbro (red)(1991) *Om Tidens Vidd och Tingens Ordning*. Byggnadsforskningsrådet.
- Hägerstrand, Torsten (1987) "Human Interaction and Spatial Mobility. Retrospect and Prospect". I: Nijkamp, Peter & Reichman, Shalom (1987) *Transportation planning in a changing world*. Aldershot.
- Isacsson, Gunnar & Swardh, Jan-Erik (2007) *An empirical on-the-job search model with preferences for relative earnings: How high is the value of commuting time?* VTI Working papers.
- ITPS (2008) *Regionernas tillstånd 2007 – En rapport om tillväxtens förutsättningar i svenska regioner*. TEMA Regionala framtidsbilder. Institutet för transportpolitiska studier, Östersund.
- Jain, Juliet & Lyons, Glenn (2008) "The gift of travel time". *Journal of Transport Geography*, 16(2):81-89.
- Johansson, Mats & Katz, Katarina (2007) *Underutnyttjad utbildning och lönegapet mellan kvinnor och män*. Rapport 2007:11, Institutet för arbetsmarknadspolitisk utvärdering.
- Johnston, R J; Gregory, Derek; Pratt, Geraldine & Watts, Michael (red)(2000) *The Dictionary of Human Geography*. Blackwell Publishing, Oxford.

- Johnston-Anumonwo, Ibipo (1988) "The journey to work and occupational segregation". *Urban Geography*, 9(2):138-154.
- Johnston-Anumonwo, Ibipo (1992) "The influence of Household Type on Gender Differences in Work Trip Distance". *Professional Geographer*, 44(2):161-169.
- Johnston-Anumonwo, Ibipo (1997) "Race, Gender, and Constrained Work Trips in Buffalo, NY, 1990". *Professional Geographer*, 49(3):306-317.
- Kalman, Hildur (2006) "Metod och etiska överväganden". I: Eskilsson, Lena & Kalman, Hildur (2006): "Att baka en katedral" - genusperspektiv i avhandlingsskrivande. Genusvetenskapliga publikationer, Dokument 2.
- Kawase, Masaki (2004) "Changing gender differences in commuting in the Tokyo metropolitan suburbs". *Geoforum*, 61(3):247-253.
- Knutsson, Erika (2005) *Regionförstoring – en litteraturstudie*. TRUM, Transportforskningsenheten, Umeå universitet.
- Krantz, Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring: befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Kyttä, Marketta (2003) *Children in outdoor contexts: Affordances and Independent Mobility in the Assessment of Environmental Child Friendliness*. Avhandling vid Centre for Urban and Regional Studies, Helsinki University of Technology.
- Landström, Catharina (2006) "A Gendered Economy of Pleasure: Representations of Cars and Humans in Motoring magazines". *Science & Technology Studies*, 19(2): 31-53.
- Larsson, Anders; Eldér, Erik; Ernstson, Ulf & Fransson, Urban (2011) "Tillgänglighetsatlas över Västra Götaland". Centrum för Regional Analys (CRA) vid Göteborgs universitet i samarbete med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. *Occational Paper 2011:2*, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Göteborgs universitet.
- Larsson, Mats (2010) *Arbetstider år 2009: Heltids- och deltidsarbete, vanligen arbetad tid och arbetstidens förläggning efter klass och kön år 1990–2009*. Arbetslivsenheten, LO.
- Law, Robin (1999) "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". *Progress in Human Geography*, 23(4):567-588.
- Lee, Bun Song & McDonald, John F (2003) "Determinants of commuting time and distance for Seoul residents: The impact of family status on the commuting of women". *Urban studies*, 40(7):1283-1302.
- Levinson & Kumar (1994) "The rational locator: Why travel times have remained stable". *Journal of the American Planning Association*, 60(3).
- Limmer, Ruth & Rüger, Heiko (2010) "Job Mobilities and Quality of Life". I: Schneider, Norbert F & Collet, Beate (red)(2010) *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*. Barbara Budrich Publishers, Opladen.

- Lundholm, Emma (2007) *New Motives for Migration? On Interregional Mobility in the Nordic Context*. GERUM 2007:2, avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Umeå Universitet.
- Lundin, Per (2008) "Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige". Avhandling, Stockholm Papers in the History and Philosophy of Technology TRITA-HOT 2058. Stockholmia Förlag, Stockholm.
- Lyons, Glenn & Urry, John (2005) "Travel time use in the information age". *Transportation research part a-policy and practice*, 39(2-3):257-276.
- MacDonald, Heather (1999) "Women's Employment and Commuting: Explaining the Links". *Journal of Planning Literature*, 13(3):267-283.
- Magnusson, Eva (2006) *Hon, han och hemmet: Genuspsykologiska perspektiv på vardagslivet i nordiska barnfamiljer*. Natur och Kultur, Stockholm.
- Magnusson, Eva (2008) "The Rhetoric of Inequality: Nordic Women and Men Argue against Sharing House-work". *NORA – Nordic Journal of Feminist and Gender Research*, 16(2):79-95
- Mark, Eva (2007) *Jämställdhetsarbetets teori och praktik*. Studentlitteratur, Lund.
- Matthies, Ellen; Kuhn, Silke & Klöckner, Christian A (2002) "Travel Mode Choice of Women: The Result of Limitation, Ecological Norm, or Weak Habit?". *Environment and Behavior*, 34(2):163-177.
- McCright, Aaron & Dunlap, Riley (2011) "Cool dudes: The denial of climate change among conservative white males in the United States". *Global Environmental Change*, 21:1163-1172.
- McDowell, Linda (1999) *Gender, Identity and Place: Understanding Feminist Geographies*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- McDowell, Linda & Massey, Doreen (1994) "A Woman's place". I: Massey, Doreen (1994) *Space, place and gender*. Polity Press, Oxford.
- McGuckin, Nancy & Nakamoto, Yukiko (2005) "Differences in Trip Chaining by Men and Women". *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference, Volume 2: technical papers*.
- McLafferty, Sara & Preston, Valerie (1991). "Gender, race, and commuting among service sector workers". *Professional Geographer*, 43(1):1-15.
- Meil, Gerardo (2010) "Job Mobility and Family Life". I: Schneider, Norbert F & Collet, Beate (red)(2010) *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*. Barbara Budrich Publishers, Opladen.
- Mellström, Ulf (2004) "Machines and Masculine Subjectivity: Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences". *Men and Masculinities*, 6:368-382.
- Moi, Toril (1997) "Vad är en kvinna? Kön och genus i feministisk teori". *Res Publica* 35-36:71-158.
- Mokhtarian, Patricia L & Chen Cynthia (2004) "TTB or not TTB, that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(9-10):643-675.

- Mokhtarian, Patricia L & Salomon, Ilan (2001): "How derived is demand for travel? Some conceptual and measurement considerations". *Transportation research Part A*, 35:695-719.
- Muhammad, Saim (2006) "New Meanings and Measures of Accessibility in the Age of Information and Communication Technologies". *Networks and communication Studies*, 20(1-2):69-90.
- Murray, Lesley (2009) "Motherhood, Risk, and Everyday Mobilities". I: Uteng, Tanu Priya & Cresswell, Tim (2008) *Gendered Mobilities*. Ashgate, Hamshire.
- Nightingale, Andrea (2003) "A Feminist in the Forest: Situated Knowledges and Mixing Methods in Natural Resource". *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 2 (1).
- Nivalainen (2004) "Determinants of family migration: short moves vs. long moves". *Journal of Population Economics*, 17(1):157-175.
- Nobis, Claudia & Lenz, Barbara (2005) "Gender Differences in Travel Patterns: Role of Employment Status and Household Structure". *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference, Volume 2: technical papers*.
- Nutek (2007) *Regioner och arbetsmarknad - Metoder för regionindelningar utifrån arbetsmarknadens funktionssätt*. Info 078-2007.
- Näringsdepartementet (2007) *En nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013*.
- Olde Kalter, Marie-José; Harms, Lucas & Jorritsma, Peter (2011) "Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands". *Women's Issues in Transportation, Summary of the 4th International Conference, Volume 2: technical papers*.
- Ory, David T & Mokhtarian, Patricia L (2005a) *The Impact of Telecommuting on Commute Time, Distance, and Speed of State of California Workers*. Recent Work, Institute of Transportation Studies (UCD), UC Davis.
- Ory, David T & Mokhtarian, Patricia L (2005b): "When is getting there half the fun? Modelling the link for travel". *Transportation research Part A*, 39:97,123.
- Ory, David T; Mokhtarian, Patricia L; Redmond, LS; Salomon, I; Collantes, GO & Choo, S (2004) "When is commuting desirable to the individual?". *Growth and Change*, 35(3): 334-359.
- Polk, Merritt (1998) *Gendered mobility: a study of women's and men's relations to auto-mobility in Sweden*. Avhandling vid Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, Göteborgs universitet.
- Preston, Valerie & McLafferty, Sara (1999) "Spatial mismatch research in the 1990s: progress and potential". *Papers in Regional Science*, 78(4):387-402.
- Prop. 2001/02:20. *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*.
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Rérat, Patrick (2012) "Gentrifiers and their choice of housing: characteristics of the households living in new developments in Swiss cities". *Environment and planning A*, 44(1): 221-236.

På väg mot jämställda arbetsresor?

