

MÄNS OCH KVINNORS RESVANOR I SVERIGE¹

Lars-Gunnar Krantz
Kulturgeografiska institutionen
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund.

Vid jämförelser av mäns och kvinnors rörlighet visar sig ett mycket stabilt mönster, nämligen att män reser längre än kvinnor. Detta är väl belagt i flera studier från 1970-talet och fram till idag. De flesta av dessa studier är emellertid avgränsade till att enbart behandla arbetsresans längd och baseras ofta på undersökningar från USA (för en översikt se t ex Johnston-Anumonwo m fl, 1995). Även i andra länder finns dock samma mönster, t.ex. Norge (Stangeby, 1987, Hjorthol 1990), Danmark (Tkocz och Kristensen, 1994), Sverige (Vilhelmson, 1988) och Nederländerna (Camstra, 1994).

Sverige är således inget undantag. I en aktuell redovisning av den nu pågående nationella resvaneundersökningen (SIKA, 1995) diskuteras olikheten i mäns och kvinnors rörlighet. Skillnader i daglig reslängd mellan kvinnor och män består, även när man jämför olika ålders-, sysselsättnings- eller inkomstgrupper. Bland män och kvinnor i samma ålder, som är förvärvsarbetande eller har samma inkomst, reser männen i genomsnitt längre.

Dessa förhållanden antyder de komplexa grundproblem som denna studie behandlar. De skillnader som finns mellan mäns och kvinnors vardagliga rörlighet är säkerligen ett resultat av en hel rad förhållanden och olikheter mellan män och kvinnor. Det kan vara att män och kvinnor har olika *resurser för att resa*, att arbetsfördelningen i hushållen och i arbetslivet innebär skilda *restriktioner för resandet* eller att män och kvinnor *värderar nyttan av att resa* på olika sätt.

Är då kvinnors kortare resor uttryck för hinder i vardagen eller en önskan att leva mer "lokalt"? Underliggande i analyserna i mäns och kvinnors rörlighet ligger ofta ett antagande om att rörlighet har ett positivt samband med välfärd i vid mening. I debatten uttrycks det ofta som att kvinnors rörlighet beskärs av en hel rad förhållanden, framför allt att de bär huvudansvaret för hushållsarbetet. Ett ansvar som bl a innebär att kvinnans aktiviteter anpassas till andra hushållsmedlemmar, vilket i sin tur begränsar möjligheterna att resa långt från hemmet. Kvinnors lägre rörlighet skulle därför vara ett resultat av bristande jämställdhet och leda till välfärdsförluster. Välfärdsvinsten av en ständigt ökande rörlighet i samhället ifrågasätts dock alltmer, framför allt på grund av bilismens negativa konsekvenser för miljön.

¹Detta är en sammanfattning av rapporten "Mäns och kvinnors rörlighet i Sverige. Utvecklingen mellan 1978 och 1995- ökar eller minskar skillnaderna". Occasional Papers 1997:3, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Studien ingår i det av Kommunikationsforskningsberedningen finansierade forskningsprogrammet "Befolkningens resvanor och aktivitetsmönster".

Flertalet studier av kvinnors och mäns resande är statiska, dvs gör jämförelser vid endast en tidpunkt. Men vad händer under en längre period, i takt med att samhället och relationer och attityder i arbetsliv och hushåll förändras? I den här studien betonas vikten av att undersöka förändringen av mäns och kvinnors rörlighet över tid. Om vi i Sverige rört oss mot en ökad jämställdhet skulle det även återspeglas i rörlighetens utveckling. Såväl mäns som kvinnors vardag borde då förändrats så att förvärvsarbete och vardagsbestyr fördelats mer lika, vilket i sin tur borde minskat olikheten i rörlighet. En intressant fråga är därför om vi kan se tendenser till konvergens, dvs att skillnaderna minskar, eller om olikheterna består över tiden. Konvergens kan dessutom nås på flera sätt. Oftast antas det innebära att kvinnor kommer att "komma ikapp" männen och så småningom reser lika mycket. En sådan utveckling skulle leda till en kraftig ökning av den totala rörligheten i samhället. Alternativt kommer rörligheten att omfördelas, framför allt inom hushållet, och då skulle en ökad rörlighet bland kvinnor leda till en minskning bland männen. Tillväxten av den totala rörligheten blir då avsevärt mindre än i det första alternativet.

