

Resor i arbetet



# Resor i arbetet

En kartläggning av svenskarnas tjänsteresor  
1995-2001

PER GUSTAFSON

Forskningsrapport nr 135 från Sociologiska institutionen  
Göteborgs universitet

© 2005 Per Gustafson

Tryck: Intellecta DocuSys AB, Västra Frölunda 2005

ISSN 0072-5099

ISRN GU-SOC-FR-135-SE

## Abstract

Title: Resor i arbetet: En kartläggning av svenskarnas tjänsteresor 1995-2001  
(Work-related travel in Sweden 1995-2001)

Author: Per Gustafson

Language: Swedish

Research report no. 135 from the Department of Sociology,

Göteborg University

ISSN 0072-5099

ISRN GU-SOC-FR-135-SE

This is a first report from a research project on work-related travel in Sweden, financed by the Swedish council for working life and social research. The purpose of the report is to investigate to what extent people travel in order to perform their work tasks, how different categories of workers differ in their travel activity, and for what different purposes they travel. Travel between home and the normal place of work is not included in the analyses.

Data from national travel surveys, carried out by Statistics Sweden between 1995 and 2001, are used for the study. These surveys provide detailed information on travel activity from large national samples, but they also present some limitations with regard to the purpose of this report. One important limitation is that travel in the transport sector was registered only to a limited extent.

The empirical sections of the report primarily investigate the travel activity of different categories of workers, with regard to sociodemographic characteristics, work-related conditions and family situation. The analyses generally show that those in privileged positions in working life tend to travel more than those less privileged. Persons with university education, high incomes, and full-time employment (or self-employed) travel more than others, and men travel considerably more than women. Differences in travel activity are also found with regard to age, industrial classification, geographical region and telecommuting. As for family situation, differences in travel activity are relatively small with regard to civil status and whether or not the respondents have children. An analysis of the relationship between work-related travel and travel for other purposes shows no clear pattern.

In addition, the report suggests a typology of different kinds of work-related travel, based on the purpose of the journeys. The analysis indicates that different categories of workers do not only differ with regard to how much they travel, but also travel for different purposes and under different circumstances. However, such differences are captured only to a limited extent in the travel surveys, and are therefore pointed out as an interesting field for further empirical studies.

Keywords: work-related travel, business travel, national travel surveys, Sweden.



# Innehåll

<b>Förord</b>	<b>1</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>3</b>
Arbetsförhållanden	5
Familjeförhållanden	9
Lokalt och kosmopolitiskt	12
Disposition	15
<b>2 Material och metod</b>	<b>16</b>
Resvaneundersökningarnas uppläggnig	16
Definitioner och avgränsningar	19
Fyra resbegrepp	21
Kompletterande resvariabler	22
Tillvägagångssätt i analysen	24
<b>3 Arbetsrelaterat resande</b>	<b>26</b>
En preliminär typologi	26
Totalt resande och arbetsrelaterat resande	27
Resande i arbetet	29
<b>4 Vem reser i arbetet?</b>	<b>35</b>
Kvinnors och mäns resande	35
Resande i olika åldrar	38
Utbildningsnivå och resande	39
Resandets geografiska variation	42
Multivariata analyser	44
Avslutning	46
<b>5 Resor och arbete</b>	<b>48</b>
Varför reser man i tjänsten?	49
Resande i olika branscher	50
Yrkesmässig trafik och besättningsresor	57
Anställda och egenföretagare	60
Fast och tillfälligt anställda	62
Distansarbete	64
Arbetsinkomst	65

Multivariata analyser	69
Olika typer av tjänsteresor	72
Att resa ensam eller i sällskap	75
Avslutning	78
<b>6 Resor och familjeliv</b>	<b>80</b>
Civilstånd	81
Barn	82
Kön, civilstånd och barn	84
Multivariata analyser	85
Avslutning	85
<b>7 Resandets koncentration</b>	<b>89</b>
De högrörligas resande	89
Tjänsteresor och andra resor	91
Avslutning	93
<b>8 Sammanfattande diskussion</b>	<b>95</b>
Tjänsteresor i resvaneundersökningarna	95
Resandets fördelning	98
En utvikning: Könsmärkt resande?	101
Olika typer av tjänsteresor	102
<b>Referenser</b>	<b>105</b>
<b>Bilaga 1: Bakgrundsvariabler</b>	<b>112</b>
<b>Bilaga 2: Näringsgrensindelning</b>	<b>113</b>



# Förord

Detta är en rapport från forskningsprojektet ”Resande i arbetet”, som finansieras av FAS, Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap, och bedrivs vid sociologiska institutionen, Göteborgs universitet. Projektledare är Bengt Furåker och förutom undertecknad arbetar också Gunilla Bergström i projektet.

Projektet har två huvudsyften. Det ena är att kartlägga hur resandet i tjänsten ser ut för olika kategorier förvärvsarbetande. Det andra är att undersöka vilka konsekvenser det får om man reser mycket i tjänsten. Kartläggningen, enligt det första syftet, ska i första hand göras genom analyser av sekundärdata i form av de nationella resvaneundersökningar som genomförts av Statistiska Centralbyrån. Det är huvudresultaten från dessa analyser som presenteras i denna rapport.

Projektet och några tidiga analysresultat presenterades vid Nordiska Sociologkongressen i Malmö 2004 – tack till Ilkka Virjo och övriga deltagare i arbetsgruppen för arbetsmarknad och arbetsmiljö för konstruktiva och stimulerande kommentarer! Rapportmanuset har sedan presenterats på ett seminarium vid sociologiska institutionen i Göteborg, där Lotta Frändberg (från kulturgeografiska institutionen i Göteborg) bidrog med stor sakkunskap och värdefulla synpunkter. Därutöver har Jan-Erik Tomth vid Statens institut för kommunikationsanalys, Jonas Jonsson vid Statistiska Centralbyrån och Bertil Vilhelmson vid kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, gett goda råd under arbetets gång. Ett varmt tack också till mina medarbetare i projektet, Bengt Furåker och Gunilla Bergström, för många givande diskussioner.

*Per Gustafson*



# Inledning

För många människor innebär deras arbete att de reser. Några arbetar på fordon av olika slag, som förare eller ibland som servicepersonal. De arbetar när de reser, och de fordon som de reser med är deras huvudsakliga arbetsplatser. Andra reser istället för att utföra sitt arbete på flera, rumsligt åtskilda platser. Det kan handla om kundbesök, installations- och reparationsarbeten, vård och omsorg, sammanträden och andra möten, kurser och konferenser, mässor och studiebesök, och så vidare. Resornas ärenden kan variera mycket, liksom resornas utsträckning i tid och rum, deras frekvens och regelbundenhet, och en mängd andra omständigheter kring resorna. Men allmänt är resor ett viktigt inslag i många förvärvsarbetandes yrkesliv.

Det tycks dessutom som om flera utvecklingstendenser i dagens samhälle, och i dagens arbetsliv, leder till att det arbetsrelaterade resandet ökar, och eventuellt också förändras till sin karaktär. En uppenbar faktor är utvecklingen av transportmedel och infrastrukturer. Utvecklingen av järnvägen till ett masskommunikationsmedel runt förra sekelskiftet har följts av efterkrigstidens massbilism och senare års utveckling av flygtrafiken (jfr Urry 2000, 2003; Nathan & Doyle 2001). Resande, även över långa avstånd, har blivit allmänt tillgängligt och en del av vardagen för allt fler människor, åtminstone i västvärlden. Flera inslag i den utveckling som brukar sammanfattas som globalisering kan också förväntas bidra till ett ökat arbetsrelaterat resande. Globaliseringen innebär ökade utbyten av varor, tjänster och information över långa geografiska avstånd (Castells 1996; Dicken 2003). Detta medför ökade varutransporter och därmed mer resande i transportsektorn; det medför också ett ökat behov av samarbete och personkontakter av olika slag mellan människor i olika länder, vilket även detta innebär ett ökat resande. En vanlig uppfattning är att den senare tendensen – ökade behov av att samordna aktiviteter över långa avstånd och att bygga upp personliga relationer inom och mellan rumsligt utspridda företag, myndigheter och politiska institutioner – leder till att det långväga tjänsteresandet ökar kraftigt, fram-

förallt bland företagsledare, högre tjänstemän och andra resursstarka grupper (Nathan & Doyle 2001; Urry 2003; Boden & Molotch 1994).

Mer allmänt menar flera forskare att rörlighet i dagens samhälle har kommit att bli ett viktigt uttryck för social stratifiering (eller eventuellt social polarisering). Möjligheterna och förmågan att förflytta sig från en plats till en annan har, menar de, fått allt större betydelse för människors livschanser och livskvalitet (Albrow 1997: 52ff; Bauman 1998; Castells 1996: kap. 6). I denna typ av beskrivningar relateras resandet ofta till en högmobil elit, men en mängd resor i arbetet utförs förstås också av andra, mindre privilegierade yrkesgrupper. En rimlig tanke i sammanhanget är att frågan om rörlighet och social stratifiering bör specificeras till en fråga om rörelsefrihet, dvs. under vilka omständigheter människor reser i arbetet (jfr Bauman 1998; Gustafson 2002: 29f).

Trots det arbetsrelaterade resandets betydelse har forskningen om resor i arbetet hittills varit ganska fragmentarisk, och den bild som denna forskning ger av resandet och resenärernas erfarenheter är splittrad. Ibland betonas resandets positiva sidor – resor som privilegium, karriärväg, kompetensutveckling och så vidare. Ibland står istället de negativa sidorna i fokus, exempelvis i form av stress och andra påfrestningar i arbetet, eller familje-problem på grund av resenärernas frånvaro från hemmet. Vidare kan man konstatera att den forskning som finns i regel baseras på fallstudier av enskilda arbetsplatser eller yrkesgrupper med hög resaktivitet, vilket gör det svårt att få en totalbild av det arbetsrelaterade resandet och dess konsekvenser.

Människors resande i arbetet är samhällsvetenskapligt intressant på åtminstone tre sätt. För det första kan resande i arbetet i ett arbetssociologiskt perspektiv ha stor betydelse för människors arbetssituation och arbetstillfredsställelse, åtminstone när det gäller dem som reser mycket. För det andra kan man i ett familjesociologiskt perspektiv tänka sig att omfattande resande i arbetet påverkar resenärernas familjeförhållanden på olika sätt. För det tredje är människors rörlighet ett aktuellt tema i allmänsociologiska diskussioner om individualisering, (sen-)modernitet och globalisering, där rörlighet både konkret och metaforiskt framstår som uttryck för individuell frihet, reflexivitet och handlingsförmåga. Detta perspektiv väcker bland annat frågor om resandets betydelse för människors lokala förankring och för framväxten av mer kosmopolitiska förhållningssätt.

Det jag beskrivit så här långt är, i grova drag, utgångspunkterna för ett forskningsprojekt vid sociologiska institutionen i Göteborg om ”resande i arbetet”, där denna studie utgör den första större avrapporteringen (jfr Furåker & Gustafson 2003; Bergström 2004; Gustafson 2004). Projektet har två

huvudsyften. Det första är att kartlägga hur resandet i tjänsten ser ut för olika kategorier förvärvsarbetande. Detta ska i första hand göras genom analyser av sekundärdata i form av de nationella resvaneundersökningar som genomförts av Statistiska Centralbyrån, och huvudresultaten från dessa analyser presenteras i den här rapporten. Ett andra syfte är sedan att genom en egen enkät undersöka vilka konsekvenser det får om man reser mycket i tjänsten. Där kommer tonvikten att ligga på möjliga konsekvenser utifrån de tre perspektiv som kort skisserades ovan – konsekvenser för människors upplevelser av sitt arbete, för könsrelationer och familjeliv, samt för resenärernas lokala förankring. Även om sådana konsekvenser inte på något direkt sätt går att undersöka med det datamaterial som används här, så ligger de tre perspektiven, åtminstone delvis, till grund också för den här rapportens uppbyggnad. Därför ska jag i följande avsnitt säga något om vart och ett av dem, för att sedan avsluta inledningskapitlet med en kort beskrivning av rapportens disposition.

### *Arbetsförhållanden*

Resande är som sagt en typ av arbetsförhållande som hittills rönt relativt liten uppmärksamhet inom arbetslivsforskningen. Kunskapen om arbetsrelaterat resande är osystematisk, och pekar åt ganska olika håll. Ibland betonas de positiva inslagen i resandet, ibland framställs resandet snarare som ett arbetsmiljöproblem.

De positiva inslagen handlar om att resande på olika sätt kan vara stimulerande och berikande för resenärerna. Att resa innebär ofta möjligheter att se och uppleva nya platser, träffa nya människor och skaffa sig nya erfarenheter. Om resandet inte är alltför rutinmässigt erbjuder det omväxling, ett avbrott i vardagen (Fisher & Stoneman 1998).

Resande associeras också ofta med frihet och självständighet (Presser & Hermsen 1996). En arbetssociologiskt intressant aspekt av detta är att det ofta är svårare för arbetsledare att kontrollera de anställda och deras arbetsinsatser när arbetet inte utförs på en fast, ordinarie arbetsplats, utan i samband med resor. Detta kan innebära att resor förknippas med en frihet som man inte har på en fast arbetsplats. Men i bakgrunden finns också mer allmänna kulturella föreställningar om resor som uttryck för individuell företagsamhet, framåtanda och personlig utveckling (Leed 1991). Detta, i kombination med resandets inslag av nya erfarenheter och vidgade vyer, pekar vidare mot faktorer som livsstil och identitet. I vissa fall tycks resandet bland dem som reser mycket i arbetet hänga samman med ett eftersträvat

sätt att leva och vara, vilket gör att flitiga tjänsteresenärer ibland har svårt att tänka sig att byta till ett arbete som innebär få eller inga resor (t.ex. Bentner 1992; Lassen 2004).

Vissa former av tjänsteresor är också starkt förknippade med hög status i arbetslivet. Som bland andra Urry (2002) framhåller så innebär dagens organisationsformer och ledarskapsideal att högre chefer ofta reser mycket för att upprätthålla kontakter av olika slag inom och utom den egna organisationen. Såväl i vetenskaplig litteratur som i massmedia, marknadsföring etc. framträder bilder av privilegierade högmobila elitgrupper som ständigt reser runt i världen – flyger business class, bor på dyra hotell, och så vidare (t.ex. Lassen 2004; Nathan & Doyle 2001).

Ett relaterat tema, som bland annat flera amerikanska forskare uppehåller sig vid, är att resandet kan ha en positiv inverkan på människors yrkeskarriär – eller rentav vara något som krävs för att man ska ha möjlighet att göra karriär. Markham och hans kollegor (1986) visar i en undersökning att det kan vara svårt att göra karriär om man inte är beredd att resa i arbetet. Såväl anställda som chefer tycks också uppleva att det finns ett samband mellan resande och karriärmöjligheter (Fisher & Stoneman 1998; Markham m.fl. 1986). I vissa fall kräver ledande befattningar ett omfattande resande, men det är förmodligen också så att resande förknippas med personliga egenskaper som anses lämpliga om man vill göra karriär – genom att resa visar man att man är ambitiös, flexibel, initiativrik, kan ta vara på sig själv, och så vidare (jfr Oddou m.fl. 2000).

En ytterligare anledning till att tjänsteresor uppfattas som något positivt är att vissa typer av resor också har inslag av avkoppling och kanske belöning. Det gäller inte minst resor till konferenser, mässor och liknande. Här ingår ibland rena turist- och nöjesaktiviteter; ibland finns också möjlighet att kombinera tjänsteresan med någon eller några dagars semester på ett attraktivt resmål (Høyer & Næss 2001; Fisher & Stoneman 1998).

Resande i arbetet har alltså flera positiva sidor, och forskningen tyder på att många tjänsteresenärer betraktar resandet som ett viktigt inslag i arbetet – ett inslag som de inte skulle vilja vara utan (Nathan & Doyle 2001; Fisher & Stoneman 1998; Lassen 2004; Gustafson 2003). Det förekommer också att man medvetet väljer arbeten som innebär att man får möjlighet att resa mycket.

Men det är inte alla som har så positiva upplevelser av sitt arbetsrelaterade resande. Dels utförs en hel del resande av mindre privilegierade yrkesgrupper och under mindre gynnsamma arbetsvillkor, dels kan ett flitigt resande av allt att döma ha negativa konsekvenser även för resursstarka tjänsteresenärer.

Framförallt visar flera undersökningar att de som reser mycket i tjänsten ofta upplever stress i olika former p.g.a. sitt resande (t.ex. Striker m.fl. 1999, 2000; Fisher & Stoneman 1998; DeFrank m.fl. 2000; Ivancevic m.fl. 2003). Orsakerna är flera. Ivancevic och hans kollegor (2003) går igenom en mängd olika faktorer som kan orsaka stress före, under och efter längre tjänsteresor. Innan man ger sig iväg gäller det att planera och arrangera det praktiska kring resan, förbereda det arbete som ska göras på resan, men också se till att såväl arbetet på den ordinarie arbetsplatsen som familjelivet fungerar under den tid man är borta. Under resan kan själva resandet vara påfrestande om man färdas långt och länge, eller om det uppstår oväntade problem (för-seningar, överbokade flygplan etc.). Resenärer kan också oroa sig för sjukdomar och för sin personliga säkerhet, de kan känna sig ensamma, isolerade och ovana vid den främmande miljön som de rest till (Espino m.fl. 2002; Striker m.fl. 1999). Flera studier visar också att i alla fall vissa tjänsteresenärer arbetar mycket intensivt under resorna (Espino m.fl. 2002; Nathan & Doyle 2001). Och när de sedan kommer hem är i värsta fall skrivbordet fullt av mer arbete, som blivit liggande under den tid då de varit bortresta. Flera forskare menar att arbetsgivarna har ett ansvar att underlätta tjänsteresenärernas tillvaro genom att på olika sätt förebygga eller minska dessa olika stressmoment (Ivancevic m.fl. 2003; Striker m.fl. 2000; DeFrank m.fl. 2000). Det tycks emellertid vara relativt få företag och organisationer som ägnar någon större uppmärksamhet åt detta.

Forskningen om tjänsteresor och deras konsekvenser består, som tidigare nämnts, nästan uteslutande av fallstudier av specifika yrkesgrupper eller arbetsplatser, eller i några fall grupper av mycket flitiga tjänsteresenärer. Flera av de refererade studierna av tjänsteresor och stress är inriktade på elitgrupper – chefer och professionella på relativt höga nivåer inom sina respektive företag och organisationer. Även om reserelaterad stress säkert förekommer också för andra grupper av tjänsteresenärer är det inte självklart att orsakerna och utfallen är riktigt desamma. En aspekt som kanske är mer påtaglig för något mindre privilegierade tjänsteresenärer har att göra med överordnades kontroll av de anställda. Jag talade tidigare om att resor innebär frihet, men vissa former av mobilt arbete förknippas samtidigt med krav på att ständigt vara tillgänglig – via mobiltelefon och eventuellt andra tekniska hjälpmedel – var man än är och vad man än håller på med. Krav på rörlighet och krav på tillgänglighet kan ibland sammanfalla på i hög grad stressframkallande sätt (Sherry & Salvador 2002, Churchill & Wakeford 2002). Även andra former av kontroll kan förekomma, exempelvis färdskrivare, taxametrar eller tidrapportering.

Mer allmänt innebär resor i regel att man är borta från sin fasta, ordinarie arbetsplats. Detta kan bland annat medföra att man inte har tillgång till kontorsutrustning och teknisk hjälp av olika slag, att man har begränsade möjligheter att få hjälp av arbetskamrater om man får problem med sitt arbete, att man inte deltar i det vardagliga sociala livet på arbetsplatsen och att man därmed blir mindre synlig för arbetskamrater och arbetsledare (Sherry och Salvador 2002; jfr Österåker 2003). Sådana faktorer kan tänkas påverka människors omedelbara arbetsupplevelser men också, i ett längre tidsperspektiv, deras förhållningssätt till arbetet och deras relationer till de företag eller organisationer där de arbetar.

En del förvärvsarbetande har överhuvudtaget ingen fast arbetsplats, utan reser kontinuerligt mellan olika arbetsplatser, eller har sitt fordon som sin arbetsplats (Laurier & Philo odat.). För förare av olika transportmedel blir trafikmiljön arbetsmiljön – en arbetsmiljö som nog, inte minst när det gäller vägtrafik, ofta i sig kan vara en källa till stress. Vidare innebär transportarbete ofta en del kvälls- och helgarbete, eftersom resandet och därmed arbetstiderna i hög grad styrs av passagerares alternativt godsmottagares behov.

Resande i arbetet tycks alltså kunna ha både positiva och negativa konsekvenser för dem som reser. Man kan förmoda att resandets konsekvenser, och huruvida de positiva eller negativa inslagen överväger, beror på vad för arbete man utför, vilka arbetsförhållanden man har och i vilka ärenden man reser. I fallstudier av yrkesgrupper eller organisationer med hög resaktivitet har man exempelvis studerat hur stort inflytande resenärerna har över när, vart och hur länge de reser, om resplaner ofta ändras i sista minuten, om de kan tacka nej till att resa utan att det får negativa konsekvenser för karriären, och om det ges tid för vila och återhämtning efter långvariga resor (Espino m.fl. 2002; Striker m.fl. 1999). En annan faktor, som jag ska återkomma till i nästa avsnitt, gäller familjrelationer – flera studier tyder på att tjänsteresor upplevs som särskilt påfrestande om de får negativa konsekvenser för resenärens relationer till sin familj.

Statistiska centralbyråns resvaneundersökningar, som den här rapporten bygger på, innehåller inga direkta frågor om positiva eller negativa konsekvenser av resor och hur dessa är fördelade bland resenärerna. Däremot kan man kartlägga hur själva resandet är fördelat mellan olika kategorier förvärvsarbetande – vilka som reser respektive inte reser i arbetet, hur de reser och i någon mån varför de reser. I den här rapporten kommer jag därför att kartlägga resandet i arbetet utifrån variabler som på olika sätt avspeglar människors arbetsförhållanden. Jag kommer bl.a. att undersöka skillnader i resaktivitet mellan förvärvsarbetande i olika branscher, med olika anställ-



ningsförhållanden (heltid/deltid, fast/tillfällig anställning, anställd/egenföretagare) och med olika inkomster. Jag kommer också att försöka belysa varför olika kategorier förvärvsarbetande reser i arbetet, dvs. vad för sorts arbetsuppgifter de utför i samband med sina resor.

### *Familjeförhållanden*

En faktor som tycks ha stor betydelse för hur resandet upplevs är resenärernas familjeförhållanden och hur dessa påverkas av resorna. Även på detta område finns en del tidigare forskning, i första hand undersökningar av olika negativa konsekvenser av ett omfattande resande i tjänsten. Ofta finns uttalade eller outtalade kopplingar till den stressforskning som diskuterades i det förra avsnittet, genom att familjerelationer och familjeförpliktelser antas öka den stress som resandet för med sig för resenären (Ivancevic m.fl. 2003).

Konsekvenserna för familjeförhållanden handlar i första hand om sådant resande som innebär att resenärer är frånvarande från hemmet, och därmed från familjen, i större utsträckning än vid ett "stationärt" arbete. De största konsekvenserna kan alltså förväntas i samband med resor där resenären övernattar på annan ort, men även resor som innebär att man åker hemifrån tidigt eller kommer hem sent kan ha betydelse. Forskningen på området har främst kretsat kring förvärvsarbetande som är bortresta längre perioder i sträck.

För dessa kan frånvaron från hemmet och familjen vara en belastning på flera sätt (t.ex. Espino m.fl. 2002; Striker m.fl. 1999; Vormbrock 1993; DeFrank m.fl. 2000; Gustafson 2003). Resor kan kräva förberedelser och planering, för att familjerutiner och familjearrangemang av olika slag ska fungera när resenären är bortrest. Under resorna kan resenärerna känna sig ensamma, längta efter partner och barn, sakna vardagliga kontakter och familjesamvaro. De kan ha skuld känslor för att de inte tillbringar så mycket tid med familjen som de skulle vilja, för att de inte finns till hands om det skulle behövas. De kan också få negativa reaktioner från partner och barn för att de inte är hemma – dels för att de saknar den sociala kontakten, dels för att den hemmavarande partnern får sköta allt hushållsarbetet när resenären är borta. Ibland kan resenärerna känna sig pressade att kompensera detta på olika sätt när de kommer hem. Inte bara uppbrottet utan också hemkomsten innehåller alltså källor till stress. Vidare, påpekar några forskare, kan resor innebära att man missar "familjehändelser" av olika slag – födelsedagar, släktmiddagar, evenemang på barnens skola eller dagis, och så vidare.

En hel del forskning visar också att resor i arbetet, i synnerhet långvariga resor, inte bara har konsekvenser för resenärerna själva, utan också för övriga familjemedlemmar. Här förekommer rentav begreppet "intermittent husband syndrome", ursprungligen myntat i en studie av kvinnor vars makar arbetade på oljeplattformar, men senare använt även för andra yrkesgrupper vilkas arbeten innebär att de är hemifrån under längre perioder. Flera studier visar att långvarig bortovaro p.g.a. resor kan leda till en mängd problem hos den hemmavarande partnern, och även hos barnen (Morrice m.fl. 1985; Rigg & Cosgrove 1994; Espino m.fl. 2002; Vormbrock 1993; Dimberg m.fl. 2002). Exempel på problem som rapporterats är höjda stressnivåer och stressrelaterade sjukdomar, sömnproblem, nedstämdhet och depressioner, ensamhetskänslor, relationsproblem och misstankar om otrohet, alkoholproblem, samt "beteendeproblem" hos barn. Ett omfattande resande i tjänsten påverkar alltså inte bara resenären utan också hans eller hennes familj – resandet blir en familjeangelägenhet.

Men resandets konsekvenser i fråga om resenärernas familjerelationer varierar. Till att börja med har omständigheter kring själva resandet stor betydelse. Konsekvenserna blir förstas större om man reser ofta och/eller om man är borta långa perioder. Det tycks också som om oregelbundet resande blir mer påfrestande för familjerelationerna än regelbundna resor (Vormbrock 1993: 133). Överhuvudtaget framstår resenärernas kontroll över resandet som en viktig faktor (Espino m.fl. 2002) – olika former av familjerelaterad stress blir betydligt allvarigare om resenärerna själva har litet inflytande över reseplaneringen, om resplaner bestäms med kort varsel, ändras i sista minuten, och så vidare.

Vidare varierar stressupplevelser mellan olika typer av familjer (Morrice m.fl. 1985; Fisher & Stoneman 1998; DeFrank m.fl. 2000). Flera studier tyder på att problemen är störst i yngre familjer med småbarn och utan tidigare erfarenhet av arbetsrelaterat resande. Familjer där makarna är lite äldre, har lite äldre barn, och/eller har lite längre erfarenhet av att någon av de vuxna ofta är bortrest, tycks klara sig bättre – de vänjer sig vid återkommande separationer, och hittar rutiner för att hantera dem (jfr Espino m.fl. 2002).

Slutligen kan man tänka sig att det finns skillnader mellan kvinnliga och manliga resenärer. Män reser, som vi snart kommer att se, betydligt mer än kvinnor i arbetet, och forskningen om resande och familjeförhållanden har i hög grad handlat om bortresta män och deras hemmavarande fruar. En rimlig hypotes är att kvinnor som har familj har svårare än män att kombinera sitt familjeengagemang med ett flitigt resande i arbetet. Traditionella köns-

roller tillskriver kvinnor huvudansvaret för hem och barn, och trots officiella jämställdhetsideologier ägnar kvinnor också betydligt mer tid än män åt hushållsarbete och barnomsorg (t.ex. Flood & Gråsjö 1997; SCB 2003a). Man kan därför anta att kvinnor som tar hand om hushållsarbetet medan deras män är ute och reser passar väl in i rådande sociala mönster och förväntningar, medan bortresta kvinnor i någon mån avviker från sådana mönster och förväntningar. De studier som även innefattar kvinnliga resenärer ger emellertid ingen entydig bild av könsskillnader när det gäller resandets konsekvenser. Vissa undersökningar tyder på att kvinnor som reser mycket i arbetet har särskilt svårt att kombinera arbete och familj (Bentner 1992; Lassen & Jensen 2004); andra visar inga tydliga skillnader (Espino m.fl. 2002: 317; Vormbrock 1993: 135). En möjlighet är att här finns en selektionseffekt – att de som upplever att resande i arbetet går ut över familjen helt eller delvis avstår från att resa. Redan det faktum att män reser i arbetet i större omfattning än kvinnor skulle i så fall kunna tyda på att kvinnor upplever större problem än män när det gäller att kombinera arbetsresor och familjeförpliktelser.

Man kan därigenom också tänka sig att resande påverkar förhandlingar om, och fördelningen av, arbetsuppgifter i hemmet. Den som ofta är ute och reser får antingen överlåta hushållsarbete till sin partner eller göra desto mer av hushållsarbetet när han eller hon är hemma. Tidigare familjeforskning (t.ex. Ahrne & Roman 1997: kap. 3) har visat att även i par som har ambitionen att dela på hemarbetet uppstår ofta en snedfördelning i samband med att man skaffar barn – när kvinnan under den första tiden är hemma med barnet gör hon också det mesta av hushållsarbetet, och denna snedfördelning tenderar sedan att fortsätta även när båda föräldrarna börjar arbeta igen. En möjlighet är att resande kan ha en liknande effekt. När ena parten (oftast en man) är bortrest får den andra (oftast en kvinna) ta hand om hushållsarbetet, och denna arbetsfördelning kan sedan ”följa med” även under de perioder när båda är hemma. Men hur arbetsfördelningen ser ut, och hur den påverkas av arbetsrelaterat resande, hänger förstås också samman med andra faktorer, inte minst familjemedlemmarnas syn på arbetsfördelning och jämställdhet. En studie av Roehling och Bultman (2002) tyder på att resande uppfattas som mindre påfrestande för familjereaktionen av dem som har en traditionell syn på könsroller än av dem med ”otraditionella” (dvs. mer ”jämställda”) könsrollsattityder.

Den sistnämnda aspekten antyder emellertid att resande inte nödvändigtvis blir en mer negativ upplevelse för att man har familj. I den undersökning som Fisher och Stoneman (1998) presenterar är i och för sig gifta och sam-

boende affärsresenärer mer benägna än ogifta resenärer att uppleva resandet som en belastning. Men det bör rimligtvis finnas mekanismer även i motsatt riktning. En make, maka eller sambo kan i vissa fall underlätta resandet och mildra reserelaterad stress hos resenären, genom att finnas till hands på hemmaplan, sköta hushållsarbetet, ta hand om barnen, och så vidare. Inte minst för den som har barn och reser mycket i arbetet kan man tänka sig att en hemmavarande partner är en stor tillgång.

I Fishers och Stonemans undersökning (1998) tillfrågades också de gifta affärsresenärerna om de upplevde att resandet var positivt eller negativt för deras äktenskap. De flesta (närmare 80 procent) svarade att det inte gjorde någon skillnad, men de som svarade att resandet var positivt var faktiskt något fler (12 procent) än de som svarade att det var negativt (9 procent). Och Morrice och hans kollegor (1985: 479) framhåller att några kvinnor i deras undersökning med tiden kommit att uppskatta den "känsla av frihet och ansvar" som de upplevde när deras män var bortresta. Man bör alltså inte ta för givet att resor i arbetet i alla situationer och i alla avseenden är negativt ur ett familjeperspektiv.

Resvaneundersökningarna innehåller inga data om arbetsfördelning i hemmet eller eventuella relationsproblem till följd av resande. Däremot ingår uppgifter om familjeförhållanden – om respondenterna är ensamstående eller samboende, om de har hemmavarande barn, och hur gamla dessa barn i så fall är. Mot bakgrund av den forskning som visar att i alla fall vissa former av resande kan ha stora konsekvenser för resenärernas familjeliv blir det intressant att undersöka om människors resaktivitet har något samband med deras familjeförhållanden. Är samboende mer restriktiva med sitt resande än ensamstående, eller är det kanske tvärtom? Hur påverkas resaktiviteten när man får barn? Och finns det skillnader i dessa avseenden mellan kvinnor och män?

### *Lokalt och kosmopolitiskt*

En annan sorts möjliga konsekvenser av resande i arbetet gäller resenärernas lokala förankring och omvärldsrelationer. Här är Mertons (1957) diskussion om "locals" och "cosmopolitans" en klassisk sociologisk referenspunkt. Merton utvecklade begreppen i en undersökning av inflytelserika människor i en amerikansk småstad på 1940-talet. Han upptäckte där en tydlig skillnad mellan "locals" med en stark inriktning mot den ort där de bodde, och "cosmopolitans" som snarare var orienterade mot världen utanför. De lokalt orienterade fick sin sociala status genom många och ofta långvariga kontak-

ter med människor på orten och genom kunskaper om lokala förhållanden. De kosmopolitiska var däremot inflytelsesrika i kraft av utbildning och formella kvalifikationer, som var gångbara även utanför den lokala kontexten.

På senare tid har begreppen kommit att användas i diskussioner om globalisering och modernitet, ofta med argumentet att social stratifiering i dagens samhälle i viktiga avseenden är relaterad till omvärldsrelationer, resande och rörlighet. I en inflytelsesrik text talar Hannerz (1990) om högmobila kosmopolitiska eliter, som kännetecknas av en öppenhet för, och en förmåga att hantera, kulturella skillnader. Flera andra forskare menar att vi idag ser en växande klyfta mellan lokalt och kosmopolitiskt orienterade människor (se t.ex. Castells 1996: 415ff; Bauman 1998: kap. 1; Albrow 1997: 52ff). Å ena sidan finns kosmopolitiskt inriktade elitgrupper – resursstarka människor vars sociala nätverk och referensramar sträcker sig långt utanför lokalsamhället och vars förankring på specifika platser tycks bli allt svagare. De är väl försedda med vad Gesser och Olofsson (1997: 40) kallar mobilitetskapital, dvs. ”sådana resurser och färdigheter som underlättar social och geografisk rörlighet”. Å andra sidan finns människor med mindre resurser, färre valmöjligheter och begränsad rörlighet. Deras referenspunkter är i första hand lokala; man kan rentav se det som att de tar sin tillflykt till det lokala och utvecklar en stark lokal förankring – starka lokala eller regionala identiteter etc. – när den vidare omvärlden tycks oöverskådlig och riskfylld.

Denna skarpa uppdelning mellan lokalt respektive kosmopolitiskt inriktade människor kan tyckas överdriven, och dessutom innehålla en väl negativ värdering av människors lokala förankring. Förmodligen har också många människors omvärldsrelationer såväl lokala som kosmopolitiska inslag (jfr Gustafson 2001, 2002) – inte minst i dagens samhälle där olika former av informations- och kommunikationsteknologi öppnat nya möjligheter att på olika sätt engagera sig i både lokala och rumsligt avlägsna sammanhang. Men relationen mellan lokal förankring och mer kosmopolitiskt inriktade förhållningssätt är intressant, och begreppen kan mycket väl vara användbara som tankemodeller, som idealtyper. Inte minst intressant är att fundera över vilken betydelse resande och andra former av rörlighet kan ha i sammanhanget (jfr Vilhelmson 2002).