- Roberts, Jennifer; Hodgson, Robert & Dolan, Paul (2011) "It's driving her mad": Gender differences in the effects of commuting on psychological health". *Journal of Health Economics*, 30(5):1064-1076.
- Sandberg, Mattias (2012) "De är inte ute så mycket": den bostadsnära naturkontaktens betydelse och utrymme i storstadsbarns vardagsliv. Avhandling vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Göteborgs universitet.
- Sandow, Erika (2008) "Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden". *Journal of Transport Geography*. 16(1):14-27.
- Sandow, Erika (2011) "Till Work do us Part". I: Sandow, Erika (2011) *On the road: Social aspects of commuting long distances to work*. GERUM 2011:2, avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.
- Sandow, Erika & Westin, Kerstin (2006) *Vill människor pendla längre?* TRUM 2006:01.
- Sandow, Erika & Westin, Kerstin (2010) "The persevering commuter - Duration of long-distance commuting". *Transportation research part A - Policy & practice*, 44(6):433-445.
- SCB (2001) *ResDB Dokumentation*.
- SCB (2005a) *Bostaden, storstaden och barnfamiljen*. Demografiska rapporter 2005:1.
- SCB (2005b) *En longitudinell databas kring utbildning, inkomst och sysselsättning (LOUISE) 1990-2002*. Arbetsmarknads- och utbildningsstatistik 2005:1.
- SCB (2005c) *Geografin i statistiken – regionala indelningar i Sverige*. MIS 2005:2.
- SCB (2008) *På tal om kvinnor och män - Lathund om jämställdhet 2008*.
- SCB (2010) *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*.
- SCB (2012) *På tal om kvinnor och män - Lathund om jämställdhet 2012*.
- SCB Internetkälla 2009-06-04. *Hitta statistik* (Ämnesområde: Befolkning, Tabell: Folkmängden efter kommun, civilstånd och kön. År 1968-2008). Hittas på: <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/Visavar.asp?yp=tophi&xu=90148001&huvudtabell=BefolkningNy&deltabell=K2&deltabellnamn=Folkm%20m%20ngden+efter+kommun%20C+civilst%20E+och+k%20F6n%20E+%20C5r&omradekod=BE&omradetext=Befolkning&preskat=O&innehall=Folkmangd&starttid=1968&stopptid=2008&Prodid=BE0101&fromSok=&Fromwhere=S&lang=1&langdb=1>
- SCB Internetkälla 2009-08-07. *Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA)*. Hittas på: http://www.scb.se/Pages/Standard_161699.aspx
- SCB Internetkälla 2009-11-03. *Lokala arbetsmarknader (LA)*. Hittas på: http://www.scb.se/Pages/Standard_161699.aspx
- SCB Internetkälla 2012-12-04. *Arbetade timmar: Gapet minskar mellan pappor och mammor*. Hittas på: http://www.scb.se/Pages/Article_344597.aspx
- SCB Internetkälla 2013-04-22a. *H-regionernas omfattning*. Hittas på: http://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Regional%20statistik/Kartor/Dokument/H-region_farg_karta.pdf

- SCB Internetkälla 2013-04-22b. *A-regioner 2006-01-01*. Hittas på:
http://www.scb.se/Grupp/Produkter_Tjanster/Verktyg/_Dokument/A_regionxt.pdf
- Scheiner, Joachim & Holz-Rau, Christian (2012) "Gendered travel mode choice: a focus on car deficient households". *Journal of Transport Geography*, 24:250-261.
- Scheiner, Joachim; Sicks, Kathrin & Holz-Rau, Christian (2011) "Gendered activity spaces: Trends over three decades in Germany". *Erkunde*, 65(4): 371-387.
- Schneider, Norbert F & Collet, Beate (red)(2010) *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*. Barbara Budrich Publishers, Opladen.
- Scholten, Christina; Friberg, Tora & Sandén, Annika (2012) "Re-Reading Time-Geography from a Gender Perspective: Examples from Gendered mobility". *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103(5):584-600.
- Scholten, Christina & Jönsson, Sandra (2010) *Påbjuden valfrihet? Om långpendlares och arbetsgivares förhållningssätt till regionförstoringens effekter*. Institutionen för samhällsvetenskaper, Linnéuniversitetet.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2006) "The new mobilities paradigm". *Environment and planning A*, 38:207-226.
- SIKA (2002a) *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. SIKA Rapport 2002:5.
- SIKA (2002b) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*.
- SIKA (2007a) *RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen*. Kommunikationsmönster 2007:19, SIKA Statistik.
- SIKA (2007b) *RES 0506 Förenklat formulär*.
- Simonsen, Kirsten (1974) "Studies of household activity patterns and urban structure". *Geografisk Tidsskrift*, 73: 26-35.
- Sjöstrand, Helena (2001) "Quality in local public transport - variability of assessments". I: *Passenger assessments of quality in local public transport- measurement, variability and planning implications*. Avhandling vid Institutionen för teknologi och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- Skelton, Tracey (2001) "Cross-cultural research: issues of power, positionality and 'race'". I: Limb, Melanie och Dwyer, Claire (2001) *Qualitative Methodologies for Geographers*. Oxford University Press, New York.
- Smits, Jeroen; Mulder, Clara H & Hooimeijer, Pieter (2003) "Changing Gender Roles, Shifting Power Balance and Long-distance Migration of Couples". *Urban Studies*. 40(3):603-613.
- SOU (2004a) *Den könsuppdelade arbetsmarknaden*. SOU 2004:43.
- SOU (2004b) *Regional utveckling - utsikter till 2020*. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2003/04. SOU 2004:34.
- SOU (2006) *Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i hela landet*. SOU 2006:3.
- SOU (2007) *Flyttning och pendling i Sverige*. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008. SOU 2007:35.

- Stenbacka, Susanne (2001) *Landsbygdsboende i inflyttarnas perspektiv: intention och handling i lokalsamhället*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Stutzer, Alois & Frey, Bruno (2008) "Stress that doesn't pay: The commuting paradox". *Scandinavian journal of economics*, 110(2):339-366.
- Sundström, Aksel & McCright, Aaron (2012) *Are women the greener sex? Gender gaps in pro-environmental attitudes among Swedish citizens and politicians*. Paper presenterat november 2012 vid VOD seminar, Statsvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet
- Svedberg, Wanna (2011) "Ett decennium av transportpolitiskt mål; ett jämställt transportsystem. Utveckling, tillbakagång eller stagnation?". *Retfærd*, nr.1/135.
- Tillberg, Karin (2001) *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället - ett tidspussel med geografiska och könsmässiga variationer*. Avhandling vid Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Transek (2006) *Mäns och kvinnors resande - Vilka mönster kan ses i mäns och kvinnors resande och vad beror dessa på?* Transek 2006:51.
- Turner, Tracy, & Niemeier, Debbie (1997) "Travel to work and household responsibility: New evidence". *Transportation*, 24:397-419.
- Törnqvist, Gunnar (1998) *Renässans för regioner: om tekniken och den sociala kommunikationens villkor*. SNS Förlag, Stockholm.
- Van Ommeren, Jos & Dargay, Joyce (2006) "The Optimal Choice of Commuting Speed: Consequences for Commuting Time, Distance and Costs". *Journal of Transport economics and Policy*, 40(2):279-296.
- Vilhelmson, Bertil (1997) *Tidsanvändning och resor: Att analysera befolkningens rörlighet med hjälp av en tidsanvändningsundersökning*. KFB-Rapport 1997:12.
- Vilhelmson, Bertil (1999) "Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden". *GeoJournal*, 48:177-185.
- Vilhelmson, Bertil (2002) *Rörlighet och förankring - Geografiska aspekter på människors välfärd*. Choros 2002:1, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Vilhelmson, Bertil (2007) "The Use of the Car-Mobility Dependencies of Urban Everyday Life". I: Gärling, Tommy & Steg, Linda (red)(2007) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life*. Elsevier, Amsterdam.
- Vilhelmson, Bertil & Thulin, Eva (2008) "Virtual mobility, time use and the place of the home". *Journal of Economic and Social Geography*, TESSG, 99(5):601-617.
- Västsvenska Industri- och Handelskammaren (2009) *Västsverige-Skåne 0-5: En rapport om kollektivtrafiken*. Rapport 2009:2.
- Wachs, Martin (1992) "Men, women, and urban travel: the persistence of separate spheres". I: Wachs, Martin & Crawford, Margaret (red)(1992) *The car and the city*. The university of Michigan Press.
- Wajcman, Judy (1991) *Feminism confronts technology*. Polity Press, Cambridge.

- Watts, Laura & Urry, John (2008) "Moving methods, travelling times". *Environment and planning D: Society & Space*, 26(5):860-874.
- Watt Boolsen, Merete (2007) *Kvalitativa analyser: Forskningsprocess, människa, samhälle*. Gleerups, Malmö.
- Åström, Eva (2001) "Vardagslivet, så skiftande och olika till sin karaktär – Om att studera vardagen och människans handlingsutrymme från ett inkluderande perspektiv". I Ellegård, Kajsa & Wihlborg, Elin (red)(2001) *Fånga vardagen: Ett tvärvetenskapligt perspektiv*. Studentlitteratur, Lund.
- Åquist, Ann-Cathrine (2002) *Tidsgeografi – en introduktion*. Institutionen för samhällsvetenskap, Örebro universitet.

På väg mot jämställda arbetsresor?

Bilagor

Bilaga 1. Känslighetsanalys: färdlängd och restid med hänsyn till extremvärden

För att veta i vilken omfattning arbetsresor med riktigt långa restider, liksom flygresor, påverkar den statistiska studiens resultat gjordes beräkningar där olika värden exkluderades.