2. SYFTE OCH TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER

Syftet med denna studie är att diskutera de olikheter som återfinns mellan mäns och kvinnors rörlighet år 1994/95 samt den utveckling som skett sedan år 1978. Minskar eller ökar skillnaderna över tid? Kan vi förutse en utveckling där kvinnor i framtiden kommer att resa lika långt som män gör idag?

Den teoretiska utgångspunkten för studien är att rörligheten skall förstås som ett resultat av människors aktivitetsmönster. De aktiviteter vi vill/måste göra under en dag och deras lokalisering styr i hög grad hur mycket vi reser. Aktivitetsmönstrets påverkas i sin tur av ett antal förutsättningar som det med fördel går att anlägga ett könsperspektiv på. Värderar kvinnor och män rörlighet olika? Hur påverkas rörligheten av tillgången till olika transportresurser, t ex bil? Hur påverkar könsroller i vid betydelse aktivitetsmönstren? Skiljer sig den fysiska strukturens inverkan t.ex. i form av arbetsplatsers lokalisering mellan män och kvinnor?

Studien avgränsas till två aspekter, nämligen tillgång till bil samt vilka ärenden män och kvinnor reser till. Den förstnämnda visar på betydelsen bilen som en viktig resurs för rörligheten. Den andra antas kunna visa hur könsroller, såväl på samhällelig nivå som inom hushållet, återspeglas i hur det dagliga resandet fördelas på olika ärenden och aktiviteter.

3. DET EMPIRISKA MATERIALET.

Den empiriska basen för studien är de svenska resvaneundersökningarna som genomförts 1978 och 1984/85 samt den nu pågående Riks-RVU. Från den senare har material från de sju första kvartalen, april 1994- december 1995, använts. Undersökningarna genomförs av SCB och består av ett slumpmässigt urval av befolkningen. *Det totala antalet intervjuade personer i åldrarna 15-84 år, är 7 300 år*

1978, 6 400 år 1984/85 samt 15 200 personer år 1994/95. Alla dessa har redovisat samtliga sina förflyttningar under ett slumpmässigt valt dygn under respektive år.

De olika undersökningarna är inte helt jämförbara över tiden varför ett antal anpassningar av materialet varit nödvändiga. Analysen här begränsas till inrikes resor genomförda av personer i åldrarna 15-84 år. Bytet av insamlingsmetod från hem- till telefonintervju förefaller dessutom ha inneburit att precisionen minskat vilket resulterat i att antalet korta resor underskattas år 1994/95. För att möjliggöra jämförelser av rörligheten över tiden har materialet därför anpassats på så sätt att korta resor, kortväga (under två kilometer enkel resa) samt korttida (under 11 minuter enkel resa), har uteslutits från alla undersökningarna. **En effekt av dessa åtgärder är att de absoluta nivåerna för antalet resor och restiden underskattas. Syfte här är emellertid främst att beskriva riktning och omfattning på de förändringar som skett över tiden.**

Anpassningen av materialet har av flera skäl varit svår att genomföra för år 1984/85 varför enbart bilnehav och färdlängd men inte antal resor och restid kan redovisas för detta år.

4. EN ÖVERSIKT ÖVER OLIKHETER I MÄNS OCH KVINNORS RÖRLIGHET

I detta kapitel ges en första översikt över skillnaden mellan mäns och kvinnors dagliga rörlighet med betoning på den förändring som skett mellan 1978 och 1994/95. Avsikten är att slå fast några grunddrag i mäns och kvinnors rörlighet. Någon djupare analys av drivkrafterna bakom skillnaden mellan mäns och kvinnors rörlighet görs emellertid inte varför män och kvinnor behandlas som om de vore socialt och ekonomiskt homogena grupper.