Gesser och Olofsson (1997) finner i sin undersökning av människors lokala förankring att människor som bor kvar på sin födelseort ger uttryck för sådan förankring i betydligt större utsträckning än inflyttade. Det är rimligt att tänka sig ett liknande samband när det gäller förankring och resande – att förutsättningarna för lokal förankring minskar om man reser mycket och ofta är borta från hemorten. Men man kan i och för sig också tänka sig motsat-

sen, att det är just när man är bortrest som den lokala förankringen aktualiseras (hemlängtan!), och att resande därigenom snarare kan stärka denna förankring.

Det är också rimligt att tänka sig att resor – i synnerhet till avlägsna platser och länder – ger resenären vidgade vyer, mer geografiskt utspridda sociala nätverk och referenspunkter utanför den egna lokala kontexten. Weibull (2004) finner till exempel ett positivt samband mellan utlandsresande och upplevd samhörighet med människor i andra länder. Weibull är dock tveksam till resandets betydelse i sammanhanget. Han påpekar att det är välutbildade människor som reser mest och som ger starkast uttryck för samhörighet med människor i andra länder. Sambandet mellan resande och samhörighet skulle alltså kunna vara ett skensamband; Weibull redovisar emellertid ingen multivariat analys som prövar detta.

Mer allmänt kan resande tänkas öka resenärernas vana att möta människor som är annorlunda än de själva, har andra seder och bruk, talar andra språk, osv., och deras förmåga att hantera sådana situationer. Denna förmåga menar bland andra Hannerz (1990) är ett typiskt kännetecken för kosmopoliter, och den kan vara av stor betydelse för de människor som i sitt arbete har kontakter med människor från andra länder. I Nathans och Doyles (2001) undersökning av hypermobila tjänstemän var ”intercultural adaptability” det viktigaste kriteriet för företag när de rekryterade personal till sådana arbeten.

Oddou och hans kollegor (2000) är inne på ett liknande spår, då de menar att utlandsresor kan vara ett viktigt inslag i företags ledarskapsutveckling. Tjänsteresor utomlands borde, menar de, ses som läroresor, som ger resenärerna tillfälle att vidga sina vyer, se saker ur nya perspektiv, lära sig hantera kulturella skillnader och utveckla ”global mindsets” (2000: 159). Men idag, konstaterar de, tycks företags resepolitices ofta verka i motsatt riktning – att av effektivitets-, säkerhets- och hälsoskäl skydda tjänsteresenärer från konfrontationer med den lokala miljön på de platser de besöker.

Även med den sistnämnda reservationen verkar det rimligt att tänka sig att människors resande – i synnerhet utlandsresor och andra längre resor – kan hänga samman med deras lokala och/eller kosmopolitiska orienteringar. Lassen (2004) finner i sin studie av flitiga tjänsteresenärer att det i alla fall för vissa av dem är viktigt och värdefullt att vara en ”internationell person” – att ha en internationell eller, skulle man kanske kunna säga, kosmopolitisk, självbild. Det är emellertid inte givet hur man ska tänka sig orsakssambandet mellan resandet och dessa förhållningssätt. Blir man mer kosmopolitiskt orienterad av att resa mycket, eller reser man mycket just på grund av sin

kosmopolitiska inställning? Förmodligen sker ett samspel där båda typerna av påverkan förekommer, men hur detta samspel ser ut, eller vilken tendens som är viktigast, kan vara svårt att komma åt.

I resvaneundersökningarna finns inga attityddata, och inte heller några andra data som på något direkt sätt kan sägas mäta i vilken mån respondenterna är lokalt respektive kosmopolitiskt orienterade. Däremot kommer jag att försöka besvara ett par relaterade frågor, som har att göra med resandets koncentration. Dels undersöker jag de respondenter i dataunderlaget som totalt sett reser mest, för att se i vilken utsträckning dessa är tjänsteresenärer. Dels undersöker jag om det finns något samband mellan resande i arbetet och resande på fritiden – är det så att de som reser mycket i tjänsten också är mer benägna än andra att göra längre resor på fritiden? Tanken är att om flitigt resande hänger samman med kosmopolitiska förhållningssätt, så kan svaren på dessa frågor säga något om tjänsteresandets roll som förutsättning och/eller uttryck för sådana förhållningssätt.

### *Disposition*

Syftet med denna rapport är alltså att med hjälp av data från SCB:s resvaneundersökningar ge en översikt över den svenska befolkningens resande i arbetet. Jag kommer till att börja med att undersöka omfattningen av detta resande (kap. 3), och resandets fördelning i den förvärvsarbetande befolkningen utifrån några enkla sociodemografiska indelningar (kap. 4). Därefter gör jag mer ingående analyser utifrån de tre perspektiv som diskuterats ovan. För det första undersöker jag resandets relation till olika förhållanden i arbetslivet (kap. 5). För det andra studerar jag resande i arbetet i relation till familjeförhållanden (kap. 6). För det tredje undersöker jag om det finns några samband mellan resande i arbetet och andra former av resande (kap. 7). Men först ska jag kortfattat beskriva SCB:s resvaneundersökningar, diskutera vilka möjligheter och begränsningar som finns om man vill använda detta datamaterial för att kartlägga resande i arbetet, och redogöra för de val jag gjort vad gäller avgränsningar, definitioner och tillvägagångssätt i analysen (kap. 2).

## Material och metod

Forskningsrapporten bygger på de nationella resvaneundersökningar som utfördes av Statistiska Centralbyrån (SCB) under perioden 1995-2001. De finns idag tillgängliga för forskning hos SIKÅ, Statens institut för kommunikationsanalys, i form av en databas på en cd-skiva. Denna cd-skiva innehåller också en relativt omfattande dokumentation av datamaterialet och undersökningarna (SCB/SIKÅ 2002), och där inget annat anges är uppgifterna i detta kapitel hämtade därifrån. Därutöver har SCB publicerat resultat och tekniska beskrivningar för varje års undersökning i tryckt form.

Resvaneundersökningarnas huvudsakliga syfte var att kartlägga den svenska befolkningens totala resande och resandets fördelning i olika avseenden. Beställarna – ett antal statliga myndigheter och verk inom kommunikationssektorn – ville få underlag för prognoser om trafikens utveckling och för olika trafikpolitiska beslut. En del mer specifika delsyften angavs också, bl.a. att analysera trafikrisker och trafikens miljöpåverkan. Undersökningarnas uppläggning och innehåll har varierat en del under den studerade tidsperioden, vilket jag ska återkomma till. Om man ska vara noga handlar det om två olika undersökningar, den s.k. "Riks-RVU" 1994-98 och "RES" 1999-2001. Den förstnämnda undersökningen påbörjades i april 1994, men av praktiska skäl har jag valt att begränsa analyserna till de hela kalenderår som ingår i datamaterialet, alltså 1995-2001.

### *Resvaneundersökningarnas uppläggning*

Resvaneundersökningarna genomfördes genom telefonintervjuer med slumpmässiga urval ur den svenska befolkningen i åldrarna 6-84 år. Urvalsstorlekar och svarsfrekvens framgår av tabell 2.1. Nettourvalet i tabellen utgörs av ett slumpmässigt urval ur RTB (register över totalbefolkningen) minus de personer som avlidit eller emigrerat efter att urvalet gjorts men innan intervjun hunnit genomföras. Totalt besvarade 46998 personer undersökningens frågor, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 75 procent.



Tabell 2.1 *Resvaneundersökningarnas urval och svarsfrekvens*

År	Nettourval	Svarande	Svarsfrekvens (%)
1995	12326	9637	78
1996	9807	7430	76
1997	8698	6638	76
1998	7973	6074	76
1999	7965	5670	71
2000	7990	5739	72
2001	7982	5810	73
Totalt	62741	46998	75

Intervjuerna innehöll genomgående tre huvudområden:

- 1) Bakgrundsdata. Frågor om respondentens personuppgifter, sysselsättning, boende, arbetsförhållanden, familjeförhållanden, inkomst, utbildning, tillgång till bil och andra transportmedel, med mera.
- 2) Mättdagsresor. Frågor om de resor som respondenten gjort under "mättdagen", i regel dagen före intervjun. Varje förflyttning utanför "den egna bostaden/tomten" som gjorts under mättdagen registrerades som en resa. För varje resa registrerades sedan en mängd uppgifter – tid och plats för resans början och slut, reslängd, restid, färdstätt, resans ärende, om respondenten reste ensam eller i sällskap, osv. Man bör notera att detta är ett mycket omfattande resbegrepp, där även mycket korta och kortvariga förflyttningar definieras som "resor" (se vidare avsnittet nedan om definitioner och avgränsningar).
- 3) Långväga resor. Frågorna om mättdagens resor registrerade relativt få långa resor, så för att få bättre underlag för att bedöma det långväga resandet ingick ett särskilt frågeavsnitt om längre resor, som inte var begränsat till mättdagen. Här ställdes frågor om resor på minst 10 mil enkel väg (i regel sammanlagt minst 20 mil) under den senaste månaden, och resor på minst 30 mil enkel väg (i regel sammanlagt minst 60 mil) under månaden dessförinnan. Långväga resor definierades lite annorlunda än mättdagsresor – de kunde bara börja och sluta vid respondentens bostad. Om man åkte på tjänsteresa eller på semester var resan alltså inte avslutad förrän man var hemma (tillbaka i sin bostad) igen. Långväga resor kunde därmed sträcka sig över flera dagar, och i så fall ställdes också en del frågor om antal övernattningar, typ av boende i samband med övernattning m.m.

Från och med 1997 års undersökning ingick dessutom frågor om s.k. gränspassageresor – utlandsresor under den senaste månaden som varit kortare än 10 mil, och alltså inte föll inom kategorin långväga resor. Mer omfattande ändringar i resvaneundersökningens innehåll gjordes sedan mellan RiksRVU 1994-98 och RES 1999-2001. Skillnaderna mellan undersökningarna är främst att den senare, RES, innehåller fler och ibland mer detaljerade frågor/variabler under de olika frågeområdena, vilket jag i vissa fall kommer att utnyttja i den kommande analysen.

Vidare delades varje "huvudresa" i vissa fall in i flera "delresor" och "res-element", om man under resan utträttade olika ärenden och/eller bytte transportmedel. I de följande analyserna används emellertid endast analysnivån huvudresor.

Intervjuerna var, i synnerhet i RES-undersökningen, mycket omfattande och detaljerade, och man försökte få respondenterna att förbereda sig genom att tänka igenom vilka resor de hade gjort och notera detta på särskilda blanketter som man skickade ut i förväg.

Som framgår av tabell 2.1 fanns ett visst bortfall i undersökningarna, i synnerhet under de sista åren. SCB tillhandahåller, tillsammans med rådatamaterialet, viktvariabler som i vissa analyser kan kompensera för snedfördelat bortfall med avseende på kön, ålder och bostadsort. Ett mer svårhanterligt problem är att man kan förvänta sig ett större bortfall bland människor som reser mycket. Dessa är förmodligen, jämfört med andra respondenter, mer upptagna och svårare att nå för en intervju just därför att de ofta är ute och reser.

Ett annat metodproblem uppstår genom de tillbakablickande frågor som resvaneundersökningarna bygger på. Det är inte säkert att respondenterna kom ihåg, eller vid intervjutillfället kom att tänka på, alla de resor som de tillfrågades om. Förmodligen finns en viss underrapportering, främst av långväga resor (som delvis ligger ganska långt tillbaka i tiden) och av väldigt korta och kortvariga mätdagsresor (som man kanske inte alltid tänker på som en "resa"). Även en del av de omständigheter kring resorna som respondenterna fick frågor om – reslängd, restid osv. – kan nog ibland vara svåra att redogöra för. Samtidigt rörde frågorna i resvaneundersökningarna genomgående konkreta förhållanden och utgick från respondenternas eget resande. Detta bör vara en fördel vad gäller svarens reliabilitet.

### *Definitioner och avgränsningar*

Analysen i de följande kapitlen kommer alltså att kretsa kring människors resande i arbetet. Med den terminologi som används i resvaneundersökningarna i fråga om resors ärenden, så är det tjänsteresor/resor i arbetet, yrkesmässig trafik och besättningsresor som är aktuella. *Yrkesmässig trafik* utförs av dem som har som yrke att framföra någon form av transportmedel (buss, tåg, flygplan, båt, lastbil, taxi etc.). De som är arbetar på transportmedel, men inte som förare (tågkonduktörer, servicepersonal på båtar, flygvärdinnor etc.), utför *besättningsresor*. Andra som reser i arbetet utför, enligt resvaneundersökningarnas terminologi, *tjänsteresor/resor i arbetet*.

Man bör emellertid notera att resvaneundersökningarna har vissa begränsningar när det gäller registreringen av yrkesmässig trafik och besättningsresor. Yrkesmässig trafik registrerades inte alls i avsnittet om långväga resor, och under mät dagen registrerades, enligt dokumentationsmaterialet, resor i yrkesmässig trafik bara om det handlade om vägtrafik, alltså inte resor med tåg, flyg etc. På den senare punkten är dokumentationsmaterialet och intervjuarinstruktionerna emellertid inte entydiga, och enstaka resor med tåg, flyg och båt är faktiskt registrerade som yrkesmässig trafik. Enligt uppgift från SIKA rör det sig om felregistreringar. Dessa resor har jag valt att inkludera i analyserna av yrkesmässig trafik. En annan typ av felregistreringar gäller resor som passagerare i bil. Sådana resor ska, enligt dokumentationsmaterialet, inte kunna vara yrkesmässig trafik, men ändå finns ett stort antal sådana resor registrerade. Dessa har jag i mina analyser fört över till kategorin "tjänsteresor/resor i arbetet". Ytterligare begränsningar är, att även om en respondent gjort flera resor i yrkesmässig trafik under mät dagen så registrerades dessa i regel som en enda resa, och restid registrerades överhuvudtaget inte.

Besättningsresor särredovisades under RES-undersökningens två sista år (2000 och 2001) men inte dessförinnan. Enligt uppgift från SCB och SIKA är det oklart hur besättningsresor registrerades mellan 1994 och 1999 – kanske som tjänsteresor/resor i arbetet, kanske inte alls. Jag har, med viss tvekan, valt att inkludera dem i mina analyser, för att inte i onödan utesluta några resor som utfördes i arbetet. Det ska dock sägas, att de registrerade besättningsresorna är mycket få jämfört med de två andra ärendekategorierna i analysen. Besättningsresorna registrerades oavsett trafikmiljö, såväl för mät-dagsresor som för långväga resor. Reslängd för varje resa registrerades, men inte restid.

I RES ingår, förutom frågan om resans huvudsakliga ärende, en följdfråga till respondenter som angett vissa andra ärenden än tjänsteresa (bl.a. inköp)

om resan utfördes i tjänsten eller privat. Om man även lägger till de resor i tjänsteärende som fångas upp av denna följdfråga, så ökar antalet registrerade mätdagsresor under perioden 1999-2001 med 4,6 procent (däremot är det ingen skillnad när det gäller långväga resor). Detta försvårar emellertid jämförelser över hela perioden 1995-2001, och jag har därför valt att bara använda ärendekategorierna tjänsteresa/resa i arbetet, yrkesmässig trafik och besättningsresor i analyserna. Jag kommer i fortsättningen att använda "tjänsteresor" som en samlande beteckning för dessa tre typer av resor. Ibland använder jag uttrycket "resor i arbetet" synonymt med tjänsteresor.

En avgränsning har gjorts när det gäller resornas längd. Våldigt korta förflyttningar i tjänsteärende (uträtta ärenden på stan etc.) är knappast intressanta för rapportens syfte, och jag har därför valt att selektera bort de "tjänsteresor" som är kortare än en kilometer. Jag har också selekterat bort de mätdagsresor där reslängden inte är angiven, eller där de av SCB registrerats som "extremvärde". De resor som på så vis selekterats bort utgör ungefär 6 procent av det totala antalet registrerade tjänsteresor (huvudresor mätdagen) under perioden. För långväga tjänsteresor saknas uppgift om reslängd för 2,5 procent av resorna och enstaka resor har registrerade reslängder på under 100 km – det sistnämnda tycks åtminstone delvis bero på registreringsfel (jfr Frändberg & Vilhelmson 2002: bil. 1). Här har jag emellertid valt att inkludera även dessa resor i mina analyser, eftersom respondenterna i ett tidigare skede i intervjun angett att resorna i fråga varit på "minst 10 mil enkel resa".

En annan avgränsning av materialet är att jag – med undantag för några inledande analyser i kapitel 3 – bara undersöker resande i arbetet hos de respondenter i undersökningarna som angett förvärvsarbete som sin huvudsakliga sysselsättning (hel- och deltidsanställda samt egenföretagare). Det rör sig om 23205 av totalt 46998 respondenter. Ett mindre antal tjänsteresor har också gjorts av personer som "huvudsakligen" är registrerade som studerande, arbetslösa, pensionärer etc. Dessa har jag emellertid valt att bortse ifrån. Det viktigaste skälet till detta är att jag ibland vill jämföra dem som reser i tjänsten med dem som inte gör det, och då är det rimligt att göra sådana jämförelser inom gruppen förvärvsarbetande. Att även blanda in studenter, pensionärer etc. i sådana jämförelser vore inte meningsfullt, även om det alltså förekommer en del tjänsteresor även i dessa grupper. Denna avgränsning innebär att jag selekterar bort 5,6 procent av mätdagens tjänsteresor (på minst 1 km) och 3,7 procent av de långväga tjänsteresorna i datamaterialet.

### *Fyra resbegrepp*

Merparten av analysen kommer att kretsa kring fyra resbegrepp. För alla gäller att de är avgränsade till resor som utförts av respondenter vars huvudsakliga sysselsättning var förvärvsarbete, och där det huvudsakliga ärendet var tjänsteresa/resa i arbetet eller i förekommande fall yrkesmässig trafik eller besättningsresa.

- 1) Tjänsteresor mätdagen. Alla mätdagens huvudresor på minst 1 km.
- 2) Långväga tjänsteresor. Långväga huvudresor på minst 10 mil enkel väg.
- 3) Övernattningsresor. Långväga huvudresor där slutdatum inte är samma som startdatum, dvs. där minst en övernattning har skett på resmålet eller under resans lopp. Detta är en delmängd av den föregående kategorin.
- 4) Utlandsresor. Långväga huvudresor som till någon del skett utomlands, utifrån variabeln "Huvudresan helt inom Sverige?". Även dessa resor är alltså en delmängd av resorna i kategori 2, och det förekommer också utlandsresor i kategori 3.

Några av de val jag gjort ifråga om de olika resbegreppen bör kommenteras. För det första har jag valt att använda kategorin "långväga resor" för tre av de fyra resbegreppen trots att yrkesmässig trafik inte ingår där. Detta är en viktig begränsning – en jämförelse visar att en relativt stor andel, drygt en fjärdedel, av de registrerade mätdagsresorna som utförts i tjänsten och hade en färdlängd på minst 10 mil utgjordes av yrkesmässig trafik. (Här får man dock komma ihåg att alla resor i yrkesmässig trafik som en respondent gjort under mätdagen enligt instruktionerna skulle registreras som en resa, varför jämförelsen förmodligen inte är helt rättvisande.) Att använda mätdagsresor för att studera långa resor vore emellertid problematiskt på flera sätt. Resvaneundersökningarna fångar av naturliga skäl in betydligt färre långa resor under mätdagen än under den senaste månaden, så analysunderlaget blir avsevärt mindre. Det kan också förväntas vara mindre pålitligt, eftersom bortfallet riskerar att bli stort bland dem som varit iväg på långresa under mätdagen. En så kort mätperiod som en dag är dessutom en stor begränsning när det gäller att kartlägga resor som sträcker sig över flera dagar. Att bedöma resandets fördelning i befolkningen utifrån data från en enda dag är överhuvudtaget problematiskt, vilket jag ska återkomma till. Dessutom finns, som tidigare nämnts, en del oklarheter och brister i registreringen av just långa mätdagsresor i yrkesmässig trafik. Jag har av dessa olika skäl valt att i första hand använda kategorin långväga resor i mina analyser, men har i vissa fall gjort jämförande analyser av långa (minst 10 mil) mätdagsresor. I kapitel 5 finns också en separat analys av kategorin yrkesmässig trafik.

För det andra ingår inte s.k. gränspassageresor, dvs. utlandsresor på mindre än 10 mil den senaste månaden. Att inkludera dessa resor hade gett en mer heltäckande bild av de utrikes tjänsteresorna, men jag har trots det valt att inte ta med dem i analysen. Anledningen är dels att uppgifter om sådana resor saknas för de två första åren (1995-96), dels att relativt få gränspassageresor i tjänsten – 68 stycken – registrerats under de fyra år då frågan fanns med i resvaneundersökningarna.

För det tredje har jag valt att endast undersöka långväga resor under den senaste månaden i analyser på individnivå (se vidare nedan). Det hade varit möjligt att även inkludera s.k. 30-milaresor ytterligare en månad tillbaka i tiden för att få med ett större antal resor och därmed bättre underlag för analyserna. Men det hade samtidigt gett en mer svårgripbar variabel; bl.a. skulle de människor som gjort resor på över 30 mil bli överrepresenterade jämfört med dem som främst gjort ”korta” långväga resor (på mellan 10 och 30 mil). I de analyser där resor är analysenhet (se vidare nedan) ingår i regel alla registrerade långväga resor.

Slutligen finns som sagt en del överlappningar mellan de olika resbegreppen. Dessa hade kunnat undvikas, men till priset av färre resor, och därmed svagare underlag, i de olika delanalyserna. Min bedömning är att de fyra resbegreppen, så som de utformats, är någorlunda lättfattliga och att överlappningarna inte utgör något stort problem.

För att återknyta till några av de inledande frågorna, kan man hävda att alla de fyra resbegreppen är relevanta för att ge en heltäckande bild av svenskarnas resande i arbetet. Mättdagsresorna ger en översiktsbild av det dagliga resandet, där även relativt korta och kortvariga tjänsteresor ingår. Sådana resor utgör en relativt stor del av det totala antalet tjänsteresor. För resenärerna kan de, om de är frekventa, ha betydelse för i första hand arbetsförhållanden och upplevelsen av det egna arbetet. De långväga resorna, och i synnerhet de som innebär övernattnings, kan påverka såväl resenärernas arbetsförhållanden som deras familjerelationer. Långväga resor och inte minst utlandsresor kan också tänkas ha samband resenärernas omvärldsrelationer och frågan om lokala respektive kosmopolitiska förhållningssätt.

#### *Kompletterande resvariabler*

Utöver de fyra resbegreppen kommer jag i vissa fall att använda några andra variabler för att komplettera bilden av resandet i arbetet. Det gäller till att börja med en av resdatabasens bakgrundsvariabler, nämligen frågan om respondenterna använder sin egen bil för tjänsteresor, och i så fall hur ofta. För-

delen med denna variabel är att den inte är begränsad till en viss mätperiod (mät dagen eller de senaste 30/60 dagarna), medan en begränsning förstås är att långtifrån alla tjänsteresor görs med egen bil. Ett annat problem är att frågeformuleringen ändrades något mellan Riks-RVU och RES, vilket av allt att döma medförde att färre personer i RES-undersökningen angav att de använde egen bil i tjänsten (Tomth 2004). Jag kommer emellertid i första hand att använda variabeln för jämförelser mellan olika kategorier förvärvs-arbetande, och då bör detta inte vara något stort problem.

En annan variabel mäter, på individnivå, totalt antal registrerade resdagar i tjänsten under de senaste två månaderna. Den är baserad på frågan om långväga resor, och dessas start- och slutdatum. Till skillnad från resbegreppet ovan ingår alltså både 10-milaresor den senaste månaden och 30-milaresor månaden dessförinnan. Variabeln är konstruerad för att i någon mån komma åt *hur mycket* människor reser i arbetet, och inte bara *om* de reser eller inte. Det finns emellertid ett par problem och begränsningar med variabeln. Till att börja med finns det ett visst bortfall i registreringen av start- och slutdatum. När någon av dessa uppgifter saknats för en resa har en resdag registrerats för resan, men detta är förstås inte helt tillfredsställande. Vidare är variabeln kanske lite svårgripbar i och med att kriterierna för att resor ska bli registrerade skiljer sig mellan den senaste månaden och månaden dessförinnan. Sedan registreras som sagt inte långväga resor i yrkesmässig trafik, vilket i detta sammanhang är en stor begränsning – bland dem som reser i arbetet är det förmodligen ofta yrkesförarna som reser mest intensivt (jfr Presser & Hermsen 1996: 104). I analyserna av denna variabel har det också visat sig att skillnaderna i antal registrerade resdagar mellan olika kategorier resenärer mestadels är ganska små, och att de skillnader som framträder i regel förstärker de mönster som redan framträtt i analysen av de fyra resbegreppen ovan. Jag kommer därför bara att ta upp denna variabel i de fall där den visar på tydliga skillnader i resintensitet mellan olika kategorier respondenter.

Slutligen kommer jag i analyserna av resandets koncentration (kap. 7) också att använda en variabel som mäter totalt antal långväga resor, utan specifikation av ärende, under det senaste året. Denna variabel används emellertid inte "för sig själv", utan endast i relation till variabler som mäter benägenheten att resa i arbetet.

### *Tillvägagångssätt i analysen*

Analyserna omfattar således resor i arbetet, med definitioner och avgränsningar enligt ovan: tjänsteresor/resor i arbetet, yrkesmässig trafik och besättningsresor utförda av förvärvsarbetande; dels mätdagens huvudresor (minst 1 km), dels långväga huvudresor. Till att börja med undersöker jag den totala mängden tjänsteresor, men merparten av analyserna handlar om att kartlägga resandets fördelning. Här fungerar de fyra olika resbegreppen ovan som beroende variabler, medan de oberoende variablerna utgörs av några av de bakgrundsdata på individnivå som resvaneundersökningarna innehåller. Dessa beskrivs vid behov närmare i respektive kapitel.

En annan fråga att ta ställning till är vilket mått på resandet som ska användas i analysen. I resdatabasen finns uppgifter om antal resor, reslängd och restid. I den inledande översikten i kapitel 3 använder jag alla dessa tre mått, medan de följande analyserna i första hand baseras på antal resor. Reslängd och restid ingår däremot indirekt, genom att ett par av resbegreppen delvis definieras utifrån längd och tid (långväga resor, resor med övernattnings).

Resvaneundersökningarna och den databas där resultaten är samlade är i första hand utformade för analys där resor, inte individer, är analysenhet. Eftersom materialet är insamlat genom individuella intervjuer finns emellertid vissa möjligheter att också använda individer som analysenhet. Utifrån rapportens syfte bedömer jag att båda formerna av analys är relevanta. Jag kommer alltså att ställa två typer av frågor – dels frågor om hur stor andel av tjänsteresorna som utförs av (exempelvis) kvinnor respektive män, dels frågor om hur stor andel av (exempelvis) männen respektive kvinnorna i undersökningen som rest i tjänsten. För att komplettera de tabeller som redovisar svaren på den första sortens frågor – om resornas fördelning – så finns i bilaga 1 en tabell som visar hur stora andelar av de förvärvsarbetande som är (exempelvis) kvinnor och män.

De flesta analyser som redovisas är bivariata, dvs. de visar relationen mellan en oberoende variabel och något av de fyra resbegreppen. I några fall redovisar jag också resultat av multivariata analyser i form av logistisk regression.

För analyser där resor är analysenhet har jag använt ett menysystem som SCB levererar tillsammans resdatabasen. Detta system genererar bland annat, i varje analys, skattningar av det totala resandet i den relevanta populationen, där hänsyn tas till känt bortfall på vissa variabler (kön, ålder och region). När det gäller långväga resor tas också hänsyn till att 30-milaresor registrerats under dubbelt så lång tidsperiod som 10-milaresor. I de tabeller i rapporten där procentfördelningar bygger på sådana skattningar (och inte på



faktiska svarsfördelningar i enkätmaterialet) anges ”skattningar” i tabellrubriken. SCB anger i sin dokumentation att skattningar som grundas på färre än 30 resor bör tolkas med försiktighet. I tabeller där det förekommer procent-siffror som baseras på färre än 30 observationer har jag därför satt dessa siffror inom parentes.

I kapitel 3 redovisar jag några översiktliga jämförelser mellan det arbetsrelaterade resandet 1995 och 2001. Totalt sett framträder emellertid inga särskilt stora eller systematiska skillnader, så i de följande kapitlen har jag valt att inte göra några jämförelser över tid, utan koncentrera mig på skillnader i resande mellan olika kategorier respondenter för hela perioden 1995-2001. Ett ytterligare skäl att avstå från jämförelser mellan olika år under perioden är att underlaget för sådana jämförelser ibland skulle bli ganska tunt om de studerade resorna fördelades dels på år, dels på en eller flera ytterligare variabler.

Man bör till sist notera att resvaneundersökningarnas mätperioder innebär vissa begränsningar i analyserna på individnivå, i synnerhet när det gäller mättdagsresor. Det är känt från andra typer av studier att människors resande varierar mycket från dag till dag (jfr Krantz 1999: 49f), och att man därför får en mycket begränsad bild av individers resvanor då man bara ser till mät-dagens resor. Ifråga om tjänsteresor utförs dessa i betydligt större utsträckning på vardagar än på helgdagar, och många typer av tjänsteresor – som kan ha stora konsekvenser för de resande i olika avseenden – utförs inte varje arbetsdag utan med glesare intervall. Man kan därför, som Krantz (1999) påpekar, förvänta sig att analyser av mättdagsresor på individnivå – i synnerhet multivariata analyser – inte ger särskilt starka utslag. För långväga resor, där mätperioden är en månad, bör precisionen i mätningarna bli bättre och utslagen i multivariata analyser kan förväntas bli något tydligare, men även här bör man hålla i minnet att långtifrån alla långväga resor i tjänsten är av den karaktären att de upprepas varje månad.

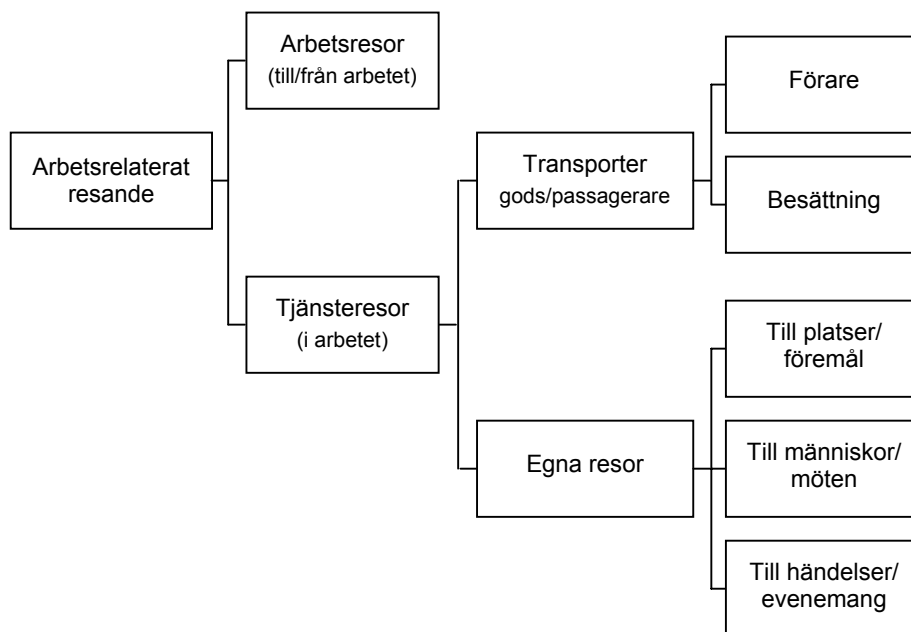
## Arbetsrelaterat resande

Detta kapitel börjar med några distinktioner mellan olika former av arbetsrelaterat resande, utifrån en preliminär typologi som jag kommer att återknyta till senare i rapporten. Därefter ges en mycket kortfattad översikt av resandet till, från och i arbetet, där det arbetsrelaterade resandet sätts i relation till den svenska befolkningens totala resande. Slutligen presenteras några mått på resandet i arbetet, utifrån de olika resbegrepp och resvariabler som kommer att användas i rapporten.

### *En preliminär typologi*

I figur 3.1 föreslås några grundläggande distinktioner i fråga om de resor som hänger samman med människors arbete. Arbetsrelaterat resande kan handla dels om arbetsresor (resor till och från arbetet) och dels om tjänsteresor (resor i arbetet). I denna rapport är det alltså tjänsteresorna, så som de registrerats i resvaneundersökningarna, som står i fokus. Men det kan vara värt att notera, att gränsen mellan arbets- och tjänsteresor inte alltid är självklar. I RES-undersökningens intervjuarinstruktioner sägs exempelvis, att ”Om arbete sker en enstaka dag på annan plats så registrera ... resan som en tjänsteresa. Om arbetet däremot sker under en längre period så att man besöker samma arbetsplats flera gånger registrera ... resan som en arbetsresa.” För dem som inte alltid arbetar på en fast, ordinarie arbetsplats verkar det finnas utrymme för en viss osäkerhet i klassificeringen av arbets- respektive tjänsteresor.

För tjänsteresorna kan man sedan skilja mellan å ena sidan resor där syftet är att transportera gods eller passagerare, och å andra sidan resor som görs för att resenären ska ta sig till den plats där han eller hon ska utföra någon form av arbetsuppgifter. Med resvaneundersökningarnas terminologi handlar det i det första fallet om yrkesmässig trafik (förare) och besättningsresor, där dataunderlaget som sagt har stora begränsningar. Om övriga tjänsteresor finns mer uttömmande och detaljerade uppgifter, bland annat om resornas ärenden. Dessa uppgifter, i kombination med en del tidigare forskning



Figur 3.1 *Olika typer av arbetsrelaterat resande*

(Frändberg & Vilhelmson 2002: 34f; Urry 2003: 163f) ligger till grund för den föreslagna uppdelningen mellan olika typer av ”egna resor” i figuren.

I nästa avsnitt jämförs det arbetsrelaterade resandet – fördelat på arbetsresor och tjänsteresor – med svenskarnas totala resande, och därefter ges några övergripande mått när det gäller tjänsteresorna. Frågan om olika *typer* av tjänsteresor kommer jag att återknyta till i senare kapitel, i synnerhet i kapitel 5 som innehåller dels ett särskilt avsnitt om yrkesmässig trafik och besättningsresor, dels en närmare diskussion och analys när det gäller platsrelaterade resor, mötesresor och evenemangsresor.

#### *Totalt resande och arbetsrelaterat resande*

Det totala resandet i Sverige, så som det registrerats i resvaneundersökningarna, var under perioden 1995-2001 knappt 5 miljarder huvudresor per år, med en total årlig färdlängd på 126 miljarder km. Genomsnittssiffror är kanske mer greppbara – Sveriges invånare i åldrarna 6-84 år gjorde i genomsnitt 1,6 huvudresor per dag. Den genomsnittliga reslängden per person och dag var 43 km och restiden ungefär en timme. Dessa siffror inkluderar emellertid dem som inte gjort någon resa alls under mät dagen (ungefär en femtedel av

Tabell 3.1 *Det arbetsrelaterade resandets andel av totalt resande, procent (skattningar) 1995-2001*

	Arbetsresor	Tjänsteresor	Övr. resor	Totalt
Mätdagsresor				
Antal resor	32,4	5,1	62,5	100
Reslängd	17,7	17,6	64,8	100
Restid	20,0	8,4	71,6	100
Antal långväga resor	5,0	18,8	76,2	100
Antal långväga övernattningsresor	2,2	17,0	80,8	100
Antal långväga utlandsresor	2,0	21,6	76,4	100

respondenterna). Om dessa räknas bort blir siffrorna för dem som faktiskt reste något högre. Antalet resor var i stort sett konstant mellan 1995 och 2001. Däremot skedde en viss ökning i total reslängd och restid.