Tabell B1.1 visar maximala värdet för restid och färdlängd vid utvalda percentiler (95, 99 och 99,5) under perioderna 1994/95 och 2005/06. Tabell B1.2 visar medelvärden i urvalsgrupper där värden högre än för 95:e, 99:e och 99,5:e percentilen exkluderas. T.ex. är 95 procent av arbetsresorna 2005/06 lägre än, eller exakt, 70 minuter i första urvalsgruppen i tabell B1.1. Om värden över 70 minuter tas bort, är medelvärdet för kvarvarande observationer 23 minuter istället för 27. Detta motsvarar en 15-procentig minskning av den genomsnittliga arbetsresans tidsåtgång.

När observationer som kan anses utgöra veckopendling exkluderas (här definierade som minst 60 minuter för 1994/95 och 70 minuter 2005/06, dvs. de fem procent högsta värdena) minskar medelvärdet för restid med 15 procent både 1994/95 och 2005/06, och medelvärdet för färdlängd med omkring 20 procent både 1994/95 och 2005/06. Medelvärdena förändras med andra ord i nämnvärd omfattning, men lika mycket under båda tidsperioder. Att behålla höga värden påverkar därför inte beräkningar av förändringar över tid i relativa termer sett till hela befolkningen. Analysen tar dock inte hänsyn till kön.

På väg mot jämställda arbetsresor?

Tabell B1.1 Arbetsresors maximala restid och färdlängd i olika percentiler, 1994/95 och 2005/06

Percentil	1994/95		2005/06	
	Restid, minuter	Färdlängd, km	Restid, minuter	Färdlängd, km
95	60 ¹	48	70 ²	55
99	100	100	120	107
99,5	140	140	170	150
100	1 064	750	785	1 605

¹ Kvinnor=57 minuter, män=60 minuter.

² Både kvinnor och män=70 minuter.

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

Tabell B1.2 Arbetsresors tidsåtgång och färdlängd, olika urvalsgrupper, 1994/95 och 2005/06

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

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

En liknande beräkning med hänsyn till kön visar att när höga värden för restid tas bort (över 70 minuter, dvs. de fem procent högsta hos både kvinnor och män 2005/06, se tabell B1.1) är minskningen i medelvärdet för restid likartad för kvinnor och män (se tabell B1.3): kvinnors restid minskar med 14 procent och mäns med 17 procent. Ser man till färdlängden blir skillnaden dock större, då kvinnors färdlängd minskar med 17 procent och mäns med 24 procent. Skillnaden i genomsnittlig färdlängd mellan kvinnor och män i denna grupp blir, räknad i km, därför mindre (3,2 km istället för 5,4 km) än i den ursprungliga urvalsgruppen, men fortfarande betydande. Detta betyder att om resor med

höga värden hade exkluderats så hade undersökningens resultat visar mindre skillnader mellan kvinnors och mäns genomsnittliga pendlingsavstånd.

Om samma typ av beräkning görs för 1994/95 visar resultaten annorlunda resultat än för 2005/06. Tas de fem procent högsta värdena bort minskar de nya medelvärdena lika mycket för kvinnor som för män, dvs. 16 procent för restid och 20-21 procent för färdlängd (se tabell B1.3). Detta bör därför också förändra resultaten avseende förändring över tid hos kvinnor respektive män i olika stor omfattning.

Vidare hade kvinnors färdlängds- och restidsökning över tid varit större om de fem procent högsta värdena hade exkluderats. Samtidigt hade mäns färdlängdsökning varit mindre, varför könsindex över tid hade minskat från 42 till 28 procent, istället för från 43 till 39 procent. Detta implicerar att kvinnors och mäns längsta arbetsresor har förändrats på olika sätt över tid, och att dessa förändringar påverkar medelvärdet för alla arbetsresor.

Tabell B1.3 Arbetsresors tidsåtgång och färdlängd efter kön, samtliga resor och resor exklusive restidens 5 procent högsta värden, 1994/95 och 2005/06

Grupp och förändring i procent		Kvinna		Man		Könsindex	
		Restid, min.	Färdl., km	Restid, min.	Färdl., km	Restid	Färdl.
1994/95	Samtliga arbetsresor	23	11,3	24	16,2	3%	43%
	Exklusive restidens 5 % högsta värden	19	9,0	20	12,8	2%	42%
	Förändring (%) (jmf samtliga resor)	-16	-20	-16	-21	..	..
2005/06	Samtliga arbetsresor	27	13,7	27	19,1	1%	39%
	Exklusive restidens 5 % högsta värden	23	11,3	23	14,6	-1%	28%
	Förändring (%) (jmf samtliga resor)	-14	-17	-17	-24	..	..
Förändr. över tid	Samtliga arbetsresor	+17	+21	+15	+18	..	..
	Exklusive restidens 5 % högsta värden	+19	+26	+15	+14	..	..

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

På väg mot jämställda arbetsresor?

Om alla *flygresor* exkluderas (se tabell B1.4) visar beräkningarna att det främst påverkar resultaten för mäns färdlängd 2005/06, då medelvärdet minskar med 5 procent. Samtliga andra värden är oförändrade. Detta leder till att könsindex över tid minskar från 42 procent till 33 procent, jämfört med från 43 procent till 39 procent om alla resor inkluderas.

Tabell B1.4 Arbetsresors tidsåtgång och färdlängd efter kön, samtliga arbetsresor och resor exklusive flyg

Grupp och förändring i procent		Kvinna		Man		Könsindex	
		Restid, min.	Färdl., km	Restid, min.	Färdl., km	Restid	Färdl.
1994/95	Samtliga arbetsresor	23	11,3	24	16,2	3%	43%
	Exklusive flyg	23	11,3	24	16,1	3%	42%
	Förändring (%) (jmf samtliga resor)	0	0	0	-1	..	..
2005/06	Samtliga arbetsresor	27	13,7	27	19,1	1%	39%
	Exklusive flyg	27	13,7	27	18,2	0%	33%
	Förändring (%) (jmf samtliga resor)	0	0	-1	-5	..	..
Förändr. över tid	Samtliga arbetsresor	+17	+21	+15	+18	..	..
	Exklusive flyg	+18	+21	+15	+13	..	..

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

Bilaga 2. Korrelationsmatriser inför regressionsanalyser och modeller för analyser

Tabell B2.1 Korrelation mellan variabler i regressionsanalys, kvinnor 2005/06

Variabel	Individ- ink.	Utbild.- nivå	Barn i hushåll	Hus- hållstyp	Antal bilar	Bost.- typ	H- region
Individinkomst	1,00						
Utbildningsnivå	0,41	1,00					
Barn i hushåll	-0,01	0,00	1,00				
Hushållstyp	0,00	0,03	0,19	1,00			
Antal bilar i hushåll	0,03	-0,01	0,18	0,49	1,00		
Bostadstyp	-0,04	0,05	-0,24	-0,40	-0,49	1,00	
H-region	0,20	0,12	-0,03	-0,12	-0,24	0,28	1,00

Källa: Egen bearbetning av RES 2005/06. Fetstil=stark korrelation (>0,3, Pearsons korrelationstest). N=4601-5098.

Tabell B2.2 Korrelation mellan variabler i regressionsanalys, män 2005/06

Variabel	Individ- ink.	Utbild.- nivå	Barn i hushåll	Hus- hållstyp	Antal bilar	Bost.- typ	H- region
Individinkomst	1,00						
Utbildningsnivå	0,35	1,00					
Barn i hushåll	0,09	0,09	1,00				
Hushållstyp	0,13	0,04	0,32	1,00			
Antal bilar i hushåll	0,11	-0,05	0,20	0,37	1,00		
Bostadstyp	-0,15	0,01	-0,25	-0,36	-0,45	1,00	
H-region	0,17	0,13	0,04	-0,05	-0,18	0,23	1,00

Källa: Egen bearbetning av RES 2005/06. Fetstil=stark korrelation (>0,3, Pearsons korrelationstest). N=5183-5634.

Tabell B2.3 Korrelation mellan variabler i regressionsanalys, kvinnor 1994/95

Variabel	Individ- ink.	Utbild.- nivå	Barn i hushåll	Hus- hållstyp	Antal bilar	Bost.- typ	H- region
Individinkomst	1,00						
Utbildningsnivå	0,39	1,00					
Barn i hushåll	-0,06	0,09	1,00				
Hushållstyp	-0,05	-0,03	0,18	1,00			
Antal bilar i hushåll	0,04	0,06	0,15	0,50	1,00		
Bostadstyp	0,00	-0,03	-0,22	-0,45	-0,46	1,00	
H-region	0,15	0,06	-0,04	-0,10	-0,19	0,21	1,00

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95. Fetstil=stark korrelation (>0,3, Pearsons korrelationstest). N=3766-4840.

Tabell B2.4 Korrelation mellan variabler i regressionsanalys, män 1994/95

Variabel	Individ-ink.	Utbild.-nivå	Barn i hushåll	Hus-hållstyp	Antal bilar	Bost.-typ	H-region
Individinkomst	1,00						
Utbildningsnivå	0,33	1,00					
Barn i hushåll	0,04	0,11	1,00				
Hushållstyp	0,11	0,06	0,40	1,00			
Antal bilar i hushåll	0,12	-0,03	0,22	0,36	1,00		
Bostadstyp	-0,11	0,04	-0,29	-0,39	-0,38	1,00	
H-region	0,16	0,11	-0,03	-0,05	-0,13	0,17	1,00

Källa: Egen bearbetning av Riks RVU 94/95. Fetstil=stark korrelation (>0,3, Pearsons korrelationstest). N=4470-5732.