Det finns några viktiga grundläggande skillnader mellan mäns och kvinnors resvanor.

- Män reser mer än kvinnor år 1994/95 oavsett om rörligheten mäts som antal resor, reslängd eller restid per person och dygn. Störst är skillnaden i reslängd där män reser 47 km och kvinnor 32 km per person och dygn.
- Under perioden 1978 till 1994/95 har en viss utjämning skett. Rörligheten bland kvinnor har ökat medan den minskat bland män. År 1978 reste män 76 % längre än kvinnor per dag men 1994/95 var differensen 50 %. Skillnaden mellan män och kvinnor har minskat även när det gäller antal resor samt restid per dag. Utvecklingen påverkas även av de ekonomiska problemen i Sverige under 1990-talet. Dessa har säkerligen hämmat en ökning av den totala rörligheten i samhället.
- Rörlighetens *fördelning på färd sätt* visar att bilen är det dominerande färd sättet bland såväl män som kvinnor. Män reser dock mer med bil medan en högre andel av kvinnors rörlighet sker till fots eller med kollektivtrafik. Män reser dessutom främst som bilförare medan kvin-nors bilresor är mer jämnt fördelade mellan att vara förare och att vara passagerare. Den viktigaste förändringen mellan 1978 och 1994/95 är att andelen av rörligheten som sker som bilpassagerare minskar medan andelen för

bilförare ökar. Tendensen gäller såväl män som kvinnor men förändringen är mest markant bland kvinnorna.

- Rörlighetens *fördelning på ärenden* skiljer sig mellan män och kvinnor i två viktiga avseenden. Män har en högre andel arbetsrelaterade resor medan kvinnor har högre andelar fritidsresor samt resor till inköp, service och omsorg. Under perioden mellan 1978 och 1994/95 ökade andelen arbetsresor bland kvinnor medan den förblev i stort sett oförändrad bland män.

En svaghet med denna översiktliga jämförelse är att den behandlar män och kvinnor som homogena grupper. Många av de skillnader som redovisas kan antas bero på att fler män än kvinnor har tillgång till bil, att fler män förvärvsarbetar heltid etc. Vid jämförelser mellan män och kvinnor måste därför grupper som är mer likartade i olika avseenden skapas. Då kan frågor om hur skilda resvanor formas bland män och kvinnor, givet att vissa viktiga förutsättningar är desamma. En första central förutsättning för resandet är tillgången till bil.

5. BILENS BETYDELSE FÖR RÖRLIGHETEN.

Tillgång till bil har ofta en avgörande inverkan på individens rörlighet och aktivitetsmönster. Att allt fler har bil innebär att valmöjligheten när det gäller var man bor, arbetar, handlar och tillbringar fritiden ökar. Bilens snabbhet jämfört med att gå, cykla eller åka med kollektivtrafiken gör att man klarar tidsmässigt pressade aktivitetsmönster betydligt bättre. Detta förstärks av den rumsliga strukturens utveckling då bebyggelsemönster samt lokalisering av arbetsplatser och service numera oftast förutsätter att man reser med bil.

Erfarenhetsmässigt har ökad tillgång till bil i befolkningen inneburit att människor ökar sin rumsliga räckvidd utan att antalet resor eller restiden ökar i samma utsträckning (Vilhelmsen, 1990). En intressant fråga kring detta utvecklingsförlopp är om det i huvudsak är ett resultat av manliga normer och värderingar av sambandet mellan välfärd, rörlighet och räckvidd. Det tycks ju som det hittills till största delen är männen som utökat sin räckvidd även om en utjämning sakta tycks vara på väg. Ökad tillgång till bil bland kvinnor behöver därför inte med nödvändighet leda till samma förändring av rörligheten som det gjort bland män.

Biltillgång är alltså en mycket viktig förutsättning för rörligheten. Är det då så att män och kvinnor med samma tillgång till bil reser lika mycket? Att ha tillgång till bil definieras här som att individen har körkort och bil i hushållet. En analys visar följande mönster.