Av det totala antalet huvudresor med registrerat ärende var 37,5 procent relaterade till arbete (tabell 3.1) – drygt 32 procent var resor till och från arbetet (arbetsresor) och 5 procent var resor i arbetet (tjänsteresor). Tjänsteresorna är emellertid ofta längre än arbetsresorna, så i fråga om total reslängd väger dessa två typer av resande ungefär jämnt – var och en står för knappt 18 procent av det totala transportarbetet. Den totala restiden är betydligt längre för arbets- än för tjänsteresorna. I fråga om restid bör man dock notera att resvaneundersökningarna inte registrerar någon restid för yrkesmässig trafik och besättningsresor, så dessa siffror är inte helt jämförbara (yrkesmässig trafik och besättningsresor stod för ungefär en fjärdedel av tjänsteresornas reslängd). Därutöver visar siffrorna att tjänsteresorna görs med snabbare färdstätt än övriga resor; framförallt står flyget för en jämförelsevis stor del av transportarbetet när det gäller tjänsteresor.

Arbetsresornas andel av det totala resandet har varit ganska stabil under perioden 1995-2001, med alla de tre mått som redovisas i tabell 3.1. Tjänsteresandet har andelsmässigt varierat mer från år till år, men utan att uppvisa någon långsiktig trend.

Resvaneundersökningarnas skattningar av det totala resandet bygger på frågor om mätdagens resor. I undersökningarna ingår dessutom särskilda frågor om så kallade långväga resor. Här är resdefinitionen, som nämnts

ovan, lite annorlunda. Bl.a. finns data om resor där ”utresa” och ”hemresa” skett under olika dagar; däremot saknas resor i yrkesmässig trafik. Reslängden är minst 10 mil enkel väg, dvs. i regel minst 20 mil totalt för en huvudresa. Jämfört med det totala resandet är arbetsresornas andel betydligt lägre när det gäller det långväga resandet – det är trots allt relativt få människor som har mer än 10 mils resa till arbetet. Däremot står tjänsteresorna för en större andel av de långväga resorna – 19 procent av dessa är tjänste- och besättningsresor. Man bör dessutom notera att långväga resor inte registreras för yrkesmässig trafik, så man kan utgå från att det totala långväga resandet i arbetet underskattas (se vidare avsnittet om yrkesmässig trafik i kap. 5).

Tabell 3.1 innehåller, förutom mätdagsresor och långväga resor, även de två övriga resbegrepp som kommer att användas i de kommande analyserna – långväga resor med övernattningsresor och långväga utlandsresor. Arbetsresorna är i dessa fall relativt få, runt 2 procent, medan tjänsteresorna stod för 17 procent av övernattningsresorna och knappt 22 procent av utlandsresorna.

Det totala antalet långväga resor ökade med 19 procent från 1995 till 2001, och även total reslängd och restid ökade betydligt. Antalet långväga arbets- och tjänsteresor ökade också något mot slutet av perioden. Liknande tendenser framträder i fråga om långväga övernattningsresor och långväga utlandsresor – det totala antalet resor ökade tydligt under perioden mellan 1995 och 2001, och även de arbetsrelaterade resorna ökade; i synnerhet ökade antalet arbetsresor markant mot slutet av perioden.

I analyserna ovan ingår alla tjänsteresor som registrerats i resvaneundersökningarna 1995-2001. I de följande analyserna tillämpas däremot de avgränsningar som jag diskuterade i kapitel 2, dvs. de tjänsteresor som ingår är de som utförts av respondenter vars huvudsakliga sysselsättning var förvärvsarbete och som (när det gäller mätdagsresor) har en registrerad reslängd på minst 1 km.

### *Resande i arbetet*

Under perioden 1995-2001 gjorde den förvärvsarbetande befolkningen i Sverige, enligt resvaneundersökningarna, ungefär 218 miljoner tjänsteresor om året där reslängden var minst 1 km. Den sammanlagda reslängden för dessa resor var ungefär 21,5 miljarder km per år, vilket innebär att tjänsteresorna stod för en dryg fjärdedel av de förvärvsarbetandes totala resande mätt i reslängd. Utslaget på landets c:a 4 miljoner förvärvsarbetande ger detta ett genomsnitt på 54 tjänsteresor med en sammanlagd längd av drygt

Tabell 3.2 *Tjänsteresornas reslängd, procentfördelning (mättdagsresor, skattningar) 1995-2001*

Resans längd	Andel av totalt antal resor (%)	Andel av total reslängd (%)
1-4,9 km	18,5	0,5
5-9,9 km	11,7	0,8
10-49,9 km	33,7	8,0
50-99,9 km	12,7	8,7
100-499,9 km	19,4	43,9
500- km	4,0	38,1
Summa	100	100

5300 km per person och år. Det totala resandet i arbetet är alltså omfattande.

Samtidigt är totalsummeringar och genomsnittsvärden svårgripbara. Som vi ska se längre fram är tjänsteresandet mycket ojämnt fördelat – många reser lite (eller inte alls) och några reser mycket. Dessutom är många tjänsteresor relativt korta, medan en liten andel är långa. Drygt tre fjärdedelar av resorna är kortare än 100 km, men de resor som är minst 100 km står för mer än fyra femtedelar av den totala reslängden (tabell 3.2). Denna fördelning har inte förändrats nämnvärt mellan 1995 och 2001, och det totala antalet tjänsteresor visar ingen tydlig stigande eller fallande tendens under perioden.

”Långväga resor” definieras som sagt lite annorlunda än mättdagens resor, så de två resbegreppen är inte direkt jämförbara. Skattningar baserade på resvaneundersökningarna pekar på att den förvärvsarbetande befolkningen i Sverige gjorde i genomsnitt mellan 11 och 12 miljoner långväga tjänsteresor

Tabell 3.3 *Antal övernattningar i samband med långväga tjänsteresor, procentfördelning (skattningar) 1995-2001*

Antal övernattningar	Andel av de långväga övernattningsresorna
1	42,0
2-3	37,1
4-6	15,0
7-	5,9
Summa	100

Tabell 3.4 *Destinationer för långväga utrikes tjänsteresor, procentfördelning (skattningar), 1995-2001*

Resmål <sup>a</sup>	Andel av resorna
Norden	37,4
Övriga Europa	52,2
Nordamerika	5,3
Övriga världen	5,1
Summa	100

<sup>a</sup> Tabellen baseras på variabeln "huvudresans målpunkt". Som Frändberg och Vilhelmson (2002: bil. 1) påpekar finns här ett visst bortfall i form av resor som gått utomlands men där målpunkt trots det registrerats i Sverige. Siffrorna i tabellen får därför tolkas med viss försiktighet.

om året mellan 1995 och 2001, med en tendens till ökning mot slutet av perioden.

Knappt hälften av dessa resor, drygt 5 miljoner per år, innebar övernattnings på annan ort. 42 procent av övernattningsresorna medförde endast en övernattnings, 52 procent medförde mellan två och sex övernattnings, och knappt 6 procent av resorna innebar bortovaro i minst en vecka (tabell 3.3).

Slutligen gjorde de förvärvsarbetande svenskarna under åren 1995-2001 i genomsnitt knappt 1,8 miljoner tjänsteresor utomlands. Även utlandsresorna ökade något i slutet av perioden. Av variabeln "målpunkt, land" i resdatabasen framgår att det stora flertalet av resorna gick till andra europeiska länder (tabell 3.4). De nordiska länderna stod för mellan 35 och 40 procent av utlandsresorna och övriga europeiska länder för tillsammans drygt 50 procent. Resterande dryga 10 procent av utlandsresorna fördelade sig relativt jämnt mellan Nordamerika (USA och Kanada) och övriga världen.

Eftersom resvaneundersökningarna bara mäter resor under en dag, och långväga resor under de senaste 30/60 dagarna, går det inte att utifrån dessa data bedöma hur mycket enskilda respondenter reser i tjänsten på årsbasis (eller hur stor andel av de förvärvsarbetande som reser i tjänsten under ett år). Det man kan säga är, utifrån de fyra resbegrepp som kommer att användas i de fortsatta analyserna (tabell 3.5), att under en genomsnittlig dag gjorde 11 procent av de förvärvsarbetande respondenterna i resvaneundersökningarna minst en tjänsteresa, och under en genomsnittlig månad gjorde 12,5 procent av dem minst en långväga tjänsteresa. 7,8 procent av dem gjorde, under en genomsnittlig månad, minst en långväga tjänsteresa som

Tabell 3.5 *Tjänsteresandets omfattning 1995-2001*

Typ av tjänsteresa	Andel av de förvärvs- arbetande som gjort denna typ av resa (%)	Antal resor i materialet / antal personer som gjort resorna
Mättdagsresa (minst 1 km)	11,0	3447 / 2562
Långväga resa senaste månaden	12,5	5607 / 2904
Långväga resa med övernattning senaste månaden	7,8	2570 / 1804
Långväga utlandsresa senaste månaden	2,8	801 / 643

innebar övernattning någon annanstans än i hemmet, och 2,8 procent gjorde minst en långväga tjänsteresa utomlands.

Andelen förvärvsarbetande som registrerades för minst en tjänsteresa under mättdagen var något större i början av perioden än mot slutet, medan andelen som gjorde minst en långväga utlandsresa ökade något. I båda fallen är emellertid skillnaderna små. För de två andra typerna av tjänsteresor (i tabell 3.5) – samtliga långväga resor respektive långväga övernattningsresor – framträder ingen tydlig utvecklingstendens mellan 1995 och 2001.

I resvaneundersökningarna ingick också en mängd frågor om bilinnehav. En av dessa frågor gällde i vilken omfattning respondenterna använde sina egna bilar i tjänsten, och denna fråga kan vara intressant som en kompletterande indikator på tjänsteresandets omfattning på individnivå. Av samtliga förvärvsarbetande var det närmare en tredjedel som angav att de någon gång använde sin bil för tjänsteresor (tabell 3.6). Knappt 9 procent angav att de reste i tjänsten varje dag. I den relativt stora grupp som inte besvarat frågan ingår förvärvsarbetande som inte hade någon egen bil.

Man kan emellertid notera, att andelen förvärvsarbetande som uppgav att de reste med egen bil i tjänsten minskade under perioden. Under perioden 1995-98 angav 35 procent att de någon gång använde egen bil i tjänsten; i RES-undersökningen (1999-2001) var siffran 29 procent. Betydligt större var skillnaden i fråga om de flitigaste resenärerna – de som uppgav att de reste varje dag minskade från 12 procent (1995-98) till 5 procent (1999-2001). Men enligt uppgift från SIKA avspeglar detta förmodligen inte någon



Tabell 3.6 *Andel förvärsarbetande som använder egen bil i tjänsten, procent (skattningar) 1995-2001*

Använder bil i tjänsten...	Andel
Dagligen	8,6
Ca 2-3 ggr i veckan	6,3
Ca 2-4 ggr i månaden	5,5
Mera sällan	11,9
Aldrig	47,5
Ej svar/övrigt	20,2
Summa	100

verklig förändring, utan beror på en mindre ändring i frågeformuleringen vid övergången från Riks-RVU till RES. SIKA anger att "Riks-RVU hade en lite vagare beskrivning som kan ha inneburit att respondenten uppfattade det så att även bilar som används av respondenten i tjänsten, men som inte disponerats av hushållet för privat bruk, skulle räknas in" (Tomth 2004). Vilka siffror som är mest "sanna" är därmed svårt att bedöma. I de följande kapitlen kommer jag hur som helst inte att göra separata analyser av svarsalternativet "dagligen", p.g.a. den stora variationen mellan undersökningarna, utan endast undersöka hur stora andelar av olika kategorier förvärsarbetande som angav att de någon gång använde egen bil i tjänsten.

Frågan om resor i egen bil ger förstås inte någon fullständig bild av tjänsteresandet, eftersom tjänsteresor också utförs med andra färd sätt. Det framgår emellertid av resdatabasen att bilen är det i särklass vanligaste transportmedlet. Som tabell 3.7 visar görs 77 procent av tjänsteresorna med

Tabell 3.7 *Tjänsteresornas fördelning på färd sätt, procent (mät dagsresor, skattningar) 1995-2001*

Färd sätt	Andel av totalt antal resor (%)	Andel av total reslängd (%)
Till fots, cykel, moped, mc	6,2	0,3
Personbil	76,7	49,3
Lastbil	6,0	12,2
Tåg, buss, t-bana, spårvagn	5,8	10,8
Flyg	2,1	25,6
Övriga färd sätt	3,1	1,7
Summa	100	100

personbil. Ytterligare 6 procent görs med lastbil, 8 procent med olika former av kollektivtrafik (tåg, buss, flyg, t-bana, spårvagn) och 6 procent med mc, moped, cykel eller till fots. Även i fråga om reslängden dominerar bilresorna – personbilstrafik står för 49 procent och lastbilstrafik för 12 procent – men flygtrafiken står för så mycket som 26 procent. Övrig kollektivtrafik står för 11 procent, medan andra färdstätt främst används vid kortare resor.

Slutligen kommer jag, i vissa analyser, också att använda en variabel som mäter totalt antal registrerade resdagar i samband med långväga resor i arbetet under de senaste två månaderna. Variabeln har en del begränsningar, vilka diskuterades i metodkapitlet, men kan ändå vara intressant som indikator på människors resintensitet. Totalt hade 3531 av de 23205 förvärvsarbetande i resundersökningen registrerats för någon långväga tjänsteresa. Av dessa hade merparten, 53 procent, registrerats för högst 3 resdagar, medan ungefär 15 procent hade rest i minst 10 dagar (tabell 3.8).

Tabell 3.8 *Antal registrerade resdagar bland dem som gjort långväga tjänsteresor de senaste två månaderna, procentfördelning, 1995-2001*

Antal resdagar	Andel
1	21,1
2	18,1
3	13,8
4-5	17,3
6-9	14,5
10-19	11,7
20-	3,4
Summa	100

N=3531

Efter denna översiktliga beskrivning med tonvikt på tjänsteresandets omfattning, i fråga om resvolym och i fråga om hur stora andelar av de förvärvsarbetande som gjort olika typer av tjänsteresor, kommer de följande kapitlen främst att ägnas åt resandets fördelning bland olika kategorier förvärvsarbetande.

## Vem reser i arbetet?

Vilka människor är det som reser i arbetet? Ett svar är förstås att det är människor som har arbeten där det ingår resande – jag ska återkomma till det i nästa kapitel. Men först ska jag undersöka förekomsten och omfattningen av tjänsteresor bland de förvärvsarbetande utifrån några mer allmänna socio-demografiska indelningar – kön, ålder, utbildning och bostadsort.

### *Kvinnors och mäns resande*

En viktig demografisk indelning, och en central sociologisk analysvariabel, är kön. Det är också en variabel som på goda grunder kan förväntas ha med resande i arbetet att göra. Det är ett väl dokumenterat faktum att den svenska arbetsmarknaden på flera sätt är könsuppdelad. Kvinnor och män arbetar ofta i olika yrken, kvinnor arbetar deltid i betydligt större utsträckning än män, och män är ofta överrepresenterade på ledande positioner i arbetslivet (Soidre 2002). Dessa förhållanden kan tänkas påverka hur och i vilken omfattning kvinnor respektive män reser i tjänsten, och genusperspektiv förekommer inte sällan i forskning om rörliga yrkesgrupper (t.ex. Ouellet 1994; Nehls 2003; Bentner 1992). Några tidigare studier tyder också på att tjänsteresandet är starkt snedfördelat vad gäller kön – att män reser betydligt mer än kvinnor (Presser & Hermsen 1996; Roehling & Bultman 2002; Bergman 2004).

Flera tänkbara förklaringar till könsskillnader i resaktivitet har föreslagits, exempelvis traditionella könsroller, kvinnors större ansvar för hem och barn, diskriminering från arbetsgivare som uppfattar män som mer villiga och/eller mer lämpliga att resa än kvinnor och mindre intresse bland kvinnor än bland män att göra karriär (t.ex. Markham 1986; Presser & Hermsen 1996). Sådana faktorer kan tänkas göra att män i högre grad än kvinnor söker sig till sådana arbeten som innebär mycket resor. Samtidigt kan med tiden sådana arbeten bli ”könsmärkta” (Westberg-Wohlgemuth 1996) som just manliga, vilket utestänger även de kvinnor som faktiskt skulle vilja ha dessa arbeten

Tabell 4.1 *Tjänsteresor, antal och reslängd, fördelning mellan kvinnor och män, procent (mättdagsresor, skattningar) 1995-2001*

Reslängd	Kvinnor	Män	Summa	Totalt antal resor/år (milj)
1-4,9 km	35,8	64,2	100	40
5-9,9 km	31,4	68,6	100	26
10-49,9 km	23,3	76,7	100	74
50-99,9 km	23,6	76,4	100	28
100-499,9 km	15,5	84,5	100	42
500- km	18,9	81,1	100	9
Totalt	24,9	75,1	100	218

(Davies 2004). Av allt att döma är åtminstone vissa typer av arbeten som innebär mycket resor tydligt mansdominerade – mer om detta i nästa kapitel.

Tidigare svensk forskning, bland annat mer övergripande analyser av resvaneundersökningarna, visar att män som grupp reser mer än kvinnor (Krantz 1999: 102ff; Frändberg & Vilhelmson 2002: 52; Polk 1998: 17ff). En könsuppdelad analys av svenskarnas arbetsrelaterade resande visar också att tjänsteresor är en i hög grad manlig verksamhet. Av de huvudsakliga ärendekategorier som undersöks i resvaneundersökningarna är det faktiskt tjänsteresorna som har den största könsmässiga snedfördelningen – 75 procent av tjänsteresorna görs av män. Som framgår av tabell 4.1 reser männen också längre sträckor i tjänsten än vad kvinnor gör. Kvinnorna står för över en tredjedel av de resor som är kortare än en mil, men för mindre än var femte resa som är 10 mil eller längre.

Analysen av kategorin långväga tjänsteresor (tabell 4.2) ger ett liknande mönster – männen står för 79 procent av samtliga dessa resor, och för 75 procent av de långväga resor som innebär övernattnings på annan ort. Av tjänsteresor utomlands svarar männen för 79 procent. Att männens andel av de långväga resorna är något lägre än deras andel av de längsta mättdagsresorna, enligt tabell 4.1, beror av allt att döma på att kategorin långväga resor inte innefattar yrkesmässig trafik.

Tabell 4.2 undersöker kvinnors och mäns andelar av den totala mängden tjänsteresor. En annan väg att gå är att använda individer som analysenheter, och undersöka hur stora andelar av de förvärvsarbetande kvinnorna respektive männen som har rest i tjänsten. Tabell 4.3 visar att mansdominansen är tydlig även i denna typ av analys. Det är genomgående avsevärt större andelar av männen än av kvinnorna som rest i tjänsten. Skillnaden är som

Tabell 4.2 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan kvinnor och män, procent (skattningar) 1995-2001*

	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor med övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Kvinnor	24,9	21,2	24,7	21,2
Män	75,1	78,8	75,3	78,8
Summa	100	100	100	100

Tabell 4.3 *Tjänsteresor bland kvinnor och män, procent, 1995-2001*

	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa med övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Kvinnor	6,1	7,5	4,9	1,4
Män	15,4	17,0	10,3	4,0
Totalt	11,0	12,5	7,8	2,8

N= 23205

störst i fråga om utlandsresor, där andelen män är nästan tre gånger så stor som andelen kvinnor. Som tidigare nämnts skulle könsskillnaden för de långväga resorna, att döma av analyser av långa mättdagsresor, blivit ännu större om yrkesmässig trafik ingått i underlaget.

Även i fråga om tjänsteresor i egen bil är könsskillnaden tydlig. Bland de förvärvsarbetande männen angav 40 procent att de använde egen bil för resor i tjänsten, medan motsvarande siffra för kvinnorna är 25 procent.

Också när man undersöker den grupp människor som reser i tjänsten framträder tydliga könsskillnader i resintensitet. Närmare 18 procent av de män som gjort någon långväga tjänsteresa hade registrerats för minst 10 resdagar under de senaste två månaderna. Motsvarande siffra för kvinnor är drygt 9 procent. Det är alltså inte bara fler män än kvinnor som reser, utan de män som reser tenderar också att resa *mer* än de kvinnor som reser.

### *Resande i olika åldrar*

En annan grundläggande demografisk kategorisering är förstas ålder. Vissa typer av resande anses höra ungdomen till – att ge sig ut och se sig om i världen innan man går in i vuxenlivets rutiner (Desforges 1998; Elsrud 2004; jfr Feifer 1986: kap. 3-4). Detta gäller väl främst fritidsresor, men även en del former av arbetsrelaterad rörlighet, inte minst inom turist- och resebranschen (Adler & Adler 1999; Gustafson 2003). I vissa fall tycks också yngre människor som reser mycket i tjänsten vara mer entusiastiska till sitt resande, samtidigt som de löper större risk än äldre och mer rutinerade resenärer att drabbas av resandet avigsidor i form av stress och liknande (Fisher & Stoneman 1998). Ålder kan mer allmänt tänkas påverka i vilken omfattning människor reser i arbetet genom att faktorer som fysisk förmåga, tillgång till bil, position i yrkeslivet och familjesituation i regel varierar med ålder (t.ex. Krantz 1999: kap. 5 & 7). En del sådana faktorer går direkt att avläsa i resvaneundersökningarna, och faktorer relaterade till arbete och familj ska jag återkomma till i senare kapitel. Här begränsas analysen emellertid till enbart variabeln ålder, uppdelad på tioårsklasser. Det bör kanske upprepas att endast förvärvsarbetande ingår i analyserna, dvs. personerna i den äldsta åldersgruppen är sådana vars huvudsakliga sysselsättning är ”anställda” eller ”egenföretagare” trots att de uppnått ordinarie pensionsålder.

Analysen av resdatamaterialet visar att det finns skillnader mellan olika åldersgrupper i fråga om tjänsteresor, men att åldersskillnaderna inte är på långt när lika stora som könsskillnaderna. Det genomgående mönstret är att

Tabell 4.4 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan olika åldersgrupper, procent (skattningar) 1995-2001*

Ålder	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor med övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
-24 år	4,5	2,8	2,2	(1,4) <sup>a</sup>
25-34 år	20,5	20,9	21,7	23,5
35-44 år	25,1	27,0	27,7	27,2
45-54 år	30,7	32,4	31,9	31,3
55-64 år	17,4	15,6	15,6	15,3
65- år	1,8	1,4	1,0	(1,3)
Summa	100	100	100	100

<sup>a</sup> Procentsiffror inom parentes (i denna och följande tabeller) bygger på få observationer.

Tabell 4.5 *Tjänsteresor i olika åldersgrupper, procent, 1995-2001*

Ålder	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa med övernattn. senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
-24 år	6,8	4,2	2,3	(0,5)
25-34 år	9,9	11,5	7,3	2,8
35-44 år	11,6	13,7	8,8	3,0
45-54 år	12,2	14,7	9,1	3,3
55-64 år	11,4	11,6	7,0	2,4
65- år	15,4	17,1	(8,9)	(2,8)
Totalt	11,0	12,5	7,8	2,8

N= 23205

de medelålders (45-54 år) reser mest och de yngsta (under 25 år) reser minst i arbetet. Detta mönster framträder både i tabell 4.4, som visar hur stor del av det totala antalet tjänsteresor som utförts av människor i olika åldrar, och i tabell 4.5, som visar hur stora andelar av de förvärvsarbetande i respektive åldersgrupp som rest i tjänsten. (Åldersfördelningen i arbetskraften totalt sett framgår av bilaga 1, sid. 112.) Tabell 4.5 visar också att relativt många av dem som fortsatt arbeta efter att de fyllt 65 reser i tjänsten. Denna grupp är emellertid mycket liten, c:a en procent av de förvärvsarbetande, och består till stor del av egenföretagare.

Mönstret att de medelålders reser mest och de yngre minst är detsamma för alla de fyra typer av tjänsteresor som ingår i analyserna – mättdagsresor, långväga resor, långväga resor med övernattning och långväga utlandsresor. I stort sett samma mönster framträder också vid separata analyser av kvinnor och män i olika åldrar, liksom i fråga om hur stora andelar av förvärvsarbetande i olika åldrar som använder egen bil för tjänsteresor.

#### *Utbildningsnivå och resande*

Den tredje sociodemografiska variabeln som ska undersökas här är utbildningsnivå. Ett par amerikanska studier (med, ska sägas, relativt gamla data) tyder på att välutbildade är mer angelägna att resa i tjänsten (Markham m.fl. 1986) och även uppvisar en betydligt högre resaktivitet än lågutbildade

(Presser & Hermsen 1996). Presser och Hermsen (1996: 98) menar dels att den "världsbild" man tillägnar sig genom högre utbildning medför en ökad vilja att resa, dels att arbetsgivare tenderar att uppfatta välutbildade som mer flexibla och anpassningsbara, och därmed bättre lämpade för arbetsuppgifter som innebär mycket resande.

Utbildningsnivån är också mer allmänt intressant för att den kan tolkas som ett uttryck för social stratifiering. Sociologer som försöker mäta social stratifiering brukar i första hand utgå från människors yrken och klassifikationerna baserade på yrkesutövarnas fackliga tillhörighet och/eller den utbildningsnivå som krävs för yrket (Berglund & Schedin 2002: 348; Crompton 1998: 56ff). Resvaneundersökningarna innehåller emellertid ingen yrkesvariabel (och inte heller någon uppgift om facklig tillhörighet) utan bara en näringsgrensvariabel, som sällan ger några tydliga indikationer på vilka sociala strata respondenterna tillhör. Det närmaste man kommer uttryck för social stratifiering är – förutom inkomst, vilket jag ska återkomma till i nästa kapitel – människors utbildningsnivå.

Här bör man emellertid komma ihåg att utbildningsnivån i befolkningen inte har varit konstant över tid – det är vanligare idag än för några årtionden sedan att människor skaffar sig högre utbildning (jfr Svensson 2002). De äldre respondenterna i datamaterialet har därmed i genomsnitt en lägre utbildningsnivå än de yngre. Ett undantag i detta avseende är dock att de respondenter som var under 25 år vid undersökningstillfället ofta inte hade hunnit avsluta någon högskoleutbildning. Man kan också notera att kvinnor idag skaffar sig eftergymnasial utbildning i något större omfattning än män.

I analysen har de förvärvsarbetande delats in i tre grupper – de med eftergymnasial utbildning (i regel högskoleutbildning), de med gymnasial utbildning eller motsvarande, och de som endast har grundskoleutbildning. Av det totala antalet tjänsteresor står förvärvsarbetande med grundskoleutbildning för drygt 20 procent, gymnasieutbildade för drygt 50 procent och högskoleutbildade för knappt 30 procent (tabell 4.6). Detta motsvarar ganska väl utbildningsnivån i den förvärvsarbetande befolkningen – varken hög- eller lågutbildade är märkbart överrepresenterade. När det gäller långväga resor och utlandsresor är bilden en annan. Dessa tjänsteresor utförs i större omfattning av högutbildade. Tydligast är skillnaden i fråga om långväga tjänsteresor utomlands, där högskoleutbildade står för över hälften av resorna, medan gruppen med förgymnasial utbildning endast står för drygt 8 procent.

Samma mönster framträder i den individbaserade analysen, som undersöker hur stora andelar av de förvärvsarbetande som gjort olika typer av tjänsteresor (tabell 4.7). Ungefär 11 procent av de förvärvsarbetande, oavsett



Tabell 4.6 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan befolkningsgrupper med olika utbildningsnivå, procent (skattningar) 1995-2001*

Utbildning	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor m. övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Förgymnasial	20,4	13,3	11,3	8,4
Gymnasial	50,3	40,9	38,3	35,6
Eftergymnasial	29,4	45,7	50,4	56,0
Summa	100	100	100	100

Tabell 4.7 *Tjänsteresor i befolkningsgrupper med olika utbildningsnivå, procent, 1995-2001*

Utbildning	Andel av de förvärsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattn. senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Förgymnasial	10,6	6,8	3,4	1,2
Gymnasial	11,3	10,2	6,0	2,0
Eftergymnasial	11,1	20,5	13,7	5,4
Totalt	11,1	12,5	7,7	2,8

N= 21538

utbildningsnivå, är registrerade för minst en tjänsteresa under mättdagen. För de långväga tjänsteresorna är andelarna däremot betydligt högre bland högutbildade än bland lågutbildade, och skillnaderna växer än mer när man selekterar ut resor som inneburit övernattning och resor utomlands. Andelen högskoleutbildade som gjort någon långväga tjänsteresa utomlands under den senaste månaden är mer än tre gånger så hög som för övriga förvärsarbetande.

I separata analyser för kvinnor och män (visas inte i tabellform) framträder liknande samband mellan tjänsteresande och utbildningsnivå för båda könen – de högutbildade är klart överrepresenterade för långväga resor och utlandsresor. Bland kvinnorna finns emellertid en tendens att de högutbildade är överrepresenterade även när det gäller mättdagsresor (dvs. alla tjänsteresor), vilket inte är fallet bland männen. Även när det gäller resor med egen bil i tjänsten går mönstret igen. 43 procent av de högskoleutbildade gjorde

tjänsteresor med egen bil, jämfört med 30 procent av de gymnasieutbildade och knappt 26 procent av respondenterna med grundskoleutbildning.

Ett intressant och lite förbryllande resultat som bör nämnas är emellertid att en analys av mätdagsresor på över 100 km *inte* visar något samband mellan hög utbildning och hög frekvens av långa tjänsteresor. Tvärtom är det i en sådan analys de lågutbildade som är något överrepresenterade. Detta förklaras av allt att döma av att yrkesmässig vägtrafik – som sällan utförs av högutbildade – ingår i mätdagsresorna men inte i kategorin långväga resor. Yrkesmässig trafik kan också förväntas ge starkt utslag när det gäller långa mätdagsresor – dels kan man tänka sig att de människor som utför yrkesmässig trafik gör detta i stort sett varje arbetsdag, medan de som reser i arbetet av andra anledningar gör sådana resor mer sällan, dels summeras som sagt alla mätdagens resor i yrkesmässig trafik till en resa. Om man utesluter den yrkesmässiga trafiken från analysen av långa mätdagsresor framträder samma tendens som i kategorin långväga resor, dvs. att högutbildade reser mer än lågutbildade, även om skillnaden inte är alls lika tydlig som i analyserna i tabell 4.6 ovan.

Allmänt bör kategorin långväga resor vara ett betydligt bättre mått på långa resor än kategorin mätdagsresor. För de typer av långväga tjänsteresor som inte utgörs av yrkesmässig trafik verkar det uppenbart att de välutbildade reser avsevärt mer än de lågutbildade. Samtidigt antyder skillnaderna mellan yrkesmässig trafik och övriga tjänsteresor när det gäller långa mätdagsresor att man kan urskilja olika typer av tjänsteresande, med olika fördelning bland de förvärvsarbetande.

#### *Resandets geografiska variation*

Innan jag går vidare till frågor om tjänsteresandets relation till arbete och arbetsförhållanden, ska jag undersöka om resandet varierar mellan olika geografiska områden. Här kan man tänka sig flera möjliga samband. Det skulle kunna vara så att förvärvsarbetande i glesbygd oftare än andra har anledning att resa i tjänsten, för att nå kunder, leverantörer, samarbetspartners eller offentliga servicefunktioner som är lokaliserade till lokala, regionala eller nationella centra. Det skulle å andra sidan kunna vara så att vissa typer av verksamheter som kräver att de anställda reser mycket är lokaliserade just till sådana centra. Man kan också, med referens till analyserna ovan, förmoda att den större koncentrationen av högutbildade i storstadsområdena avspeglas i resandets geografiska fördelning.

Tabell 4.8 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan befolkningsgrupper med olika bostadsort, procent (skattningar) 1995-2001*

H-region	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor m. övernattning	Långväga tjänsteresor utomlands
Stockholmsomr.	18,1	18,0	22,9	36,0
Göteborgsomr.	8,4	9,1	10,7	15,8
Malmöomr.	4,8	5,3	6,7	7,5
Större städer	36,6	40,2	35,8	27,6
Mellanbygd	18,7	17,2	14,1	10,0
Tätbygd	6,1	5,0	4,5	(1,3)
Glesbygd	7,4	5,1	5,4	(1,8)
Summa	100	100	100	100

Tabell 4.9 *Tjänsteresor i befolkningsgrupper med olika bostadsort, procent, 1995-2001*

H-region	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Stockholmsomr.	10,2	11,7	8,2	4,4
Göteborgsomr.	10,2	13,4	9,3	4,7
Malmöomr.	9,1	13,6	9,9	3,5
Större städer	11,4	13,3	8,0	2,5
Mellanbygd	11,3	11,3	5,9	1,6
Tätbygd	12,5	11,5	7,0	(0,9)
Glesbygd	11,9	12,2	7,0	(1,3)
Totalt	11,0	12,5	7,8	2,8

N= 23127

Resvaneundersökningarna innehåller flera variabler som på olika sätt kan belysa resandets geografiska variation, men jag har (delvis utifrån resonemangen ovan) valt att använda s.k. H-regioner och utgå från respondenternas bostadsort. Med denna indelning urskiljs till att börja med tre storstadsområden: Stockholm-Södertäljeområdet, Göteborgsområdet och Malmö-Lund-Trelleborgsområdet. Övriga kommuner är indelade i fyra kategorier,

från större städer till glesbygd, beroende på befolkningskoncentration (antal invånare inom vissa avstånd från kommuncentrum). H-regioner ingår inte som variabel i resdatabasen, utan jag har gjort en kategorisering baserad på kommunvariabeln, utifrån 2003 års uppdaterade H-regionsindelning (SCB 2003b).

I analyserna i tabell 4.8 och 4.9 framträder en del geografiska skillnader i tjänsteresandet. Det tydligaste mönstret är att förvärsarbetande bosatta i de tre storstadsområdena – Stockholm/Södertälje, Göteborg och Malmö/Lund/Trelleborg – är kraftigt överrepresenterade när det gäller tjänsteresor utomlands. Det finns även en tendens att storstadsbor gör långväga övernattningsresor i större utsträckning än de som är bosatta i övriga landet. För hela kategorin långväga tjänsteresor framträder inget tydligt mönster, däremot finns en tendens att de tre storstadsområdena är något (inte mycket) underrepresenterade när det gäller det totala antalet tjänsteresor, dvs. kategorin mätdagsresor. Stockholmare är också något mindre benägna än övriga att använda egen bil i tjänsten. Med undantag för koncentrationen av utlandsresor till människor bosatta i de tre storstadsregionerna framstår emellertid de geografiska skillnaderna i befolkningens tjänsteresande som relativt små.