Tabell B2.5 Modeller till regressionsanalyser

Variabel	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5
Individinkomst	x		x		x
Utbildningsnivå		x		x	
Barn i hushåll		x	x	x	x
Hushållstyp	x				
Antal bilar i hushåll		x	x		
Bostadstyp				x	x
H-region	x	x	x	x	x

Bilaga 3. Tabeller till figurer och bivariata analyser i kapitel 5

När inget annat anges är samtliga tabeller egen bearbetning av RiksRVU och/eller RES 05/06, har viktade värden och flyg är inte inräknat.

Tabell B3.1 Tidsserie med arbetsresans färdlängd (km), 1978-2011 (tillhör figur 5.1)

År	Medelvärde		Differens kvinna-man	Köns- index
	Kvinna	Man		
1978	8,2	12,6	-4,31	52%
1985	8,2	13,1	-4,83	59%
1994	11,3	16,3	-4,99	44%
1995	10,8	16,3	-5,45	50%
1996	12,5	16,3	-3,72	30%
1997	11,1	15,4	-4,24	38%
1998	12,3	15,4	-3,12	25%
1999	12,2	15,5	-3,36	28%
2000	11,1	18,5	-7,36	66%
2001	11,8	16,0	-4,23	36%
2006	13,7	18,2	-4,52	33%
2011	15,4	22,0	-6,63	43%

Källa: Vilhelmson (kommande arbete) samt egen bearbetning.

Individens inkomst

Tabell B3.2 Arbetsresans genomsnittliga hastighet (km/h) efter årlig individinkomst 2005/06

Individinkomst	Medelvärde		Köns- index
	Kvinna	Man	
100 000 - < 200 000 kr	30,8	32,9	7%
200 000 - < 250 000 kr	31,3	39,3	26%
250 000 - < 300 000 kr	31,5	39,4	25%
300 000 kr eller mer	30,2	42,9	42%

Tabell B3.3 Andel arbetsresor med bil efter individinkomst 2005/06 (tillhör figur 5.4)

Individinkomst	Kör bil till arbetet				Antal observ.	
	Viktad andel (%)		Antal		Kvinna	Man
	Kvinna	Man	Kvinna	Man		
100 000 - < 200 000 kr	49	54	791	313	1665	597
200 000 - < 250 000 kr	52	67	1154	1047	2271	1590
250 000 - < 300 000 kr	54	68	848	1170	1656	1717
300 000 kr eller mer	49	67	987	2931	2111	4407

Livskategori

Tabell B3.4 Genomsnittligt pendlingsavstånd, tidsåtgång och pendlingshastighet (enkel väg) efter livskategori 2005/06

	Livskategori	Medelvärde		Köns-index	95% konf.intervall ¹		Antal observ.	
		Kv.	Man		Kvinna	Man	Kv.	Man
Färdl. km	Yngre barnlös, 25-44 år	15,7	15,2	-3%	13,5-17,8	13,7-16,8	982	1524
	Äldre barnlös, 45-64 år	12,8	17,6	37%	11,8-13,9	15,9-19,4	1999	1918
	Med barn, 0-6 år	15,1	21,4	42%	13,0-17,2	18,5-24,3	834	1297
	Med barn, 7-18 år	13,4	19,9	48%	12,2-14,7	18,0-21,9	1896	1681
Restid, min.	Yngre barnlös, 25-44 år	29	26	-11%	26,8-31,5	24,5-27,7	984	1529
	Äldre barnlös, 45-64 år	27	28	5%	23,5-26,1	25,6-28,9	2014	1928
	Med barn, 0-6 år	29	29	-1%	26,6-31,2	26,5-30,9	848	1301
	Med barn, 7-18 år	25	27	10%	25,1-27,9	25,3-30,0	1909	1679
Hastigh. km/h	Yngre barnlös, 25-44 år	32,2	35,0	9%	..	..	..	..
	Äldre barnlös, 45-64 år	29,1	38,2	31%	..	..	..	..
	Med barn, 0-6 år	31,3	44,8	43%	..	..	..	..
	Med barn, 7-18 år	32,5	43,8	35%	..	..	..	..

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

Användning av olika färdmedel och tillgång till bil

Tabell B3.5 Andel arbetsresor med bil efter pendlingsavstånd, 2005/06 (tillhör figur 5.5)

Avstånd	Kör bil till arbetet, viktad andel (%)		Antal observ.	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
50 km -	51	73	294	588
20 - < 50 km	66	81	1185	1817
10 - < 20 km	65	79	1467	1562
5 - < 10 km	62	70	1418	1540
2 - < 5 km	45	61	2055	2175
<2 km	27	34	2274	1503

Tabell B3.6 Genomsnittligt antal reselement per arbetsresa (delresa), 2005/06, konfidensintervall (tillhör tabell 5.22)

Delresans huvudsakliga färdstätt	95% konf.intervall ¹	
	Kvinna	Man
Gång	1,0-1,1	1,0-1,1
Cykel	1,0-1,0	1,0-1,1
Bilförare	1,4-1,5	1,5-1,6
Bilpassagerare	1,4-1,7	1,4-1,9
Tåg	3,4-4,0	3,4-3,9
Tunnelbana, spårvagn	3,0-3,4	3,2-3,7
Buss	3,0-3,2	2,9-3,2
Samtliga färdstätt	1,9-2,0	1,8-1,9

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

Tabell B3.7 Andel arbetsresor (%) med bil (som förare) i en- och tvåbilshushåll, 2005/06, konfidensintervall (tillhör tabell 5.24)

Typ av hushåll	95% konf.intervall ¹		Antal observ.	
	Kvinna	Man	Kvinna	Man
Samboende, en bil i hushållet	26-36%	47-62%	751	1505
Samboende, två bilar i hushållet	62-83%	73-97%	1456	1788
Ensamstående, en bil i hushållet	48-77%	62-91%	602	891

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

Tabell B3.8 Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter antal bilar i trafik i hushållet och hushållstyp, 2005/06 (tillhör figur 5.6)

Antal bilar i trafik i hushållet och hushållstyp	Medelvärde	Könsindex		95% konf.intervall ¹	Antal observ.			
		Kv.	Man					
0 bilar	Ensamstående	10,5	10,9	4%	8,4-12,5	8,3-13,5	699	542
	Samoende	12,6	11,9	-5%	7,5-17,7	8,9-15,0	190	301
1 bil	Ensamstående	12,6	16,7	32%	11,0-14,2	14,8-18,6	983	1188
	Samoende	12,1	15,8	31%	11,0-13,2	14,4-17,1	2492	2701
2 bilar	Ensamstående	..	17,8	..	..	14,2-21,4	46	163
	Samoende	16,1	23,4	46%	14,7-17,4	21,3-25,6	1987	2115

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

Typ av bostad

Tabell B3.9 Genomsnittligt pendlingsavstånd, tidsåtgång, och pendlingshastighet (enkel väg) efter bostadstyp 2005/06

	Bostadstyp	Medelvärde		Köns- index	95% konf.intervall ¹		Antal observ.	
		Kv.	Man		Kvinn a	Man	Kv.	Man
Färdl. km	Fler-familjshus	11,4	14,1	24%	10,3-12,5	13,0-15,3	2689	3168
	En/två-familjshus	15,2	21,2	40%	14,3-16,1	19,9-22,6	4088	4375
	Absolut differens**	+3,8	+7,1	..	..	..	..	..
	Relativ differens***	33%	50%	..	..	..	..	..
Restid min.	Fler-familjshus	28	26	-9%	27-30	25-27	2735	3201
	En/två-familjshus	26	28	7%	25-27	27-29	4110	4363
	Absolut differens**	-2	+2	..	..	..	..	..
	Relativ differens***	-7%	9%	..	..	..	..	..
Hastigh. km/h	Fler-familjshus	24	33	36%	..	..	..	..
	En/två-familjshus	35	45	30%	..	..	..	..
	Absolut differens**	+11	+12	..	..	..	..	..
	Relativ differens***	44%	38%	..	..	..	..	..