- Andelen av befolkningen, 18-84 år, som har körkort och tillgång till bil i hushållet ökade från 61 till 72 % mellan 1978 och 1994/95. En högre andel män än kvinnor har tillgång till bil. Skillnaden mellan män och kvinnor är störst bland de äldre, över 64 år, och minst i åldrarna 25-64 år. Trenden är dock skillnaderna minskar över tid i dessa åldrar. Andelen med tillgång till bil ökar mest bland kvinnor och äldre. Bland de yngre, 18-24 år, minskar däremot biltillgången efter 1984/85, bland såväl män som kvinnor. Yngre män har dock tillgång till bil i högre grad än kvinnor i samma ålder och skillnaden har inte minskat sedan 1984/85.

- En viktig källa till en fortsatt ökning av antalet bilar är att allt fler hushåll köper ytterligare en bil. Flerbilsinnehavet är vanligast bland barnfamiljer.

Över tid sker alltså en utjämning mellan män och kvinnor av biltillgången. Dessutom ökar flerbilsinnehavet, något som ökar kvinnors faktiska tillgång till bil betydligt. Traditionellt disponerar i första hand mannen bilen när hushållet har en bil. I takt med att kvinnors behov av bil ökat har detta ofta lösts genom att köpa en bil till, åtminstone i resursstarka hushåll. Har då detta lett till att olikheten i rörlighet minskat? För att kunna besvara denna fråga har män och kvinnor i hushåll med en respektive mer än en bil studerats. Som referensgrupp används ensamstående med bil. Dessa analyser pekar på att:

- Olikheten i rörlighet utjämnas inte när hänsyn tas till biltillgång. Även i resursstarka hushåll, de med mer än en bil, reser män betydligt längre än kvinnor per dag. Samma förhållande gäller även de ensamstående. Biltillgång förefaller därför inte ha samma inverkan på rörligheten bland kvinnor som bland män. Möjligen värderar män och kvinnor resandet med bil olika, alternativt har kvinnors aktivitetsmönster ännu inte anpassats till en ökad biltillgång.
- Män och kvinnor i hushåll med mer än en bil reser längre än andra män och kvinnor. Över tid ökar kvinnors reslängd med bil medan den är stabil bland män. Skillnaden är dock fortfarande stor. I övriga hushållstyper ökar eller består skillnaderna mellan män och kvinnor på samma nivå som år 1978.
- Män reser sällan som bilpassagerare. När de sammanboende reser tillsammans är det mannen som kör. Traditionen att det är mannen som har makten över ratten består.

Utvecklingen att kvinnors resande med bil ökar, framför allt resor som bilförare, tycks främst vara ett resultat av att allt fler hushåll köper mer än en bil och att kvinnorna därigenom får tillgång till en egen bil. Inga tendenser finns till att män i högre grad än tidigare avstår från den enda gemensamma bilen till förmån för kvinnors resor. Ökad rörlighet bland kvinnor förefaller alltså förutsätta en kraftig tillväxt av antalet bilar i Sverige. Samtidigt leder inte biltillgång i sig till en utjämning. Även i de hushåll där biltillgången är relativt lika reser män avsevärt längre än kvinnor. Kvinnor bibehåller en kortare räckvidd även när tillgång finns till bil. Framskrivningar av effekten av en ökad biltillgång bland befolkningen kan därför inte baseras på historiska erfarenheter. Tidigare var det främst bland män som biltillgången ökade och då i hushåll som tidigare saknat bil. Nu sker en betydande tillväxt i form av att hushåll köper ytterligare en bil, en bil som dessutom i första hand körs av kvinnor. Tillskottet till rörligheten blir lägre eftersom hushållet redan innan reste en del tillsammans i bil.

