



Linnéuniversitetet

Kalmar Växjö

Självständigt arbete 15 hp

Är pendling ett aktivt val eller något nödvändigt ont?

En studie om arbetspendlingens påverkan på människor
i Valdemarsvik



Författare: Simon Kasselstrand

Handledare: Bosse Hansson

Examinator: Hans André

Nivå: C-uppsats 76-90 hp

Kurskod: 2GGÄ2E

HT: 2018

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INTRODUKTION.....	1
1.1. Inledning.....	1
1.2. Problemformulering.....	2
1.3. Syfte och frågeställningar.....	4
2. METOD.....	5
2.1. Kvalitativ intervju.....	5
2.2. Kvantitativ metod med enkätundersökning.....	5
2.3. Urval.....	6
2.4. Genomförande.....	6
2.5. Metoddiskussion.....	7
2.6. Etiska ställningstaganden.....	8
2.7. Validitet och reliabilitet.....	8
3. TEORI OCH BEGREPP.....	10
3.1. Tidsgeografi.....	10
3.2. Rörlighet.....	10
3.3. Restriktioner.....	11
3.3.1 Kapacitetsrestriktioner.....	11
3.3.2 Kopplingsrestriktioner.....	12
3.3.3 Styrningsrestriktioner.....	13
3.3.4 Jones aktivitetsteori.....	13
3.3.5. Interferens.....	14
4. ARBETSPENDLING – BILENS, ORTENS OCH BOSTADENS BETYDELSE.....	16
4.1. Arbetspendling.....	16
4.2. Bilens betydelse.....	17
4.3. Orten och bostadens betydelse.....	18
5. RESULTAT.....	20
5.1. Avgörande faktorer för att människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla.....	20
5.1.1. Orsaker till pendling.....	20
5.1.2. Viljan att bo i Valdemarsvik.....	21
5.1.3. Pendling mellan arbete och bostad.....	21
5.2. Arbetspendlingens påverkan på vardagslivet.....	24
5.3. Redovisning av enkätundersökning.....	25
6. HUR KAN LÄRARE ANVÄNDA SIG AV TIDSGEOGRAFI I SIN UNDERVISNING?.....	32
7. ANALYS.....	34
7.1. Avgörande faktorer för att människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla.....	34
7.2. Hur människors vardagsliv påverkas av arbetspendling.....	35
8. DISKUSSION.....	38
9. SLUTSATS.....	40

REFERENSLISTA.....41

Bilaga 1 INTERVJUUNDERSÖKNINGEN

Bilaga 2 ENKÄTUNDERSÖKNINGEN

Abstract

The study aims to investigate which factors determine why people who live in Valdemarsvik commute to work and how work commuting affects their everyday lives. In order to find such factors, five individuals were interviewed and the same five individuals also answered survey questions.

More and more people commute to and from work in Sweden. The reason for why humans today travel greater distances physically is because many have access to a car. This means that more people can travel farther for work, then return back to their home when the work day is over. People can also move even greater distances through virtual mobility and all the communication technologies that exist.

Crucial factors in determining why people in Valdemarsvik choose to commute are the love for the place and the desire to live in Valdemarsvik specifically and to be close to family and friends. Some of the participants in this study have moved back to Valdemarsvik with commuting as a result. For the participants in the study, the car is necessary to be able to get to and from work. Given the lack of public transportation to the south and west, it is not possible to get to work if the individual does not have access to a car and a driving license. The participants in the study believe that car-sharing is not an option because they do not want to be dependent on someone else or having to take someone else into account.

Commuting to work affects the everyday life of the individuals in several ways. Work commuting leads to fatigue and limits the amount of time available. It's difficult to be at a certain place at a certain time, which means that the participants may refrain from leisure activities. Several of the participants in the study made a conscious choice to move back to Valdemarsvik and there are no particular circumstances that would cause them to quit work commuting. On the other hand, if several different factors were to interfere with each other, commuting to work could become unsustainable. There are also positive factors associated with commuting, such as the opportunity for a better job and better finances.

The advantage of time geography is that it is based on each individual. If the teacher uses time geography in their teaching, students can develop knowledge about how different factors in society affect their choices, but also how the choices they make themselves affect the world in which they live.

NYCKELORD: Arbetspendling, tidsgeografi, commuting, restriktioner

1. INTRODUKTION

1.1. Inledning

Under hela mitt liv har jag sysslat med olika former av idrotter där det krävts transporter till och från träningar och matcher. Med en uppväxt i Valdemarsvik har jag haft möjlighet att faktiskt gå till en del träningar med tanke på att avståndet mellan bostaden och träningshallen har varit kort. Till matcher transporterades laget med antingen bil eller buss för att ta oss till matcher mot olika lag. Att det gick hela lördagar och söndagar för att spela en match i Vadstena var ingenting jag då reflekterade över utan det var bara någonting som var roligt. Jag reflekterade inte heller, i den åldern, över föräldern som satte sig i bilen 05.30 måndag-fredag för att ta sig till jobbet, utan det var väl bara något som skulle göras.

När jag skulle börja gymnasiet gick flytten till Oskarshamn och till en bostad där jag inte längre hade möjlighet att förflytta mig till fots utan nu var cykeln ett måste eller att få transport med bil, genom en kompis föräldrar. Redan på den tiden var det en stress att inte kunna välja färdmedel utan att hela tiden var beroende av att planera när och var jag skulle vara på en specifik plats. Efter gymnasiet började arbetslivet och hockeykarriären gick vidare till Vimmerby dit ett par killar pendlade för att spela. Det var där och då jag förstod vilka uppoffringar människor gör för att få arbete och vardagsliv att gå ihop. Nu var detta pendling till en "hobby" men det var trots allt otroligt mycket tid som gick åt, och ett jobb skulle skötas under dagtid i Oskarshamn. Efter två säsonger var pendling för att spela hockey inget alternativ längre.

Efter en kortare avstickare till Västervik gick flyttlasset åter till Oskarshamn och pendling till Kalmar stod på schemat för att studera till idrotts- och geografilärare. Valet av att bosätta sig i Oskarshamn istället för Kalmar berodde framförallt på de sociala kontakter med vänner som fanns där, men också möjligheten att köpa en bra bostad i Oskarshamn, vilket inte hade varit möjligt i Kalmar. För att kunna studera var bostad på en annan ort i stort sätt det enda alternativet och pendling skulle återigen bli en del av livet.