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

Tabell B3.10 Andel arbetsresor med bil efter bostadstyp, 2005/06 (tillhör figur 5.7)

Färdmedel	Kör bil till arbetet, viktad andel (%)		Antal observ.	
	Kvinn a	Man	Kvinn a	Man
Flerfamiljshus	28	51	2764	3248
En/tvåfamiljshus	59	73	4149	4426

Typ av region

Tabell B3.11 Arbetsresans genomsnittliga färdlängd (km) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06 (tillhör figur 5.8)

H-region	Medelvärde		Köns- index	95% konf.intervall ¹		Antal observ.		Bef.täthet (bef/km ²)
	Kv.	Man		Kvinn a	Man	Kv.	Man	
Glesbygd (H6)	14,4	20,5	42%	11,5-17,4	16,3-24,6	375	351	2,3
Tätbygd (H5)	12,4	17,3	40%	9,9-15,0	13,6-21,1	315	373	11,7
Mellanbygd (H4)	12,7	18,3	44%	10,9-14,5	15,2-21,3	1117	1326	22,3
Större städer (H3)	13,7	18,4	35%	12,3-15,0	16,9-20,0	2407	2774	53,2
Göteborg (H8)	13,4	19,7	47%	11,4-15,5	16,9-22,4	473	561	231,5
Malmö (H9)	16,6	16,7	1%	13,3-19,9	12,7-20,6	280	279	341,0
Stockholm (H1)	13,9	17,2	24%	12,9-15,0	16,1-18,4	1809	1888	413,3

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

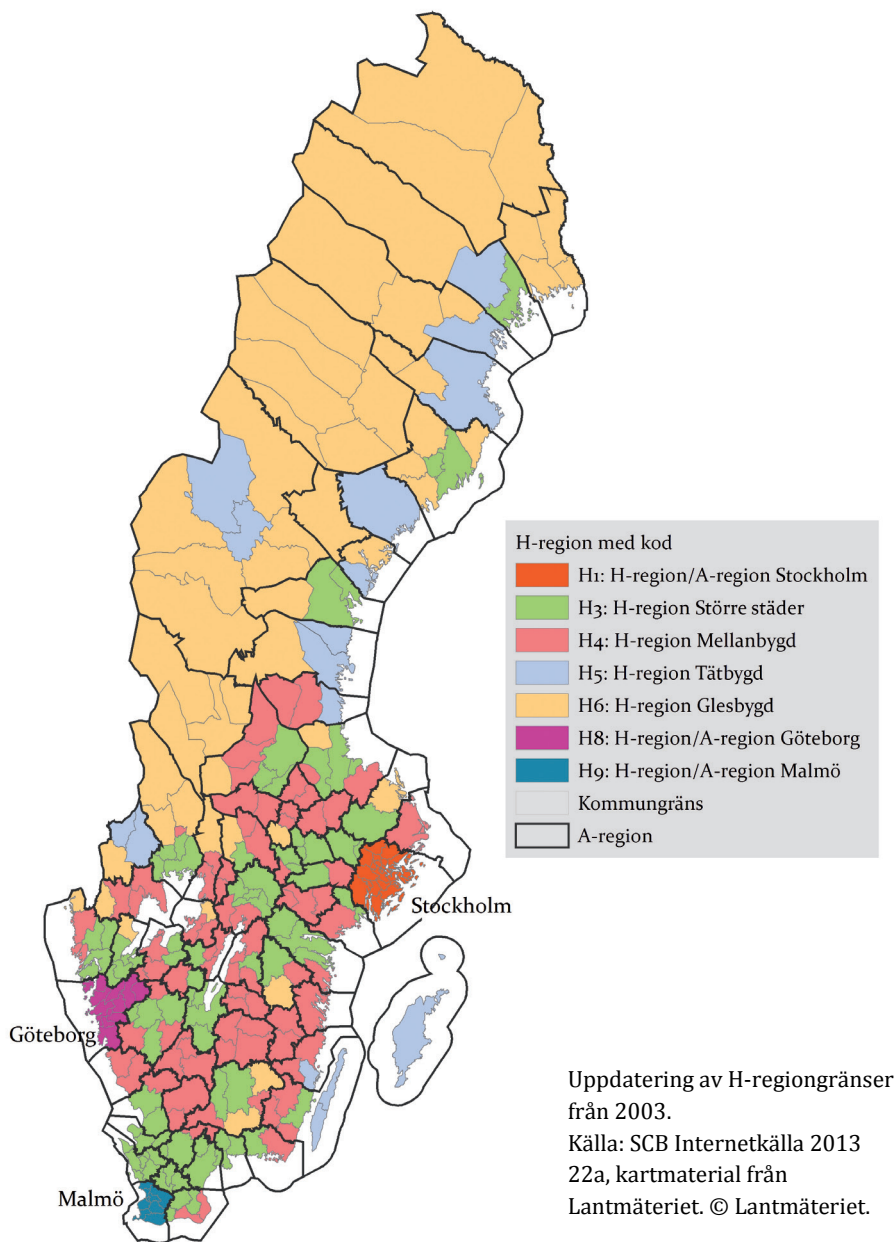
Tabell B3.12 Arbetsresans genomsnittliga tidsåtgång (minuter) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06

H-region	Medelvärde		Köns-index	95% konf.intervall ¹		Antal observ.	
	Kv.	Man		Kvinna	Man	Kv.	Man
Glesbygd (H6)	21	24	13%	18,1-24,4	20,6-27,3	372	350
Tätbygd (H5)	21	21	2%	18,2-23,5	18,4-24,1	316	372
Mellanbygd (H4)	21	23	14%	18,6-22,4	19,9-26,8	1119	1316
Större städer (H3)	25	25	0%	23,4-26,1	23,5-26,1	2411	2773
Göteborg (H8)	29	31	9%	25,8-31,4	28,7-33,5	483	561
Malmö (H9)	30	28	-9%	26,2-34,7	24,3-31,1	278	279
Stockholm (H1)	37	34	-8%	35,5-38,3	32,5-35,6	1864	1919

¹ Fetstil = statistiskt signifikant differens mellan kvinna och man inom grupp.

Tabell B3.13 Arbetsresans genomsnittliga hastighet (km/h) efter bostadens lokalisering (H-region), 2005/06 (tillhör figur 5.9)

H-region	Medelvärde		Köns-index
	Kvinna	Man	
Glesbygd (H6)	41	51	26%
Tätbygd (H5)	36	49	37%
Mellanbygd (H4)	37	47	27%
Större städer (H3)	33	45	34%
Göteborg (H8)	28	38	35%
Malmö (H9)	33	36	10%
Stockholm (H1)	23	30	34%

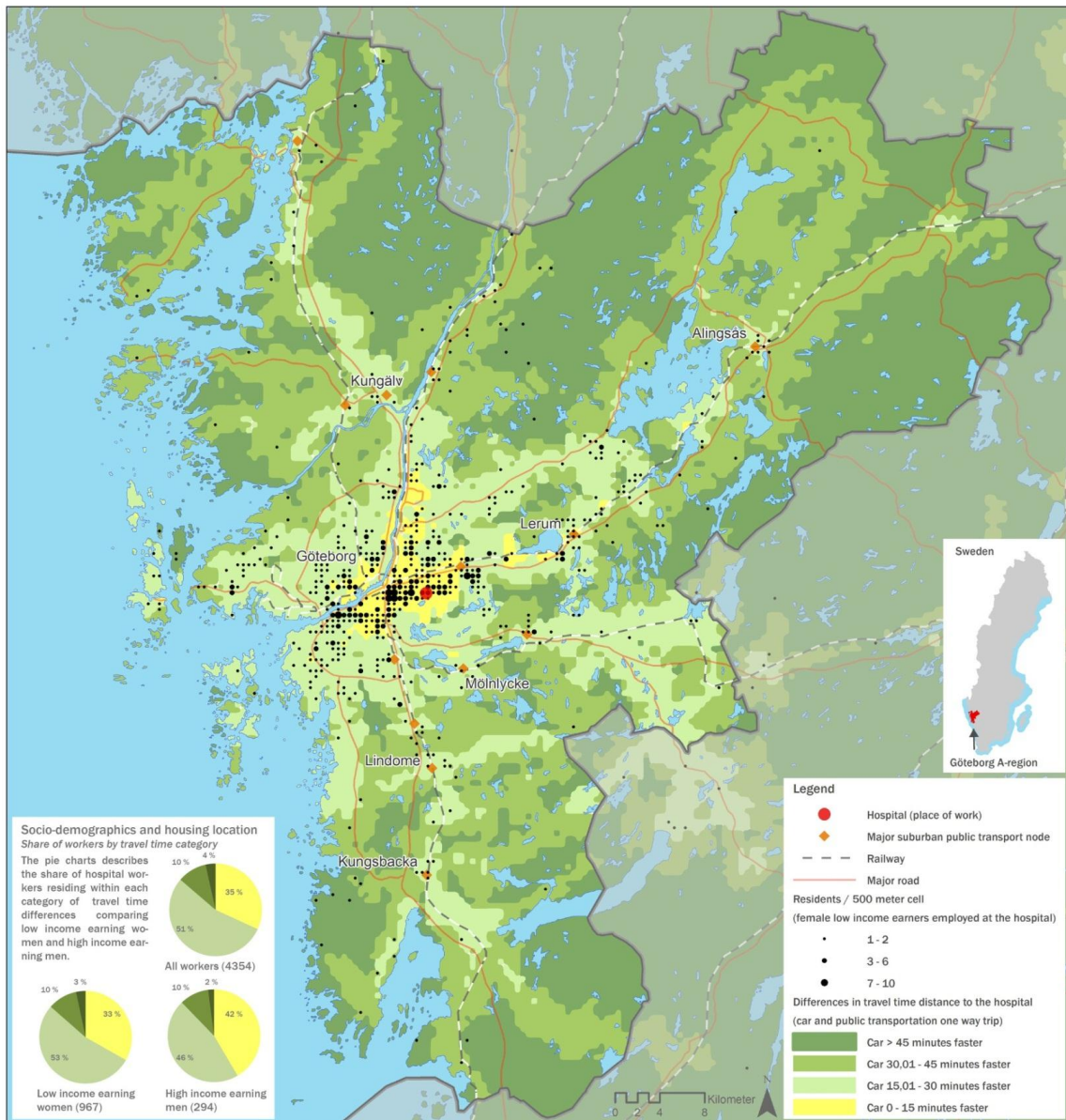


Tabell B4.1 H-region och omfattning

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

Källa: SCB Internetkälla 2013-04-22a.