### *Multivariata analyser*

De analyser som presenterats hittills har varit bivariata analyser – de har undersökt samband mellan å ena sidan en sociodemografisk variabel (kön, ålder, utbildningsnivå eller bostadsort) och å andra sidan något av de fyra resbegreppen. Som avslutning av kapitlet ska jag pröva alla de fyra sociodemografiska variablerna i multivariata analyser, baserade på logistisk regression. Resultaten presenteras som oddskvoter, vilka anger relativa ”risker” eller odds – jämfört med en referenskategori och med övriga variabler konstanthållna – för att ha gjort minst en tjänsteresa av den typ analysen gäller.

I analyserna ingår alla förvärsarbetande som svarat på frågor om kön, ålder och bostadsort och som uppgivit en utbildning som gått att kategorisera som förgymnasial, gymnasial eller eftergymnasial – totalt 21466 respondenter. Dessa har för varje analys delats in i två grupper – de som registrerats för minst en tjänsteresa av det slag analysen gäller, och de som inte registrerats för någon sådan resa. Genom det stora underlaget för analyserna framträder relativt många statistiskt signifikanta skillnader mellan dem som rest och dem som inte rest, men det är inte alltid dessa skillnader är särskilt stora, och det mått (Nagelkerkes  $R^2$ ) som används för att uppskatta sambandet mellan resaktivitet och de oberoende variabler som ingår i regres-

Tabell 4.10 *Relativa effekter på oddset att ha gjort olika typer av tjänsteresor, logistisk regression*

	Tjänsteresa mät dagen	Långväga tjänsteresa senaste mån.	Långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	Långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
<b>Kön</b>				
Kvinna (ref)	1	1	1	1
Man	2,78***	2,78***	2,47***	3,16***
<b>Ålder</b>				
-24 år	0,50***	0,30***	0,30***	0,20***
25-34 år	0,74***	0,68***	0,70***	0,76*
35-44 år	0,93	0,87*	0,92	0,84
45-54 år (ref)	1	1	1	1
55-64 år	0,93	0,82**	0,83*	0,80
65- år	1,22	1,19	0,96	0,76
<b>Utbildningsnivå</b>				
Förgymnasial	0,84**	0,58***	0,51***	0,59***
Gymnasial (ref)	1	1	1	1
Eftergymnasial	1,01	2,33***	2,43***	2,48***
<b>H-region</b>				
Stockholmsomr.	0,89	0,77***	0,91	1,54***
Göteborgsomr.	0,83*	0,95	1,09	1,73***
Malmöomr.	0,78*	0,96	1,17	1,26
Större städer (ref)	1	1	1	1
Mellanbygd	1,00	0,96	0,84*	0,71*
Tätbygd	1,10	0,85	0,83	0,35***
Glesbygd	1,06	1,00	0,97	0,53*
Nagelkerkes R <sup>2</sup>	0,051	0,103	0,090	0,097

N=21466, signifikansnivåer: \* p<0,05; \*\* p<0,01; \*\*\* p<0,001.

sionsmodellen ger ganska låga värden för de olika analyserna. Det senare beror, som nämnts i kap. 2, delvis på att mätperioden (en dag respektive en månad) inte ger en heltäckande bild av människors resande. Detta problem bör vara störst när det gäller mät dagsresor, vilket också visar sig i tabellen.

På det hela taget framträder ungefär samma mönster i regressionsanalyserna (tabell 4.10) som i de bivariata analyserna:

- Män reser betydligt mer än kvinnor i tjänsten. Könsskillnaden är stor och systematisk.
- Medelålders (45-54 år) reser genomgående betydligt mer än yngre, och de gör också långväga resor i något högre grad än de äldre (55-64 år). Åldersskillnaderna framträder tydligare här, när man konstanthåller för de andra sociodemografiska faktorerna, än vad de gjorde i tidigare analyser.
- Respondenter med högskoleutbildning gör långväga resor och utlandsresor i betydligt större omfattning än gymnasieutbildade, som i sin tur reser betydligt mer än de som endast har grundskoleutbildning. Här bör man dock hålla i minnet att långväga resor i yrkesmässig trafik saknas i analyserna, och att dessa har en motsatt fördelning i fråga om resenärernas utbildningsnivå. Även i fråga om mätdagsresor framträder en statistiskt signifikant skillnad mellan å ena sidan respondenter med för-gymnasial utbildning och å andra sidan respondenter med gymnasie- eller högskoleutbildning. Denna skillnad är emellertid relativt liten.
- Totalt sett, utifrån mätdagsresor, tenderar storstadsbor – förvärvsarbetande i Stockholms- och framförallt Göteborgs- och Malmöområdena – att göra något färre tjänsteresor än förvärvsarbetande i övriga landet, även om skillnaderna inte är särskilt stora. I fråga om långväga resor särskiljer sig stockholmsborna genom en lägre resbenägenhet. Storstadsbor gör där- emot tjänsteresor utomlands i betydligt större utsträckning än invånare i övriga delar av landet.

### *Avslutning*

Analyserna i det här kapitlet visar, sammanfattningsvis, att faktorerna kön, ålder, utbildningsnivå och bostadsort är relaterade till mer eller mindre tydliga skillnader när det gäller resande i arbetet. Olika sociodemografiska kategorier skiljer sig åt när det gäller resaktivitet, dvs. i hur stor utsträckning man reser i arbetet. Dessutom framträder ibland olika mönster för olika typer av resor. De fyra resbegrepp som genomgående använts i analyserna visar i några fall på intressanta skillnader mellan dessa olika sorters tjänsteresor. Medan köns- och åldersskillnaderna är genomgående, så är skillnaderna i utbildningsnivå störst för de långväga resorna, och de geografiska skillnaderna (resenärer med olika bostadsort) är tydligast för utlandsresorna. Skillnaden i resintensitet (antal resdagar), är stor mellan kvinnor och män, men liten för övriga variabler. En annan viktig iakttagelse gäller distink-

tionen mellan yrkesmässig trafik och andra resor i arbetet, där de som utför yrkesmässig trafik på flera sätt tycks skilja sig från övriga tjänsteresenärer.

Man kan förmoda att dessa olika skillnader hänger samman med att människor av olika kön, i olika åldrar, med olika utbildning och med olika bostadsorter också i relativt stor utsträckning arbetar i olika yrken och med olika arbetsuppgifter, och därmed har olika stora behov av att resa i arbetet. I nästa kapitel kommer dessa frågor att undersökas närmare. En intressant fråga i sammanhanget är förstås om och i så fall hur skillnader i arbetsförhållanden av olika slag hänger samman med de skillnader i resande som framträtt i analyserna ovan.

## Resor och arbete

De människor som reser i arbetet är de som har arbetsuppgifter som kräver att man reser, eller som åtminstone går lättare eller bättre att utföra om man reser. Om man reser i arbetet beror alltså till stor del på vilket arbete man har. Men hur och i vilken omfattning man reser i arbetet kan också, på olika sätt, hänga samman med andra arbetsvillkor. Den befintliga forskningen om resor i arbetet består, som framgick av kapitel 1, i stor utsträckning av fallstudier av enskilda yrkesgrupper som reser mycket. Resvaneundersökningarna ger en möjlighet, om än med vissa begränsningar, att ge en mer heltäckande bild av vilka förvärsarbetande som reser, varför de reser och hur resandet är relaterat till olika arbetsförhållanden.

I det här kapitlet ska jag först försöka säga något om vilka arbetsuppgifter människor utför när de reser i tjänsten. Sådana uppgifter finns bara tillgängliga för åren 1999-2001, och RES-undersökningens kategorisering av olika "ärenden för tjänsteresan" är delvis ganska grov, men jag tror ändå att en översikt av dessa data är en lämplig startpunkt för en analys av relationer mellan resor och arbete. Därefter studerar jag resandets fördelning mellan och inom olika näringsgrenar, för att få en uppfattning om vilka branscher som karaktäriseras av många respektive få tjänsteresor. Ett särskilt avsnitt ägnas åt yrkesmässig trafik och besättningsresor. Vidare undersöker jag om det finns några samband mellan resande i arbetet och några olika arbetsförhållanden: heltidsanställning, deltidsanställning eller egenföretagande, fast eller tillfällig anställning, distansarbete och inkomst. Några av dessa variabler prövas också i multivariata analyser, tillsammans med de sociodemografiska variablerna för förra kapitlet. Därefter diskuterar jag analysresultaten i termer av olika typer av tjänsteresor och avslutar sedan kapitlet med en separat analys av en fråga om resällskap och en kort slutdiskussion.



### *Varför reser man i tjänsten?*

Från och med 1999 ingick i resvaneundersökningarna en fråga om "ärendet med tjänsteresan", dvs. vilka arbetsuppgifter man reste för att utföra. När det gäller mätdagsresorna täcktes deras ärenden tyvärr inte in särskilt bra av svarsalternativen, utan en stor del av svaren hamnade i kategorierna "annan service" och "annat ärende". För de långväga tjänsteresorna kan man emellertid få en översiktlig bild av varför människor reser i tjänsten – dock med den begränsning som tidigare nämnts, att långväga resor inte registreras för yrkesmässig trafik.

I tabell 5.1 är svarsalternativen "annan service" och "annat ärende" sammanslagna till "övrigt". I denna kategori ingår även "restaurang/café", som står för ett mycket litet antal mätdagsresor och inga långväga resor. Vidare innehåller "inköp m.m." tre ärendekategorier från RES-undersökningen: "inköp", "bank/post ärende" och "bokning biljetter/tider". De två sistnämnda kategorierna omfattar mycket få resor.

För mätdagsresorna är som sagt "övrigt"-kategorin den överlägset största (43,5 procent av resorna). Den innehåller relativt många korta resor, förmodligen ofta utförda av hantverkare, reparatörer och annan servicepersonal som reser kortare sträckor för att utföra arbeten hos olika företag, myndigheter eller privatpersoner. Här ingår också åtskilliga resor utförda av personal

Tabell 5.1 *Tjänsteresors fördelning på olika ärenden, procent (skattningar) 1999-2001*

Ärende	Alla tjänsteresor (mätdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor m. övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Konferens, kurs etc.	4,8	18,9	29,9	27,2
Mässa, utställning	(0,9)	3,6	4,8	(4,8)
Studiebesök	(0,7)	3,1	3,2	5,7
Kundbesök	16,7	28,5	21,3	15,8
Sammanträde	5,7	13,9	12,8	15,7
Arbete annat kontor	10,1	7,2	6,9	6,0
Inköp m.m.	4,6	1,4	(1,1)	(1,6)
Besättningsresa	(0,8)	2,4	(1,8)	(4,2)
Yrkesmässig trafik	9,9	–	–	–
Övrigt	43,5	19,3	16,2	17,0
Uppgift saknas	2,3	1,8	2,0	(2,0)
Summa	100	100	100	100

inom vård och omsorg. Relativt många resor utgörs vidare av kundbesök (17 procent), yrkesmässig trafik (10 procent) och "arbete på annat kontor" (10 procent). Yrkesmässig trafik ingår, som nämnts, inte i kategorin långväga resor, men man kan notera att merparten av dem som reste i yrkesmässig trafik – över 70 procent – reste 100 km eller längre under mät dagen.

De långväga tjänsteresorna, i synnerhet övernattnings- och utlandsresor, är i betydligt större utsträckning resor till "evenemang" av olika slag (jfr Frändberg & Vilhelmson 2002: 34) – konferenser, mässor, utställningar och liknande. Även olika former av möten – kundbesök och sammanträden – står för betydande andelar av de långväga resorna. De typer av ärenden som klassificeras som övriga ärenden och övrig service förekommer även för de långväga resorna, men i betydligt mindre omfattning än för (kortare) mät-dagsresor.

Resor för kundbesök står för betydligt större andelar av mäns resor än av kvinnors resor. Det motsatta förhållandet gäller för resor till konferenser, kurser, mässor och studiebesök – här är istället kvinnorna överrepresenterade, även om det även här i regel är männen som gör flest resor i absoluta tal. Inom yrkesmässig trafik (mät-dagsresor) dominerar männen stort. Yngre förvärvsarbetsandes (fåtaliga) tjänsteresor hamnar i mycket stor utsträckning i ärendekategorin övrigt, men annars framträder inga stora skillnader i ärenden mellan olika åldersgrupper. Vad gäller utbildningsnivå, så reser de högutbildade i större omfattning än andra till konferenser och liknande. De lågutbildade är däremot tydligt överrepresenterade i kategorin "övrigt" och för yrkesmässig trafik, medan kundbesök står för ungefär samma andel av tjänsteresandet oavsett utbildningsnivå. Möjligen kan man här urskilja några olika typer av tjänsteresor, där olika kategorier förvärvsarbetsande reser i olika syften. Jag ska återkomma till sådana tolkningar senare i kapitlet.

### *Resande i olika branscher*

En ytterligare ledtråd till varför människor reser i arbetet kan man få om man undersöker vilka branscher de arbetar i, och hur resandet skiljer sig mellan olika branscher. Den variabel i resdatabasen som är användbar för detta anger bransch utifrån SCB:s näringsgrensindelning (SNI92). Det är viktigt att komma ihåg, att denna s.k. SNI-kod anger just vilken bransch respondenterna arbetar i – inte vilka yrken de har, vilka arbetsuppgifter de utför, vilka kvalifikationer som krävs för att utföra arbetsuppgifterna, eller vilka hierarkiska eller statusmässiga positioner respondenterna har. En annan begränsning är att det finns en väldigt massa olika näringsgrenar, och att det

inte är helt lätt att gruppera dem på något överskådligt och meningsfullt sätt. Antingen blir kategorierna väldigt små (och analysunderlaget därigenom osäkert), eller också kommer de att innehålla väldigt disparata verksamheter. I detta avsnitt ger jag först, i tabell 5.2 och 5.3, en översikt av tjänsteresandets fördelning utifrån en ganska grov indelning i elva olika näringsgrenar (jfr bilaga 2). Sedan gör jag en mer detaljerad genomgång av resandet i var och en av dessa näringsgrenar, och i de olika verksamheter som förekommer inom respektive näringsgren.

För samtliga tjänsteresor, dvs. mättdagsresor, står var och en av sektorerna tillverkning/utvinning, bygg/el/v&v, transport, handel, vård/omsorg och "övriga tjänster" för mellan 10 och 20 procent av antalet resor (tabell 5.2). Om man sätter resandet i relation till antalet sysselsatta i respektive bransch (tabell 5.3) visar det sig att resintensiteten är högst inom jord/skogsbruks-, transport- och byggsektorerna.

De långväga resorna, och i synnerhet övernattnings- och utlandsresor, är mer koncentrerade till tre näringsgrenar – tillverkning/utvinning, handel och övriga tjänster, som tillsammans står för 56 procent av alla långväga resor, 59 procent av övernattningsresorna och 67 procent av utlandsresorna. I relativa tal gör förvärvsarbetande i sektorerna offentlig förvaltning, bank/finans, handel, övriga tjänster och tillverkning långväga resor i högre grad än de

Tabell 5.2 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan näringsgrenar, procent (skattningar) 1995–2001*

Näringsgren	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor m. övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Jord/skog/fiske	4,7	2,3	0,8	(1,2)
Tillverkn/utvinn	11,4	20,2	20,0	30,3
Bygg/el/v&v	15,5	8,3	7,1	3,2
Transport/mag.	13,1	8,1	7,5	9,3
Handel	10,0	16,2	17,0	15,5
Bank/finans	1,7	3,2	2,8	2,4
Hotell/restaurang	1,1	1,4	1,3	(0,5)
Utbildning	5,2	5,4	5,6	5,2
Vård/omsorg	13,6	6,9	7,6	5,3
Off. förvaltning	5,3	8,5	8,7	6,1
Övr. tjänster	18,3	19,5	21,5	20,9
Summa	100	100	100	100

Tabell 5.3 *Tjänsteresor i olika näringsgrenar, procent, 1995-2001*

Näringsgren	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Jord/skog/fiske	22,4	11,4	(4,0)	(1,9)
Tillverkn/utvinn	7,0	13,4	8,4	4,4
Bygg/el/v&v	21,7	12,5	7,4	(1,7)
Transport/mag.	22,6	12,4	7,5	2,9
Handel	10,2	15,6	10,2	3,5
Bank/finans	7,9	18,5	11,3	(3,6)
Hotell/restaurang	(5,3)	7,6	(4,8)	(0,8)
Utbildning	7,8	11,4	6,9	2,2
Vård/omsorg	7,7	5,9	4,0	1,0
Off. förvaltning	10,4	19,1	11,8	2,9
Övr. tjänster	13,5	18,2	11,5	4,0
Totalt	11,1	12,8	8,0	2,9

N=21618

sysselsatta i övriga sektorer. Variabeln som mäter antalet registrerade resdagar visar, att bland dem som gör långväga resor är det de handelsanställda som reser mest intensivt – över 21 procent har minst 10 registrerade resdagar under de senaste två månaderna.

Man kan notera att de större näringsgrenar som är tydligt kvinnodominerade – utbildning och framförallt vård/omsorg – genomgående har lägre andelar resande i arbetet än genomsnittet för hela arbetsmarknaden. Några näringsgrenar med tydlig mansdominans – jord/skogsbruk, bygg och transport – utmärks däremot av en hög resaktivitet för mättdagsresor. Av de näringsgrenar som dominerar det långväga resandet är tillverkning/utvinning tydligt mansdominerad, medan övriga har en jämnare könsfördelning. Vidare visar könsuppdelade analyser för de elva näringsgrenarna i tabell 5.2 och 5.3 att *inom* var och en av näringsgrenarna är män genomgående mer benägna än kvinnor att resa i arbetet, både när det gäller mättdagsresor och långväga resor. Könsskillnaden i resande kan alltså inte enbart förklaras av att kvinnor och män arbetar i olika branscher, åtminstone inte på denna grova indelningsnivå.

Mönstren ifråga om ålder och utbildning är mindre tydliga. Skillnader i åldersfördelning mellan olika branscher är överhuvudtaget ganska små, förutom att många ungdomar arbetar inom hotell- och restaurangverksamhet (där resaktiviteten är låg). I de flesta branscher är det de medelålders som reser mest och de yngsta som reser minst, men mönstret är inte alltid särskilt tydligt. Utbildningsnivån är i särklass högst inom utbildningssektorn, som emellertid präglas av relativt låg resaktivitet. Höga andelar välutbildade finns också inom offentlig förvaltning, bank/finans och övriga tjänster, där man reser flitigt, och inom vården, där man reser mer sällan. Branschvisa analyser visar att de högskoleutbildade inom respektive bransch genomgående gör långväga resor i större utsträckning än de med lägre utbildning, medan något sådant enhetligt mönster inte framträder för mättdagsresorna. I ett par branscher – transport och handel – reser de högskoleutbildade tvärtom mindre än övriga.

Efter denna översiktliga genomgång av resandet i olika branscher ska jag nu gå igenom de elva näringsgrenarna var för sig, och lite mer utförligt gå in på vilka olika verksamheter som ingår i respektive näringsgren och hur resandet ser ut.

Enligt resdatabasens skattningar arbetade ungefär 2 procent av de förvärvsarbetande inom *jord-/skogsbruk* och mindre än en promille inom *fiske*. Underlaget är alltså svagt för att göra några mer finfördelade analyser, men allmänt utmärks sektorn av att en relativt hög andel av de förvärvsarbetande gjort någon mättdagsresa, och att det i stor utsträckning rörde sig om korta resor. Långväga resor, i synnerhet övernattnings- och utlandsresor, är mindre vanliga. Resorna ryms i regel inte inom några av resvaneundersökningarnas specificerade ärendekategorier utan hamnar i stor utsträckning under "övrigt".

*Tillverkning och utvinning* är däremot den största av de näringsgrenar som ingår i tabellerna 5.2 och 5.3, med knappt 20 procent av de förvärvsarbetande. Det totala resandet inom denna näringsgren är relativt lågt jämfört med övriga näringsgrenar – endast 7 procent av de sysselsatta inom tillverkning/utvinning gjorde någon tjänsteresa under mättdagen – medan det långväga resandet är mer omfattande. Hela 30 procent av utlandsresorna utförs av sysselsatta inom tillverkning/utvinning. En uppdelning av kategorin tillverkning/utvinning i tolv branscher, ungefär utifrån underrubrikerna i SCB:s förteckning, visar att den relativt låga andelen mättdagsresor är genomgående – ingen av de tolv branscherna når upp till genomsnittsandelen för samtliga förvärvsarbetande (11 procent). När det gäller långväga resor, övernattningsresor och utlandsresor är skillnaderna större, även om analysunderlaget ibland blir svagt vid en så pass finfördelad kategorisering. Högst andel

långväga resande finns inom sektorerna maskintillverkning och kemisk industri.

Tjänsteresornas ärenden inom tillverknings-/utvinningssektorn skiljer sig inte särskilt mycket från de totalsiffror för alla tjänsteresor som redovisades i tabell 5.1. För mätdagsresorna var de två största ärendekategorierna övrigt ärende/övrig service (36 procent av resorna) och kundbesök (20 procent). Av de långväga resorna utgjordes 30 procent av kundbesök, 22 procent av övriga ärenden/övrig service, och 22 procent föll inom någon av kategorierna konferens/kurs, mässa/utställning och studiebesök.

Knappt 7 procent av de förvärvsarbetande arbetar inom *bygg, el, vatten och värme*. Andelen som registrerats för minst en mätdagsresa är hög – nästan 22 procent – och ärendena för de flesta mätdagsresorna hamnar i kategorin ”övrigt”. Här finns av allt att döma hantverkares, installatörers, reparatörers osv. resor till de fastigheter och anläggningar där de utför sina arbeten. Även för långväga resor är ”övrigt” den största enskilda kategorin, följd av kundbesök. En uppdelning mellan bygg/anläggning och el/vatten/värme visar på hög frekvens av mätdagsresor i båda branscherna. Inom el/vatten/värme förekommer även många långväga resor, medan sådana resor är mindre vanliga i bygg-/anläggningsbranschen.

*Transport, magasinering och kommunikation* är, kanske inte så oväntat, den sektor där den högsta andelen sysselsatta reser i arbetet. Sektorn sysselsätter ungefär 7 procent av de förvärvsarbetande, och närmare 23 procent av dessa är registrerade för minst en mätdagsresa. En mer finfördelad indelning ger högst andelar – runt 35 procent – för de branscher som sysslar med vägtransporter av gods och passagerare (lastbils-, buss- och taxiverksamhet). Den viktigaste typen av ärenden för resorna är, ganska naturligt, yrkesmässig trafik. Noterbart är också att många förvärvsarbetande inom denna sektor reser långt – mer än hälften av dem som reser har en total reslängd för mätdagen på minst 100 km. Det är mycket mer än i någon annan näringsgren. För kategorin långväga resor är transportbranschen däremot inte märkbart överrepresenterad jämfört med andra näringsgrenar, vilket förstås beror på att yrkesmässig trafik inte ingår i denna kategori. För de långväga resor som registrerats är de viktigaste ärendekategorierna – som för många andra branscher – ”övrigt” och kundbesök.

Ungefär 12 procent av de förvärvsarbetande arbetar inom *handel*. Här är skillnaderna i resande stora mellan å ena sidan detaljhandel, där man reser ganska lite, och å andra sidan parti- och agenturhandel, där man reser mycket. Tydligast är skillnaden för långväga resor, där mer än var fjärde sysselsatt inom parti-/agenturhandel gjort minst en långväga tjänsteresa den

senaste månaden, medan motsvarande andel i detaljhandeln var 9 procent. Inom parti-/agenturhandel är det också många som gjort övernattnings- och utlandsresor. Värt att notera är, att könsskillnaden i resaktivitet är mycket stor inom handelssektorn, delvis p.g.a. att detaljhandeln är kvinnodominerad medan avsevärt fler män än kvinnor arbetar inom parti- och agenturhandel. Det vanligaste ärendet för tjänsteresor inom handelssektorn är, inte så oväntat, kundbesök.

*Finansiell verksamhet* och *hotell och restaurang* sysselsätter vardera ett par procent av de arbetskraften, vilket gör analysunderlaget svagt. Båda branscherna uppvisar relativt få mätdagsresor. Inom hotell/restaurangbranschen är även långväga resor ganska sällsynta, medan sysselsatta inom bank- och finansverksamhet är bland de flitigaste långväga resenärerna. Deras långresor är i första hand kundbesök.

*Utbildningssektorn* omfattar knappt 8 procent av de förvärvsarbetande, och dessa står för mellan 5 och 6 procent av såväl mätdagsresorna som de långväga resorna. Resornas ärenden skiljer sig tydligt mellan utbildningssektorn och de branscher som hittills beskrivits; framförallt förekommer här nästan inga kundbesök. De vanligaste ärendena för mätdagsresor i utbildningssektorn är istället sammanträden och "övrigt". Konferenser/kurser, mässbesök och studiebesök står för mer än hälften av de långväga resorna.

Den näst största av de elva näringsgrenarna i tabell 5.2 och 5.3 är *vård och omsorg*, med mellan 19 och 20 procent de förvärvsarbetande. Här ingår sjukvård (öppen och sluten vård), veterinärverksamhet, barnomsorg (daghem etc.) och andra former av social omsorg (hemtjänst, missbruksvård osv.). Resaktiviteten inom dessa verksamheter är låg, och består främst av korta resor i "övriga" ärenden. De långväga resor som förekommer är relativt sett mycket få; merparten av dem är resor till konferenser/kurser, mässor och studiebesök. En mer finfördelad analys av vård/omsorgssektorn visar att andelen sysselsatta som gjort mätdagsresor i tjänsten är som lägst inom slutenvården (5 procent) och högst i öppenvård (12 procent). Även långväga resor är vanligast inom öppenvården, medan den lägsta frekvensen finns inom barnomsorg och annan social omsorgsverksamhet, där så få som 3 procent gjort någon tiomilaresa i tjänsten den senaste månaden.

*Offentlig förvaltning* står för 6 procent av sysselsättningen, och omfattar administrativa funktioner inom statlig och kommunal verksamhet samt sysselsatta inom försvar, brand- och räddningstjänst, rättsväsende och socialförsäkringsverksamhet. Andelen sysselsatta inom offentlig förvaltning som rest i tjänsten under mätdagen ligger ungefär i nivå med övriga branscher. Det långväga resandet är däremot mer omfattande än för någon annan större

näringsgren, och även när det gäller övernattningsresor ligger kategorin offentlig förvaltning i topp. Ärendet för mätdagsresorna är i stor utsträckning "övrigt"; de långväga resorna går också ofta till konferenser, kurser och sammanträden. En närmare branschanalys visar att det totala resandet (mätdagsresor) är mest omfattande inom rättsväsendet (inklusive polisen), medan benägenheten att göra långväga resor är störst inom försvaret och i statlig och kommunal administration. Man kan notera att hela 20 procent av de försvarsanställda hade gjort minst en övernattningsresa senaste månaden.

Näringsgrenen *övriga tjänster*, slutligen, består av en mängd olika verksamheter, ofta (men inte alltid) inom den privata tjänstesektorn – fastighets/uthyrningsverksamhet, datakonsultverksamhet och liknande, forskning och utvecklingsarbete, företagstjänster av allehanda slag, politiskt och religiöst arbete, kultur- och nöjesverksamhet, sport och spel, avfalls- och renhållningsverksamhet, och så vidare. Totalt arbetar mellan 14 och 15 procent av de förvärvsarbetande i dessa näringsgrenar, och deras resande är betydande. I absoluta tal står de för närmare en femtedel av både antalet mätdagsresor och antalet långväga resor, och resaktiviteten är hög även i relativa tal. De viktigaste ärendena för mätdagsresor var "övrigt", kundbesök och "arbete på annat kontor"; de långväga resorna gällde främst kundbesök, konferenser och sammanträden. Högst andel resenärer under mätdagen hittar man i avfalls/rehållningssektorn (även om analysunderlaget där är litet), men även inom branscher som fastighetsförvaltning/uthyrning, sport- och spelverksamhet, intresseorganisationer och datakonsultverksamhet gjorde mer än 15 procent av de sysselsatta någon mätdagsresa. Datakonsulter, forskare och anställda i intresseorganisationer var mycket flitiga resenärer när det gällde långväga resor – mellan 22 och 28 procent hade gjort minst en långväga resa den senaste månaden.

De översiktliga genomgångarna så här långt, av resandet i olika branscher och resornas ärenden, visar tydligt på begränsningarna med både ärendeindelningen och näringsgrensindelningen. Ärendeindelningen är grov och många resor hamnar i kategorierna "övrig service" och "övriga ärenden". Vad som döljer sig bakom dessa rubriker är svårt att säga men det verkar som om det ibland handlar om korta resor för att utföra småärenden, ibland om resor för att utföra någon form av manuellt arbete. Näringsgrensindelningen döljer förmodligen en koncentration av resandet till vissa yrkesgrupper inom respektive bransch. Att döma av resornas ärendefördelning och analysen av utbildningsnivå, domineras resandet i många branscher av tjänstemän, ofta med någon form av administrativa uppgifter, och i vissa fall av säljpersonal,



medan anställda med lägre utbildning och mindre kvalificerade arbetsuppgifter i regel reser betydligt mindre.

Men översikten ger ändå en del relevant information om varför människor reser i tjänsten och hur resandet är fördelat bland de förvärvsarbetande, och pekar mot några intressanta distinktioner. De antyder att hög- och lågutbildade inte bara reser olika mycket och olika långt, utan också av olika anledningar – de högutbildades resande täcks ofta in av de olika ”intellektuella” verksamheter som beskrivs i resdatabasens ärendebeskrivningar, medan de lågutbildades resor i större utsträckning hamnar i ”övrigt”-kategorin. Resandet i den privata sektorn tycks ofta syfta till att göra affärer, att sälja/leverera varor och utföra tjänster av olika slag, medan åtminstone det långväga resandet i den offentliga sektorn i högre grad är inriktat på möten och kompetensutveckling. Här finns också en tydlig könsdimension, då män är överrepresenterade i den privata sektorn och kvinnor i den offentliga. Samtidigt kan man emellertid notera, att även i den finare näringsgrensindelningen ovan var männen i de allra flesta fall mer resbenägna än kvinnorna i respektive bransch.

Därutöver hoppas jag att den kanske lite omständliga genomgången i det här avsnittet också ger åtminstone en aning om att resor i arbetet är en mycket mångfacetterad företeelse. Olika verksamheter innebär många olika skäl att resa och ger upphov till olika typer av resor – och denna mångfald är inte helt lätt att fånga i enkla kategorier eller typologier.

#### *Yrkesmässig trafik och besättningsresor*

En grundläggande distinktion vad gäller tjänsteresornas syfte är emellertid den mellan å ena sidan resor som görs för att utföra någon form av arbetsuppgift på resmålet, och å andra sidan resor som görs för att transportera människor eller varor någonstans. I den senare kategorin återfinns framförallt det som i resvaneundersökningarna kallas för yrkesmässig trafik (när respondenten är förare av något transportmedel), men för ett par år särredovisas också besättningsresor (när respondenten arbetar på något transportmedel, men inte som förare).

Den yrkesmässiga trafiken har inte framträtt särskilt tydligt hittills i kapitlet, eftersom den inte ingår i kategorin långväga resor, och därmed inte heller i övernattnings- eller utlandsresorna. Det finns också andra skäl till att det är svårt att få grepp om den yrkesmässiga trafiken i resvaneundersökningarna. I dokumentationen till RES-undersökningen (1999 och framåt) finns utförliga exempel på vad som ska klassificeras som yrkesmässig trafik respektive andra

tjänsteresor/resor i arbetet. Bland annat sägs att dokumentationsmaterialets författare inte kan tänka sig något tillfälle där passagerare i bil utför yrkesmässig trafik. Under perioden 1994-98 hade emellertid relativt många sådana resor registrerats som yrkesmässig trafik, och enstaka registreringar finns även 1999-2001. För hela den här undersökta perioden (1995-2001) utgörs hela 29 procent av de registrerade resorna i yrkesmässig trafik av resor som bilpassagerare. I analyserna har jag rensat bort dessa resor från den yrkesmässiga trafiken, och istället betraktat dem som "vanliga" tjänsteresor (i tabell 5.1 ingår de i kategorin "uppgift saknas").

Vidare är uppgifterna i dokumentationsmaterialet och intervjuarinstruktionerna motstridiga när det gäller om andra former av trafik än vägtrafik ska finnas med i kategorin yrkesmässig trafik. I exemplen på yrkesmässig trafik ingår såväl vägtrafik som tåg-, flyg- och båttrafik, men på vissa ställen sägs att bara vägtrafik ska registreras. I datamaterialet för åren 1995-2001 ingår totalt 477 resor i yrkesmässig trafik. Av dessa är 11 resor med tåg, flyg och båt. Enligt uppgift från SIKA är detta felregistreringar; det är alltså troligt att respondenterna utfört fler sådana resor i yrkesmässig trafik, men att dessa inte blivit registrerade. Slutligen antog man, enligt intervjuarinstruktionerna, att respondenter som reste i yrkesmässig trafik skulle ha svårt att redogöra för alla resor under mät dagen, så all yrkesmässig trafik under dagen skulle registreras som en enda huvudresa. Detta innebär rimligtvis en underrapportering av antalet resor i jämförelse med andra typer av tjänsteresor.

Med dessa inte oväsentliga reservationer står den registrerade yrkesmässiga trafiken för 9 procent av alla tjänsteresor (mät dagsresor) på minst 1 km. Dess andel av tjänsteresandets totala reslängd är emellertid hela 22 procent. Det tycks alltså som om den yrkesmässiga trafiken kännetecknas av en hög andel långa resor – över en fjärdedel av de tjänsteresor (mät dagsresor) som är 100 km eller längre utgörs av yrkesmässig trafik, men en del av förklaringen till detta är som sagt att varje respondents totala resande i yrkesmässig trafik under mät dagen summerades ihop till en enda resa.

Den yrkesmässiga trafiken är mansdominerad, rentav i högre grad än andra typer av tjänsteresor – över 90 procent av resorna i yrkesmässig trafik utförs av män. När det gäller ålder och utbildning skiljer sig de som utför yrkesmässig trafik från andra tjänsteresenärer genom en något yngre åldersprofil och en betydligt lägre utbildningsnivå. Av resorna i yrkesmässig trafik utfördes närmare 36 procent av personer med grundskoleutbildning och mindre än 5 procent av personer med högskoleutbildning. För övriga tjänsteresor var motsvarande siffror 19 procent (grundskoleutbildning) och 32 procent (högskoleutbildning).

Tabell 5.4 Yrkesmässig trafik, fördelning mellan olika färdstätt, procent (skattningar) 1995-2001

Färdstätt	Andel <sup>a</sup>
Lastbil	42,7
Buss	13,5
Taxi/skolskjuts	12,5
Annan personbil	17,6
Cykel/moped/mc	(5,6)
Övrigt	(8,0)
Summa	100

<sup>a</sup> Avser huvudsakligt färdstätt för de respondenter som under mät dagen rest i yrkesmässig trafik.

De flesta resorna i yrkesmässig trafik, drygt 60 procent, utförs inte överraskande inom transportsektorn. Därutöver har resor registrerats i de flesta andra näringsgrenar, flest inom tillverkningsindustri, handel, byggverksamhet och hälso/sjukvård. Resdatabasen ger inga närmare upplysningar om ärenden för yrkesmässig trafik, exempelvis om det handlar om varu- eller persontransporter.