Efter snart fyra år med studier på Linnéuniversitetet i Kalmar har jag åkt ett antal mil i både buss och bil för att ta mig från bostaden till olika föreläsningar, seminarier samt salstentor och jag börjar känna mig klar. Då ska det sägas att det inte alls är varje dag som transporten går till Kalmar utan det rör sig om cirka två dagar i veckan men det känns ändå som att det är nog, även om jag självklart vet att det finns människor som pendlar vecka ut och vecka in.

Geografistudierna har gett mig kunskaper, förståelse och skapat ett intresse om tidsgeografi och människors rörlighet och att arbetspendling är en stor del av många människors liv. För många individer innebär pendling en stor uppoffring för att få ihop vardagslivet eftersom pendling kostar tid, kraft och pengar. Utifrån mina egna erfarenheter om pendling och med nya kunskaper har därför intresset vuxit fram att studera vilka faktorer som är avgörande för att människor i Valdemarsvik som exempel arbetspendlar och hur arbetspendling påverkar vardagslivet.

1.2. Problemformulering

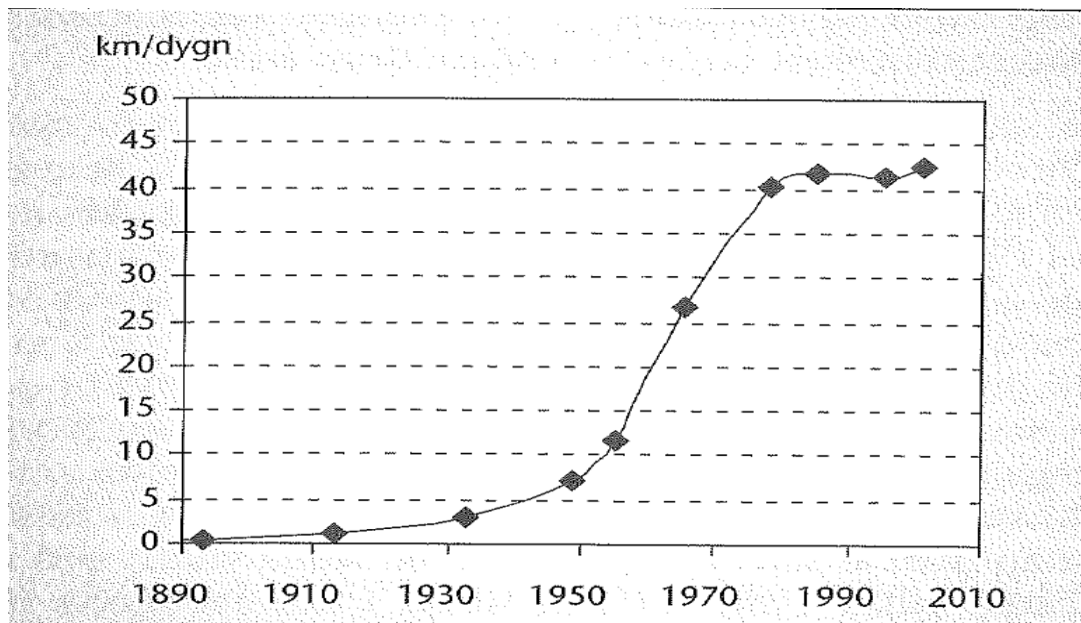
En tredjedel av alla förvärvsarbetande pendlar enligt SCB (2017) och antalet förväntas att bli fler. Men huruvida det påverkar människor i vardagen varierar från person till person.

Vetenskapshälsa (2017) publicerar en artikel som bygger på Kristoffer Mattissons avhandling om arbetspendling och menar att individer som arbetspendlar 1-2 timmar om dagen lider av mer stress som kan leda till framtida hälsoproblem. Samtidigt så måste människor arbeta för att ha en inkomst som betalar mat och hushåll och allt fler får sin inkomst genom att pendla till arbete. Men finns det en gräns för hur och när en individ inte tycker att det är värt det längre?

Vad vi människor än gör under en dag, framförallt i vardagen, kräver att vi förflyttar oss. Människor eller olika varor måste förflyttas från en plats till en annan för att samhället ska fungera. Det kan handla om vad som vi i familjen äter till middag och hur dess olika ingredienser har förflyttat sig från olika delar av världen eller barnet som åker skolbussen till och från skolan. Det som händer oss i vardagen, som att ta sig till jobbet eller skjutsa barnen till fotbollsträningen, innefattar någon form av resa eller transport och idag också med en längre sträcka mellan bostad och aktivitet (Frändberg m.fl. 2005, s. 35).

Frändberg m.fl. (2005, s. 35) anser att resor i vardagen inte är något människor reflekterar över längre på grund av att vi är så beroende av det. Resor förknippas också med något som är modernt och som en måttstock för välstånd. Enligt SCB (2014) är utgifter för transport den största utgiften för hushåll efter boende och mat och den totala summan av alla hushåll spenderar 112 miljarder kronor på resor och transporter. 100 miljarder av dessa utgifter kommer från bilen, med allt vad det avser med bilköp, reparationer, bensin och försäkringar, medan hushållens utgifter för kollektivtrafik uppgår till 12 miljarder kronor (Frändberg m.fl. 2005, s. 36).

Människors dagliga resande har under 1900-talet fram till idag ökat kraftigt. Det anses dock inte att vi människor idag avsätter mer tid för resandet, utan det är utveckling av nya färdmedel som gör att vi under en dag tar oss längre från bostaden (se figur 1) och med det har människors geografiska räckvidd utökats (Frändberg m.fl. 2005, s. 38).



Figur 1 Den dagliga rörlighetens utveckling i Sverige (Frändberg m.fl. 2005, s. 38)

Att få ihop vardags pusslet är för många familjer och människor en ständig kamp varje dag (Hagman 2005, s. 35). Hagman (2005, s. 35) skriver att kollektivtrafik på landsbygden inte går att ersätta med användandet av bil. Hagman anser att det i stort sett bara är barnen som använder sig av kollektivtrafik och de vuxna använder det ytterst lite. Kollektivtrafiken från landsbygden menar Hagman (2005, s. 37) kan bara ses som ett komplement till bilen, då bilen är den avgörande faktorn för att kunna bo på landsbygden, för att kunna förflytta sig till jobb och andra aktiviteter. Tvärtom mot landsbygden har bilens betydelse i storstäder minskat, speciellt bland ungdomar. Körkortet har där inte alls den status som det hade förr. På landsbygden är dock körkortet en viktig del och många ungdomar anser att det är ett led i att bli vuxen (Hagman 2005, s. 38).