Bilaga 5. Skillnad i pendlingstid mellan kollektivtrafik och bil till ett stort sjukhus i Göteborg



Figur B5.1 Low-paid female workers housing location, and differences in time distance to work by car and public transport: the case of a major hospital, Göteborg, Sweden. Källa: Elldér, Gil Solá & Larsson (2012).

Bilaga 6. Brev till tänkbara respondenter i intervju-studie och medföljande frågeformulär

Göteborg 2011-03-07

Berätta om hur du som småbarnsförälder får ihop vardagspussel och arbetspendling!

Hej,

Jag hör av mig till dig för att du nyligen flyttat och har småbarn. Jag skulle därför vilja intervjua dig i en studie som handlar om arbetspendling.

Studiens syfte är att förbättra kunskapen om småbarnsfamiljers arbetsresor och hur man får vardagen att gå ihop. Denna kunskap är viktig i planeringen av kollektivtrafik och vägar som svarar mot människors behov. Undersökningen försöker besvara frågor som: Varför reser vi som vi gör? Hur upplever vi vår arbetsresa? Vilka konsekvenser tycker vi att arbetsresan har för familjeliv och karriär?

Om du vill vara med i undersökningen så ska du fylla i det bifogade frågeformuläret och skicka till mig senast 10:e april (använd bifogat svarskuvert). Frågeformulärets svar kommer att användas för att få ut ett lämpligt urval av intervjupersoner och som förberedelsehjälp inför intervjuerna. Ditt deltagande är frivilligt, och i studiens resultat (texter och presentationer) kommer du alltid att vara anonym. Dina erfarenheter och synpunkter är väldigt viktiga. Som tack får de som sedan deltar i intervjun välja en liten gåva; två biobiljetter eller fem trisslotter.

Med vänliga hälsningar,

Ana Gil Solá

Fil.lic. och doktorand

Kontakt: 031-786 44 57 eller ana.gilsola@geography.gu.se

Frågeformulär

Fyll i frågeformuläret så gott du kan. Du kommer under intervjun att få möjlighet att nyansera dina svar. Kryssa i flera alternativ om du tycker att det är lämpligt, och gör en uppskattning vid frågor där du inte vet svaret säkert. Formuläret riktar sig till personer som i nuläget förvärvsarbetar.

- Hur tar du dig vanligen till jobbet (huvuddelen av din resa)?
 - Promenerar
 - Cyklar
 - Tar kollektivtrafik
 - Kör bil
 - Blir skjutsad i bil
 - Annat _____
- Om du använder olika färdmedel vid olika tillfällen – vad styr ditt val? _____
- Hur lång tid tar din arbetsresa vanligen, enkel väg? Ca _____ minuter.
- Om restiden skiftar – vad beror detta på? _____
- Hur många bilar har ni i hushållet? _____ st.
- Hur upplever du att tillgången till kollektivtrafik är mellan din bostad och ditt arbete?
 - God
 - Varken god eller dålig
 - Dålig
 - Vet ej
- Hur upplever du din arbetsresa?
 - Avkopplande
 - Varken avkopplande eller betungande
 - Betungande
 - Vet ej
- Tror du att möjligheten att genomföra snabbare arbetsresor skulle förbättra dina chanser att få ett bättre jobb (eftersom du då kan pendla längre på samma tid)?
 - Nej, det skulle inte spela någon roll
 - Det skulle spela viss roll
 - Ja, det skulle spela stor roll
 - Vet ej

Vänd!

9. Hur lång är din högsta avslutade utbildning?

- Grundskola
 Gymnasium
 Universitet, _____ år

10. Vad har du för yrke (precisera gärna)? _____

11. Var tror du att du kan hitta ett jobb med arbetsuppgifter som matchar din kompetens? (Med Göteborgsområdet avses allt inom området Uddevalla/Trollhättan/Borås/Varberg).

- Hela Göteborgsområdet
 Stora delar av Göteborgsområdet
 Få delar av Göteborgsområdet
 Vet ej

12. Hur gammal är du? _____ år.

13. Hur många barn har du? _____ st. Hur gamla är de? _____ år.

14. Hur lång tid tar din *sambos* arbetsresa vanligen, enkel väg? Ca _____ minuter.

15. Mellan vilka typer av bostad flyttade ni? (Dra en linje mellan)

Hyresrätt
 Bostadsrätt
 Radhus/villa

Hyresrätt
 Bostadsrätt
 Radhus/villa

16. Vill du ställa upp på en intervju?

- Ja
 Nej

Intervjun kommer att ske som samtal och vara drygt en timme. Vi kan träffas i ditt hem eller vid Handelshögskolan centralt i Göteborg, beroende på vad som passar dig bäst. Hör gärna av dig om du har några frågor kring ditt deltagande.

Kontaktuppgifter för intervju

Vad heter du? _____

På vilket nummer kan jag ringa dig? _____

Mellan vilka tider passar det att jag ringer? ____ - ____

Vart kan jag maila dig? _____

Tack för din medverkan!

Bilaga 7. Intervjuguide

Namn: _____ Plats för intervjun: _____

Datum och tid: _____

Vad i hennes/hans situation är specifikt intressant att prata om?

- Jag undersöker hur arbetsresan påverkar arbets- och familjeliv, och hur arbets- och familjeliv påverkar arbetsresan.
- Jag kommer att 1. Ställa frågor som kompletterar enkäten kort, 2. Be om en berättelse om en vardag hos familje, 3. Ställa specifika frågor om bostaden och flytten, jobbet och arbetsresan och familjen och vardagslivet.
- Jag kommer att ställa ganska öppna frågor. De ställs så för att jag inte vill styra det inledande svaret. Sedan ställer jag kompletterande frågor. Det är okej om personen inte vet vad jag vill komma åt, och om det är lite tyst ibland.
- Jag vill få reda på *hur man resonerar* kring vissa ämnen, *hur olika beslut tas* (hur och varför man har hamnat i en viss situation och hur man förhåller sig till den).

Inleda intervjun med några snabbfrågor

- Ni flyttade från _____ till _____ (se fil)? Hur långt är det? _____ km.
- Var ligger ditt jobb? _____
- Vad jobbar din sambo som _____ och jobbet ligger i _____? Hur lång utbildning har hon/han? _____ år (gymnasium/universitet). Hur tar hon/han sig till jobbet? _____
- Hur långt från bostaden går barnen på dagis/i skola? _____ km. Hur tar de sig dit/ni dem dit? _____
- Hur många timmar i veckan jobbar du? _____ Och din sambo? _____

Börja med att berätta hur en vanlig dag hos er ser ut från att ni vaknar på morgonen till att ni går och lägger er. (T.ex. igår?)

- - - Bostad och flytt - - -	Ev. följdfråga (viktiga)	Exemplifierat / Motfråga
<p>1. Vi kan börja med att prata om flytten: Hur kom det sig att ni ville flytta?</p>	<p>- Faktorer bakom flyttbeslut - Faktorer bakom lokaliseringsbeslut</p>	<p>Omständigheter (ex. större yta, ekonomi, jobb) Ex. närhet till natur, ekonomi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funderade ni på några andra områden? • Varför blev det just där?
<p>2. Vad hade ni för önskemål för flytten?</p>	<p>- Vad letade ni efter? (du resp. din sambo) ----- - Gjorde ni avkall på något? ----- - Vems önskemål blev styrande? (enligt vilka argument?) -----</p>	<p>Ex. större yta, ekonomi, närhet till jobb / familj / vänner / aktiviteter / natur ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hade du och din sambo samma önskemål för flytten? Vad var viktigt för dig och vad var viktigt för din sambo? • Du? Din sambo? <p>Ex. kort restid/hög inkomst viktigt för familj</p>
<p>3. Vad har flyttbeslutet inneburit för dig och familjen?</p> <p>Hur tycker du att flytten har fungerat?</p>	<p>- Hur kom man fram till beslut - Barnens roll i beslutet / - Vardagspusslets roll - Förändrades din arbetsresa ----- - Förändrades din sambos arbetsresa ----- - Familjens tillgänglighet till olika verksamheter och aktiviteter, egen-tid ----- - Förändrat hushållsansvar ----- - Strategier / vardagspussel - Ev. lösta konflikter - Bättre el. sämre flyt på vardag</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Var något utslagsgivande? Ex. deras aktiviteter, närhet till skola / vänner • Ex. restid, längd, färdmedel, ev. byte av jobb, • Hur tog ni er till jobbet innan flytten? <p>Ex. mataffär, fritidssysselsättning, vänner/familj</p> <ul style="list-style-type: none"> • Har flytten inneburit att ni har förändrat något i arbetsfördelningen hemma? T.ex. vem som skjutsar eller handlar? • Är ni mer/mindre beroende av bilen? Hur hanterar ni det?
<p>4. Spelade din arbetsresa någon roll för flyttbeslutet?</p> <p>Sambons arbetsresa? --// --</p>	<p>- Arbetsresans förändrade längd (restid) ----- - Lättare/jobbigare resa nu - Större/mindre utbud av arbetsplatser nu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Spelade det någon roll att du skulle få pendla kortare/längre?