Den yrkesmässiga trafik som registrerats är, som sagt, till största delen vägtrafik. Vid en uppdelning mellan olika färdstätt/fordon står lastbilstrafik för den största mängden resor, 43 procent (tabell 5.4). Övriga resor är relativt jämnt fördelade mellan buss, taxi, annan personbilstrafik, och övriga färdstätt. I den sistnämnda kategorin ingår de få registrerade resorna med tåg, båt och flyg, men det bör upprepas att det med stor sannolikhet finns en underrapportering av sådana resor.

Överhuvudtaget gör oklarheterna ifråga om registreringen av yrkesmässig trafik att man nog inte ska ta alltför hårt på de exakta siffrorna här. Två saker är däremot viktiga att ha i minnet. Dels står den yrkesmässiga trafiken av allt att döma för en betydande del av det långväga resandet i arbetet, vilken alltså inte täcks in av resvaneundersökningarnas frågor om långväga resor. Dels skiljer sig den grupp människor som reser i yrkesmässig trafik tydligt från dem som gör andra typer av tjänsteresor. De är något yngre, de är i mycket stor utsträckning män, och de har totalt sett en betydligt lägre utbildningsnivå.

Under RES-undersökningens två sista år särredovisades också "besättningsresor", dvs. resor där resenärerna inte var förare, men ändå utförde sitt arbete på någon form av färdmedel under resans gång. Besättningsresor

registrerades både för mättdagsresor och långväga resor, men trots det är besättningsresorna i datamaterialet alltför få för att möjliggöra någon djupare analys. Totalt under 2000 och 2001 registrerades 10 mättdagsresor utförda av 6 personer, och 55 långväga resor utförda av 8 personer. De färdstätt som förekom var tåg, sjöfart, flyg och charterbuss. De som utför besättningsresor tycks alltså vara en liten grupp förvärvsarbetande, men med en hög resaktivitet. Att närmare kartlägga deras sociodemografiska data och arbetsförhållanden skulle kräva fallstudier inriktade på just rese- och transportverksamhet.

#### *Anställda och egenföretagare*

En annan typ av arbetsförhållanden som kan tänkas påverka hur och i vilken omfattning människor reser i arbetet är om de är anställda eller egenföretagare, och om de arbetar heltid eller deltid. Sysselsättningsvariabeln i resvaneundersökningarna gör det möjligt att dela in respondenterna i tre grupper – heltidsanställda, deltidanställda och egna företagare (när det gäller företagarna framgår alltså inte om de arbetar heltid eller deltid).

Egenföretagare kan förväntas resa relativt mycket i arbetet, om inte annat så av den anledningen att flera av de branscher där resandet, enligt tidigare analyser är omfattande, också utmärks av relativt höga andelar egna företagare. När det gäller hel- respektive deltidanställda hävdar Presser och Hermsen (1996: 95) att man kan förvänta sig en lägre resaktivitet hos deltidanställda. Dels, menar de, har deltidanställda förmodligen ofta en mer "marginell" position inom sina företag/organisationer och får därför sällan uppgifter som innebär resande. Dels är deltidarbete, i de fall då det är självvalt, ofta ett sätt för människor, i synnerhet kvinnor, att få mer tid för hem och familj. Då kan man också förvänta sig att de är mindre benägna att resa, i synnerhet då resorna innebär längre bortovaro från hemmet.

Tabell 5.5 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan anställda och företagare, procent (skattningar) 1995-2001*

	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor m. övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Heltidsanställda	68,8	79,8	80,5	82,7
Deltidsanställda	8,5	4,8	5,3	4,8
Egna företagare	22,7	15,4	14,2	12,5
Summa	100	100	100	100

Totalt var, enligt resdatabasens skattningar, 72 procent av de förvärvsarbetande heltidsanställda, 18 procent deltidsanställda och 11 procent egenföretagare. Som framgår av tabell 5.5 och 5.6 ser emellertid resandets fördelning lite annorlunda ut. Dels reser egenföretagarna betydligt mer än de anställda. Skillnaden är störst för mättdagsresor, något mindre men ändå tydlig för långväga resor, övernattningsresor och utlandsresor. Dels är de deltidsanställdas resande mycket begränsat, för alla typer av resor.

Ett liknande mönster framträder vid en analys av frågan om respondenterna använde sin egen bil för tjänsteresor. Det gjorde 46 procent av egenföretagarna, 34 procent av de heltidsanställda, men bara 22 procent av de deltidsanställda. Bland dem som reser har företagare och heltidsanställda också fler registrerade resdagar i tjänsten än de deltidsanställda.

Dessa skillnader hänger i någon mån samman med en del av de skillnader i resfrekvens som framträtt i tidigare avsnitt. Framförallt gäller detta könsskillnader – det stora flertalet deltidsanställda är kvinnor, medan de flesta företagarna är män. Men könsskillnaden i resande försvinner inte helt om man kontrollerar för hel-/deltidsanställning och eget företagande. Inom var och en av kategorierna egenföretagare, heltidsanställda och deltidsanställda reser männen, oavsett resbegrepp, mer än kvinnorna. Bland såväl kvinnor som män är det också genomgående egenföretagarna som reser mest och de deltidsanställda som reser minst.

På branschnivå kan man konstatera att det finns stora andelar deltidsanställda inom vård och omsorg, och även inom hotell- och restaurangsektorn – i båda fallen branscher där resaktiviteten är låg. Hög andel företagare finns däremot i vissa branscher med hög resaktivitet som jord/skogsbruk, byggverksamhet, transporter och vissa kategorier ”övriga tjäns-

Tabell 5.6 *Tjänsteresor bland anställda och företagare, procent, 1995–2001*

	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattn. senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Heltidsanställda	10,7	13,7	8,7	3,2
Deltidsanställda	5,5	4,4	2,7	(0,7)
Egna företagare	22,9	18,2	10,0	3,7
Totalt	11,0	12,5	7,8	2,8

N=23205

ter”. Man kan vidare notera, att bland dem som fortsätter arbeta efter 65 års ålder – en liten grupp med hög resaktivitet – är mer än hälften företagare. Huruvida man är anställd eller egenföretagare, och huruvida man arbetar hel- eller deltid har alltså ett tydligt samband med benägenheten att resa i arbetet.

#### *Fast och tillfälligt anställda*

Vidare ingår i RES-undersökningen, dvs. perioden 1999-2001, en fråga till anställda om deras anställningar var fasta (tillsvidareanställningar) eller tillfälliga. Man kan tänka sig att även denna typ av arbetsförhållanden har samband med människors resande i arbetet, inte minst då tidigare analyser tyder på att resandet är koncentrerat till de resursstarka. Ibland betraktas förekomsten av tillfälliga anställningar som ett uttryck för en segmenterad arbetsmarknad, där de tillfälligt anställdas situation präglas av otrygghet och lågkvalificerade arbetsuppgifter (se Furåker 2002 för en översikt). Sådana teorier om segmentering har fått kritik, bland annat med hänvisning till att de tillfälligt anställda inte är någon enhetlig kategori – människor är tillfälligt anställda av olika skäl och på olika villkor (Håkansson 2002; Håkansson & Isidorsson 2003). Men det bör ändå vara intressant att undersöka om man totalt sett kan urskilja några skillnader i resfrekvens eller typ av resande mellan fast och tillfälligt anställda.

Enligt resdatabasens skattningar hade mellan 9 och 10 procent av de anställda någon form av tillfällig anställning, medan övriga var fast anställda. Tillfälliga anställningar var något vanligare bland kvinnor än bland män, något vanligare bland lågutbildade än bland högutbildade och betydligt vanligare bland yngre än bland medelålders och äldre.

Man kan notera att andelen tillfälligt anställda är lägre i resdatabasen än i SCB:s arbetskraftsundersökningar (AKU) för motsvarande period, där siffran låg på drygt 15 procent (enligt SCB:s webbaserade statistiktjänst, [www.scb.se](http://www.scb.se)). Frågan i RES-undersökningen löd ”Är du fast anställd eller visstidsanställd eller projektanställd?”, och de som valde något av de två senare svarsalternativen registrerades som tillfälligt anställda. Motsvarande fråga i AKU var ”Är det en tidsbegränsad eller är det en fast/tillsvidare anställning?”. Jag ser ingen uppenbar förklaring till skillnaden i svarsfördelning mellan de två undersökningarna.

När det gäller resandet i arbetet framträder hursomhelst ganska tydliga skillnader mellan de två grupperna – de fast anställda reser genomgående mer än de med tillfälliga anställningar (tabell 5.7 och 5.8). Under mät dagen

Tabell 5.7 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan fast och tillfälligt anställda, procent (skattningar) 1999–2001*

	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor med övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Fast anställda	93,3	96,5	96,5	97,1
Tillf. anställda	6,7	3,5	3,5	(2,9)
Summa	100	100	100	100

Tabell 5.8 *Tjänsteresor bland fast och tillfälligt anställda, procent, 1999–2001*

	Andel av anställda som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa med övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Fast anställda	9,1	12,8	8,3	3,0
Tillf. anställda	6,6	5,0	(3,1)	(0,9)
Totalt	8,9	12,0	7,8	2,8

N=7596

reste drygt 9 procent av de fast anställda i tjänsten medan andelen tillfälligt anställda var mindre än 7 procent. Skillnaden är tydligare för de långväga resorna – nära 13 procent av de fast anställda har gjort minst en långväga tjänsteresa den senaste månaden, jämfört med 5 procent av de tillfälligt anställda. Skillnaden ökar ännu mer i separata analyser av övernattnings- och utlandsresor, men där är det så få tillfälligt anställda som rest att analysunderlaget blir svagt. Frågan om resor med egen bil i tjänsten visar också på en tydlig skillnad – 34 procent av de fast anställda och 14 procent av de tillfälligt anställda använde sin egen bil för tjänsteresor.

Könsuppdelade analyser visar ett tydligt samband mellan anställningsförhållanden och resande för både män och kvinnor när det gäller långväga resor. För mättdagsresor är sambandet tydligt för män, medan fast och tillfälligt anställda kvinnor tycks resa i ungefär lika stor utsträckning. Eftersom de tillfälligt anställda är så pass få bör dessa resultat emellertid tolkas med viss försiktighet, och det är inte meningsfullt att göra några ytterligare, mer finfördelade analyser av skillnader mellan fast och tillfälligt anställdas resande.

### *Distansarbete*

I RES-undersökningen, dvs. från 1999 till 2001, ingick också en fråga om distansarbete. Distansarbete innebär, enligt intervjuarinstruktionen, att man regelbundet förlägger en del av sin ordinarie arbetstid till någon annan plats än sin ordinarie arbetsplats, men att de arbetsuppgifter som man utför under denna tid hade kunnat utföras även på den ordinarie arbetsplatsen. Med denna definition var de distansarbetande få till antalet – färre än 5 procent av de förvärvsarbetande enligt RES-undersökningens skattning. Forskningen om distansarbete präglas av en mångfald olika definitioner (t.ex. SOU 1998:115, sid. 53ff; Sturesson 2000: 27f), och därmed vitt skiftande uppskattningar av hur många människor som arbetar på distans. Ofta beskrivs emellertid de människor som RES-undersökningens distansarbetsbegrepp riktar in sig på – människor som själva kan välja var de vill arbeta – som en relativt privilegierad grupp på arbetsmarknaden, ofta med hög utbildning, bra löner och bra arbetsvillkor i övrigt (SOU 1998:115, sid. 73ff; Felstead m.fl. 2002). Just det faktum att de har mer än en arbetsplats gör dem också intressanta när det gäller resande. Ett vanligt motiv för distansarbete är att man kan minska resandet till och från sin ”ordinarie” arbetsplats (Sturesson 2000: 222ff). Men hur är det med tjänsteresorna – reser de distansarbetande mer eller mindre i tjänsten än övriga förvärvsarbetande?

Tabell 5.9 och 5.10 baseras på samtliga förvärvsarbetande respondenter i RES-undersökningen (1999-2001), totalt 8485 personer, som delats in i två grupper – de som angav att de arbetade på distans och övriga förvärvsarbetande. Analyserna visar att de distansarbetande särskiljer sig, genom en avsevärt högre resaktivitet än övriga förvärvsarbetande, i synnerhet när det

Tabell 5.9 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan distansarbetande och övriga förvärvsarbetande, procent, 1999-2001<sup>a</sup>*

	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor m. övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
Distansarbetande	7,1	11,2	11,6	13,8
Övriga	92,9	88,8	88,4	86,2
Summa	100	100	100	100

<sup>a</sup> Variabeln för distansarbete ingår inte i resdatabasens menysystem. Siffrorna i tabell 5.9 bygger därför inte på skattningar (justerade för bortfall) utan enbart på svarsfördelningen i datamaterialet; N=8485.



Tabell 5.10 *Tjänsteresor bland distansarbetande och övriga förvärvsarbetande, procent, 1999–2001*

	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Distansarbetande	15,9	27,4	18,4	8,7
Övriga	9,7	11,7	7,4	2,6
Totalt	10,0	12,4	7,9	2,9

N=8485

gäller långväga resor. Analysen av variabeln registrerade resdagar (ej i tabell) visar också att distansarbetare reser mer intensivt än övriga resenärer.

En lite närmare analys av vilka respondenter det är som arbetar på distans tyder – i överensstämmelse med tidigare undersökningar – på att det är en relativt resursstark grupp. 61 procent av de distansarbetande hade eftergymnasial utbildning och påfallande många hade också höga inkomster (inkomstvariabeln analyseras närmare i nästa avsnitt). Det tycks emellertid som om distansarbetande genomgående reser något mer än övriga också när man kontrollerar för utbildning respektive inkomst, även om underlaget bitvis blir ganska tunt i sådana analyser. Med tanke på att distansarbete ibland diskuteras som ett sätt att minska människors arbetsrelaterade resande är detta ett intressant resultat, som kan vara värt att följa upp.

#### *Arbetsinkomst*

Ytterligare en typ av arbetsrelaterade förhållanden som kan tänkas ha samband med människors resande är deras arbetsinkomst. Inkomsten är, tänker jag mig, i första hand intressant som mått på en arbetsrelaterad stratifiering. Flera tidigare analyser – såväl i detta kapitel som i det föregående – antyder att åtminstone vissa typer av tjänsteresor domineras av resursstarka grupper (medelålders, välutbildade, män, osv.). Aktuella samhällsvetenskapliga diskussioner om, och fallstudier av, ”högmobila” arbetstagare och yrkesgrupper handlar också i stor utsträckning om personer med högkvalificerade och statusfyllda arbeten (t.ex. Nathan & Doyle 2001; Urry 2003; Lassen & Jensen 2004), men i datamaterialet finns ingen variabel som direkt mäter respondenternas hierarkiska position i arbetslivet. Den ”SEI-kod” (socio-

ekonomisk indelning) som förekommer i flera andra undersökningar från SCB, ingår inte i resvaneundersökningarna. Vid sidan av utbildningsvariabeln framstår därför inkomstvariabeln som en intressant indikator på social stratifiering – det är rimligt att tänka sig att arbetsinkomsten i regel (om än inte alltid) avspeglar människors status och hierarkiska position i de företag eller organisationer där de arbetar. Och en rimlig hypotes utifrån tidigare forskning är att det finns ett samband mellan hög inkomst och hög resaktivitet.

I resdatabasen ingår uppgifter om respondenternas inkomst på årsbasis och före skatt. Inkomst specificeras i telefonintervjun till ”lön och pension och inkomst från eget företag och jordbruk”, vilket för de förvärsarbetande bör vara lika med deras arbetsinkomst. Det finns ett visst internt bortfall på denna fråga – dels har några inte velat ange sin inkomst, dels saknas (p.g.a. missförstånd mellan SCB och SIKA) inkomstuppgifter på individnivå för de flesta respondenter som intervjuats under 1998. I de följande analyserna av samband mellan resande och inkomst ingår därför 18349 av de totalt 23205 förvärsarbetande respondenterna i materialet. Bortfallet består av 124 personer som angett 0 kronor i inkomst och 4732 där uppgift saknades, varav 2424 är intervjuade år 1998.

I analyserna har inkomsterna justerats för inflation genom att varje persons inkomst dividerats med det basbelopp som gällde det år då personen ifråga intervjuades. Därefter har respondenterna rangordnats efter inkomstens storlek och sedan delats in i fyra ungefär lika stora grupper (kvartiler). Den första kvartilen består av den fjärdedel av respondenterna som hade de lägsta inkomsterna; den fjärde kvartilen består av dem med högst inkomster.

Inkomsterna är, föga överraskande, ojämnt fördelade utifrån flera av de variabler som hittills har behandlats. Män tjänar ofta mer än kvinnor, äldre tjänar mer än yngre, högutbildade tjänar mer än lågutbildade, och boende i stortstadsområden tjänar mer än glesbygdsbor. Tillfälligt anställda har ofta lägre inkomster än fast anställda, deltidsanställda lägre inkomster än heltidsanställda, medan egenföretagare är överrepresenterade både i den högsta och i den lägsta inkomstgruppen. Det finns också vissa inkomstskillnader mellan olika branscher – hög andel vävlönade inom bank/finans, offentlig förvaltning och övriga tjänster; hög andel lågavlönade inom jord/skogsbruk, hotell/restaurang och vård. Men dessa olika skillnader är förstås inte absoluta – det finns såväl hög- som låginkomsttagare i alla grupper.

Analyser av relationen mellan inkomst och resande visar på ett mycket tydligt samband: höginkomsttagare reser betydligt mer i tjänsten än låginkomsttagare. Mönstret är tydligast för de långväga tjänsteresorna, delvis

Tabell 5.11 *Antal tjänsteresor, fördelning mellan olika inkomstgrupper (kvartiler), procent, 1995-2001<sup>a</sup>*

Inkomstgrupper (kvartiler)	Alla tjänsteresor (mättdagsresor)	Långväga tjänsteresor	Långväga tjänsteresor med övernattn.	Långväga tjänsteresor utomlands
1:a (lägst ink.)	16,5	7,3	6,4	(4,1)
2:a	21,5	9,0	9,9	6,4
3:e	29,1	23,0	23,1	17,9
4:e (högst ink.)	32,9	60,7	60,6	71,5
Summa	100	100	100	100

<sup>a</sup> Inflationsjusteringen av inkomstnivåerna ryms inte inom resdatabasens menysystem. Siffrorna i tabell 5.11 bygger därför inte på skattningar (justerade för bortfall) utan enbart på svarsfördelningen i datamaterialet; N=18349.

Tabell 5.12 *Tjänsteresor i olika inkomstgrupper (kvartiler), procent, 1995-2001*

Inkomstgrupper (kvartiler)	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
1:a (lägst ink.)	7,7	4,7	2,5	(0,5)
2:a	9,3	6,2	3,8	0,9
3:e	12,7	12,7	7,8	2,1
4:e (högst ink.)	15,4	28,7	19,0	7,9
Totalt	11,3	13,0	8,2	2,8

N=18349

för att den yrkesmässiga trafiken inte ingår där. De 25 procent av respondenterna som uppgav de högsta inkomsterna stod för över 60 procent av de registrerade långväga resorna och över 70 procent av utlandsresorna (tabell 5.11). Skillnaderna i andelarna respondenter i olika inkomstklasser som gjort dessa typer av resor är mycket stora (tabell 5.12). Även för mättdagsresorna är emellertid skillnaderna tydliga. Andelen höginkomsttagare (4:e kvartilen) som rest i tjänsten under mättdagen är dubbelt så stor som andelen låginkomsttagare (1:a kvartilen).

Mönstret att höginkomsttagarna reser mest framträder ännu starkare om man gör ett snävare urval av dem med allra högst inkomster. Separata analyser av den tiondel av de förvärvsarbetande som uppgav de högsta inkomsterna visar, att inom denna grupp hade drygt 17 procent rest i tjänsten under mät dagen, 39 procent hade gjort någon långväga tjänsteresa, 27 procent någon övernattningsresa och 13 procent någon utlandsresa. Den mest välavlönade tiondelen av de förvärvsarbetande stod för hälften av det totala antalet långväga utlandsresor.

En tydlig tendens i samma riktning – att höginkomsttagare reser mer i tjänsten än låginkomsttagare – visar sig också när det gäller att använda egen bil för tjänsteresor. Detta gjorde 23 procent av dem med lägst inkomster (1:a kvartilen), att jämföra med 53 procent av dem med högst inkomster (4:e kvartilen). Och samma tydliga mönster går igen i analysen av resintensitet. 19 procent av de höginkomsttagare som reste i tjänsten hade minst 10 registrerade resdagar de senaste två månaderna, att jämföra med 8 procent av låginkomsttagarna.

Varför reser hög- respektive lågavlönade i tjänsten? En översiktlig analys av ärendefördelningen mellan olika inkomstgrupper (1999-2001) visar, för mät dagsresorna, att "övriga" ärenden är den största enskilda kategorin oavsett inkomst. Den dominerar dock mest bland låg- och medelinkomsttagare, medan höginkomsttagarna också gör många resor till kundbesök, sammanträden och "arbete på annat kontor". När det gäller långväga tjänsteresor är kundbesök det vanligaste ärendet bland höginkomsttagarna, följt av sammanträden, kurser/konferenser och "övrigt". För medelinkomsttagare är kurser/konferenser det vanligaste ärendet följt av "övriga" ärenden, medan det motsatta är fallet för dem med lägst inkomster.

En annan intressant fråga kan vara om sambandet mellan (hög) inkomst och (hög) resaktivitet är genomgående för olika kategorier respondenter – för kvinnor och män, för olika åldersgrupper, för olika bostadsorter och för människor med olika arbetsförhållanden (bransch, heltid/deltid/företagare, fast/tillfälligt anställd) – eller om sambandet ser annorlunda ut för vissa kategorier. Svaret är att sambandet är genomgående. När det gäller det långväga resandet framträder sambandet tydligt i alla undersökta grupper; framförallt särskiljer sig de med högst inkomster (4:e kvartilen) genom en betydligt högre resaktivitet än övriga. Även för mät dagsresorna är det genomgående högre andelar av höginkomsttagare än av låginkomsttagare som reser i tjänsten. I ett par fall – bland män och bland egenföretagare – är emellertid skillnaderna mellan hög- och låginkomsttagares resaktivitet relativt små när det gäller mät dagsresor. Något exempel på det motsatta

mönstret, att låginkomsttagare reser mer i tjänsten än höginkomsttagare, förekommer inte i någon av dessa analyser.

Däremot framträder inte något samband mellan hög inkomst och hög resaktivitet i en separat analys av yrkesmässig trafik. Andelen som rest i yrkesmässig trafik under mät dagen är istället något högre bland medelinkomsttagarna (2:a och 3:e kvartilen) än bland dem med högre respektive lägre inkomster. Man kan jämföra detta med de tidigare iakttagelserna att de som utför yrkesmässig trafik har lägre ålder och utbildningsnivå än övriga tjänsteresenärer.

Men när det gäller övriga typer av tjänsteresor är alltså höginkomsttagarna betydligt flitigare resenärer än de med lägre inkomster. Skillnaderna är systematiska och stora. Framförallt är de långväga resorna, i synnerhet utlandsresorna, tydligt koncentrerade till dem som har de mest välbetalda arbetena.

En rimlig tolkning av dessa resultat är att arbeten som innebär höga hierarkiska positioner i arbetslivet, hög status, och därmed hög lön också ofta innebär ett omfattande resande i tjänsten. Med detta synsätt är inkomsten ett uttryck för vilken position man har i arbetslivet; om man ska vara noga antas "position i arbetslivet" vara en bakomliggande förklaring både till inkomst och resande. Man kan emellertid också tänka sig ett direkt orsaks samband mellan resande och inkomst, om det är så att människor får högre inkomster just därför att de reser. Man kan också, vilket jag ska återkomma till i slutkapitlet, tänka sig att resande eller förmågan/beredskapen att resa faktiskt kan påverka människors positioner i arbetslivet och därigenom deras inkomster. Min utgångspunkt här, och i de följande multivariata analyserna, är emellertid att inkomst kan användas som ett grovt mått på människors hierarkiska positioner i arbetslivet, och att sådana positioner kan påverka i vilken mån de reser i arbetet.

### *Multivariata analyser*

Förra kapitlet avslutades med multivariata analyser av sambanden mellan resande (utifrån de fyra resbegreppen) och några sociodemografiska variabler. I de följande analyserna (tabell 5.13) har jag utgått från dessa regressionsmodeller, men dessutom lagt till tre av de arbetsrelaterade variabler som behandlats i detta kapitel – näringsgren, anställningsförhållanden (heltidsanställd, deltidsanställd eller egenföretagare) och inkomst. För variabeln näringsgren (som har ganska många värden och ingen naturlig ordningsföljd) refererar oddskvoterna inte till någon specifik kategori, utan till genomsnittet för samtliga kategorier. Antalet respondenter i analyserna har här minskat till

16099 personer p.g.a. ökat internt bortfall, främst när det gäller inkomstvariabeln.

De tre arbetsrelaterade variablerna ger signifikanta utslag i nästan alla analyser, och i regel i samma riktning som i de bivariata analyserna. När det gäller näringsgren, finner man högst odds för mätdagsresor bland förvärvsarbetande i transportsektorn, bygg/el/v&v och jord/skogsbruk, medan personal inom tillverkningsindustrin totalt sett är minst resbenägna. För långväga resor och övernattningsresor är oddsen istället högst inom handel och övriga tjänster, och lägst inom utbildning och vård/omsorg. För utlandsresor, slutligen, är oddsen högst inom tillverkning/utvinning och handel, och låga inom utbildning, hälso/sjukvård och bygg/el/v&v.

I fråga om anställningsförhållanden är egenföretagare genomgående mest och deltidanställda minst resbenägna, även om alla skillnader här inte är signifikanta. Även inkomstvariabeln visar på samma stora och systematiska skillnader som de bivariata analyserna – höginkomsttagare är genomgående mer resbenägna än låginkomsttagare.

En jämförelse med de multivariata analyserna i förra kapitlet visar också att effekterna från de sociodemografiska variablerna ofta minskar när man kontrollerar för de arbetsrelaterade variablerna. Tydligast är detta för könsskillnaderna. De kvarstår – män är mer resbenägna än kvinnor – och skillnaderna är fortfarande signifikanta för alla de fyra typerna av resor, men de har minskat betydligt för de långväga resorna. Könsskillnaden i framförallt långväga resande i tjänsten hänger alltså till betydande del samman med att kvinnor och män ofta har olika positioner i arbetslivet. I tabell 5.14 prövas hur mycket var och en av de tre arbetsrelaterade variablerna betyder. Första raden visar oddskvoter för mäns resbenägenhet, med kvinnor som referenskategori, när man endast kontrollerar för de övriga variabler som undersöktes i kapitel 4 – ålder, utbildning och bostadsort. På var och en av de följande raderna visas sedan oddskvoterna för mäns resbenägenhet när man förutom ålder, utbildning och bostadsort kontrollerar för en arbetsrelaterad variabel – först näringsgren, sedan anställningsförhållanden och slutligen inkomst. Analyserna visar att var och en av de tre variablerna påverkar könsskillnaden i resbenägenhet, men att den största effekten för de långväga resorna kommer från inkomstvariabeln – könsskillnaden minskar mest när man kontrollerar för arbetsinkomst. Det faktum att män i större utsträckning än kvinnor har arbeten som är förknippade med hög status, höga hierarkiska positioner och därmed höga löner tycks alltså ha ett starkt samband med mäns högre resaktivitet när det gäller långa och långvariga resor.

Tabell 5.13 *Relativa effekter på oddset att ha gjort olika typer av tjänsteresor, logistisk regression*

	Tjänsteresa mättdagen	Långväga tjänsteresa senaste mån.	Långväga tjänsteresa med övernattning senaste mån.	Långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
<b>Kön</b>				
Kvinna (ref)	1	1	1	1
Man	2,15***	1,30***	1,20*	1,30*
<b>Ålder</b>				
-24 år	0,69**	0,49***	0,52**	0,46
25-34 år	0,93	0,83**	0,83*	0,94
35-44 år	1,03	0,89	0,94	0,90
45-54 år (ref)	1	1	1	1
55-64 år	0,96	0,78**	0,81*	0,85
65- år	1,04	1,03	0,98	0,88
<b>Utbildningsnivå</b>				
Förgymnasial	0,90	0,64***	0,57***	0,61**
Gymnasial (ref)	1	1	1	1
Eftergymnasial	1,00	1,88***	1,98***	2,07***
<b>H-region</b>				
Stockholmsomr.	0,81**	0,60***	0,78**	1,51**
Göteborgsomr.	0,78*	0,84*	1,02	1,79***
Malmöomr.	0,76*	0,93	1,19	1,28
Större städer (ref)	1	1	1	1
Mellanbygd	1,12	1,00	0,92	0,81
Tätbygd	1,10	0,92	0,93	0,52*
Glesbygd	1,06	1,14	1,21	0,77
<b>Näringsgren (ref=medel)</b>				
Jord/skog/fiske	1,48**	1,18	0,81	1,48
Tillverkn./utvinn.	0,45***	1,03	1,15	1,74***
Bygg/el/v&cv	1,50***	0,88	0,89	0,55*
Transport/mag.	1,85***	1,17	1,19	1,39
Handel	0,78**	1,49***	1,68***	1,40*
Utbildning	0,71**	0,68***	0,65***	0,64*
Hälso- & sjukvård	0,97	0,60***	0,70***	0,56**
Övr. tjänster <sup>a</sup>	0,99	1,32***	1,32***	1,01
<b>Arbetsförhållanden</b>				
Anställd heltid (ref)	1	1	1	1
Anställd deltid	0,85	0,69**	0,68**	0,80
Egen företagare	2,06***	1,50***	1,17	1,33
<b>Inkomst<sup>b</sup></b>				
Låg	0,85*	0,65***	0,63***	0,59*
Medel (ref)	1	1	1	1
Hög	1,26***	2,90***	2,75***	3,44***
Nagelkerkes R <sup>2</sup>	0,095	0,170	0,144	0,154

N=16099, signifikansnivåer: \* p<0,05; \*\* p<0,01; \*\*\* p<0,001.

<sup>a</sup> Jämfört med tabell 5.3 och 5.4 ingår här näringsgrenarna bank/finans, hotell/restaurang, off. förvaltning och övriga tjänster.

<sup>b</sup> Låg = 1:a kvartilen; medel = 2:a och 3:e kvartilerna; hög = 4:e kvartilen.

Tabell 5.14 *Könsskillnader i resbenägenhet, oddskvoter för män med kvinnor som referenskategori*

Variabel som kontrolleras utöver ålder, utbildning och bostadsort	Tjänsteresa mät dagen	Långväga tjänsteresa senaste mån.	Långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	Långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Ingen	2,67	2,60	2,33	2,84
Näringsgren	2,57	2,04	1,85	2,04
Heltid/deltid/egen företagare	2,34	2,14	1,96	2,42
Inkomst	2,49	1,60	1,42	1,61

N=16099. I samtliga analyser ingår endast de respondenter som har registrerade uppgifter för alla variablerna i tabellen; därför överensstämmer värdena på första raden inte riktigt med tabell 4.10. Alla värden i tabellen är signifikanta på nivån  $p < 0,001$ .

Åldersskillnaderna minskar något när man inför de tre arbetsrelaterade variablerna i analysen (tabell 5.13), men förändringarna är inte stora och det övergripande mönstret kvarstår – de medelålders är mest resbenägna, de yngsta minst. Skillnaderna relaterade till utbildningsnivå minskar också något. För mättdagsresor är de inte längre signifikanta, men för långväga resor, övernattningsresor och utlandsresor är de fortfarande mycket stora – högutbildade reser betydligt mer än lågutbildade. De geografiska skillnaderna, slutligen, blir ibland något större och ibland något mindre, men skillnaderna är för det mesta ganska små.

Variablerna fast/tillfälligt anställd och distansarbete finns inte med i analyserna i tabell 5.13, eftersom dessa variabler inte ingår i resdatabasen för hela perioden 1995–2001. I separata analyser för perioden 1999–2001 (visas inte i tabellform) ger variabeln distansarbete genomgående signifikanta utslag – distansarbetande är mer resbenägna än andra – medan variabeln fast/tillfälligt anställd inte ger upphov till några statistiskt signifikanta skillnader.

#### *Olika typer av tjänsteresor*

Efter dessa övergripande analyser av resbenägenhet bland olika kategorier förvärvsarbetande kan det vara lämpligt att återknyta till tanken om olika,



kvalitativt särpräglade, typer av tjänsteresor. I figur 3.1 (sid. 27) gjordes några enkla distinktioner i fråga om arbetsrelaterat resande och hur och varför människor reser i tjänsten. I fråga om tjänsteresor kan man skilja mellan å ena sidan resor som utförs för att transportera gods eller passagerare, och å andra sidan resor som görs för att resenären ska utföra arbete på resmålet.

I den första kategorin – transporter av olika slag – hamnar yrkesmässig trafik (förare) och besättningsresor. Här finns som sagt stora begränsningar i datamaterialet, men analyserna visar att transportverksamhet svarar för runt en tiondel av det totala antalet registrerade resor i arbetet, och för mellan 20 och 25 procent av tjänsteresandets totala reslängd. Transportverksamhet är i mycket hög grad en manlig verksamhet. Över 90 procent av resorna i yrkesmässig trafik utförs av män. Könsfördelningen är förmodligen något jämnare bland dem som gör besättningsresor, men dessa är jämförelsevis få, så databasens analysunderlag är svagt. Andra kännetecken för dem som utför yrkesmässig trafik är att medelåldern är något lägre än bland övriga tjänsteresenärer, att ytterst få är högutbildade (har eftergymnasial utbildning), och att de flesta kan klassificeras som medelinkomsttagare. Relativt många är uppenbarligen lastbilschaufförer, men hur fördelningen ser ut mellan olika trafikslag är oklart, eftersom tåg-, flyg- och båttrafik inte skulle registreras i resvaneundersökningarna.

Den andra huvudkategorin av tjänsteresande innebär att människor reser någonstans för att arbeta på resmålet. Här finns merparten av tjänsteresorna, och variationen är stor när det gäller varför man reser, hur man reser och vilka kategorier förvärvsarbetande som utför resorna. I figuren förslås en enkel indelning baserad på resornas ärenden (jfr Frändberg & Vilhelmson 2002: 34f; Urry 2003: 163f):

- resor till platser/föremål
- resor till människor/möten
- resor till händelser/eventemang

Dessa olika ärenden överensstämmer emellertid inte helt med RES-undersökningens ärendeindelning, främst p.g.a. den stora mängden odefinierade "andra" ärenden i resdatabasen.

För många som reser i arbetet, i synnerhet de som gör kortare resor, är syftet med resorna att ta sig till en speciell plats för att utföra en arbetsuppgift som är knuten till platsens fysiska miljö eller till verksamheter, anläggningar eller föremål som finns just på den platsen. Ofta handlar det om manuellt arbete – byggnadsarbete, reparationer, hantverksarbete av olika slag, service av maskiner och annan utrustning, jord- och skogsbruk, renhåll-

ningsarbete, osv. Av allt att döma ryms många sådana resor (men också en del annat) i kategorierna "annat ärende" och "annan service" i RES-undersökningen. Även inköpsresor bör i regel höra hit, och möjligen kan man också betrakta studieresor som en form av resor där anläggningar, verksamheter eller föremål på resmålet står i fokus för resan. Platsrelaterade resor står totalt sett för en betydande del av mätdagsresorna, men för en avsevärt mindre andel av de långväga resorna.