Rörligheten hos familjer vars ekonomi inte är så stark, tenderar att vara lägre än de familjer vars ekonomi är god. De familjer som inte har så god ekonomi tenderar också att flytta oftare än de med stark ekonomi. Orsaken till det kan vara att de inte har lika stark anknytning till sin bostad, som oftast är en hyresrätt, och att arbetsmarknaden kan tvinga dem att flytta (Hagman 2005, s. 40).

Fallstudien utgår ifrån Valdemarsvik, en liten ort belägen 6,6 mil norr om Västervik och 5,5 mil söder om Norrköping (Eniro 2018). Valdemarsvik har de senaste åren ökat i befolkning vilket är ett trendbrott då befolkningsantalet under en lång tid har sjunkit (SCB 2018).

Valdemarsviks arbetsmarknadshistoria kännetecknas av en industriell historia. De flesta förvärvsarbetande hade jobb på orten och Valdemarsvik skulle kunna beskrivas som en bruksort. Med tiden har fler och fler industrier tvingats lägga ner, antingen på grund av minskad efterfrågan på deras produkter har minskat, att företaget ville etablera sig i större städer eller att företaget flyttade till ett annat land. Med det så har det försvunnit ett stort antal arbetstillfällen från Valdemarsviks kommun (Trysberg 2018).

Som tidigare nämnts har Valdemarsviks befolkningsantal sedan sent 1990-tal varit sjunkande men under de senaste 3-4 åren ökat (SCB 2018). Befolkningen idag i Valdemarsviks kommun är 7 778 invånare med 2 230 personer som arbetar och bor i kommunen och 1 260 personer som pendlar ut från kommunen. Antal utpendlare från kommunen har ökat under den senaste 10 årsperioden med 500 personer (SCB 2018). De som bor i Valdemarsvik och arbetspendlar har inga möjligheter till att pendla med kollektivtrafik vare sig till en ort som Västervik eller Åtvidaberg, utan kollektivtrafiken går bara norrut mot Norrköping.

Vad är det som gör att människor väljer att spendera ett så stort antal timmar i buss eller bil för att arbetspendla från Valdemarsvik hellre än att bo någon annanstans? Hur påverkar det människorna som bor där? Är det platsens betydelse och den sociala tillhörigheten som är viktigare och gör det värt att pendla dessa timmar dag ut och dag in? Finns det faktorer som skulle göra det hela ohållbart och tvinga fram en flytt?

1.3. Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka vilka faktorer som är avgörande för att människor väljer att arbetspendla. Syftet med studien är också att få en fördjupad förståelse för hur arbetspendling påverkar människors vardagsliv. Med utgångspunkt från syftet formuleras därför uppsatsens följande frågor.

1. Vilka faktorer är avgörande för att människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla?
2. Hur påverkas människors vardagsliv av arbetspendling?
3. Hur kan lärare undervisa i tidsgeografi kopplat till läroplanen och kunskapskraven?

2. METOD

I metoddelen beskrivs hur studien har genomförts genom intervjuer och kvantitativa enkäter. I metoddelen diskuteras även metoderna samt studiens validitet och reliabilitet.

2.1. Kvalitativ intervju

Den kvalitativa metod som valts för att inhämta material till forskningsproblemet är intervju. En intervju går på djupet för att få svar på det som ska undersökas och antalet personer som deltar i undersökningen är färre än vid en kvantitativ undersökning (Harboe 2013, s. 22). De som intervjuats är inte några experter eller forskare utan det är vanliga människor och det är för att syftet är att få reda på varför de arbetspendlar och hur det påverkar deras vardag.

De intervjuer som gjordes var enskilda intervjuer, vilket betyder att endast intervjuaren och en respondent medverkade. Det för att skapa en personlig kontakt med den som medverkar, säkerställa att frågorna uppfattas rätt och att det går att diskutera mer privat (Denscombe 2009, s. 230). Denscombe (2009, s. 230) anser att genom en kvalitativ intervju skapas ett mer djupgående resonemang och den som blir intervjuad har större chans att formulera sina svar utifrån egna erfarenheter.

Eftersom människors kunskaper, åsikter och egna erfarenheter efterfrågas i studien är intervju en lämplig metod (Denscombe 2009, s. 232). Den intervjumetod som valts är semistrukturerad intervju vilket innebär att frågorna är strukturerade efter fastställda ämnen som de som blir intervjuade ska besvara men frågornas ordningsföljd kan variera. Det öppnar upp för att de som blir intervjuade kan beskriva och mer utförligt redogöra för sina tankar kring det som de ska besvara (Denscombe 2009, s. 234).

2.2. Kvantitativ metod med enkätundersökning

Den kvantitativa metod som valts för att skapa mervärde i studien är enkät. När material inhämtas genom kvantitativ metod är det viktigt att ha en överblick under hela undersökningen. Det är av yttersta vikt att frågorna är formulerade på ett sådant sätt att intervjuaren får svar på det som efterfrågas. Är frågorna felformulerade kan det vara så att svaren inte besvarar det som efterfrågas. Det är också svårt att rätta till när väl enkäterna är besvarade (Harboe 2013, s. 34).

Fördelen med att använda sig av enkäter är att metoden är generaliserbar och prövbar. Med det menas att undersökningen bygger på en stor mängd människors svar och att den bygger på standardiserade mätningar. Detta innebär att andra kan använda sig av samma material och få fram liknande resultat (Harboe 2013, s. 34-35). I den här undersökningen är antalet respondenter som svarar på enkäter samma fem respondenter som också blir intervjuade. Därför att det inte var praktiskt möjligt att få tag i fler, vilket gör att antalet insamlade enkäter blir få. Det gör att det blir svårt att dra några större slutsatser av enkätens resultat.