Biltillgång är en viktig förutsättning för rörlighetens omfattning. Utvecklingen hittills tyder dock på att en ökad tillgång till bil inte innebär att kvinnor börja resa i samma omfattning som män. Transportresurser är endast en av flera förutsättningar för hur aktivitetsmönster och rörlighet slutgiltigt utformas. Vi skall därför i nästa kapitel övergå till att studera olikheter i mäns och kvinnors aktivitetsmönster.

6. MÄNS OCH KVINNOR SKILDA AKTIVITETSMÖNSTER.

Rörlighet är det rumsliga uttrycket för hur många och vilka aktiviteter man deltar i samt var dessa aktiviteter är lokaliserade i förhållande till varandra. I resornas fördelning på olika ärenden framgår om det finns väsentliga skillnader i vilka aktiviteter män och kvinnor deltar i utanför hemmet. En annan aspekt är hur hushållets gemensamma aktiviteter fördelas mellan man och kvinna.

Många av studierna kring mäns och kvinnors rörlighet arbetar med utgångspunkten att kvinnors större ansvar för hushållsarbetet innebär att räckvidden begränsas. Arbete i hemmet, kopplat med ett större ansvar för att anpassa och underordna sina aktiviteter i förhållande till resten av hushållsmedlemmarna, skulle innebära en restriktion för hur mycket kvinnor kan och vill resa. Anpassningen gäller framför allt de som har barn och då inte enbart rörligheten utan även arbetstiden, t. ex. arbetar en högre andel kvinnor deltid, särskilt de som har småbarn.

Huvudfokus för detta kapitel är därför de olikheter som finns mellan män och kvinnor när det gäller hur rörligheten fördelas på olika ärenden. Detta skall dock ses i ett hushållsperspektiv. Oftast sker en fördelning inom hushållet av aktiviteter och rörlighet varför en uppdelning av befolkningen i olika hushållstyper är motiverad. Här särskiljs män och kvinnor som är ensamstående eller sammanboende samt om man har barn eller inte. Rörlighetens fördelning kommer att redovisas med två skilda mått. Dels olika ärendens andel av resfrekvensen vilket ger en bild av aktivitetsmönstret som sådant. Dels reslängdens fördelning på ärenden som även belyser skillnader i reslängd per person för varje ärende.

En ökande jämställdhet mellan män och kvinnor borde leda till att vardagens aktivitetsmönster blir allt mer lika över tiden. Intressant är därför om skillnaden mellan mäns och kvinnors rörlighet i olika hushållstyper samt dess fördelning på olika ärenden minskar över tiden.

Analysen koncentreras på olika ärendens andel av resorna samt den reslängd man tillryggalägger för att utföra olika ärenden.

- Skillnaderna mellan män och kvinnor, i hur resornas fördelas på ärenden samt i daglig reslängd, är störst bland barnfamiljer. I dessa hushåll återspeglas effekten av könsrollerna tydligast. Barnen förefaller påverka kvinnors aktivitetsmönster betydligt mer än männens. Behovet att vara mer hemma samt att anpassa sina aktiviteter till barnen utgör en restriktion för kvinnors dagliga rörlighet. Mer aktiviteter utförs inom hemmet. Kvinnor gör dessutom en större andel av sina resor för barnomsorg och inköp än män.
- Att män reser längre resor till arbetet samt relativt långa tjänsteresor förklarar största delen av skillnaden mellan mäns och kvinnors dagliga reslängd i samtliga hushållstyper. Män reser även längre per dag till olika fritidsaktiviteter, inte minst bland barnfamiljer.
- Över tid har skillnaderna bland barnfamiljer minskat något eftersom män gör fler barnomsorgsresor medan kvinnors andel av tjänsteresorna ökat. Olikheten i aktivitetsmönster och reslängd per dag är dock fortfarande stor.