En andra viktig typ av tjänsteresor är de där syftet är att träffa andra människor för olika former av affärer, överläggningar, samarbeten, personliga tjänster osv. Av ärendekategorierna i RES-undersökningen kan man hänföra kundbesök, sammanträden och eventuellt också "arbete annat kontor" till resor där huvudsyftet är personliga möten och interaktion med specifika människor (jfr Frändberg & Vilhelmson 2002: 34). Dessa står tillsammans för knappt en tredjedel av mätdagsresorna, och närmare hälften av de långväga resorna. Därutöver syftar förmodligen också en del resor i kategorierna "annat ärende" och "annan service" (t.ex. många kortare resor utförda av vård- och omsorgspersonal) till att, av olika skäl, träffa andra människor. Den vanligaste typen av möten är kundbesök, som i resdatabasen står för 17 procent av mätdagsresorna och 28 procent av de långväga resorna. Resor till kundbesök är mycket vanliga inom handeln (främst parti- och agenturhandel), men är genomgående ett viktigt ärende inom de näringsgrenar där verksamheten främst ligger inom den privata sektorn. Övriga mötesresor (sammanträden och arbete på annat kontor) står tillsammans för 16 procent av mätdagsresorna och 21 procent av de långväga resorna. De står för relativt stora andelar av resandet inom offentlig förvaltning och den privata tjänstesektorn.

Den tredje typen av tjänsteresor är resor till händelser och evenemang av olika slag. Givetvis kan även dessa resor innebära att man reser till en specifik plats för att arbetet kräver det, och/eller att man träffar människor på resmålet, men tanken är att det som står i fokus för resan är ett speciellt evenemang eller en speciell händelse, som man reser till. Det kan handla om konferenser, kurser m.m., som är den ärendekategori i RES-undersökningen som fångar in flest resor av denna typ, men också om resor till mässor och utställningar. Möjligen skulle också studiebesök kunna räknas hit. Evenemangsresorna (exklusive studieresor) utgör mindre än 6 procent av mätdagsresorna men över en femtedel av de långväga resorna och runt en tredjedel av övernattnings- och utlandsresorna. De står, relativt sett, för stora andelar av det långväga resandet inom utbildning, vård/omsorg och offentlig förvaltning (dvs. näringsgrenar vars verksamhet främst ligger i den offentliga sek-

torn), men i absoluta tal dominerar av allt att döma förvärvsarbete i den privata tjänstesektorn och i tillverkningsindustrin.

Även några andra intressanta skillnader mellan dessa olika typer av ”egna” tjänsteresor kan noteras. Män reser genomgående mer än kvinnor, men mansdominansen är större för platsrelaterade resor och kundbesök än för övriga mötesresor och evenemangsresor. Högutbildade och högavlönade reser totalt sett mer än övriga, men för de platsrelaterade resorna tycks skillnaderna vara små. För mötes- och evenemangsresor är skillnaderna i regel tydligare, såväl beträffande inkomst som utbildningsnivå (ett undantag är kortare kundbesöksresor, där resenärerna ofta har höga inkomster, men inte nämnvärt högre utbildning än andra förvärvsarbete). I synnerhet de långväga mötesresorna är mycket starkt koncentrerade till dem med högst inkomster.

#### *Att resa ensam eller i sällskap*

Så här långt i kapitlet har analyserna handlat om varför människor reser i arbetet, i vilken omfattning olika kategorier förvärvsarbete reser, och vilka typer av resor de gör. Andra intressanta frågor, som är svårare att få svar på med hjälp av resvaneundersökningarna, gäller under vilka omständigheter människor reser och vad resandet får för konsekvenser. En omständighet som man emellertid kan få veta något om gäller resesällskap.

I forskningen om människors upplevelser av sin arbetssituation, upplevd stress, arbetsbelastning osv. är ”socialt stöd” en viktig förklarande faktor (t.ex. Karasek & Theorell 1990; Eriksson & Larsson 2003; Nilsson 2003: 73ff). Resande kan tänkas påverka upplevelsen av socialt stöd i arbetssituationen på flera sätt. Vissa former av tjänsteresor görs, som framgått ovan, just för att träffa människor och skapa eller upprätthålla sociala relationer av olika slag (jfr Urry 2003). En annan aspekt är att arbetstagare som reser mycket kan sakna socialt stöd. Den vardagliga kontakten och umgänget med arbetskamrater kan bli lidande om man ofta är ute och reser; det kan också förekomma känslor av att inte vara ”sedd” av arbetsgivare och arbetsledning om man sällan är närvarande på en fast arbetsplats (Sherry & Salvador 2002; Laurier & Philo odat.; jfr Österåker 2003). Vissa typer av resor i arbetet innebär dessutom fritid i samband med övernattningar på annan ort, där ensamheten kan upplevas som en belastning (Bentner 1992).

I dessa sammanhang är frågan om resesällskap intressant. Enstaka fallstudier av utlandsresor i tjänsten tyder på att sådana relativt ofta utförs i sällskap, och att sällskapet främst består av arbetskamrater (Lassen 2004:17); mer heltäckande studier av sällskap i samband med tjänsteresor verkar där-

emot saknas. Resällskap kan innebära en form av socialt stöd i arbetssituationen, samtidigt som det förstås under mindre gynnsamma omständigheter kan upplevas som en begränsning av resenärens frihet och/eller ett irritationsmoment. Men en första fråga är alltså i vilken mån tjänsteresenerer överhuvudtaget har sällskap på sina resor.

Resvaneundersökningarna innehöll, för såväl mätdagsresor som långväga resor, en fråga om respondenten rest ensam eller i sällskap. Analyserna visar att totalt 29 procent av tjänsteresorna gjordes i sällskap med någon annan person (tabell 5.15). För de långväga resorna, och i synnerhet för övernattnings- och utlandsresor, är siffrorna högre. På långväga tjänsteresor utomlands hade resenärerna sällskap med någon annan person i mer än hälften av fallen.

I flera avseenden framträder också ganska tydliga skillnader mellan olika kategorier förvärvsarbetande i fråga om resällskap. Kvinnor har genomgående sällskap på resan i högre grad än män. Ett tydligt mönster är också att yngre oftare än äldre reser i sällskap. Mönstret är särskilt starkt för de yngsta, men resdatamaterialet erbjuder inte någon uppenbar förklaring till att just dessa sällan reser ensamma. Däremot är skillnaderna små mellan grupper med olika utbildningsnivå, med undantag för att lågutbildade i större utsträckning än högutbildade har sällskap när de gör utlandsresor.

Det är rimligt att tänka sig att tjänsteresornas ärende har stor betydelse för om man reser ensam eller i sällskap. För att få en mer överskådlig analys har jag här slagit ihop några av kategorierna, delvis utifrån de olika typer av tjänsteresor som diskuterades i föregående avsnitt. Det mönster som då framträder är att evenemangsresor (resor till konferenser, kurser, utställningar och mässor) och resor till studiebesök i stor utsträckning sker i sällskap, medan kundbesök och andra mötesresor (sammanträde, arbete på annat kontor) oftast innebär att man reser ensam.

När det gäller andra arbetsrelaterade variabler är skillnaden mellan olika näringsgrenar mindre, men avspeglar i någon mån skillnaderna vad gäller resornas ärenden. Förvärvsarbetande inom handelssektorn reser genomgående ensamma i större omfattning än genomsnittet, medan de som arbetar inom utbildnings- och framförallt vårdsektorerna i högre grad än andra reser i sällskap. Analyserna av sysselsättningsvariabeln visar relativt tydliga skillnader – deltidsanställda har i högre grad än övriga sällskap på resan, medan egenföretagarna är de som oftast reser ensamma. En grov analys av inkomstvariabeln (visas inte i tabellen) visar slutligen att de med högst inkomster reser ensamma i större utsträckning än övriga.

Tabell 5.15 *Andel av resorna där resenären uppgett att han/hon haft sällskap, procent (skattningar) 1995-2001<sup>a</sup>*

	Mätdagsresor	Långväga resor	Långväga resor med övernattn.	Långväga utlandsresor
Totalt	29,3	37,0	44,4	50,7
Kön				
Män	26,3	32,9	40,5	47,7
Kvinnor	37,5	52,1	56,1	62,0
Ålder				
-24 år	59,0	57,0	71,4	(80,4)
25-34 år	37,6	40,1	45,3	50,4
35-44 år	29,0	40,3	47,9	56,0
45-54 år	25,3	34,4	42,8	49,4
55-64 år	22,6	30,8	35,8	41,6
65- år	(11,2)	(23,2)	(52,7)	(51,5)
Utbildningsnivå				
Förgymnasial	29,3	35,3	41,3	63,8
Gymnasial	30,9	37,6	47,8	54,7
Eftergymnasial	26,7	37,5	42,9	48,7
Näringsgren				
Jord/skog/fiske	24,4	44,7	(62,3)	(78,6)
Tillverkn./utvinn.	27,5	39,3	48,6	53,2
Bygg/el/v&cv	27,0	30,8	41,7	(42,4)
Transport/mag.	28,0	31,0	43,0	39,3
Handel	25,5	27,9	36,9	41,0
Utbildning	30,0	45,3	49,3	63,8
Hälso- & sjukvård	37,3	59,2	61,6	66,4
Övr. tjänster	28,6	36,1	41,3	52,5
Arbetsförhållanden				
Anställd heltid	32,1	36,5	44,7	50,2
Anställd deltid	38,5	54,9	57,8	68,8
Egen företagare	17,5	34,1	38,0	47,5
Ärende <sup>b</sup>				
Konf, mäsas m.m.	60,5	55,4	60,3	61,4
Kundbesök	16,2	18,8	24,4	42,7
Övriga möten	26,5	25,1	28,1	33,0
Studiebesök	(89,2)	80,2	88,5	(79,6)
Övriga ärenden	34,9	36,7	44,2	52,9

<sup>a</sup> I tabellen ingår varken resor i yrkesmässig trafik eller besättningsresor (uppgift om sällskap på resan registrerades i regel inte för sådana resor i RES-undersökningen).

<sup>b</sup> Uppgifterna gäller perioden 1999-2001. I "konf, mäsas m.m." ingår kategorierna "konferens, kurs, seminarium" och "mäsas, utställning". I "övr. möten" ingår kategorierna "sammanträde" och "arbete annat kontor". I "övriga ärenden" ingår kategorierna "inköp", "bank/post ärende", "bokning biljetter/tider", "restaurang, café", "annan service" och "annat ärende".

En intressant fråga i sammanhanget är förstås vilka personer som utgör res-sällskapet. Det närmaste man kommer i resdatabasen, och det är inte särskilt nära, är en fråga som ställdes i RES-undersökningen (1999–2001) till dem som angett att de haft sällskap på långväga resor. En följdfråga var då om det hade varit någon eller några familjemedlemmar med på resan (eller, för att vara exakt, om respondenten hade haft sällskap på resan av en eller flera personer ur sitt hushåll). När det gällde långväga tjänsteresor var detta emellertid ovanligt – endast vid 10 procent av de resor som utfördes i sällskap med någon var denna ”någon” en familjemedlem (siffran var densamma för män och kvinnor). Man kan förmoda att ressällskapet istället ofta består av arbetskamrater (jfr Lassen 2004: 17), ibland förekommer nog affärskontakter och samarbetspartners, ibland patienter/klienter och liknande, men om detta finns inga uppgifter i resdatabasen.

Trots denna begränsning i datamaterialet är det uppenbart att vissa tjänsteresenärer har sällskap på sina resor betydligt oftare än andra. Variationen beror förmodligen i första hand på i vilka ärenden man reser, men analysen visar också på intressanta samband med kön, ålder och förvärvssituation. Det tycks därmed som om förutsättningarna för socialt stöd i arbetssituationen varierar en del mellan olika kategorier resenärer och mellan olika typer av tjänsteresor. Samtidigt får man komma ihåg, att även de som reser ensamma ofta har en hel del sociala kontakter i samband med sina resor – en betydande del av resorna syftar ju just till att träffa andra människor.

### *Avslutning*

I det här ganska omfattande kapitlet om resor och arbete har jag försökt säga något om varför människor reser i tjänsten och framförallt hur resandet varierar mellan förvävsarbetande i olika branscher och med olika arbetsförhållanden. Liksom i analysen av några olika sociodemografiska variabler i det förra kapitlet framträder här tydliga skillnader i resaktivitet mellan olika kategorier förvävsarbetande, liksom skillnader mellan olika typer av tjänsteresor. Samtidigt finns en del begränsningar i datamaterialet. Resande hänger rimligtvis nära samman med vilka arbetsuppgifter människor utför. Den näringsgrensindelning som görs i resvaneundersökningarna och som jag ägnat ganska mycket utrymme ger ingen direkt information om respondenternas yrken, och inte heller om hur kvalificerade deras arbetsuppgifter är. Man kan i vissa fall leta fram branscher där det förekommer relativt hög resfrekvens, men ofta är det av allt att döma så att resandet inom de olika branscherna är

koncentrerat till vissa typer av arbetsuppgifter och befattningshavare, på sätt som inte fullt ut kommer fram i analysen.

Utöver skillnader i resaktivitet mellan olika näringsgrenar – på mer eller mindre finfördelad nivå – har analyserna också visat på tydliga samband mellan resaktivitet och några andra typer av arbetsförhållanden. Till att börja med visade det sig att deltidsanställda reser betydligt mindre än heltidsanställda, och att egenföretagare reser i avsevärt större omfattning än anställda. Vidare framkom att de relativt få tillfälligt anställda som registrerats i RES-undersökningen gjorde tjänsteresor i avsevärt mindre omfattning än de fast anställda och att distansarbetare tycks vara mycket flitiga tjänsteresenärer. Slutligen hade arbetsinkomst ett tydligt samband med resaktivitet – i synnerhet långväga tjänsteresor var starkt koncentrerade till de respondenter som hade de högsta inkomsterna. Multivariata analyser visade att näringsgren, arbetsförhållanden och inkomst i de flesta fall uppvisade statistiskt signifikanta samband med resaktivitet, även vid kontroll för de sociodemografiska variabler som undersöktes i det förra kapitlet. I jämförelse med analyserna i förra kapitlet kan man notera, att de stora könsskillnaderna i fråga om långväga resande minskar avsevärt när man kontrollerar för arbetsrelaterade variabler, medan de stora skillnaderna mellan förvärvsarbetande med olika utbildningsnivå bara minskar marginellt.

Samtidigt är det kanske inte bara övergripande skillnader i resaktivitet mellan olika grupper förvärvsarbetande som är intressanta om man vill undersöka hur människor reser i arbetet och vad resandet kan tänkas få för konsekvenser. Det kan också vara fruktbart att försöka urskilja olika, kvalitativt skilda, typer av tjänsteresor. Här har jag förslagsvis skiljt mellan transporter och egna resor, och för de senare också mellan platsrelaterade resor, evenemangsresor, kundbesöksresor och övriga mötesresor. En sådan grov indelning i olika typer av tjänsteresor kan, tror jag, visa på teoretiskt och empiriskt intressanta skillnader när det gäller ärende, reslängd, och resenärerernas olika karaktäristika. Man kan också, utifrån inledningskapitlets diskussion om resandets konsekvenser i fråga om stress, stimulans osv., tänka sig att dessa olika typer av resor har olika innebörder och konsekvenser för resenärerna. Detta kan i regel inte beläggas med det här tillgängliga datamaterialet, även om den avslutande analysen av resällskap kan ge en antydning om sådana skillnader.

## Resor och familjeliv

Nästa fråga som ska undersökas gäller om det finns något samband mellan människors resande i arbetet och deras familjesituation. Förhållandet mellan arbete och familj i människors liv har blivit ett viktigt tema inom arbetslivsforskningen i och med att kvinnor i ökande grad förväntas yrkesarbeta och män i ökande grad förväntas engagera sig i familj och hemarbete (Nordenmark 2002; Kinnunen & Mauno 1998). En mängd studier undersöker under vilka omständigheter kvinnors och mäns dubbla sociala roller – yrkesroll och familjeroll – innebär en stimulans respektive en belastning (t.ex. Härenstam m.fl. 2000: kap. 5; Härenstam & Bejerot 2001; Grönlund 2004). Resultaten är långtifrån entydiga, men pekar ofta mot att faktorer som hemmavarande barn (i synnerhet små barn), lång arbetstid och hög position i arbetslivet tenderar att öka risken för konflikter mellan arbete och familj. Samtidigt visar tidsanvändningsstudier och arbetstidsstatistik tydligt att kvinnor, trots rådande jämställdhetsideologi, ofta tar ett betydligt större ansvar än män för hem och familj, medan männen ofta lägger mer tid på förvärvsarbete (t.ex. Flood & Gråsjö 1997). Men även när kvinnor förvärvsarbetar lika mycket som sina makar tenderar de att ha huvudansvaret för hem och familj, vilket ofta tycks innebära större rollkonflikter för kvinnor än för män.

Resande i arbetet är som sagt en typ av arbetsförhållanden som ägnats relativt liten uppmärksamhet i tidigare arbetslivsforskning. Detta gäller även resandets betydelse ur ett familjeperspektiv, även om det i fallstudier av högrörliga yrkesgrupper ibland visar sig att flitigt resande kan vara en faktor som orsakar konflikter mellan arbete och familjeliv (t.ex. Espino m.fl. 2002; Vormbrock 1993; Bentner 1992; Striker m.fl. 1999). Resandet kan av allt att döma vara en påfrestning såväl för resenären som för övriga familjemedlemmar, även om vissa familjer också tycks kunna anpassa sig till att den ena parten ofta är frånvarande p.g.a. resor (jfr Morrice m.fl. 1985; Rigg & Cosgrove 1994).

I resvaneundersökningarna finns inga data om resandets effekter, och inte heller några uppgifter om övriga hushållsmedlemmars resande. Däremot



finns uppgifter om respondenternas civilstånd (ensamstående eller gifta/samboende), om de har hemmavarande barn, och i så fall om det yngsta barnet börjat skolan (fyllt 7 år) eller inte. Det kan därmed vara intressant att undersöka om dessa faktorer hänger samman med människors resaktivitet. Jag kommer här att undersöka dessa två variabler (civilstånd och hemmavarande barn), först var för sig och sedan tillsammans. Jag kommer också genomgående att pröva om variablerna har olika betydelse för kvinnor och män. I det här kapitlet bedömer jag inte att analyser med resor som analysvariabel är så intressanta (dvs. analyser av hur stor andel av tjänsteresorna som utförts av ensamstående respektive samboende, osv.), utan jag nöjer mig med analyser av individens resaktivitet (dvs. analyser av hur stora andelar av ensamstående respektive samboende osv. som gjort olika typer av resor). Jag kommer emellertid att fortsätta att använda samma fyra resbegrepp som i tidigare kapitel, även om man kan förmoda att resandets effekter på, och därmed samband med, familjeförhållanden är störst för resor som innebär mycket bortovaro från hemmet, dvs. långväga resor och i synnerhet övernattningsresor.

### *Civilstånd*

När det gäller civilstånd kan man tänka sig olika samband med resaktivitet. En möjlighet är att ensamstående reser mer än samboende, eftersom de inte har någon familj att ta hänsyn till. En annan möjlighet är att resande i vissa fall underlättas av marktjänst på hemmaplan, så att de samboende tvärtom reser mer än de ensamstående. Man kan också, utifrån tidigare forskning om manlig arbetsorientering och kvinnlig familjeorientering, tänka sig att dessa mekanismer verkar olika för kvinnor och män.

De första analyserna i tabell 6.1 visar att samboende totalt sett är något mer resbenägna än ensamstående, men att skillnaderna inte är särskilt stora. Av de könsuppdelade analyserna framgår att skillnaderna ser olika ut för kvinnor och män. Samboende män är betydligt mer resbenägna än ensamstående män, i synnerhet när det gäller långväga resor, medan det bland kvinnorna finns en svag tendens åt motsatt håll – ensamstående reser något mer än samboende. Analyser som även tar hänsyn till ålder visar att skillnaden mellan ensamstående och samboende män är liten bland de yngre, men stor i åldrarna 35-64 år. Bland kvinnorna är åldersmönstren lite olika för olika typer av resor, och analysunderlaget är bitvis svagt p.g.a. kvinnors allmänt lägre resaktivitet. Sammantaget pekar analyserna mot att parförhållanden stimulerar mäns resande men i någon mån begränsar kvinnors resande. Den senare tendensen framträder också när man analyserar variabeln

Tabell 6.1 *Tjänsteresor, civilstånd och kön, procent, 1995-2001*

	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
<b>Civilstånd</b>				
Ensamst.	10,0	10,1	6,6	2,3
Gift/sambo	11,4	13,3	8,2	2,9
<b>Kvinnor</b>				
Ensamst.	6,3	8,0	5,7	1,9
Gift/sambo	6,1	7,4	4,7	1,3
<b>Män</b>				
Ensamst.	13,4	11,9	7,4	2,6
Gift/sambo	16,1	18,6	11,3	4,5

N=23135

som mäter resintensitet, i form av antalet registrerade resdagar under den senaste tvåmånadersperioden. Ensamstående kvinnor som reser har betydligt fler resdagar än samboende kvinnor. För män finns däremot ingen nämnvärd skillnad i resintensitet mellan ensamstående och samboende.

### *Barn*

En annan faktor som kan tänkas påverka människors resaktivitet är om de har barn eller inte. En möjlig hypotes är att förvärvsarbetande med barn – i synnerhet barn i förskoleåldern – skulle vara mindre benägna att resa, eftersom resandet minskar deras möjligheter att engagera sig fullt ut i barnomsorg och barnuppfostran. En annan möjlighet är att de som har barn är beredda till (eller tvingas till) större uppoffringar, exempelvis i form av omfattande resande, för att bidra till barnens/familjens försörjning. Även här kan man tänka sig att utfallen skiljer sig mellan kvinnor och män.

Sambandet mellan hemmavarande barn och resaktivitet tycks emellertid inte vara särskilt starkt. Totalt sett reser förvärvsarbetande som har barn något mer i arbetet än de som inte har barn, men skillnaden är liten. Analyserna i tabell 6.2 visar att barnens ålder har betydelse (variabeln anger yngsta hemmavarande barns ålder) – de flitigaste resenärerna är de som har

Tabell 6.2 *Tjänsteresor, hemmavarande barn och kön, procent, 1995-2001*

	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Hemmav. barn				
barn 0-6	10,4	12,4	7,4	2,8
barn 7-18	11,9	14,7	9,0	3,3
inga barn	10,9	11,6	7,4	2,5
Kvinnor				
barn 0-6	5,2	5,8	3,3	(0,7)
barn 7-18	6,7	8,5	5,6	1,5
inga barn	6,2	7,6	5,1	1,6
Män				
barn 0-6	14,7	17,8	10,8	4,6
barn 7-18	17,4	21,2	12,5	5,1
inga barn	15,0	15,0	9,3	3,3

N=23135

barn i åldrarna 7-18 år, medan de som har barn i förskoleåldern reser ungefär lite mycket (eller lite) som de barnlösa. Mönstret att de med lite äldre barn reser mest är detsamma för både kvinnor och män. Bland kvinnorna reser emellertid de barnlösa något mer än de med småbarn, medan det motsatta gäller för männens långväga resor. Det tycks alltså, åtminstone för de långväga resorna, som om småbarn (liksom äktenskap eller samboförhållanden) tenderar att minska kvinnors resbenägenhet, men snarare öka männens.

När man undersöker antalet resdagar bland de respondenter som reser i arbetet (ej i tabell), tycks emellertid både manliga och kvinnliga resenärer resa något mindre intensivt när de har barn. Såväl bland kvinnor som bland män är småbarnsföräldrar mindre benägna än andra att ha många registrerade resdagar, medan de barnlösa reser mest intensivt. Genomgående är emellertid dessa mönster, liksom de mönster som framträdde i tabell 6.2, påfallande svaga.

### *Kön, civilstånd och barn*

En tänkbar förklaring till att analyserna hittills inte visat på några starka samband mellan familjesituation och resande kan vara att kön, civilstånd och barn sammantaget ger upphov till mönster som inte fullt ut kommer fram när man analyserar civilstånd och barn var för sig. Kombinationer av kön, civilstånd och barn undersöks närmare i tabell 6.3. De ensamstående föräldrar som reser i arbetet är som synes ganska få, varför dessa analyser får tolkas med försiktighet.

Inte heller i denna analys framträder emellertid några särskilt starka samband baserade på civilstånd och hemmavarande barn. Sambandet mellan kön och resaktivitet är betydligt starkare – män reser genomgående betydligt mer än kvinnor, oavsett familjesituation. Bland männen reser de samboende i

Tabell 6.3 *Tjänsteresor, civilstånd, hemmavarande barn och kön, procent, 1995-2001*

	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mättdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	tjänsteresa utomlands senaste mån.
Ensamst. kvinna				
barn 0-6	(5,5)	(4,5)	(2,5)	(0)
barn 7-18	(5,4)	7,3	(4,8)	(1,3)
inga barn	6,6	8,6	6,3	2,3
Ensamst. man				
barn 0-6	(15,9)	(15,9)	(10,1)	(7,2)
barn 7-18	(13,1)	16,4	(10,7)	(3,7)
inga barn	13,3	11,5	7,1	2,4
Samboende kv.				
barn 0-6	5,2	6,0	3,4	(0,7)
barn 7-18	7,0	8,8	5,8	1,5
inga barn	6,0	7,2	4,6	1,3
Samboende man				
barn 0-6	14,6	17,9	10,8	4,5
barn 7-18	17,7	21,6	12,7	5,2
inga barn	16,0	17,2	10,7	3,9

N=23135

regel mer än de ensamstående när man kontrollerar för hemmavarande barn, och resaktiviteten är allra högst bland samboende med barn i åldrarna 7-18 år. Bland kvinnorna är mönstret mer sammansatt – småbarnsmammorna reser minst, oavsett om de är ensamstående eller samboende, medan den högsta resaktiviteten finns bland ensamstående utan barn och samboende med lite äldre barn. Bland samboende föräldrar har det yngsta barnets ålder genomgående betydelse – småbarnsföräldrar reser något mindre i tjänsten än föräldrar till äldre barn – men något entydigt mönster i den riktningen framträder inte hos de ensamstående. Inte heller vid en analys av resenärernas resintensitet (registrerade resdagar) visar sig några tydligare mönster.

### *Multivariata analyser*

Inte heller i multivariata analyser, som konstanthåller för de olika variabler som undersökts i tidigare kapitel, ger familjeförhållanden särskilt starka utslag (tabell 6.4, nästa uppslag). Samboende med lite äldre barn framstår genomgående som de flitigaste resenärerna, men i övrigt är mönstren oklara och de statistiskt signifikanta skillnaderna få. Man kan också notera att effekterna av de olika sociodemografiska och arbetsrelaterade variablerna jämfört med tabell 5.13 är i stort sett oförändrade.

Separata analyser för kvinnor och män (redovisas ej i tabellform) visar åtminstone delvis tendenser som går åt samma håll som analyserna i föregående avsnitt, men de är i regel svaga. Bland kvinnorna är kategorierna samboende med äldre barn och ensamstående utan barn genomgående mest resbenägna, men skillnaderna är små. Bland männen är det samboende med äldre barn och samboende utan barn som reser mest, medan ensamstående utan barn reser minst. En del signifikanta skillnader i denna riktning framträder, men de är sällan särskilt stora.

### *Avslutning*

Trots att tidigare forskning pekat på att omfattande resande i arbetet kan innebära stora belastningar för familjelivet, i synnerhet om man har små barn, uppvisar analyserna av människors familjesituation inte några särskilt starka samband med deras resaktivitet. Det tycks alltså inte vara så att människor i någon större utsträckning kan eller vill förändra sin resaktivitet i arbetet på grund av sin familjesituation. Man kan notera att samma mönster (eller snarare frånvaro av mönster) också framträder i en amerikansk undersökning av arbetsrelaterade övernattningsresor (Presser & Hermsen 1996).

Tabell 6.4 *Relativa effekter på oddset att ha gjort olika typer av tjänsteresor, logistisk regression*

	Tjänsteresa mättdagen	Långväga tjänsteresa senaste månaden	Långväga tjänsteresa m. övernatt. senaste mån.	Långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
<b>Kön</b>				
Kvinna (ref)	1	1	1	1
Man	2,15***	1,30***	1,21**	1,29*
<b>Ålder</b>				
-24 år	0,72*	0,55**	0,56**	0,52
25-34 år	1,01	0,92	0,92	1,06
35-44 år	1,07	0,91	1,00	0,93
45-54 år (ref)	1	1	1	1
55-64 år	0,99	0,82*	0,84	0,92
65- år	1,08	1,10	1,02	0,97
<b>Utbildningsnivå</b>				
Förgymnasial	0,90	0,64***	0,57***	0,61**
Gymnasial (ref)	1	1	1	1
Eftergymnasial	1,00	1,90***	1,99***	2,11***
<b>H-region</b>				
Stockholmsomr.	0,82**	0,60***	0,78**	1,50**
Göteborgsomr.	0,78*	0,84*	1,02	1,78***
Malmöomr.	0,76*	0,93	1,18	1,27
Större städer (ref)	1	1	1	1
Mellanbygd	1,10	0,99	0,90	0,79
Tätbygd	1,08	0,89	0,91	0,50*
Glesbygd	1,06	1,13	1,20	0,76
<b>Näringsgren (ref=medel)</b>				
Jord/skog/fiske	1,50**	1,19	0,81	1,50
Tillverkn/utvinn.	0,46***	1,04	1,15	1,74***
Bygg/el/v&cv	1,50***	0,87	0,89	0,55*
Transport/mag.	1,85***	1,18	1,20	1,41*
Handel	0,78**	1,49***	1,68***	1,41*
Utbildning	0,70***	0,67***	0,65***	0,63*
Hälso- & sjukvård	0,97	0,59***	0,70***	0,55**
Övr. tjänster	1,00	1,33***	1,33***	1,01
<b>Arbetsförhållanden</b>				
Anställd heltid (ref)	1	1	1	1
Anställd deltid	0,84	0,68***	0,69**	0,79
Egen företagare	2,05***	1,49***	1,17	1,34
<b>Inkomst</b>				
Låg	0,84*	0,65***	0,63***	0,58*
Medel (ref)	1	1	1	1
Hög	1,24***	2,86***	2,73***	3,39***

Tabell 6.4 *Fortsättning för föregående sida*

	Tjänsteresa mättdagen	Långväga tjänsteresa senaste månaden	Långväga tjänsteresa m. övernattn. senaste mån.	Långväga tjänsteresa utomlands senaste mån.
Fam.situation (ref=medel)				
Ensam utan barn	0,96	0,85*	0,92	0,87
Ensam med barn 0-6	1,09	1,00	0,99	1,39
Ensam med barn 7-18	0,75	0,96	1,00	0,79
Sambo utan barn	1,08	1,04	1,06	0,96
Sambo med barn 0-6	0,96	0,96	0,88	0,88
Sambo med barn 7-18	1,22**	1,23**	1,18	1,24
Nagelkerkes R <sup>2</sup>	0,097	0,173	0,145	0,156

N=16069, signifikansnivåer: \* p<0,05; \*\* p<0,01; \*\*\* p<0,001.

Det finns flera tänkbara förklaringar till att familjeförhållanden har så pass svaga samband med resande.

En möjlig förklaring skulle kunna vara att olika mekanismer verkar åt olika håll. Det finns rimligtvis en motsättning mellan familjeliv och försörjning – barn kräver tid och engagemang på hemmaplan, men ökar samtidigt försörjningsbördan. Denna motsättning kan tänkas få olika utfall i olika familjer, liksom för kvinnor och män – ibland minskat resande av omsorg om familjen, ibland oförändrat eller ökat resande för att försörja familjen – och totalt sett kan de ta ut varandra. Vissa tendenser till könsskillnader i denna riktning framträder i materialet. Familjebildning – äktenskap/samboende och småbarn – tycks göra män mer resbenägna men snarare få kvinnor att resa något mindre i arbetet. Men tendensen är svag, skillnaderna mellan olika kategorier förvärvsarbete är i regel små, och i multivariata analyser ger de endast i några få fall statistiskt signifikanta utslag.

En annan tänkbar förklaring är att människors möjligheter att välja bort resande i arbetet, exempelvis på grund av en ansträngd familjesituation, ofta är ganska små. Många arbeten är förmodligen organiserade så att resor är mer eller mindre ofrånkomliga, och alternativet till att resa är att byta yrke. Dessutom har ju resande också sina positiva sidor, i form av stimulans och karriärmöjligheter, som man kanske inte vill avvara även om de stundtals – i synnerhet när barnen är små – kan innebära konflikter med familjens intressen. Och ibland kanske det rentav kan vara skönt att komma bort från familjen en stund (jfr Wolf 1993: 231).

Möjligen kunde man också tänka sig att de mest "högmobila" – de som borde ha störst anledning att minska sitt resande för att tillbringa mer tid med familjen – inte fullt ut urskiljs av de fyra resbegrepp som används. Men inte heller den variabel som jag prövat för att mäta resintensitet – antal registrerade resdagar under de senaste två månaderna – visar på några tydliga skillnader relaterade till familjesituation, med undantag för ensamstående kvinnliga resenärers jämförelsevis höga resintensitet.

De fyra resbegreppen som använts har ju också visat på tydliga skillnader för de sociodemografiska och arbetsrelaterade variabler som analyserats i tidigare kapitel. Man kan konstatera att de skillnader i resaktivitet som baseras på familjesituation är betydligt mindre.

Men det kanske också, avslutningsvis, är relevant att återkomma till det faktum att kvinnor totalt sett reser betydligt mindre i arbetet än vad män gör. Även om denna snedfördelning är genomgående, och inte i någon större utsträckning varierar med familjesituation, så är en rimlig tolkning att den avspeglar starka sociala normer och förväntningar om att kvinnor ska ta ett större ansvar än män för hem och barn. Det är också en rimlig tolkning av de mönster som framträtt i tidigare kapitel, att sådana normer institutionaliserats så att kvinnodominerade branscher, yrken och arbetsförhållanden ofta kommit att innebära betydligt lägre krav och förväntningar på resande i arbetet än motsvarande mansdominerade positioner i arbetslivet. Med denna tolkning är sambandet mellan familjeförhållanden och arbetsrelaterat resande inte i första hand en fråga om individuella anpassningsstrategier, utan om strukturella förhållanden i form av en på olika sätt könsuppdelad arbetsmarknad.



## Resandets koncentration

Analyserna så här långt har visat att resandet i arbetet är ganska ojämnt fördelat mellan olika kategorier förvärvsarbetande – vissa är betydligt mer resbenägna än andra. Resvaneundersökningarna visar också mer allmänt att människor reser olika mycket. Frändberg och Vilhelmson (2002, 2003) har analyserat det utrikes resandet (både tjänsteresor och andra former av resande) med hjälp av resvaneundersökningar fram till år 2000, och finner att en liten grupp ”hyperrörliga” stod för en relativt stor del av dessa resor – tre procent av befolkningen gjorde, enligt dessa beräkningar, 23 procent av utlandsresorna. Dessa hyperrörliga kännetecknades också av att deras resande, till betydligt större del än andras, utfördes i tjänsten.