2.3. Urval

Intervjupersonerna har valts ut genom bekvämlighetsurval, vilket innebär att forskarens bekvämlighet utgör grund för urvalet (Denscombe 2009, s. 245). De som blev intervjuade skulle arbetspendla för att kunna delta i studien, vilket gjorde att urvalet inte kunde vara slumpmässigt. Intervjupersonerna är alltså utvalda med tanke på att de arbetspendlar och att det är några som intervjuaren också vet vilka de är. De intervjuade är tre kvinnor och två män. De fem personerna är också de som har besvarat enkäten för att det inte var praktiskt möjligt att få tag i fler eller andra respondenter.

2.4. Genomförande

De fem intervjupersonerna kontaktades, tre via mejl och två genom telefonsamtal, varvid de blev tillfrågade om de ville delta i en undersökning genom att bli intervjuade. Alla fem kunde tänka sig det och tackade ja. En tid bokades därefter med var och en för att kunna genomföra en intervju. De intervjuades sedan var och en i en enskild intervju som är det vanligaste vid användning av semistrukturerade intervjuer. Två av intervjuerna gjordes över telefon där samtalet spelades in. Vid de tre andra intervjutillfällena träffades intervjuare och respondent och samtalade. Det kan bli lättare för den som intervjuar att sortera informationen och det finns större chans att den som blir intervjuad känner att den kan bli mer personlig och privat i sina svar. Om den intervjuade känner sig bekväm i situationen är det större chans att få tillförlitliga svar på frågorna (Trost 2010, s. 17).

De intervjuer som inte genomfördes via telefon genomfördes enskilt i ett avskilt rum och varje intervju tog mellan 20-40 minuter. Frågorna var konstruerade i förhand och respondenterna hade även fått några frågor skickade till sig i förväg för att se hur vissa frågor var upplagda. Den första frågan som ställdes var samma till alla fem personerna men

resterande frågor kunde ha olika ordningsföljd och vissa svar berörde andra frågeställningar. Intervjuerna spelades in med hjälp av en telefon, även vissa anteckningar fördes under tiden.

2.5. Metoddiskussion

Harboe (2013, s. 42) anser att de styrkor och möjligheter som de kvalitativa och kvantitativa metoderna har också vanligtvis är den andras svaghet. Han nämner att kvalitativ metod har fördelar som att den är flexibel och mer djupgående. I kvalitativa metoder utgår undersökningen från nyckelpersoner och forskaren får utveckla och förändra arbetet under tiden. Vidare anser Harboe (2013) att kvalitativa metoder har öppna intervjuer eller dialoger som skapar en förståelse för olika förhållanden och att det är innehållet som är viktigt. Vid intervjuerna med de som arbetspendlar finns det möjlighet att få djupare svar och förståelse för vad som avgör varför människor från Valdemarsvik väljer att arbetspendla och hur det påverkar deras vardagsliv. Två av intervjuerna gjordes via telefon och Trost (2010, s. 16) anser att i telefonintervjuer kan det vara svårt att både ställa djupgående frågor och få djupgående svar. Intervjuaren upplevde att intervjuerna som gjordes via telefon blev mer kortfattade än de som inte gjordes via telefon.

Enkät som undersökningsmetod är ekonomisk och mycket data kan samlas in (Denscombe 2009, s. 226). Vanligtvis används enkät för att få svar från många respondenter men i den här studien har samma personer som medverkat i intervjuerna besvarat enkäten. Det är alltså endast fem personer som besvarat enkäten och dessutom samma personer som deltagit i intervjun vilket gör att resultatet av enkäten inte kan ses som representativt. Det hade varit önskvärt att det var fler personer som besvarade enkäten och dessutom andra personer än de fem som också intervjuades.

Enkäter brukar ge standardiserade svar och exakt data (Denscombe 2009, s. 226). I kvantitativa metoder bygger analysen på de svar intervjuaren får in och andra faktorer som varför respondenterna svarat som de gjort är svårt att analysera. Det är också svårt att kontrollera sanningshalten i svaren (Denscombe 2009, s. 227). En fördel med att använda sig av samma respondenter i både intervju och enkät är att enkätsvaren blir mer trovärdiga eftersom intervjuerna har genomförts innan enkäten.

Harboe (2013, s. 37) nämner också att de olika metoderna tar upp olika mycket tid och visar på att kvalitativa intervjuer kräver mer resurser än enkäter. Avslutningsvis anser Harboe

(2013) att även om de kvalitativa och kvantitativa metoderna är varandras motsatser så kan det av den anledningen vara bra att använda båda metoderna i en undersökning (Harboe 2013, s. 38). I undersökningen om varför människor väljer att arbetspendla från Valdemarsvik och hur det påverkar deras vardagsliv används både enkäter och intervjuer för att skapa ett mervärde till studien.

Denscombe (2009, s. 379) anser att den kvalitativa forskningens trovärdighet kan vara svår att bedöma då en social inramning kan vara svår att kopiera med tanke på att tiden förändrar företeelser. Att dessutom om forskningen skulle göras om vid ett annat tillfälle, hitta människor som ingår i en liknande kontext i samma sociala miljö, skulle vara nästintill omöjligt. Den kvalitativa forskningen går heller inte att verifiera på det sätt som den kvantitativa forskningen gör. Om en studie om arbetspendling skulle utgå från en annan stad skulle den kunna se annorlunda ut. Kollektivtrafik och människors tillgång till egen bil, som ett exempel, kan vara helt annorlunda vilket skulle ge studien andra förutsättningar och ett annat resultat.

2.6. Etiska ställningstaganden

De etiska ställningstaganden som har gjorts har tagits utifrån Vetenskapsrådets (2006) forskningsetiska principer.

- Informationskrav – Information om undersökningens syfte och hur respondenternas svar skulle användas gavs innan intervjun.
- Samtyckeskrav – Respondenterna fick veta att deltagandet i undersökningen var frivilligt och om de inte ville fortsätta intervjun kunde de bara säga till.
- Konfidentialitetskrav – De uppgifter som deltagarna ger i intervjun kommer bara användas av mig och ingen annan kommer få ta del av det.
- Nyttjandekrav – Allt material som samlats in via intervjuerna kommer bara användas till min undersökning. Varje respondent kommer också få ett exemplar.