- - - Arbete och arbetsresa - - -	- Ev. följdfråga (viktiga)	Exemplifierat / Motfråga
<p>5. Kan du beskriva ditt yrke och nuvarande jobb lite kort?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Arbetsuppgifter konkret (specialisering) - Lokalisering (allm: finns många alternativ nära bostaden) - Finns andra jobb närmre bostad? - Jobbat länge, planerar stanna - Varför gjorde ... detta karriärval? - Vad är viktigt för ... när det gäller arbetet? 	<ul style="list-style-type: none"> • Har ... gjort avkall på något när hon/han tog det jobb hon/han har idag? Ex. övertidskrav, närhet till bostad, stanna kvar på ett okej jobb, tidsflexibilitet. • T.ex. om du skulle söka ett nytt? Ex. lön, intresse, tidsflexibilitet • Om du skulle ta ett annat jobb – vad skulle vara viktigt för dig då? (lön, karriär, arbetsmiljö, utveckling) • Är det viktigt för dig att få användning av din kompetens på ditt jobb? • Är det viktigt för din sambo att få användning av sin kompetens på sitt jobb?
<p>6. Hur tycker du att ditt arbete passar in i ditt vardags- och familjeliv?</p> <p>Sambons jobb? --// --</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Varför jobbar ... x h/v (jmf. sambo)? - Har alltid jobbat antal timmar (jmf. Sambo)? - Vilka tider (tidigt/sent, flexibla/fasta, helger)? - Krav på övertidsjobb? - Kan ... gå ner/upp i arbetstid? - Möjlighet att vabba? - Möjlighet att arbeta hemifrån? 	<ul style="list-style-type: none"> • Hur passar sambons arbete in i familjens vardagsliv?
<p>7. Om du skulle vilja ha ett bättre jobb, måste du resa längre? (bättre definiera själv)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Varför reser hon/han inte längre - Är ett bra jobb viktigt att ha för ... (fastän det ligger längre bort) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kan du få ett bättre jobb inom samma restid eller avstånd? • Vad skulle det ha för konsekvenser på din lön, karriär och arbetsliv om du inte kunde pendlia längst? (eller tvärt om)
<p>8. Spelar det någon roll för dig var din arbetsplats ligger någonstans? Hur?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Viktigt att det är lätt att ta sig dit - Viktigt att det är nära skolor barnomsorg? 	<ul style="list-style-type: none"> • Är du mer tillgänglig för din familj om du arbetar närmre er bostad? • Är din sambo mer tillgänglig för familjen om hon/han arbetar närmre er bostad?

- - - Arbete och arbetsresa - - -	- Ev. följdfråga (viktiga)	Exemplifierat / Motfråga
<p>9. Kan du beskriva hur din arbetsresa ser ut?</p>	<p>- Reser likadant varje dag? - Ärenden under resan? ----- - Vilka val har ...gjort / vad avgjorde färdm.val? - Har du kunnat välja färdmedel fritt? - Har ... gjort avkall på något för att kunna genomföra sin arbetsresa så här? ----- - Positivt/negativt ----- - Har du själv styrt resans längd? Något tvång? - Avstånd påtvingat eller självvalt - Restriktioner - Vad påverkar upplevelsen av resan? - Tidsåtgång - Kort/lång / räckvidd - Komfort / färdmedel - Aktiviteter i samband - Flexibilitet - Punktlighet - Vad påverkar acceptans för restid - Hur viktigt snabbhet + bekvämlighet</p>	<p>• Händer det att du arbetar under resans gång? Eller kanske använder tiden för planering av hushållsändren? Ex. restid, bekvämlighet, flexibilitet, multitasking (som träning, läsning)</p> <p>Ex. bostadens lokalisering, tackat nej till jobb, familjeliv, fritid)</p> <p>Ex. betugande, uttröttande, andningspaus eller vardagsmotion? Ex. sambos önskemål om bostad, arbetsutbud</p> <p>Ex. vad man kan göra under resans gång, tider som ska hållas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Är det något som du absolut inte vill ha? • Hur länge tycker du är okej att pendla för ett bra jobb? • Är det viktigt att du kan ta dig långt, så att du kan bo där du vill eller kan, och jobba på ett bra ställe? <ul style="list-style-type: none"> • Hur såg din arbetsresa ut innan flytten? • Hur resomerade du inför flytten att du ville att din arbetsresa skulle vara? • Vad var styrande?
<p>10. Hur upplever du din nuvarande arbetsresa?</p>	<p>Hur har respondenten svarat på frågorna? Vad är styrande?</p>	<p>Ex. flexitid, övertid, jobb hemma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Händer det att du jobbar när du är hemma? (t.ex. läser jobbmil, tar samtal) – oftare än förr? • Händer det att du planerar för hushållsändren när du är på jobbet? - nu oftare än förr?
<p>11. Vad är viktigt för dig när du tänker på din arbetsresa? Hur skulle du önska att den var?</p>		
<p>12. Relatera: • Färdmedel (val) • Restid (acceptans) • Räckvidd (önskemål/behov)</p>		
<p>13. Tänker du annorlunda nu, i relation till ditt jobb, arbetstider och arbetsresa, än när du inte hade barn?</p>		

- - - Vardagsliv och familj - - -	- Ev. följdfråga (viktiga)	Exemplifierande /Motfråga
<p>14. Hur ser din sambos arbetsresa ut?</p>	<p>- Reser likadant varje dag? - Årenden under resan? - Vilka val har ....gjort / vad avgjorde färdm.val? - Har ... gjort avkall på något för att kunna genomföra sin arbetsresa såhär? ----- - Hur upplevs arbetsresan - Hur är arbetsfördelning - Påverkar restid ansvar för familj - Påverkar avstånd färdmedelsval</p>	<p>Ex. restid, bekvämlighet, flexibilitet, multitasking (som träning, läsning) Ex. bostadens lokalisering, tackat nej till jobb, familjeliv, fritid)</p>
<p>15. Så du/din sambo har längst till jobbet /tid och rum/. Påverkas arbetsfördelningen hemma av detta?</p>	<p>- Begränsar långt/Möjliggör kort - Är någon prioriterad till lång resa - Arbetsfördelning - Skulle ev. tillgång till bil underlätta - Familj - Eget välmående</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Skulle det underlätta för dig om det var du som körde bilen till jobbet?
<p>16. Spelar det någon roll för <i>din</i> resa, och din vardag i övrigt, hur <i>din sambo</i> tar sig till arbetet?</p>	<p>- Begränsar långt/Möjliggör kort - Är någon prioriterad till lång resa - Arbetsfördelning - Skulle ev. tillgång till bil underlätta - Familj - Eget välmående</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Begränsar det dig att din sambo pendlar långt?/Möjliggör det för dig att din sambo pendlar kort?
<p>17. På vilket sätt tror du din vardag skulle vara annorlunda om du /inte/ behövde pendla så länge?</p>	<p>- Skillnad intervjuers. och sambo - Flexibla arbetstider - Vilka andra tider styr i vardagen - Hur bestämdes vem som hämtar el. lämnar på dagis? - Hur det känns att hålla tiderna</p>	<p>Ex. hämta/lämna på dagis, hämta/lämna på andra aktiviteter, tåg/busstider, handla, yabba, laga mat ...</p>
<p>18. Hur ser familjens vardag ut? Har ni många fasta tider att hålla i vardagen?</p>	<p>- Varför? - Hur fungerar det? - Vem kör bilen mest? Varför?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hur stort är behovet av bil? • Vad har man råd till/inte råd till? • Har färdmedelstillgången förändrats sedan flytten? Hur påverkar det vardagen?
<p>19. Vilka färdmedel använder ni till vardags?</p>		

- - - Vardagsliv och familj - - -	- Ev. följdfråga (<u>viktiga</u>)	Exemplifierande /Motfråga
<p>21. A) (Om ingen bil ingen fråga 21)</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Om ej framgått) Hur kom ni fram till vem som skulle köra bilen till jobbet? • Har arbetsfördelningen hemma någon koppling till vem som kör bilen mest/till jobbet? 	<p>- Vem handlar, skjutsar barnen</p>	
<p>20. B) Du nämnde att ni har två bilar i hushållet ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hur kom ni fram till att ni skulle ha två bilar – det måste ju vara en betydande kostnad för hushållet? 	<p>- Önskemål, behov - Vem gör hushållsrenden med bil</p>	

Avslutande	Exemplifierande /Motfråga
21. Vad har du för planer för framtiden? Är du nöjd med allt som det är nu?	Ex: Bil / omförhandla vardag m färre aktiviteter / nytt jobb / flytt
22. Är det något du vill tillägga?	
23. Är det något annat du vill tillägga som du inte har fått sagt?	

Avrunda

- Tack för att hon/han tog sig tid.
- Hon/han är välkommen att kontakta mig om hon/han undrar något eller vill tillägga något. Ge mitt visitkort.
- Biobiljetter eller lotter? Skickar på posten när i juli-augusti ungefär.
- När avhandlingen är färdigskrivna skickar jag ett ex – finns intresse för detta?

På väg mot jämställda arbetsresor?

MEDDELANDEN FRÅN GÖTEBORGS UNIVERSITETS GEOGRAFISKA INSTITUTIONER, SERIE B.

Doktorsavhandlingar från institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Göteborgs universitet.