Dessa iakttagelser väcker mer allmänna frågor om resandets betydelse för dem som reser mycket i arbetet – frågor som delvis kan relateras till diskussionen i kapitel 1 om relationen mellan resande och lokala respektive kosmopolitiska förhållningssätt. Reser människor mycket i tjänsten därför att arbetet kräver det, eller har man kanske valt ett arbete som innebär mycket resor därför att man tycker om att resa och är intresserad av andra länder och platser? Är tjänsteresande, generellt eller i vissa fall, förknippat med en livsstil där just resandet är en viktig komponent? I vissa yrkesgrupper som reser mycket i arbetet beskrivs själva resandet ibland som en livsstil, och man reser mycket även på fritiden (se t.ex. Gustafson 2003). Är detta ett allmänt mönster, att de som ofta gör längre resor i arbetet också reser mycket på fritiden? Eller är det kanske tvärtom, att ett flitigt resande i tjänsten ofta får till resultat att man håller sig hemma på fritiden?

### *De högrörligas resande*

Det är inte självklart hur man i resvaneundersökningarna ska urskilja de respondenter som reser ”mest”. Uppgifter om resande under en dag (mät-dagsresor) säger förstås väldigt lite om människors totala resande. Uppgifter om långväga resande täcker in tiomilaresor under en månad, och trettiomila-

resor under två månader, vilket ger en bättre – men långt ifrån fullständig – bild av människors resaktivitet. I RES-undersökningen (1999-2001) finns ytterligare en möjlighet. Där ställdes nämligen frågor där respondenterna fick ange (eller uppskatta) hur många långväga resor respektive utlandsresor de totalt gjort under det senaste året. För dessa resor finns ingen uppdelning mellan olika ärenden (tjänsteresor och andra typer av resor), men de ger ändå en mer heltäckande uppgift om människors totala resande än frågor om resor under en eller två månader. Frändberg och Vilhelmson (2002) har i sina analyser utgått från frågan om totalt antal utlandsresor. Jag har istället undersökt fördelningen av antalet långväga resor – minst tio mil enkel väg – och hur relationen ser ut mellan människors totala långväga resande och resandet i tjänsten. Frågan här gäller alltså om de förvärvsarbetande som totalt sett gör flest långväga resor under ett år också är flitigare tjänsteresenärer än andra.

I tabell 7.1 visas de förvärvsarbetandes totala långväga resande under det senaste året. Drygt 5 procent har uppgett att de inte gjort någon enda resa på minst tio mil, drygt 33 procent har gjort mellan 1 och 5 resor, och så vidare. Merparten av de förvärvsarbetande, ungefär 60 procent, har således gjort högst 10 långväga resor det senaste året, medan den mest högrörliga gruppen i tabellen, de som gjort fler än 40 resor, är knappt 9 procent av de förvärvsarbetande.

De följande två kolumnerna i tabellen visar analyser av de långväga resor som registrerats de två senaste månaderna, och där alltså även ärendena för resorna registrerats. Där framgår att tjänsteresorna är mycket tydligt koncentrerade till dem som totalt sett gör många resor. Nästan hälften av alla långväga tjänsteresor görs av de knappa 9 procent som gör fler än 40 tiomila-

Tabell 7.1 *Totalt långväga resande och tjänsteresande, procent (skattningar) 1999-2001*

Totalt antal långväga resor senaste året	Andel av de förvärvsarbetande	Andel av långväga tjänsteresor	Andel av övriga långväga resor
0	5,4	0	0
1-5	33,4	5,2	14,1
6-10	21,6	9,6	17,9
11-20	20,5	16,3	24,4
21-40	10,2	19,8	20,5
41-	8,9	49,1	23,1
Summa	100	100	100

Tabell 7.2 *Andelar förvärvsarbetande som gjort olika typer av tjänsteresor, procent, 1999-2001*

Totalt antal långväga resor senaste året	Andel av de förvärvsarbetande som gjort...			
	tjänsteresa mätdagen	långväga tjänsteresa senaste mån.	långväga tjänsteresa m. övernattning senaste mån.	tjänsteresa utomlands senaste mån.
0	6,3	0	0	0
1-5	6,9	3,4	2,2	(0,8)
6-10	9,7	9,7	6,0	1,7
11-20	9,9	13,5	8,5	2,9
21-40	12,7	26,8	17,3	7,2
41-	22,1	42,1	26,5	10,5
Totalt	10,0	12,5	7,9	2,9

N=8256

resor per år. Denna grupp står också för 23 procent av de långväga resor som görs i andra ärenden, i första hand fritidsresor av olika slag. Tjänsteresorna uppvisar alltså en betydligt starkare koncentration till den mest "högrörliga" gruppen förvärvsarbetande än övriga långväga resor.

Tabell 7.2 undersöker resbenägenheten på individnivå utifrån de fyra resbegrepp som tidigare använts i analyserna. Även i dessa analyser visar det sig att de mest högrörliga ofta reser i tjänsten, i synnerhet när det gäller långväga tjänsteresor. Hela 42 procent av dem har gjort minst en långväga tjänsteresa den senaste månaden, men det är värt att notera att de också rest i tjänsten under mätdagen i betydligt större omfattning än övriga.

De som totalt sett är de flitigaste resenärerna reser alltså i relativt stor utsträckning i tjänsten. Frågan är då om det är just resandet i tjänsten som gör dem till så flitiga resenärer, eller om de som reser mycket i tjänsten också reser mycket på sin fritid. Analyserna i tabell 7.1 pekar mot att det bland de mest högrörliga finns en koncentration både av tjänsteresande och resande i andra ärenden, men det framgår inte om det är samma individer som står för båda formerna av resande.

#### *Tjänsteresor och andra resor*

Frågan om i vilken mån samma personer reser mycket i tjänsten och på fritiden, kan som sagt inte besvaras på grundval av enkätfrågan om totalt

antal långväga resor på årsbasis, eftersom dessa inte är fördelade på ärenden. I den följande analysen har jag istället valt att utgå från alla långväga resor med registrerat ärende (tjänsteresa eller annat ärende) under de senaste två månaderna, dvs. resor på minst 10 mil enkel väg den senaste månaden och resor på minst 30 mil månaden dessförinnan. Syftet med att inte, som i tidigare kapitel, begränsa analysen till den senaste månadens resor är att få med så många resor som möjligt under en så lång tidsperiod som möjligt, och därmed öka chansen att upptäcka eventuella samband mellan tjänsteresande och annat resande.

I tabell 7.3 har de förvärvsarbetsande respondenterna delats in i fyra grupper, utifrån om de är registrerade för någon långväga tjänsteresa, respektive någon långväga resa i annat ärende, under de senaste två månaderna. Det visar sig då att de som reser i tjänsten inte är mer benägna än övriga att göra långväga resor i andra ärenden. Tvärtom är det något färre tjänsteresenärer än övriga som gör andra resor, men skillnaden är mycket liten (43 procent jämfört med 44 procent). Mer finfördelade analyser, som skiljer mellan respondenter utifrån kön, ålder, utbildning, inkomst och anställningsförhållanden visar inte heller på någon grupp respondenter där resande i tjänsten är förknippat med ökad förekomst av andra resor.

Analysen i tabell 7.3 skiljer bara mellan dem som reser i tjänsten och dem som inte gör det. Men inte heller om man undersöker dem som gjort flera tjänsteresor under den senaste tvåmånadersperioden framträder någon ökad benägenhet att göra långväga resor i andra ärenden. Bland dem som gjort två eller fler långväga tjänsteresor hade 42 procent också gjort minst en långväga resa i annat ärende; bland dem som gjort fem eller fler långväga tjänsteresor var siffran 34 procent. Ingen av dessa analyser ger alltså något stöd för hypotesen att de som reser mycket i tjänsten också reser mycket på sin fritid. Sna-

Tabell 7.3 *Långväga tjänsteresor och andra långväga resor, procent, 1995–2001*

	Gjort långväga tjänsteresa	Inte gjort långväga tjänsteresa	Totalt
Gjort annan långväga resa	43,0	44,4	44,2
Inte gjort annan långväga resa	57,0	55,6	55,8
Summa	100	100	100
N	3531	19674	23205

rare finns en tendens i motsatt riktning – att omfattande resande i tjänsten minskar resaktiviteten på fritiden. Samma tendens visar sig om man prövar den tidigare använda variabeln för antal resdagar i tjänsten de senaste två månaderna.

En möjlighet är förstås att tendenser åt båda håll förekommer, men i stort sett tar ut varandra. Vissa tjänsteresenärer tycker kanske om att resa, och reser mycket även på fritiden, medan andra kanske får nog av resande i tjänsten och därför begränsar sitt övriga resande. Man bör också påminna om att mätperioden på två månader innebär en begränsning i analysen. Även om tjänsteresenärer reser mycket på sin fritid är fritidsresandet kanske ofta koncentrerat till semesterperioden, som ofta inte ligger inom mätperioden. Dessutom gäller analysen långväga huvudresor, som definitionsmässigt bara kan börja och sluta vid respondentens bostad. Resorna kan därmed sträcka sig över flera dagar, vilket kan innebära att det för flitiga tjänsteresenärer inte återstår så mycket tid för annat resande under mätperioden. Och en del typer av tjänsteresor kan ju faktiskt också innehålla inslag av fritids- och nöjesaktiviteter (Høyer & Næss 2001), även om det ”huvudsakliga” ärende som registreras i resdatabasen är tjänsteresa/resa i arbetet.

### *Avslutning*

I detta kapitel har jag undersökt resandets koncentration och eventuella samband mellan resande i tjänsten och resande av andra orsaker. En bakomliggande tanke har varit att därigenom kunna säga något om tjänsteresandets möjliga betydelse för utvecklingen av lokala och (kanske i första hand) kosmopolitiska förhållningssätt. Det verkar rimligt att tro, att människor som reser mycket har bättre möjligheter än andra att vidga sina vyer och skaffa sig referenspunkter utanför den egna hemmiljön, och att ett flitigt resande därmed skapar förutsättningar för kosmopolitiska förhållningssätt. Men det är viktigt att komma ihåg, att relationen mellan resande och sådana förhållningssätt är en empirisk fråga, som resdatabasen inte ger underlag för att besvara. De resonemang man kan föra utifrån analysresultaten i det här kapitlet blir därför med nödvändighet hypotetiska.

Till att börja med utgick jag från den fråga i RES-undersökningen (1999-2001) som handlade om totalt antal långväga resor det senaste året, oavsett resornas ärende. Det visade sig då att de förvärvsarbetande som totalt sett reser mest, dvs. gör flest långväga resor, i stor utsträckning är människor som reser i tjänsten. Detsamma gäller, som Frändberg och Vilhelmson (2002) tidigare visat, de människor som gör många utlandsresor – även dessa reser

påfallande mycket i tjänsten. De människor som reser mest är alltså ofta tjänsteresenärer. Om flitigt resande innebär förutsättningar för att utveckla kosmopolitiska förhållningssätt tyder dessa analysresultat på att tjänsteresande bidrar till att skapa sådana förutsättningar hos en grupp högrörliga förvärvsarbetande.

Men hur orsakssambandet i så fall ser ut kan förstås diskuteras. Får man ett kosmopolitiskt förhållningssätt av att resa mycket i tjänsten, eller söker man sig kanske till arbeten som innebär mycket resande därför att man redan från början har ett sådant förhållningssätt? Är kanske de flitigaste tjänsteresenärerna människor som överhuvudtaget tycker om att resa? Ett uttryck för detta skulle kunna vara att de som reser mycket i tjänsten också reser mycket privat. Analyser på individnivå, baserade på långväga resor under en tvåmånadersperiod, visar emellertid inte på något generellt sådant samband. De som reser mest i tjänsten reser inte mer på fritiden än andra – tvärtom reser de något mindre (även om man här bör notera en del begränsningar i datamaterialet).

Avsaknaden av tydligt samband, på individnivå, mellan tjänsteresor och andra resor är ett intressant resultat. Det talar i någon mån mot att det är allmänt reslystna människor som söker sig till arbeten där man får resa mycket. Samtidigt finns rimligtvis en stor variation i människors inställning till resande, och tendenser i olika riktningar kan mycket väl ta ut varandra. Men detta är förmodligen en fråga om attityder och personlig läggning som inte fångas in av de sociodemografiska variabler och kategorier som resdatabasen tillhandahåller.

## Sammanfattande diskussion

I Sverige görs varje år över 200 miljoner tjänsteresor av olika slag. Resor i arbetet står därmed för en betydande del av det totala resandet, och utgör en viktig del av många människors arbetssituation och vardagliga liv. Syftet med den här rapporten har varit att ge en översikt över svenskarnas tjänsteresor. Denna kartläggning ingår som en del i ett större projekt om resor i arbetet och konsekvenserna av sådana resor. Rapporten är i någon mån tänkt att kunna användas inom projektet, som kunskapsbas och inspirationskälla för fortsatta studier, men den bör också kunna ge ett eget bidrag på ett område där det hittills tycks saknas systematisk kunskap.

Tre typer av resultat är värda att lyfta fram. För det första innehåller rapporten en genomgång av SCB:s resvaneundersökningar och bitvis ganska utförliga diskussioner om problem och möjligheter med att använda dessa för att studera det arbetsrelaterade resandet i Sverige. För det andra visar analysresultaten flera intressanta mönster när det gäller resandets fördelning mellan olika kategorier förvärvsarbetande. För det tredje antyder analyserna viktiga skillnader mellan olika typer av tjänsteresor. Här ska jag kort sammanfatta och diskutera vad som kommit fram i rapporten på dessa områden.

### *Tjänsteresor i resvaneundersökningarna*

Resvaneundersökningarna erbjuder ett värdefullt datamaterial för att studera olika aspekter av den svenska befolkningens resande. De baseras på stora representativa urval och innehåller mycket omfattande uppgifter om de intervjuades resande. De innehåller också en hel del sociologiskt intressanta bakgrundsvariabler. De genomfördes under ett antal år med till stor del samma frågor, vilket kan utnyttjas antingen för jämförelser över tid eller – som jag har gjort i den här rapporten – för att lägga ihop flera undersökningar till en datamängd och därmed få ett mycket stort analysunderlag. Undersökningarna genomfördes med telefonintervjuer, vilket bör ge bättre data än postenkäter, eftersom intervjuaren vid behov kunde begära förtyd-

liganden, fråga om och förklara sådant som respondenterna eventuellt hade svårt att förstå. Bortfallet är, trots de långa och detaljerade intervjuerna, relativt lågt.

Arbetsrelaterade resor kan urskiljas i datamaterialet genom frågor om resornas huvudsakliga ärende, och för tjänsteresor finns också, för perioden 1999-2001, en mer finfördelad ärendevariabel. Flera uppgifter, som utifrån min inledande forskningsgenomgång är intressanta i fråga om arbetsrelaterade resor, ingår i datamaterialet, exempelvis resans längd, resans destination, restid, om resan inneburit övernattning, och om respondenten haft sällskap på resan.

Samtidigt finns en del problem och begränsningar när det gäller att använda resvaneundersökningarna för att kartlägga svenskarnas resande i arbetet. En sådan begränsning handlar om att undersökningarna i första hand syftade till att ge underlag för trafikprognoser, trafikpolitiska beslut etc. – inte att ge underlag för sociologiska analyser av resande med individer som analysenhet. Det tydligaste uttrycket för detta är tonvikten på mättdagsresor, som gör att en del intressanta frågor inte går att ställa till datamaterialet – exempelvis hur stor andel av de förvärvsarbetande som reser i tjänsten, eller hur långt och hur ofta enskilda individer reser i tjänsten på årsbasis. Långväga resor mättes för de senaste 30 respektive 60 dagarna (10- resp. 30-milaresor) vilket ger bättre möjligheter till analyser på individnivå, men även en mätperiod på en eller två månader innebär förstås vissa begränsningar. Tonvikten i individanalyserna ligger därför på *om* människor under undersökningstiden har rest i arbetet eller inte, och dessa analyser visar ofta på tydliga och intressanta skillnader mellan olika kategorier förvärvsarbetande. De kompletterande analyser som gjorts av registrerade resdagar i samband med långväga resor, för att undersöka *hur mycket* enskilda resenärerna reser, visar däremot sällan på några större skillnader. Med en registrering på årsbasis hade ett sådant mått förmodligen blivit mer utslagsgivande, samtidigt som det förstås är svårt att samla in uppgifter av god kvalitet för en så lång tidsperiod.

En annan viktig begränsning gäller registreringen av resor i transportsektorn, det som med resvaneundersökningarnas terminologi kallas yrkesmässig trafik och besättningsresor. De förvärvsarbetande som arbetar på olika typer av fordon – som förare, besättning eller servicepersonal av olika slag – är förmodligen de som reser mest intensivt i arbetet, men deras resande registreras i mycket begränsad omfattning i resvaneundersökningarna, och det finns dessutom flera oklarheter om vad som registrerades och hur. Datamaterialet ger en del användbar information om sociodemografiska karak-



tärstika hos yrkesförare i vägtrafik, men i övrigt är det svårt att dra några meningsfulla slutsatser om denna typ av resor i arbetet. Dessa förbehåll är viktiga att ha i minnet när man bedömer rapportens resultat.

I övrigt innehåller undersökningarna flera variabler som är användbara för analysera vilka förvärvsarbetande som reser i tjänsten och varför. Men även här finns några begränsningar. Som sociolog saknar man kanske i första hand den socioekonomiska indelning (SEI-kod) som annars är vanlig i denna typ av datamaterial. Till skillnad från den näringsgrensindelning som ingår i resdatamaterialet har SEI-koden en hierarkisk dimension som är användbar för teoretiska resonemang och empiriska studier av social stratifiering. Flera analysresultat tyder på att resandet i arbetet har en sådan hierarkisk dimension, men ett mer direkt mått hade varit önskvärt. En annan vanlig sociologisk variabel är etnicitet, i regel operationaliserad till födelse-land. Även en sådan variabel hade varit intressant att analysera.

När det gäller varför människor reser i arbetet så finns det i RES-undersökningen en särskild ärendevariabel för tjänsteresor, vilket är värdefullt. Analyserna visar emellertid att många resor, i synnerhet kortare resor, hamnar i de inte särskilt informativa kategorierna ”annan service” och ”annat ärende”. Man kan notera att de ärenden som registreras under egna rubriker har en slagsida åt ”intellektuella” arbetsuppgifter, medan resor i samband med mer ”manuellt” arbete ofta tycks hamna i kategorierna för annan service/annat ärende. Detta är förstås en begränsning i analyserna, men det säger kanske också något intressant om människors (inklusive statistikproducenters) föreställningar om resor i arbetet. Det som klassificeras som annan service/annat ärende är förmodligen ofta resor som man inte tänker på som ”tjänsteresor”, men som ändå – visar det sig – utgör en ganska stor del av det totala resandet i arbetet. Ett syfte med den här rapporten är som sagt att ge en helhetsbild av svenskarnas resor i arbetet, och då är det en styrka att även sådana resor som faller utanför gängse uppfattningar finns med i resdatamaterialet, även om resornas ärenden inte alltid framgår så klart.

Man kan slutligen konstatera, att även om många människor reser i arbetet, så är det ännu fler som inte reser, och många av dem som reser tycks inte resa särskilt mycket. När man i slumpmässiga urval vill undersöka människor som reser i arbetet, och kanske helst de som reser någorlunda flitigt, så blir analysunderlaget snart ganska litet även om urvalet från början är väldigt stort. Om man, som i denna rapport, försöker göra mer finfördelade kategoriseringar av resenärerna utifrån olika sociodemografiska variabler, så blir kategorierna ibland ganska små. En studie som denna ger en översiktsbild, men vissa typer av mer omfattande och intensivt tjänsteresande

undersöks nog bäst med riktade studier, exempelvis fallstudier av utvalda arbetsplatser eller yrkesgrupper, eller enkätundersökningar med någon form av strategiskt eller stratifierat urval med fokus på människor som reser i arbetet.

### *Resandets fördelning*

Tyngdpunkten i rapportens analyser ligger på jämförelser mellan olika kategorier förvärvsarbetande i fråga om deras resaktivitet, i första hand utifrån fyra resbegrepp – mättdagsresor, långväga resor, övernattningsresor och utlandsresor. Det första resbegreppet avser tjänsteresor på minst 1 km under den mättdag som undersökningen gällde; de tre senare resbegreppen avser tjänsteresor på minst 10 mil enkel väg under den senaste månaden (och ibland även resor på minst 30 mil månaden dessförinnan). Analyserna har i de flesta fall undersökt dels hur stor andel av de olika typerna av resor som utförts av olika kategorier förvärvsarbetande, dels hur stora andelar av de förvärvsarbetande som hade gjort någon (minst en) resa av angiven typ.

Till att börja med analyserades resandets fördelning utifrån några *socio-demografiska förhållanden*. Det visade sig då att män reser betydligt mer än kvinnor. Män står för drygt tre fjärdedelar av det totala antalet resor, och manliga resenärer reser både oftare och längre än kvinnliga resenärer. Senare analyser visade att könsskillnaden till stor del hänger samman med att kvinnor och män har olika positioner i arbetslivet. Resaktiviteten varierar också mellan olika åldersgrupper, även om ålderskillnaderna inte är lika stora som könsskillnaderna. De yngsta förvärvsarbetande reser mindre än övriga, medan den högsta resaktiviteten finns bland de medelålders och bland de (mycket få) äldre som fortsatt arbeta efter ordinarie pensionsålder. Även människors utbildningsnivå uppvisar ett tydligt samband med deras resaktivitet, framförallt när det gäller de långväga resorna – högutbildade är betydligt mer resbenägna än lågutbildade. Den geografiska variabel som använts är bostadsort utifrån SCB:s indelning i H-regioner. Här är skillnaderna mindre systematiska; det tydligaste mönstret framträder när det gäller utlandsresor, där storstadsbor är överrepresenterade.

Men primärt beror resaktiviteten förstås på vad man har för arbete. Resvaneundersökningarna innehåller inte någon direkt yrkesvariabel, men däremot ett antal variabler som på olika sätt beskriver respondenternas *arbetsförhållanden*. En ganska utförlig genomgång gjordes av den näringsgrensindelning som ingår i resdatamaterialet, och det visade sig att förvärvsarbetande i olika branscher reser olika mycket och på olika sätt. De branscher

där störst andel sysselsatta reser i arbetet är av allt att döma transportsektorn, jord- och skogsbruk och bygg/el/v&cv. I de två sistnämnda branscherna tycks det emellertid främst röra sig om kortare resor, medan långa resor är vanligare inom offentlig förvaltning, bank/finans, parti- och agenturhandel samt "övrige tjänster". Genomgående låg resaktivitet återfinns inom hotell/restaurang, vård/omsorg och utbildning. Flera andra arbetsrelaterade variabler visar på systematiska skillnader i resaktivitet mellan olika kategorier förvärvsarbete. Egenföretagare är mer resbenägna än anställda, och heltidsanställda reser i sin tur betydligt mer än deltidsanställda. Fast anställda reser något mer än tillfälligt anställda och distansarbetande reser påfallande mycket i tjänsten. Mycket tydliga skillnader i resaktivitet är också relaterade till arbetsinkomsten. Höginkomsttagare reser betydligt mer i tjänsten än de med lägre inkomster, och skillnaderna är särskilt stora för långa och långvariga resor. I multivariata analyser är det just inkomsten som har allra starkast samband med benägenheten att göra långväga resor. Inkomstvariabeln är också en av få variabler som visar på tydliga skillnader i resintensitet – resenärer med höga inkomster har betydligt fler registrerade resdagar i tjänsten än resenärer med lägre inkomster.

Därefter undersöktes i några olika analyser om det fanns några samband mellan *familjeförhållanden* och resande i arbetet. Det visade sig emellertid vara svårt att hitta några starka sådana samband. Här studerades resaktivitet i relation till respondenternas civilstånd (ensam eller samboende), om de hade hemmavarande barn och i så fall yngsta barnets ålder, samt olika kombinationer av civilstånd, hemmavarande barn och kön. Totalt sett finns en tendens att partner och barn medför att kvinnor begränsar sitt resande medan männens resande snarare ökar. Föräldrar till yngre barn reser också något mindre än föräldrar till äldre barn. Dessa tendenser är emellertid svaga, och det bestående intrycket från analyserna är att det är svårt att hitta starka och systematiska samband mellan resaktivitet och familjeförhållanden.

Avslutningsvis gjordes några analyser av *resandets koncentration*. Här användes dels en variabel som mäter totalt antal långväga resor under det senaste året oberoende av ärende, och dels registrerade långväga resor de senaste två månaderna fördelade på tjänsteresor och övriga resor. Resultaten visar att de förvärvsarbetande som totalt sett reser mest (gör flest långväga resor på ett år) i stor utsträckning rest i tjänsten. Däremot framträder på individnivå inget positivt samband mellan resande i arbetet och resande på fritiden. De som har gjort någon långväga tjänsteresa under de senaste två månaderna har inte i större utsträckning än andra gjort någon annan långväga resa under samma period. I den mån det finns något samband tycks det

snarare vara negativt. Det är emellertid osäkert om detta avspeglar verkliga förhållanden, eller beror på att mätperioden på två månader är för kort för att fullt ut fånga in samband mellan tjänste- och fritidsresande. Ett rimligt antagande är förmodligen att det förekommer tendenser åt båda håll – att flitigt resande i arbetet för vissa är ett uttryck för ett allmänt intresse för att resa, men för andra medför att de helst stannar hemma på sin fritid – och att dessa tendenser i stor utsträckning tar ut varandra.

På ett par andra områden ger analyserna däremot bättre underlag för slutsatser. I inledningen av rapporten pekade jag på att resande i arbetet kan uppfattas både som ett privilegium och som en belastning. Å ena sidan ses resande ofta ses som uttryck för att resenären har resurser som är viktiga i dagens samhälle (Bauman 1998; Gesser & Olofsson 1997: kap. 1). Resande kan också vara ett sätt att skaffa sådana resurser, att utveckla kunskaper och färdigheter som man har nytta av, inte minst i sin yrkeskarriär (Oddou m.fl. 2000), och mer allmänt upplevs åtminstone vissa former av resande ge omväxling och stimulans i arbetet (Fisher & Stoneman 1998; Høyer & Næss 2001). Å andra sidan förknippas flitigt resande i flera undersökningar med stress och olika stressrelaterade hälsoproblem, såväl för resenärerna som för deras familjer (Espino m.fl. 2002; Ivancevic m.fl. 2003).

Resenärernas egna upplevelser av sitt resande kan datamaterialet inte säga något om, däremot framgår tydligt att långväga tjänsteresor (transportresor undantagna), och i synnerhet övernattnings- och utlandsresor, är tydligt koncentrerade till resursstarka kategorier av förvärvsarbetande. De som reser mest är genomgående de som har starkast ställning på arbetsmarknaden – välavlönade, välutbildade, heltidsanställda (eller egenföretagare), fast anställda, medelålders, män. Resultaten är kanske inte direkt överraskande, men kan ändå föranleda ett par sociologiskt intressanta iakttagelser. Å ena sidan tycks förutsättningarna för reserelaterade problem av olika slag vara störst just för de resursstarka grupperna, vilket kanske kan tyckas paradoxalt. Men det är av allt att döma i dessa grupper som resandet är mest intensivt och innebär mest frånvaro från hem och familj, liksom från arbetsplatsen och arbetskamraterna – faktorer som enligt tidigare forskning kan leda till negativa konsekvenser. Å andra sidan ger resandets koncentration till de resursstarka utan tvekan stöd för tesen om att resande kan ses som ett uttryck för social stratifiering (Bauman 1998; Albrow 1997). En angelägen uppgift att gå vidare med är att specificera denna tes, att närmare undersöka *hur* resande hänger samman med social stratifiering. Detta pekar mot frågor om under vilka villkor och omständigheter olika kategorier människor reser i arbetet. En viktig faktor i sammanhanget, som också kan tänkas påverka i vilken mån

resandet får negativa konsekvenser av olika slag, är förmodligen resenärens upplevelse av valfrihet och eget inflytande i samband med sitt resande.

Samtidigt är det värt att komma ihåg att allt resande i arbetet inte är förknippat med hög status, höga löner och karriärambitioner. Resvaneundersökningarna visar, trots begränsningar i datamaterialet, att transportresor (yrkesmässig trafik och besättningsresor) på viktiga punkter avviker från detta mönster, och även en hel del annat arbetsrelaterat resande utförs under mindre privilegierade omständigheter.

#### *En utveckling: Könsmärkt resande?*

Ett område där analysresultaten ger anledning till funderingar i fråga om resande och social stratifiering är kön och familjerelationer. En hel del tidigare forskning visar att omfattande resande i tjänsten kan innebära problem i familjelivet, i synnerhet för barnfamiljer (Vormbrock 1993; Espino m.fl. 2002). Analyserna av resdatamaterialet tyder emellertid inte på att människor i någon större omfattning minskar sitt resande av hänsyn till familjeförhållanden (jfr Presser & Hermsen 1996), även om det som sagt framträder en viss skillnad mellan kvinnor och män – kvinnor reser något mindre när de har familj, medan männen snarare tenderar att resa mer. Samtidigt uppvisar män totalt sett en betydligt högre resaktivitet än kvinnor vilket till stor del hänger samman med att män befinner sig på andra positioner än kvinnor i arbetslivet.

En tolkning av dessa analysresultat är att sambandet mellan arbetsrelaterat resande och familjeförhållanden mer handlar om yrkesval och yrkeskarriärer inom ramen för traditionella könsroller och på en könssegregerad arbetsmarknad, än om att människor löpande anpassar sitt resande till sin aktuella familjesituation. Individens yrkesval och yrkeskarriärer äger rum inom ramen för sociala normer och förväntningar, som bland annat innebär att kvinnor ofta antas ta huvudansvaret för hem och barn (Ahrne & Roman 1997). De äger också rum på en arbetsmarknad som i stor utsträckning erbjuder olika positioner åt kvinnor och män (Soidre 2002; Bergman 2004), och där mansdominerade yrken och arbetsuppgifter i betydligt större utsträckning än kvinnodominerade kräver resor i arbetet. Det verkar rimligt att tro att här finns ett samband, det vill säga att arbeten som är förknippade med resor kommit att definieras som manliga, och/eller att en del arbeten som i stor utsträckning utförs av män har kommit att organiseras så att de kräver mycket resor – medan det motsatta kommit att gälla för ”kvinnliga” arbeten. Inom arbetslivsforskningen talar man ofta om ”könsmärkning” av yrken och

arbetsuppgifter för att beskriva denna typ av processer (Westberg-Wohlgemuth 1996). Det är inte orimligt att tänka sig att resande under lång tid varit en könsmärkt aktivitet (Leed 1991), och att detta i sin tur kan ha präglat kvinnors och mäns arbetsförhållanden.

Tanken om resor i arbetet som en könsmärkt aktivitet får visst stöd av tidigare forskning, som visat att chefer ofta tror att kvinnliga anställda inte kan resa, inte vill resa, eller inte är lämpliga för att resa (Markham m.fl. 1986; Presser & Hermsen 1996: 91). Samtidigt visar flera studier att resande kan ha betydelse för människors karriärmöjligheter (Markham 1986; Fisher & Stoneman 1998). Att resa mycket, eller att åtminstone vara beredd att resa mycket om så krävs, tycks vara en fördel om man vill avancera i yrkeslivet. Dessa studier är gjorda i USA och det är kanske inte självklart att resande har samma betydelse för människors yrkeskarriär i Sverige. Men det starka sambandet i resdatamaterialet mellan flitigt tjänsteresande och höga inkomster pekar onekligen i samma riktning – och gör tanken om det könsmärkta resandet än mer intressant. Är resandet, kvinnors och mäns möjligheter att resa, och chefers föreställningar om dessa möjligheter kanske en bidragande orsak till att kvinnor på många håll har svårt att uppnå ledande positioner i arbetslivet? Rutherford (2001) pekar på tid som en strategisk resurs som fungerar som ett hinder för kvinnor att göra karriär. På många arbetsplatser råder en kultur där chefer och högre tjänstemän förväntas arbeta långt utöver ordinarie arbetstid. En sådan kultur, menar Rutherford, gynnar män och missgynnar kvinnor, eftersom kvinnor i regel också förväntas ha huvudansvaret för hem och barn. På samma sätt kan man tänka sig att omfattande resande i tjänsten fungerar som karriärväg för män men som karriärhinder för kvinnor.

#### *Olika typer av tjänsteresor*

Tyngdpunkten i rapportens analyser ligger alltså på resandets fördelning mellan olika kategorier förvärvsarbetande. Ett mindre utvecklat men högst relevant analysspår gäller *varför* man reser i arbetet, och vilka olika typer av tjänsteresor man kan urskilja. Här är analysunderlaget svagare, jag har i första hand utgått från variabeln "ärendet med tjänsteresan" som ingick i RES-undersökningen 1999-2001.

Redan i resvaneundersökningarnas terminologi ligger ett par relevanta distinktioner. Efter att ha avskilt arbetsresor (resor till och från arbetet) från tjänsteresor (resor i arbetet), kan man i nästa steg skilja mellan transporter och egna resor. Transportresorna utförs dels av förare, dels av besättning,

servicepersonal och liknande. Arbetet utförs under resan och arbetsplatsen utgörs av det fordon man reser med. Ärendet är primärt att frakta passagerare och/eller gods, men ibland kan det också ingå servering, försäljning och annan service till passagerare, underhåll av fordonet, osv. När det gäller transportresor finns som sagt stora brister i resdatamaterialet, men analysen antyder några viktiga sociodemografiska skillnader mellan resenärer i transportsektorn och övriga tjänsteresenärer.

Egna resor görs för att resenären ska ta sig till resmålet och utföra arbete där. Här har jag förslagsvis, med viss inspiration från Frändberg och Vilhelmsen (2002) och Urry (2003), skiljt mellan resor till platser/föremål, mötesresor och resor till händelser/evenemang. De platsrelaterade resorna görs för att utföra arbetsuppgifter – ofta manuellt arbete av något slag – knutna till platsens fysiska miljö eller till anläggningar, föremål etc. på platsen. Resor som i första hand syftar till att träffa och ha utbyte med andra människor kan lite grovt delas upp i kundbesök och andra mötesresor. Evenemangsresor går till konferenser, kurser, mässor, utställningar och liknande. Trots vissa begränsningar i RES-undersökningens ärendevariabel framträder med denna uppdelning intressanta skillnader mellan olika typer av resor, utifrån (kombinationer av) variabler som reslängd, resällskap och resenärernas kön, utbildningsnivå, inkomst och näringsgren.

De platsrelaterade resorna är ofta ganska korta, medan övriga typer av resor, i synnerhet evenemangsresorna, står för betydligt större andelar av de långväga resorna än av de korta. Långväga mötes- och evenemangsresor är tydligt koncentrerade till människor med privilegierade positioner i arbetslivet, medan platsrelaterade resor inte uppvisar något tydligt sådant mönster. Evenemangsresor står av allt att döma för en betydande del av resandet inom den offentliga sektorn, i synnerhet i verksamheter som skola, vård och omsorg där man totalt sett inte reser särskilt mycket. Resor för kundbesök är mycket omfattande inom den privata sektorn. Dessa mönster avspeglas också i könsfördelningen för de olika typerna av resor – mansdominansen är stor för platsrelaterade resor och kundbesök, men mindre för övriga mötesresor och evenemangsresor. De olika typerna av resor skiljer sig också tydligt åt när det gäller i vilken mån resenärerna reser ensamma eller i sällskap. Resor till evenemang av olika slag sker för det mesta i sällskap, medan kundbesök och övriga mötesresor i regel innebär att man reser ensam.