2.7. Validitet och reliabilitet

Eftersom intervjuerna som gjordes i denna undersökning var semistrukturerade intervjuer skapades ett samtal mellan intervjuaren och respondenten. Därför var det avgörande för intervjuaren att föra samtalet framåt samt även hålla sig till ämnet. Om intervjuaren lyckas få svar på de frågor som ställts till respondenterna och svaren blir användbara, ökar

tillförlitligheten (Denscombe 2009, s. 235). Antalet personer som intervjuades var fem och samma personer besvarade också enkäterna. Antalet personer som besvarade enkäterna hade behövt vara fler för att öka generaliserbarheten.

Antalet respondenter som deltog i undersökningen var begränsat vilket gör att det inte är säkert att resultatet skulle blivit detsamma om någon annan upprepade studien som gjorts. Men det som efterfrågas i studien är människors egna uppfattningar och tankar kring hur arbetspendling påverkar deras vardag och det finns både likheter och skillnader i respondenternas svar. Lyckas inte den som intervjuar ställa frågorna på sådant vis att respondenterna uppfattar frågorna på samma vis kan svaren bli olika. Om intervjuerna skulle göras vid ett senare tillfälle skulle också resultatet kunna bli annorlunda eftersom en individs situation kanske inte är den samma som idag (Harboe 2013, s. 37).

3. TEORI OCH BEGREPP

Detta kapitel bearbetar Hägerstrands och Jones teorier om människans restriktioner. Vitala begrepp som rörlighet och tidsgeografi bearbetas.

3.1. Tidsgeografi

När tidsgeografi studeras är det viktigt att individer, objekt och händelser studeras i det sammanhang de befinner sig i. Ett objekt kan till exempel inte isoleras för då tappas förståelse för hur det påverkas av omgivningen (Gottfridsson 2007, s. 17).

Människors vardag är begränsad utifrån hur många timmar varje människa har på ett dygn, alltså 24 timmar. Olika aktiviteter ska hinnas med, både sådant som rör saker som vi gör dagligen, som att äta mat och sova och utöver det, om det är en familj med småbarn, ska det hämtas och lämnas på förskola. De flesta aktiviteter kan inte göras hemifrån utan människan måste ta sig till en viss plats där personen ska infinna sig på en viss tid. Finns möjligheten till att förflytta sig skapas också större möjligheter att välja bland olika aktiviteter (Gottfridsson 2007, s. 17). Det viktiga är inte att i tidsgeografien studera vilka som kan göra vilka individuella val utan visa på vilka begränsningar varje individ har när det gäller olika situationer, det vill säga att människans val begränsas av ett antal restriktioner (se kapitel 3.3) (Gottfridsson 2007: Ellegård 1990, s. 15).

3.2. Rörlighet

Rörlighet, eller med ett annat ord mobilitet, kan betyda flera olika saker beroende på vad det är som rör sig. Planeter som till exempel jorden rör sig och partiklar i luften, men även varje individ. Det mesta är alltså i rörelse. För att på en samhällsnivå beskriva rörlighet brukar det pratas om flöden. Flöden som kan vara människor, varor och trafik som tar sig fram genom olika transport- och kommunikationsmedel samt meddelanden och all virtuell kommunikation (Frändberg m.fl. 2005, s. 15).

För att beskriva människor och hushålls rörlighet brukar det skiljas på social och geografisk rörlighet. Social rörlighet innebär att människor som bor långt ifrån varandra kan träffas och geografisk rörlighet utjämnar det rumsliga avståndet. Människans position i samhället förändras genom social rörlighet. Det kan till exempel handla om att skaffa sig en utbildning, byta jobb eller träffa någon i en relation som gör att människor skapar en familj. Det medför

att vilka grupper en individ tillhör och det sociala avståndet till andra människor förändras (Frändberg m.fl. 2005, s. 15).

Geografisk rörlighet menar Frändberg m.fl. (2005, s. 15) innebär olika former av fysisk rörlighet, alltså att människans kropp förflyttar sig i det geografiska rummet, till exempel om en individ väljer att flytta till en annan bostadsort, tar flyget till ett annat land eller arbetspendlar. Människan rör sig idag på ett helt annat sätt än vad som gjordes tidigare, genom att transportsystemen har utvecklats och genom tekniska system kan människan ta sig till många platser i världen (Frändberg m.fl. 2005, s. 15).

Frändberg m.fl. (2005, s. 17) anser dock att den geografiska rörligheten som människan gör idag inte bara är fysisk utan även virtuell. Med det menas att när människan använder sig av den informations- och kommunikationsteknik som finns idag, som internet, telefoni och datorer, kan människan utan att förflytta sig fysiskt ändå uppdatera sig om andra platser i världen. Vidare finns en sista kategori som benämns medial rörlighet. Genom tidningar, tv och radio matas vi med information och vi kan ta del av vad som händer i andra delar av världen. Den mediala rörligheten är ett komplement till virtuell rörlighet men till skillnad från fysisk och virtuell rörlighet är inte medial rörlighet interaktiv eller kommunicerande (Frändberg m.fl. 2005, s. 17).

3.3. Restriktioner

Restriktioner är det som hindrar människor från att göra vissa val och utföra vissa handlingar. Förbättringar i kommunikationsteknik eller virtuell rörlighet kan öka möjligheter för människan och därigenom minska restriktioner (Hansson 2003, s. 16). Den här studien bygger på Hägerstrands (1970) tre teorier som delas in i kapacitetsrestriktioner, kopplingsrestriktioner och styrningsrestriktioner. Dessa restriktioner redogörs för nedan och används sedan i analysen.

3.3.1. Kapacitetsrestriktioner

På grund av vissa mänskliga biologiska faktorer som människan har, som att sova och äta mat, finns det begränsningar för varje människas kapacitet (Hägerstrand 1970, s. 18). Kapacitetsrestriktioner kan också handla om en person har bil eller körkort. Om en människa till exempel inte innehar körkort eller bil minskar människans rörlighet och den fysiska räckvidden minskar. Finns inte bil och körkort är det alltså en restriktion för människan. Som ett exempel så minskar räckvidden för en människa som går med 15 gånger, jämfört med en

människa som tar sig fram med bil. Idag jämfört med förr kan människor också kommunicera på ett sätt som tidigare inte var möjligt. Genom de virtuella verktygen som finns, som internet och telefon finns det nästan inga gränser för ett samtals räckvidd (Hägerstrand 1970, s. 18).