- Nr 1 *Olof Wärneryd*: Interdependence in urban systems. 1968
- Nr 17 *Lennart Andersson*: Rumsliga effekter av organisationsförändringar. Studier i lokalisering med exempel från skolväsendet. 1970
- Nr 23 *Lars Nordström*: Rumsliga förändringar och ekonomisk utveckling. 1971
- Nr 43 *Kenneth Asp*: Interregionala godstransporter i ett rumsligt system. 1975
- Nr 44 *Jan Lundqvist*: Local and central impulses for change and development. A case study of Morogoro District, Tanzania. 1975
- Nr 56 *Staffan Öhrling*: Rural change and spatial reorganization in Sri Lanka. Barriers against development of traditional Sinhalese local communities. 1977
- Nr 57 *Ulf Halloff*: Inköpsresor i ett rumsligt system. Metodstudier på grundval av empiriskt material från några stadsdelar i Göteborg. 1977
- Nr 59 *Lage Wahlström*: Naturvärden i regional och lokal planering. Geografiska studier med exempel från Göteborgsregionen och övriga delar av de västsvenska länen. 1977
- Nr 60 *Kent Persson*: Sysselsättningen i centrum. Sysselsättningsförändringar i stadscentrum, deras orsaker och verkan - med exempel från Göteborg. 1977.
- Nr 63 *Claes Göran Alvstam*: Utrikeshandel och rumslig dynamik. En studie av den väst-europeiska interna utrikeshandelns ländersammansättning 1955-1975. 1979
- Nr 64 *Sten Lorentzon*: Ortsstruktur, arbetsresor och energiförbrukning. Förändringar i bebyggelsestrukturen och energikonsumtionen vid arbetsresor belysta med exempel från västra Sverige. 1979
- Nr 65 *Bengt Holmgren*: Transportförändringar och rumslig utveckling. Geografiska studier av järnvägsnedläggningars effekter med exempel från två västsvenska kommuner. 1980
- Nr 66 *Rolf Pettersson*: Omlokalisering av statlig verksamhet. Effekter på arbetsmarknaden i mottagande orter. 1980.
- Nr 69 *Åke Forsström*: Commuting accidents. A study of commuting accidents and casualties in some swedish regions during 1971. 1982.
- Nr 71 *Christina Nordin*: Marchés, commerçants, clientèle. le commerce non sédentaire de la région Parisienne - Etude de géographie humaine. 1983
- Nr 72 *Kajsa Ellegård*: Människa - produktion. Tidsbilder av ett produktionssystem. 1983

På väg mot jämställda arbetsresor?

- Nr 73 *Kjell Gustafsson*: Tekoindustrin och förändringarna i den internationella arbetsfördelningen. Konsekvenser för lokalisering och sysselsättning i Sverige. 1983
- Nr 74 *Ingrid Johansson*: Arbetsplatslokalisering i staden: dåtid-nutid-framtid. Exempel från några stadsdelar i Göteborg. 1984.
- Nr 75 *Magnus Torell*: Fisheries in Thailand. Geographical studies about the utilization of resources in semi-enclosed seas. 1984
- Nr 77 *Bertil Vilhelmson*: Resurser och resor. Äldres aktivitet och handikapp i trafiken. 1985
- Nr 78 *Gerhard Gustafsson*: Etik och lokala utvecklingsstrategier. Bevaring eller förändring av människans livsvillkor. 1986.
- Nr 79 *Lars Aronsson*: Turism och lokal utveckling. En turism-geografisk studie. 1989
- Nr 80 *Peter de Souza*: Territorial production complexes in the Soviet Union - with special focus on Siberia. 1989
- Nr 81 *Bertil Lundberg*: Industriella beroenden. Rumslig och strukturell förändring i ett värmlandsperspektiv. 1991
- Nr 82 *Thomas Jordan*: Flows of pumps: Structure and Change in the International Division of Labour. 1992
- Nr 84 *Joel Yrlid*: Mission och kommunikation. Den kristna missionen och transportnätets utveckling i Belgiska Kongo/Zaire 1878-1991. 1993
- Nr 85 *Martin Gren*: Earth writing: Exploring Representation and Social Geography In-Between Meaning/Matter. 1994
- Nr 86 *Sören Eriksson*: Global shift in the aircraft industry. A study of airframe manufacturing with special reference to the Asian NIEs. 1995
- Nr 87 *Gabriel Bladh*: Finnskogens landskap och människor under fyra sekler. En studie av natur och samhälle i förändring. 1995
- Nr 88 *Anders Närman*: Education and nation building in Kenya. Perspectives on modernization, global dependency and local development alternatives. 1995
- Nr 89 *Thomas Blom*: Perspektiv på kunskap och utveckling. Om högskoleutbildningens betydelse i perifera regioner. 1996
- Nr 90 *Inge Ivarsson*: Integrated international production. A study of foreign transnational corporations in Sweden. 1996.
- Nr 91 *Sang Chul Park*: The technopolis plan in Japanese industrial policy. 1997
- Nr 92 *Johan Dahl*: A cry for water. Perceptions of development in Binga district, Zimbabwe. 1997
- Nr 94 *Margareta Espling*: Women's livelihood strategies in processes of change. Cases from urban Mozambique. 1999

- Nr 95 *Lars-Gunnar Krantz*: Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996.1999
- Nr 96 *Per Assmo*: Livelihood strategies and land degradation. Perceptions among small-scale farmers in Ng'iresi Village, Tanzania. 1999
- Nr 97 *Anders Larsson*: Proximity matters? Geographical aspects of changing strategies in automotive subcontracting relationships: the case of domestic suppliers to Volvo Torslanda assembly plant. 1999
- Nr 98 *Mikael Jonasson*: The creation of places in traffic through performative action. 2000
- Nr 99 *Matilde Mordt*: Livelihoods and sustainability at the agrarian frontier. The evolution of the frontier in Southeastern Nicaragua. 2001
- Nr 101 *Kersti Nordell*: Kvinnors hälsa - en fråga om medvetenhet, möjlighet och makt. Att öka förståelsen för människors livssammanhang genom tidsgeografisk analys. 2002
- Nr 102 *Åsa Westermark*: Informal livelihoods: Woman's biographies and reflections about everyday life. A time-geographic analysis in urban Colombia. 2003
- Nr 103 *Bodil Jansund och Ulrika Blom-Mondlane*: Geografi-didaktik-praktik. Interaktiva studier av förloppslandskapet. 2003
- Nr 104 *Alf Brodin*: Baltic Sea ports and Russian foreign trade. Studies in the economic and political geography of transition. 2003
- Nr 105 *Eva Thulin*: Ungdomars virtuella rörlighet. Användningen av dator, internet och mobiltelefon i ett geografiskt perspektiv. 2004
- Nr 106 *Daniel Rylander*: Nätverkan och regional utveckling. Om gränsöverskridande samarbete i södra Östersjöregionen och nätverkstjänsternas roll i samhällsutvecklingen. 2004
- Nr 107 *Patrik Ström*: The 'Lagged' Internationalization of Japanese Professional Business Service Firms: Experiences from the UK and Singapore. 2004
- Nr 108 *Jonas Lindberg*: Education for all in times of global transformations: Aspirations and opportunities of poor families in marginal areas of Sri Lanka. 2005
- Nr 109 *Ulf Ernstson*: Kontrakt med naturen. Om spridning och implementering av miljöledningssystem. 2006
- Nr 110 *Jerry Olsson*: Responses to change in accessibility. Socio-economic impacts of road investment: the distributive outcomes in two rural peripheral Philippine municipalities. 2006
- Nr 111 *Iraê Baptista Lundin*: Negotiating Transformation: Urban livelihoods in Maputo adapting to thirty years of political and economic changes. 2007
- Nr 112 *Curt Nestor*: Foreign Direct Investment in the Socialist Republic of Vietnam 1988-2000: Geographical Perspectives. 2007

På väg mot jämställda arbetsresor?

- Nr 113 *Lena Lindberg: The Regionalisation Process in Southeast Asia and the Economic Integration of Cambodia and Laos into ASEAN. 2007*
- Nr 114 *Kristina Thorell: Naturvårdsplanering med förankring i det lokala. Villkor för delaktighet och underifrånperspektiv i värden av värden i landskapet. 2008*
- Nr 115 *Jean Paul Dushimumuremyi: Spatial Distribution of Water Resources and Accessibility to Water. The Case of Bugesera District in Rwanda. 2009*
- Nr 116 *Théophile Niyonzima: Land Use Dynamics in the face of Population Increase. A study in the Districts of Gatsibo and Nyagatare, Eastern Province, Rwanda. 2009*
- Nr 117 *Robin Biddulph: Geographies of Evasion. The Development Industry and Property Rights Interventions in Early 21st Century Cambodia. 2010*
- Nr 118 *Pelle Amberntsson: The Past of Present Livelihoods. Historical Perspectives on Modernisation, Rural Policy Regimes and Smallholder Poverty. A Case from Eastern Zambia. 2011*
- Nr 119 *Kristina N. Lindström: Den massmediala (re)produktionen av turismens platser. Geografiska perspektiv på journalistikens uttryck och produktionsförhållanden. 2011*
- Nr 120 *Jonathan Borggren: Kreativa individers bostadsområden och arbetsställen. Belysta mot bakgrund av näringslivets omvandling och förändringar i bebyggelsestrukturen i Göteborg. 2011*
- Nr 121 *Anja K. Franck: From formal employment to street vending. Women's room to maneuver and labor market decisions under conditions of export-orientation – the case of Penang, Malaysia. 2012*
- Nr 122 *Mattias Sandberg: "De är inte ute så mycket". Den bostadsnära naturkontaktens betydelse och utrymme i storstadsbarns vardagsliv. 2012*