Analysen av resällskap är intressant eftersom den säger något om resandets omständigheter. Människor som reser i arbetet reser på olika villkor och under olika omständigheter, och det är rimligt att tro att dessa villkor och omständigheter har stor betydelse för hur resandet upplevs och vilka kon-

sekvenser det får för resenärerna – det vill säga sådana frågor som jag berörde i rapportens inledningskapitel och som också är viktiga i det projektsammanhang inom vilket rapporten är skriven. Det är därför värt att notera att de olika typerna av tjänsteresor i den typologi som prövats här uppvisar så pass tydliga skillnader när det gäller den omständighet – resällskap – som ingår som variabel i resvaneundersökningarna. Det talar för att dessa olika typer av tjänsteresor, trots att indelningen förstås är grov, kan hänga samman med kvalitativt skilda upplevelser och erfarenheter av resor i arbetet mer allmänt. Denna fråga är värd att undersöka vidare.

Överhuvudtaget tror jag att tanken om olika typer av tjänsteresor är ett viktigt komplement till frågan om vilka som reser i arbetet och hur mycket. Resdatamaterialet visar att det finns en stor variation i det arbetsrelaterade resandet – människor reser i arbetet på många olika sätt, av många olika anledningar, under vitt skilda omständigheter, och förmodligen med väldigt olika konsekvenser. Och även om ett underliggande syfte med en rapport som denna är att bringa någon ordning i detta kaos, så bör man för den skull inte glömma bort mångfalden och variationsrikedomen.



## Referenser

- Adler, Patricia A. & Adler, Peter (1999) Transience and the postmodern self: The geographic mobility of resort workers. *The Sociological Quarterly* 40(1): 31-58.
- Ahrne, Göran & Roman, Christine (1997) *Hemmet, barnen och makten: Förhandlingar om arbete och pengar i familjen*. SOU 1997:139. Stockholm: Fritzes.
- Albrow, Martin (1997) Travelling beyond local cultures: Socioscapes in a global city, i Eade, John (red.) *Living the Global City: Globalization as a Local Process*, sid. 37-55. London: Routledge.
- Bauman, Zygmunt (1998) *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity.
- Bentner, Ariane (1992) *Durch die Welt zu fliegen und ziemlich frei zu sein: Beruf Stewardess*. Frankfurt am Main: Ulrike Helmer Verlag.
- Berglund, Tomas & Schedin, Stefan (2002) Social klass och arbete, i Hansen, Lars H. & Orban, Pal (red.) *Arbetslivet*, sid. 327-366. Lund: Studentlitteratur.
- Bergman, Ann (2004) *Segregerad integrering: Mönster av könssegrering i arbetslivet*. Karlstad University Studies 2004:46. Karlstad: Karlstads Universitet.
- Bergström, Gunilla (2004) Resande i arbetet. Avhandlings-pm presenterat vid doktorandseminariet, Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet, 20 oktober 2004.
- Boden, Deirdre & Molotch, Harvey L. (1994) The compulsion of proximity, i Friedland, Roger & Boden, Deirdre (red.) *NowHere: Space, Time and Modernity*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Castells, Manuel (1996) *The Rise of the Network Society*. Malden, MA: Blackwell.
- Churchill, Elizabeth F. & Wakeford, Nina (2002) Framing mobile collaborations and mobile technologies, i Brown, Barry, Green, Nicola & Harper,

- Richard (red.) *Wireless World: Social and Interactional Aspects of the Mobile Age*, sid 154-179. London: Springer.
- Crompton, Rosemary (1998) *Class and Stratification: An Introduction to Current Debates*. 2:a upplagan. Cambridge: Polity.
- Davies, Karen (2004) Mobile solutions – mobile lives? Or the seamless interface between work and the rest of life? Papper presenterat vid den 22:a nordiska sociologkongressen, Malmö högskola, 20-22 augusti 2004.
- DeFrank, Richard S., Konopaske, Robert & Ivancevich, John M. (2000) Executive travel stress: Perils of the road warrior. *Academy of Management Executive* 14(2): 58-71.
- Desforges, Luke (1998) "Checking out the planet": Global representations/local identities in youth travel, i Skelton, Tracey & Valentine, Gill (red.) *Cool Places: Geographies of Youth Cultures*, sid. 175-192. London: Routledge.
- Dicken, Peter (2003) *Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century*. 4:e upplagan. London: Sage.
- Dimberg, L.A. m.fl. (2002) Mental health insurance claims among spouses of frequent business travellers. *Occupational and Environmental Medicine* 59(3): 175-181.
- Elsrud, Torun (2004) *Taking Time and Making Journeys: Narratives on Self and the Other among Backpackers*. Lund Dissertations in Sociology 56. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
- Eriksson, Birgitta & Larsson, Patrik (2003) Nya arbetsorganisationers effekter för arbetsvillkor och service, i Blomsterberg, Marianne & Soidre, Tiiu (red.) *Reflektioner: Perspektiv i forskning om arbetsliv och arbetsmarknad*, sid. 187-212. Forskningsrapport nr 132. Göteborg: Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Espino, C.M. m.fl. (2002) International business travel: Impact on families and travellers. *Occupational and Environmental Medicine* 59(5): 309-322.
- Feifer, Maxine (1986) *Tourism in History: From Imperial Rome to the Present*. New York: Stein and Day.
- Felstead, Alan m.fl. (2002) The option to work at home: Another privilege for the favoured few? *New Technology, Work and Employment* 17(3): 204-223.
- Fisher, Christy & Stoneman, Bill (1998) Business on the road. *American Demographics* 20(6): 44-48.
- Flood, Lennart & Gräsjö, Urban (1997) Tid för barn, tid för arbete: En undersökning av svenska hushålls tidsanvändning, i Ahrne, Göran & Persson, Inga (red.) *Familj, makt och jämställdhet*. SOU 1997:138. Stockholm: Fritzes.

- Frändberg, Lotta & Vilhelmson, Bertil (2002) *Rörlighetens internationalisering: Den svenska befolkningens utlandsresande 1994-2000*. Occasional Papers 2002:2. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
- Frändberg, Lotta & Vilhelmson, Bertil (2003) Personal mobility: A corporeal dimension of transnationalisation. The case of long-distance travel from Sweden. *Environment and Planning A* 35(10): 1751-1768.
- Furåker, Bengt (2002) Arbetsmarknaden, i Hansen, Lars H. & Orban, Pal (red.) *Arbetslivet*, sid. 61-88. Lund: Studentlitteratur.
- Furåker, Bengt & Gustafson, Per (2003) Resande i arbetet (projektbeskrivning till Forskningsrådet för Arbetsliv och Socialvetenskap).
- Gesser, Bengt & Olofsson, Per-Olof (1997) *Samhällsmoral och politik: Exemplet Helsingborg*. Göteborg: Daidalos.
- Grönlund, Anne (2004) Flexibilitet eller friktion? Om inflytandet över arbetstiden och konflikten mellan arbete och familj. *Sociologisk Forskning* nr 1: 35-54.
- Gustafson, Per (2001) Roots and routes: exploring the relationship between place attachment and mobility. *Environment and Behavior* 33(5): 667-686.
- Gustafson, Per (2002) *Place, Place Attachment and Mobility: Three Sociological Studies*. Göteborg Studies in Sociology No. 6. Göteborg: Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Gustafson, Per (2003) Det märkliga med flygvärdinnor, i Blomsterberg, Marianne & Soidre, Tiiu (red.) *Reflektioner: Perspektiv i forskning om arbetsliv och arbetsmarknad*, sid. 69-82. Forskningsrapport nr 132. Göteborg: Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Gustafson, Per (2004) Resor i arbetet: En projektbeskrivning och några tidiga resultat. Papper presenterat vid den 22:a nordiska sociologkongressen, Malmö högskola, 20-22 augusti 2004.
- Hannerz, Ulf (1990) Cosmopolitans and locals in world culture. *Theory, Culture and Society* 7(2/3): 237-251.
- Håkansson, Kristina (2002) Anställningsformer och arbetsvillkor, i Hansen, Lars H. & Orban, Pal (red.) *Arbetslivet*, sid. 301-325. Lund: Studentlitteratur.
- Håkansson, Kristina & Isidorsson, Tommy (2003) Flexible times: Dynamics and consequences of company strategies for flexibility, i Fleming, Daniel & Törnqvist, Christer (red.) *Nordic Management-Labour Relations and Internationalization: Converging and Diverging Tendencies*, sid. 131-152. Nord 2003:015. Köpenhamn: Nordiska ministerrådet.

- Härenstam, Annika & Bejerot, Eva (2001) Combining professional work with family responsibilities – a burden or a blessing? *International Journal of Social Welfare* 10(3): 202-214.
- Härenstam, Annika m.fl. (2000) *Hur kan könsskillnader i arbets- och livsvillkor förstås? Metodologiska och strategiska aspekter samt sammanfattning av MOA-projektets resultat ur ett könsperspektiv*. Arbete och Hälsa nr 2000:15. Stockholm: Arbetslivsinstitutet.
- Høyer, Karl G. & Næss, Petter (2001) Conference tourism: A problem for the environment, as well as for research? *Journal of Sustainable Tourism* 9(6): 451-470.
- Ivancevic, John M., Konopaske, Robert & DeFrank, Richard S. (2003) Business travel stress: A model, propositions and managerial implications. *Work and Stress* 17(2): 138-157.
- Karasek, Robert & Theorell, Töres (1990) *Healthy Work: Stress, Productivity and the Reconstruction of Working Life*. New York: Basic Books.
- Kinnunen, Ulla & Mauno, Saija (1998) Antecedents and outcomes of work-family conflict among employed women and men in Finland. *Human Relations* 51(2): 157-177.
- Krantz, Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring: Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner, Serie B, No. 95. Göteborg: Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Lassen, Claus (2004) Rethinking central concepts of work and travel in the "age of aeromobility". Papper presenterat vid konferensen "Alternative mobility futures", Lancaster University, 9-11 januari 2004.
- Lassen, Claus & Jensen, Ole B. (2004) Den globale Bus – om arbetsresers betydning i vardagslivet, i Michael Hviid Jacobsen & Jens Tonboe (red.) *Arbejdssamfundet: Den beslaglagte tid og den splittede identitet*, sid. 241-279. København: Hans Reitzels Forlag.
- Laurier, Eric & Philo, Chris (odat.) "Meet you at junction 17": A socio-technical and spatial study of the mobile office. ESRC grant final report. [8 June 2004] <<http://web.geog.gla.ac.uk/~elaurier/text/esrcrep.htm>>.
- Leed, Eric (1991) *The Mind of the Traveler: From Gilgamesh to Global Tourism*. New York: Basic Books.
- Markham, William T., Bonjean, Charles M. & Corder, Judy (1986) Gender, out-of-town travel, and occupational advancement. *Sociology and Social Research* 70(2): 156-160.

- Merton, Robert K. (1957) *Social Theory and Social Structure*. Reviderad och utökad upplaga. Glencoe, IL: The Free Press.
- Morrice, J.K.W. m.fl. (1985) Oil wives and intermittent husbands. *British Journal of Psychiatry* 147(5): 479-483.
- Nathan, Max & Doyle, Judith (2001) Employment, place and identity: A study of hypermobile professionals. Papper presenterat vid 2001 års Work, Employment and Society Conference, University of Nottingham, 11-13 September.
- Nehls, Eddy (2003) *Vägval: Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus*. Göteborg: Etnologiska föreningen i Västsverige.
- Nilsson, S. Tommy (2003) *Bussförarens upplevelser av förändrade verksamhets- och arbetsvillkor: Ett tillitsperspektiv*. Karlstad University Studies 2003:34. Karlstad: Karlstads Universitet.
- Nordenmark, Mikael (2002) Multiple social roles – a resource or a burden: Is it possible for men and women to combine paid work with family life in a satisfactory way? *Gender, Work and Organization* 9(2): 125-145.
- Oddou, Gary, Mendenhall, Mark E. & Ritchie, J. Bonner (2000) Leveraging travel as a tool for global leadership development. *Human Resource Management* 39(2/3): 159-172.
- Ouellet, Lawrence J. (1994) *Pedal to the Metal: The Work Lives of Truckers*. Philadelphia: Temple University Press.
- Polk, Merritt (1998) *Gendered Mobility: A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Göteborg: Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, avdelningen för humanekologi, Göteborgs universitet.
- Presser, Harriet B. & Hermsen, Joan M. (1996) Gender differences in the determinants of work-related overnight travel among employed Americans. *Work and Occupations* 23(1): 87-115.
- Rigg, Rita C. & Cosgrove, Martin P. (1994) Aircrew wives and the intermittent husband syndrome. *Aviation, Space, and Environmental Medicine* 65: 654-660.
- Roehling, Patricia V. & Bultman, Marta (2002) Does absence make the heart grow fonder? Work-related travel and marital satisfaction. *Sex Roles* 46(9/10): 279-293.
- Rutherford, Sarah (2001) "Are you going home already?" The long hours culture, women managers and patriarchal closure. *Time & Society* 10(2/3): 259-276.

- SCB (2003a) *Tid för vardagsliv: kvinnors och mäns tidsanvändning 1990/91 och 2000/01*. Levnadsförhållanden, rapport 99. Stockholm: Statistiska Centralbyrån.
- SCB (2003b) *Regionala indelningar i Sverige*. MIS 2003:1. Stockholm: Statistiska Centralbyrån.
- SCB/SIKA (2002) *ResDB Dokumentation* (från CD:n Riks RVU & RES 1994-2001). Stockholm: Statistiska Centralbyrån och SIKA.
- Sherry, John & Salvador, Tony (2002) Running and grimacing: The struggle for balance in mobile work, i Brown, Barry, Green, Nicola & Harper, Richard (red.) *Wireless World: Social and Interactional Aspects of the Mobile Age*, sid. 108-120. London: Springer.
- Soidre, Tiiu (2002) Kvinnor och män i arbete – differentiering och stratifiering, i Hansen, Lars H. & Orban, Pal (red.) *Arbetslivet*, sid. 367-399. Lund: Studentlitteratur.
- SOU 1998:115 *Distansarbete: Betänkande av distansarbetsutredningen*. Stockholm: Fritzes.
- Striker, James, Dimberg, Lennart & Liese, Bernhard H. (2000) Stress and business travel: Individual, managerial, and corporate concerns. *Journal of Organizational Excellence* 20(1): 3-9.
- Striker, James J. m.fl. (1999) Risk factors for psychological stress among international business travellers. *Occupational and Environmental Medicine* 56(4): 245-252.
- Sturesson, Lennart (2000) *Distansarbete: Teknik, retorik, praktik*. Stockholm: Carlssons.
- Svensson, Lennart G. (2002) Arbete och kompetens, i Hansen, Lars H. & Orban, Pal (red.) *Arbetslivet*, sid. 185-225. Lund: Studentlitteratur.
- Tomth, Jan-Erik (2004) Svar på några frågor om RES. E-post till författaren, 2004-06-23.
- Urry, John (2000) *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London: Routledge.
- Urry, John (2002) Mobility and proximity. *Sociology* 36(2): 255-274.
- Urry, John (2003) Social networks, travel and talk. *British Journal of Sociology* 54(2): 155-175.
- Weibull, Lennart (2004) Svenskarnas syn på omvärlden, i Holmberg, Sören & Weibull, Lennart (red.) *Ju mer vi är tillsammans: Tjugusju kapitel om politik, medier och sambälle*, sid. 117-131. SOM-rapport nr 34. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.

- Westberg-Wohlgemuth, Hanna (1996) *Kvinnor och män märks: Könsmärkning av arbete – en dold lärandeprocess*. *Arbete och Hälsa* 1996:1. Stockholm: Pedagogiska institutionen, Stockholms universitet och Arbetslivsinstitutet.
- Vilhelmson, Bertil (2002) *Rörlighet och förankring: Geografiska aspekter på människors välfärd*. *Choros* 2002:1. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
- Wolf, Janet (1993) On the road again: Metaphors of travel in cultural criticism. *Cultural Studies* 7(2): 224-239.
- Vormbrock, Julia K. (1993) Attachment theory as applied to wartime and job-related marital separation. *Psychological Bulletin* 114(1): 122-144.
- Österåker, Maria (2003) *Arbetsplatsens betydelse – från självklarhet till medvetenhet*. Helsingfors: Svenska handelshögskolan.

## Bilaga 1: Bakgrundsvariabler

Arbetskraftens sammansättning utifrån de variabler som används i analyser med resor som analysenhet i kapitel 4 och 5, procentfördelningar (skattningar), 1995-2001

Variabel	Fördeln.	Variabel	Fördeln.
Kön		Näringsgren	
Män	53,7	Jord/skog/fiske	2,1
Kvinnor	46,3	Tillverkn/utvinning	20,1
Ålder		Bygg/el/v&v	6,8
-24 år	6,7	Transport/mag.	6,9
25-34 år	22,6	Handel	11,8
35-44 år	24,8	Bank/finans	2,2
45-54 år	28,2	Hotell/restaurang	2,2
55-64 år	16,6	Utbildning	7,8
65- år	1,1	Vård/omsorg	19,5
Utbildning		Off. förvaltning	6,0
Förgymnasial	21,6	Övr. tjänster	14,6
Gymnasial	48,8	Arbetsförhållanden	
Eftergymnasial	29,6	Heltidsanställda	71,8
H-region		Deltidsanställda	17,5
Stockholmsomr.	21,1	Egna företagare	10,7
Göteborgsomr.	9,3	Anställningsförhållanden <sup>a</sup>	
Malmöomr.	5,5	Fast anställda	90,5
Större städer	35,2	Tillfälligt anställda	9,5
Mellanbygd	17,8	Distansarbetande <sup>a</sup>	
Tätbygd	5,5	Ja	4,8
Glesbygd	5,6	Nej/ej aktuellt etc.	95,2

<sup>a</sup> Avser perioden 1999-2001.



## Bilaga 2: Näringsgrensindelning

Näringsgrensindelning i tabell 5.2 och 5.3

Näringsgren	SNI-kod (SNI92)
Jord/skog/fiske	1111-5025
Tillverkn/utvinning	10100-37200
Bygg/el/v&v	40100-45500
Transport/mag.	60100-64203
Handel	50101-52750
Bank/finans	65110-67202
Hotell/restaurang	55111-55529
Utbildning	80100-80429
Hälso- & sjukvård	85110-85325
Off. förvaltning	75111-75300
Övr. tjänster	70110-74849, 90001-99000

Näringsgrensindelning i tabell 5.13-5.15 och 6.4

Näringsgren	SNI-kod (SNI92)
Jord/skog/fiske	1111-5025
Tillverkn/utvinning	10100-37200
Bygg/el/v&v	40100-45500
Transport/mag.	60100-64203
Handel	50101-52750
Utbildning	80100-80429
Hälso- & sjukvård	85110-85325
Övr. tjänster	55111-55529, 65110-67202, 70110-75300, 90001-99000

## Forskningsrapporter utgivna i institutionens forskningsrapportserie

1. Dahlström, E: *Funktionalistisk samhällsanalys. En kritisk granskning.* 1964
2. de Laval, G & Sjöstrand, P: *En manual för planering av sociologiska undersökningar.* 1964
3. Olsson, S: *Efterfrågans betydelse för yrkesverksamheten hos gifta kvinnor. Ett försök till analys.* 1964
4. Dahlström, E: *Påverkan, utbyte och makt. En kritisk analys av några modeller och teorier om makt och interaktion.* 1965
5. Dahlström, E, Olsson, S, Rundblad, B & Sjöstrand, P: *Studier av arbetsbyte-processen.* 1966
6. Berner Öste, M: *Om termer, begrepp och definitioner.* 1966
7. Dahlström, E & Trone, K: *Livscykel och civilstånd.* 1966
8. Osei-Kofi, E: *The Family and Social Change in Ghana.* 1967
9. Hodann, I & Torbjörnsson, B: *En fjällsamerby; samt Dahlström, E: Våra samer.* 1968
10. Jungen, B: *Utstötta. En intervjuundersökning bland missbrukare av centralstimulerande medel.* 1969
11. Saarkoppel, H & Selander, P: *Att bygga för kontakt – en myt? 1969*
12. Teeland, L: *The Relevance of the Concept of Reference Groups to the Sociology of Knowledge.* 1971
13. de Laval, G & Rundblad, B: *A Swedish Social and Science Data Archive.* 1971
14. Nilsson, G: *Om bingoismen. Professor Tregs föredrag "Inför resan till SAAP".* 1971
15. Cato, J-C, Nelhans, B & Svensson, I-B: *Allmänprevention – ett laboratorieexperiment.* 1971
16. Asplund, J: *En mycket fri tolkning av några teser i Georg Lukács "Historia och klassmedvetande".* 1971
17. Asplund, J: *Om attitydbegreppets teoretiska status.* 1971
18. Bringhed, L-E & Rodhner, A: *Arbetsvårdens ideologi och funktion – en kritisk granskning av en vårdsektors utveckling och utformning.* 1971
19. Östnäs, A: *Bostadsplanering och kvinnornas politiska representation.* 1971
20. Andersson, S: *En fenomenologisk läsning av Georg H Mead. Eller varför verkligheten är verklig och inte ett skådespel.* 1971
21. Carlander, I: *Incest, situation, förbud, beteende.* 1972
22. Jonsson, A & Månson, P: *Försvarsvilja som attityd och kulturfenomen.* 1972

23. Karlsson, K-A & Nilsson, B: *Om lingvistisk relativitet*. 1972
24. Dahlström, E: *Den samiska minoriteten i Sverige*. 1972
25. Andersson, S: *Jag och Du. En studie i intersubjektivitetens socialpsykologi*. 1972
26. Hedberg, L-P: *Kommunikation och social verklighet*. 1972
27. Allwood, J: *The Concepts of Holism and Reductionism in Sociological Theory*. 1973
28. Muga, D: *The Ortega Hypothesis Reconsidered*. 1973
29. Berg, L-E: *Om imitation*. 1973
30. Nelhans, B: *KHAT. A Stimulation Drug in Eastern Africa and the Arabian Peninsula*. 1974
31. Muga, D: *Some Conceptual Dimensions of the Recruitment Process to Collective Habitation among Western Youth*. 1974
32. Andersson, S: *Om konst och vetenskap*. 1974
33. Andersson, S: *Orgasmens sociologi*. 1974
34. Dahlström, E: *Den pågående kulturrevolutionära klasskampen i Kina*. 1975
35. Orban, P: *Reklamen i ett sociologiskt perspektiv*. 1975
36. Mannheim, E: *Idémateriell kring ungdom och sexualitet*. 1975
37. Muga, D: *Limbu Incorporation into Village Community. A Study in the Sanscritization and Westernization Processes*. 1976
38. Dahlström, E: *Samhällsvetare och praktiker*. 1976
39. Bucht, J, Hammarström, O & Nording, L: *Företag som tagits över av anställda*. 1976
40. Dahlström, E: *Efficiency, Satisfaction and Democracy in Work. Ideas of Industrial Relations in Post-war Sweden*. 1976
41. Bayramoglu, I: *Akademikerna och industrin*. 1977
42. Hofmaier, B & Karlsson, J: *Anläggare. En studie i permanent tillfällighet*. 1977
43. Soidre-Brink, T, Hjärne, L & Lennartsson, H: *Ökat hyresgästinflytande – en försöksverksamhet. Delrapport I. Bostadsområden och startskedet*. 1977
44. Soidre-Brink, T, Hjärne, L & Lennartsson, H: *Ökat hyresgästinflytande – en försöksverksamhet. Delrapport II. Verksamhet under det första året*. 1977
45. Nelhans, B (red): *Assyrier – vilka är de?* 1977
46. Soidre-Brink, T, Hjärne, L & Lennartsson, H: *Ökat hyresgästinflytande – en försöksverksamhet. Delrapport III. Kvartersrådet och hyresgästerna*. 1977

47. Bergfors, I & Hultberg, M: *Speglingar i Aniara. En sociologisk studie om människan i samhället.* 1977
48. Sondell, U: *Den pornografiska filmen som symptom på ett samhällstillstånd.* 1977
49. Lindsoug, K: *Rationalisering och karisma – Max Webers historiesyn.* 1977
50. Jonsson, D: *God vetenskap och förnuftiga människor. Om vetenskaplig, intellektuell och mänsklig utveckling.* 1978
51. Gromark, S & Starke, H: *Att ge rum för gemenskap. Samfällighet eller socialt tomrum. En studie kring den lokala gemenskapens villkor i stadslandskapet.* 1978
52. Rundkvist, P: *Myten om Orfeus.* 1979
53. Hjärne, L, Lennartsson, H & Soidre-Brink, T: *Ökat hyresgästinflytande – en försöksverksamhet. Delrapport IV. Olika synpunkter på verksamheten efter tre år.* 1979
54. Dahlström, E: *Samhällsforskning, samhälle och politik.* 1979
55. Dahlström, E: *Samhällsvetare och praktik.* 1979
56. Johansson, E: *Sektorieell kunskapsutveckling.* 1979
57. Dahlström, E: *Forskning och politik på arbetslivets område. Delrapport 5 från projektet "Praktiker och samhällsvetare".* 1979
58. Friberg, M: *Industrisamhällets sociala sårbarhet. Några systemprinciper och deras tillämpningar.* 1979
59. Halén, A & Wettergren, A-L: *Vårdnadsutredningar. Bakgrund och förfaringssätt.* 1979
60. Hart, M & Westholm, E: *Utvärdering av åtgärder mot ungdomsarbetslösheten i Göteborg. Delrapport 5: Intervjuer med arbetsökande ungdomar.* 1979
61. Dahlström, E: *Division of Labour, Class Stratification and Cognitive Development.* 1979
62. Hart, M: *Utvärdering av åtgärder mot ungdomsarbetslösheten i Göteborg. Delrapport 6: Hur hjälper förmedlingen ungdomar?* 1980
63. Hart, M: *Utvärdering av åtgärder mot ungdomsarbetslösheten i Göteborg. Delrapport 10. Beredningsarbete i arbetslivet.* 1980
64. Paulson, S & Sjöstrand, P: *Utvärdering av åtgärder mot ungdomsarbetslösheten i Göteborg. Delrapport 9. Kurser för arbetslösa ungdomar.* 1980
65. Schale, C, Sjöstrand, P & Tomkinsson, M: *Kub och ungdomsarbetslösheten. Utvärdering av 200-försöket.* 1981

66. Björnberg, U: *En sextiotalsförort mot åttiotalet. En studie av livsformer och samhällsliv mot bakgrund av regionala förändringar på arbetsmarknaden och i bosättningsmönster*. 1980
67. Johansson, E: *UHÄ:s verksamhet. Del 1. FoU – Organisationen och dess närmiljö. Delrapport 6 från projektet "Praktiker och samhällsvetare"*. 1981
68. Svensson, L: *Skolans funktion och åtgärderna mot ungdomsarbetslöshet. Delrapport 8 i Garanti-projektet*. 1982
69. Nilsson, B: *Samtalsanalys. En introduktion. Delrapport 1 från projektet "Äldres samtalsvanor"*. 1982
70. Dahlström, E & Liljeström, R: *Working-class Women and Human Reproduction*. 1982
71. Hörte, S-Å: *Kontakter mellan arbetsgivare och fackliga organisationer på det lokala planet. Förhandlings- och informationsverksamhet vid arbetsställen*. 1982
72. Hart, H: *Medbestämmandets utveckling. Förändringar av lokalt medbestämmande 1978-1980*. 1982
73. Dahlström, E: *Bestämmande i arbetet. Några idékritiska funderingar kring arbetslivets demokratisering*. 1983
74. Hart, H: *Former för medbestämmande*. 1984
75. Törnqvist, E: *Kampen om tiden. Om deltidsbarn i barnomsorgen*. 1984
76. Dahlström, E: *Grönländsk samhällsförändring. En studie av nordisk kolonialism och dess överskridande*. 1983
77. Halén, A & Wettergren, A-L: *Vårdnadsutredares, domares och ombuds syn på sitt arbete med tvistiga vårdnadsärenden. Delrapport 1 från projektet "Vårdnadsutredningar: kartläggning och försöksverksamhet"*. 1984
78. Johansson, E: *UHÄ:s FoU-verksamhet. Del 2 A*. 1984
79. Blomsterberg, M & Paulson, S: *Ungdomslagen i nio kommuner*. 1984
80. Teeland, L: *Hagas första nybyggda kvarter. De boende och deras uppfattningar om Kv Artilleristen i Göteborg*. 1984
81. Dahlström, E: *Tre problematiserande teman rörande dagens svenska sociologi. Några idékritiska funderingar*. 1985
82. Hansson, M: *Rationalitet och samhällelig rationalisering. Rationaliseringsbegreppet hos Weber och Habermas*. 1985
83. Fürst, G: *Från försök till vedertagen ordning. Om kvinnors integration i traditionellt manligt arbete*. 1986
84. Blomsterberg, M (red.): *Ungdomsarbetslöshet – teoretiska perspektiv och praktiska erfarenheter. Konferensrapport*. 1986
85. Grundén, K: *Teoretisk bakgrund för en alternativ systemutvecklingsmodell med tonvikt på sociala faktorer*. 1986

86. Björkemarken, M, Carle, J & Sjöstrand, P: *Uppföljning av ungdomslagen*. 1986
87. Björnberg, U, Svensson I & Brännberg G: *Socialvårdens kunskaper och erfarenheter för samhällsplanering. Rapport från en förstudie*. 1986
88. Bäck-Wiklund, M: *From Ethnomethodology to Cognitive Sociology*. 1986
89. Brante, T: *Magister Giddens och samhällsvetenskapen*. 1986
90. Bengtsson, J: *Edmund Husserls filosofi – en introducerande översikt över hans fenomenologi och dess inflytande*. 1987
91. Bengtsson, J: *Maurice Merleau-Pontys filosofi. Några grunddrag*. 1987
92. Kuusela, K: *Kultur i Kortedala*. 1987
93. Svensson, B (red.): *Kvinnliga forskare föreläser om kön, makt och arbetsdelning*. 1987
94. Kuusela, K: *Etnisk bostadssegregation i Göteborg*. 1988
95. Teeland, L: *Components of Gentrification in Sweden*. 1988
96. Carle, J & Therborn, G (red.): *Det godas vägar och avvägar. Valfärdsstaten och den sociala styrningens problematik*. 1989
97. Blomsterberg, M, Fürst, G & Göransson, A: *Att bryta mark för brytare – Om jämställdhetsfrågor i gymnasieskolans reformering*. 1990
98. Fürst, G: *Uppföljning av BRYT-TEKNIK. Ett projekt för att öka rekryteringen av kvinnor till mansdominerande tekniska arbeten vid fem statliga myndigheter*. 1990
99. Fürst, G: *En ny gymnasieskola för flickor och pojkar. Jämställdhetsperspektiv på den nya gymnasieskolans linjestruktur*. 1990
100. Dahlström, E: *Sociology and Society in Sweden. Notes on Swedish Sociology during the First Post-war Decades*. 1991
101. Björkemarken, M: *Utvärdering av Socialbidragsprojektet*. 1991
102. Björkemarken, M: *Utvärdering av SYLVA-projektet*. 1991
103. Orban, P: *Duv-projektet. Ett försök att förändra en arbetsorganisation i demokratisk riktning med hjälp av studiecirkelmodellen*. 1991
104. Orban, P: *Långvårdsklinik II. En organisationsanalys*. 1991
105. Blomsterberg, M & Therborn, G (red.): *Vad styr Sverige? Samhällsvetenskapliga lärdomar av 100 års utveckling*. 1991
106. Orban, P: *Decentralisering för vem och vad? Delrapport 1*. 1992
107. Peterson, A: *Women as Collective Political Actors – A Case Study of the Swedish Women's Peace Movement, 1898-1990*. 1992
108. Göransson, A G & Mossberg A-B: *Halva klassen flickor. En modell för att stödja flickors integration på gymnasieskolans fyraåriga tekniska linjer*. 1992

109. Göransson, A G: *Könsorganisering och könskvotering – två strategier för integrering av flickor och kvinnor i tekniska utbildnings- och arbetsvärldar*. 1992
110. Carle, J & Peterson, A (red.): *Social Movements and Social Change*. 1992
111. Kuusela, K: *Integration i invandrartäta bostadsområden? Sammanläggningsdel*. 1993
112. Jonsson, C: *Ung i Åmål – om landsortsungdomars väg mot vuxenlivet i ett livsformsperspektiv*. 1994
113. Dahlström, E: *Contemporary Swedish Sociology. A Personal View*. 1995
114. Nilsson, A: *Att vara man inte synas. Om mäns homosexuella livsrum i Göteborgs decennierna kring andra världskriget*. 1995
115. Dahlström, E: *Social Theory and Evaluative Reasoning – A Meta-theoretical Testament*. 1995
116. Einarsdottir, T: *Könets mångfald. Om kön som en strategisk analysvariabel*. 1995
117. Hoerning, E M: *Life Course and Biographical Research: Conceptual Approaches and Methods & Between the Lines*. 1996
118. Fridliziuz, S & Peterson, A (red.): *Stranger or Guest? Racism and Nationalism in Contemporary Europe*. 1996
119. Carle, J: *Aktion eller opinion? En studie av Ungdomens Miljöriksdag*. 1996
120. Lindgren, S-Å: *Politikerna och ekobrotten. En diskursanalys*. (En delrapport från forskningsprojektet "Ekonomisk brottslighet – ett samhällsproblem med förhinder") 1997
121. Hansen, L: *Jobbcentrum. Ett projekt för arbetslösa ungdomar med socialbidrag*. 1997
122. Svensson, L G: *Professionalism och politisk decentralisering. En sociologisk studie av skolan och socialtjänsten i en kommunaldelsreform*. 1998
123. Lavery, G & Nelhans B (red.): *Ethnic Contact and Ethnic Conflict*. 1998
124. Rundblad, B: *Talcott Parsons. Personliga minnen från möten under åren 1948-1972*. 2000
125. *Jubileumsföreläsningar. Sociologiska institutionens 40-årsjubileum i oktober 1999*. 2000
126. Svensson, L G: *Professionella villkor och värderingar. En sociologisk studie av akademiker i 1990-talets Sverige*. 2002
127. Svensson, L G: *Professionella arbetsorganisationer. Arbetsvillkor och kompetensutveckling i universitets- och IT-sektorn*. 2002

128. Gustafson, P: *Arbetslöshetsförsäkringen och de arbetslösa. Resultat från en attitydundersökning*. 2003
129. Svensson, L G & Evetts J (red.): *Conceptual and Comparative Studies of Continental and Anglo-American Professions*. 2003
130. Furåker, B (red.): *Arbetsvillkor och arbetstillfredsställelse. En studie inom Västra Götalandsregionens primärvård*. 2003
131. Steen, A: *Mäns våld mot kvinnor – ett diskursivt slagfält. Reflektioner kring kunskapsläget*. 2003
132. Blomsterberg, M & Soidre, T (red.): *Reflektioner. Perspektiv i forskning om arbetsliv och arbetsmarknad*. 2003.
133. Kollind, A-K & Peterson, A (red.): *Thoughts on Family, Gender, Generation and Class*. 2003.
134. Blomsterberg, M: *Att förstå och bli förstådd. Om etnisk och kulturell mångfald i primärvårdsarbete*. 2004.