Bostaden är en stor del i kapacitetsrestriktionerna. Varje människa spenderar en stor del av dygnets timmar hemma i sin bostad för att sova och vila. De flesta människor som lämnar sin bostad gör det för att åka till sin arbetsplats och då måste de ta sig till sin arbetsplats med någon form av transportmedel eller till fots (Hägerstrand 1970, s. 18). Hansson (2003, s. 17) anser att människan har en begränsad tid som kan spenderas utanför sin bostad och om en individ inte håller sig inom ramen för den tid som känns acceptabel, så får det konsekvenser på det privata planet.

3.3.2. Kopplingsrestriktioner

Kopplingsrestriktioner handlar om när individer ska göra något tillsammans med någon annan, eller är beroende av någon annan (Hägerstrand 1970, s. 21). Ett exempel som även är en av frågorna i intervjuguiden (se bilaga 1) är om de som arbetspendlar samåker med någon. Ett annat exempel är hämtning och lämning av barn på dagis där det ska passa in med andra tider, eller vid en hockeyträning där flera individer måste befinna sig på samma plats på en utsatt tid. Genom att använda sig av almanacka och klocka koordineras dessa sammankomster (Hägerstrand 1970, s. 22).

Kopplingsrestriktioner berör även vad matvarubutiker eller köpcentrum har för öppettider och hur tillgängliga dessa är genom tidtabeller. Det vill säga, ligger arbetet inom god räckvidd eller att matvarubutiken har goda öppettider, blir inte restriktionen lika avgörande (Hägerstrand 1970, s. 22).

Aktiviteter och platser ligger utspridda på den geografiska kartan vilket gör att olika transportmedel måste länka samman dessa platser för att det ska fungera. En person som ska ta sig till sitt arbete, bör möjligtvis först ta cykeln till bussen, för att sedan åka buss till utsatt plats och sedan ta sig till fot för att nå sin slutdestination. Genom att individen transporterar sig med buss ökar individens räckvidd men den blir också beroende av att tiderna ska passa in. Sker det förändringar i den tid för när bussarna går, kan det skapa stora konsekvenser för en individ att få ihop sitt familjeliv (Hägerstrand 1970, s. 24). Dessutom, vilket berörs senare i texten, har vi som lever i Sverige olika årstider vilket gör att pendlingen kan bli både jobbigare och ta mer tid under vintern (Hansson 2003, s. 18).

3.3.3 Styrningsrestriktioner

Den sista delen som rör Hägerstrands teori om restriktioner är styrningsrestriktioner. Styrningsrestriktioner kan beskrivas som en maktutövning mellan individ och det tidsgeografiska (Hägerstrand 1970, s. 25). Som ett exempel menar Hansson (2003, s. 18) att en butiks öppettider eller hur ofta bussarna passerar varje hållplats, är avgörande för hur människor kan förflytta sig. Individer kan inte påverka dessa faktorer utan det är något som de får förlika sig med. Hägerstrand (1970, s. 25) använder sig av ordet domän för att beskriva denna företeelse. Domänerna i sig har olika status där den som står över den andra har inflytande över den som är underordnad. För en individ som arbetspendlar passerar den olika domäner under resans gång till arbetet, där individen i stort sätt inte kan påverka någon av dessa (Hägerstrand 1970, s. 25; Hansson 2003, s. 18).

Beroende på hur vägverket som ett exempel väljer att prioritera hur de reparerar eller anlägger vägar kan skapa stora skillnader. För en arbetspendlare som till exempel arbetspendlar på en lågt prioriterad väg vad det gäller snöröjning eller sandning, innebär att det tar längre tid att komma fram till sitt arbete och det är inget som individen kan påverka (Hansson 2003, s. 18).

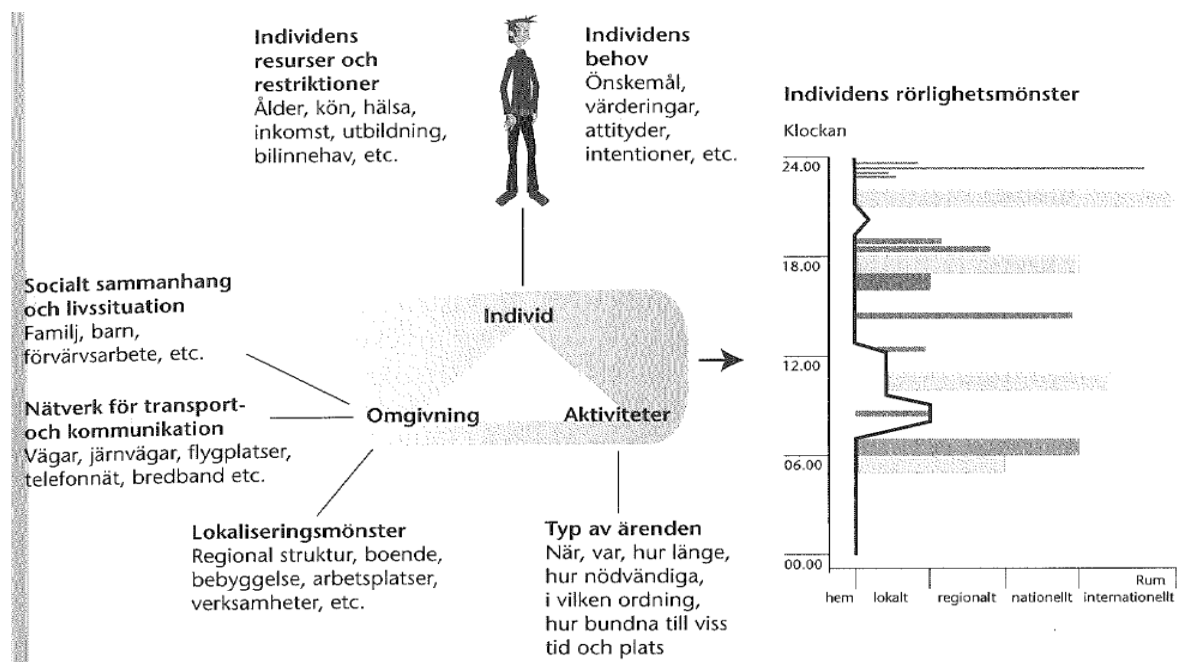
Vidare anser Hägerstrand (1970, s. 27) att om det skulle finnas ett företag som transporterar dem som pendlar från dörr till dörr så skulle det underlätta för varje individ, eftersom de själva inte behöver hitta lösningar för att lösa den problematik som kan uppstå när människor ska transportera sig till jobbet. Passar de olika pendlingstiderna inte in i domänerna eller det blir byte av tidtabeller inom kollektivtrafiken kan det leda till så stora konsekvenser för hushåll att det leder till flytt eller byte av jobb.