Reslängdens fördelning på olika ärenden visar alltså ett väntat mönster. En stor del av skillnaden mellan män och kvinnor består av att män reser mycket längre till arbetet och fler tjänsteresor. Den fördelning av kvinnors och mäns aktiviteter på förvärvsarbete och hemarbete som konstaterades tidigare får ett genomslag i reslängden per person. Hemarbetet och hushålls-ansvar genererar mycket mindre resande än förvärvsarbetet gör. Hemarbetet kan i stället ses som en restriktion för ytterligare resande till exempel långa arbets- och tjänsteresor. En förändring av denna olikhet förutsätter dock en omfördelning av resande. Om kvinnor skall resa lika långt till arbetet och i tjänsten torde det bli svårt att kombinera med hemarbete i dess nuvarande former. I ett hushållsperspektiv finns därför en gräns för rörligheten där frågan blir hur mycket man kan vara frånvarande från hemmet och fortfarande fungera som ett hushåll.

7. AVSLUTANDE REFLEKTION.

En viktig utgångspunkt för denna studie är att män i genomsnitt reser betydligt längre per person och dag än kvinnor. Grundläggande frågor kring mäns och kvinnors rörlighet är därför vad som bidrar till att upprätthålla denna olikhet samt om det finns tendenser till att den minskar. Att kvinnor reser kortare per dag eller till arbetet antas oftast leda till välfärd förluster för kvinnorna. Mäns större räckvidd skulle ge fler valmöjligheter, såväl när det gäller arbete som på fritiden. De skilda nivåerna på rörlighet skulle vara ett rumsligt uttryck för mäns och kvinnors skilda livsmönster.

I denna studie konstateras att lika tillgång till bil bland män och kvinnor hittills inte utjämnat olikheten i rörlighet. Kvinnor börjar inte resa lika mycket som män bara för att de får tillgång till bil. Tillväxten av rörlighet generellt i samhället till följd av att allt fler kvinnor får tillgång till bil kan därför antas bli lägre än väntat.

Dessutom konstateras att olikheterna mellan mäns och kvinnors rörlighet framför allt beror på skilda villkor i yrkeslivet. En utjämnning av rörligheten hänger därför nära samman med en förändring där uppdelningen av arbetsmarknaden i typiskt kvinnliga och manliga yrken minskar. Det är vidare viktigt att anlägga ett hushållsperspektiv där utvecklingen av mäns och kvinnors rörlighet inte ses som två parallella processer utan som förändringar som påverkar varandra. En ökad rörlighet bland kvinnor torde förutsätta ett ökat ansvar bland män för hemarbete vilket på sikt leder till att rörligheten bland män sannolikt minskar.

Avslutningsvis pekas även på möjligheten att män och kvinnor värderar vinsten med ökad räckvidd olika. I denna studie har enbart faktiska beteenden studerats varför ett svar på den frågan kräver särskilda undersökningar av värderingar och attityder.

REFERENSER

- Camstra R. (1994) The geodemography of gender: Spatial behaviour of working women. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 85, No. 5, pp 434-445.
- Hjorthol R. (1990) Kvinners arbeidsreiser. Et viktig premiss for offentlig planlegging. TØI Rapport 0072, Transportøkonomisk institutt. Oslo.
- Johnston-Anumonwo I., McLafferty S. och Preston V. (1995) Gender, Race and the Spatial Context of Women's Employment. Ur Garbner J.A. och Turner R.S. (eds) *Gender in Urban Research. Urban Affairs Annual review 42*. Sage Publications.

- Krantz L-G. och Vilhelmson B. (1996a) Förändringar av den dagliga rörligheten i Sverige 1978-1994. Occasional Papers 1996:2, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- SIKA (1995) Olika samhällsgruppers resande. Fördelningspolitisk arbets-PM, 1995-09-26, Statens Institut för Kommunikationsanalys, Stockholm.
- Stangeby I. (1987) Reisevaner i Norge. Prosjektrapport, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Tkocz Z. och Kristensen G. (1994) Commuting Distances and Gender: A Spatial Urban Mode., *Geographical Analysis. Vol. 26, No. 1, pp 1-14.*
- Vilhelmson B. (1988) Befolkningens resvanor i tidsperspektiv. Livscykel- och generationsaspekter perioden 1978-1985. Choros 1988:1, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Vilhelmson B. (1990) Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser. Choros 1990:3, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.