3.3.4. Jones aktivitetsteori

Jones m.fl (1992, s. 19) beskriver vardagen utifrån att en individ utför aktiviteter. Aktiviteter som antingen är ett eget val eller något som måste göras, dessutom på en särskild plats. Hur och i vilken ordning aktiviteterna kan utföras beror på varje individs tid och hur deras liv ser ut. Ett exempel är att gå till jobbet varje dag vilket är en rutinmässig handling medan att åka till badhuset är något som planeras för varje besök. Människan behöver resa och transportera sig för att kunna delta i olika sammanhang och aktiviteter. Vilka aktiviteter varje individ kan genomföra anser Jones m.fl. (1992, s. 23) att det finns restriktioner för (se figur 2).

Den första restriktionen benämner Jones m.fl. (1992, s. 25) som själva aktiviteten. Aktiviteten pågår under en viss tid och i vissa fall på bestämda tider och dagar. Nästa restriktion benämns

som verksamhetsstationen. Verksamhetsstationer finns i samhället bara på ett fåtal platser med tillgänglighet under vissa tidpunkter. Skola och arbete går under verksamhetsstationer men på de platserna måste en individ befinna sig mellan vissa bestämda tidpunkter. Den tredje restriktionen som avgör om en aktivitet kan utföras beror på hur hushållet ser ut. Det betyder att finns det till exempel flera personer i familjen måste de ta hänsyn till varandra. Har familjen en god ekonomi skapas också förutsättningar för att delta i en mängd olika aktiviteter, där det kanske krävs betalning av dyrt medlemskap eller att familjen kan ha två bilar som gör att de hinner transportera sig till flera aktiviteter. Även hur varje individ är som person i form av olika egenskaper och beteenden avgör i vilken utsträckning en aktivitet kan utföras (Jones m.fl. 1992 s. 29).



Figur 2 Rörlighetens relationer, sammanhang och påverkansfaktorer (Frändberg m.fl. 2005, s. 27)

3.3.5. Interferens

De tre olika restriktionerna samverkar med varandra på något vis, vissa i liten utsträckning, andra i större utsträckning (Hägerstrand 1970, s. 31).

Individer som har lägre inkomst kan inte delta i lika många aktiviteter som de som har högre inkomst. En individ eller en familj med låg inkomst har heller inte samma möjligheter på bostadsmarknaden. Som ett exempel menar Hägerstrand (1970, s. 31) att om en individ måste hyra en bostad längre ifrån sitt arbete får de mindre tid över till aktiviteter på fritiden.

Barn kan inte förflytta sig speciellt långa sträckor under en dag om inte föräldrar eller andra vuxna människor skjutsar överallt. Därför är de beroende att ha familj, släkt och vänner runtomkring. För äldre personer är det också viktigt med aktiviteter, familj och tjänster nära bostaden då deras rörlighet är låg (Hägerstrand 1970, s. 31).

Med det menar Hansson (2003, s. 150) att individer som inte har valfrihet att välja bostäder utifrån ekonomiska restriktioner har svårare att hitta en bostad närmare arbetsplatsen, vilket leder till att de tvingas fortsätta pendla och får mindre tid till andra aktiviteter. Restriktionerna påverkas mer eller mindre av varandra men det finns vissa delar som inte är tidsgeografiska.

Som ett exempel anser Hansson (2003, s. 150) att kapacitetsrestriktion kan träda i kraft om en individ inte har råd att hyra eller köpa en bostad nära arbetet. Det medför att det enda alternativet är att pendla till arbetet, vilket gör att det skapas fler restriktioner. Om individen dessutom måste åka buss och passa tidtabeller, eller kanske till och med samåka med någon träder kopplingsrestriktionerna i kraft. Är det även under vintern mycket snö med dåligt plogade vägar, tillkommer styrningsrestriktioner. Det behöver inte betyda att det ena eller andra är avgörande för att en individ inte orkar arbetspendla mer, utan när flera restriktioner interfererar med varandra kan det vara det som får bågaren att rinna över (Hansson 2018).

4. ARBETSPENDLING – BILENS, ORTENS OCH BOSTADENS BETYDELSE

I detta kapitel redogörs för arbetspendling samt vidden av bilens, ortens och bostadens betydelse.

4.1. Arbetspendling

En individ som arbetspendlar utför resor mellan arbete och bostad vecka ut och vecka in och pendling avser resor mellan olika kommuner (SCB 2018). Det finns två typer av pendling. Utpendling avser resor från hemkommun till arbetsplats medan inpendling avser resor till arbetsplatskommunen (Hansson 2003, s. 37). Hur många arbetstillfällen som finns i en kommun inverkar på hur många som arbetspendlar till och från kommunen. Är det ett lågt antal arbetsplatser i kommunen resulterar det i fler utpendlare, men har kommunen ett stort antal arbetsplatser kan det öka inpendlingen (Hansson 2003, s. 37).

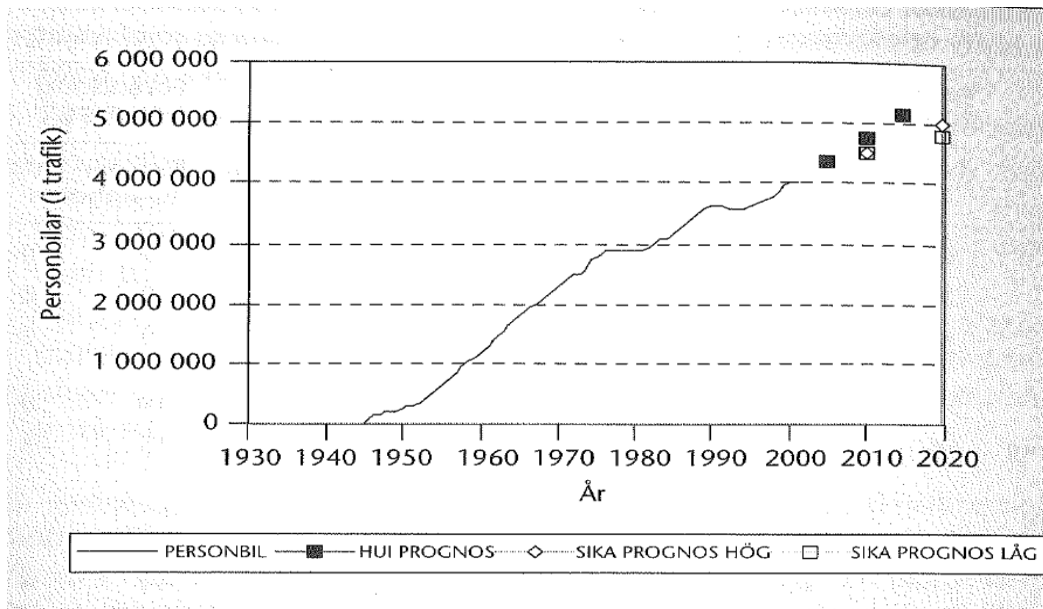
Det flesta människor känner sig bundna till sina bostadsorter med de sociala kontakter med familj och vänner som de har på orten, därför är inte flytt ett alternativ (Öhman & Lindgren 2003, s. 13). Eftersom flytt inte är ett alternativ menar Hansson (2003, s. 38) att pendling till arbete därför blir ett bra alternativ för att få in pengar till hushållet. Hansson (2003, s. 38) menar att byte av bostadsort också kan ge ökade kostnader i form av ett dyrare boende.

Statistik visar att män har längre pendlingssträcka till jobbet än vad kvinnor har och män reser dessutom oftare med bil (Sandow 2008, s. 24). Sandow (2008, s. 25: Friberg 2010, s. 9) anser att det finns flera orsaker till att det ser ut som det gör. Dels på grund av hur samhället är uppbyggt där kvinnorna i större utsträckning tar hand om sysslor i hemmet och dels på grund av hur arbetsmarknaden ser ut. Många kvinnor arbetar inom sektorer som skola, vård och omsorg där de generellt sätt har lägre lön, vilket gör det mindre värt att pendla till annan ort (Gil Solá 2009, s. 38: Friberg, 2010, s. 9). Men skulle kvinnor i större utsträckning börja pendla finns chansen att arbetsmarknaden skulle bli mer jämställd och kvinnors löner skulle kunna öka (Sandow 2013, s. 9).

Hansson (2003, s. 41) anser att det inte bara finns negativa faktorer med att arbetspendla utan arbetspendling kan också ge positiva effekter. Arbetspendling kan för många öppna upp karriärmöjligheter som leder till bättre jobb med högre lön. Vissa människor har också arbetsuppgifter, till exempel sekretessbelagda uppgifter, som gör det känsligt att jobba på sin hemort vilket gör det nödvändigt att arbeta på en annan ort.

4.2. Bilens betydelse

Den största bidragande orsaken till att människan idag har ökat sin räckvidd är bilen (Frändberg m.fl. 2005, s. 42). Frändberg m.fl. (2005, s. 42) beskriver att antalet personbilar har ökat i Sverige (se figur 3) de senaste 50 åren från ett par hundra tusen till flera miljoner.



Figur 3 Bilinnehavets historiska utveckling i Sverige Frändberg m.fl. 2005, s. 42

Det visar sig att det finns variationer mellan vilka som innehar bil och körkort och vilka som inte har det. I de fall där människor bor på landsbygden har 9 av 10 bil medan i storstäder har 5 av 10 bil (Frändberg m.fl. 2005, s. 43; Sandow 2013, s. 10). I fallstudien av den här undersökningen är orten belägen på landsbygden vilket gör det extra intressant att se bilens betydelse.

Statistiskt sett visar det sig att kollektivtrafiken vare sig ökar eller minskar i användandet utan ungefär ligger på samma nivå under de senaste 10-20 åren (före 2005). Alltså, att ta sig fram snabbt utan att behöva planera sina resor även fast det kostar pengar, är avgörande för hur individer väljer att transportera sig. Med det sagt så är kollektivtrafiken ändå mycket viktig för ett stort antal människor, speciellt för de som inte äger en bil eller bor i storstäder (Frändberg 2005, s. 46).

Gottfridsson (2007, s. 56) beskriver också att vissa individer ser bilen som ett symbolvärde för att uppvisa en form av status. Tar du bilen till jobbet uppvisar du en positivare inställning

till resande och en specifik personlighet och livsstil. Karlström m.fl. (2010, s. 27) anser också att bilen har en stor betydelse för att korta ned restiden. Människor ser i regel arbetspendling som något jobbigt och är därför beredda att betala dyra pengar för att ta bilen istället för ett billigare färdmedel.

4.3. Ortens och bostadens betydelse

Hagman (2005, s. 175; Stjernström 1998, s. 110; Berger m.fl. 2010, s. 38) menar att när människor beskriver varför de har valt en bostad har de gjort det på grund av platsen. Människorna älskar platsen de bor på och närheten till släktingar, vänner och det sociala är avgörande för varför de bor där de bor. Människor som har bott länge på en plats har även svårare att flytta på sig på grund av de sociala relationer som byggts upp (Fisher och Malmberg 2001, s. 32). En familj som har barn anser Sandow (2011, s. 42) väljer att pendla som ett alternativ istället för att flytta, för att barnen inte ska behöva bryta upp från sina sociala kontakter eller byta skola.

Niedomysl och Malmberg (2010, s. 51) anser att av de personer som väljer att flytta varierar också skälen stort mellan olika åldersgrupper. I åldrarna 18-25 flyttar 50 % för att studera och 20 % för att arbeta medan i åldersgruppen 26-37 går det i stort sett bara vända på de siffrorna. Den största skillnaden avser den äldsta gruppen, där 40 % anger sociala skäl till varför de flyttar.

Möjligheten att också bo i ett finare hus för att bostadspriserna är lägre visar sig också vara en betydande faktor. Det som dock kännetecknar dem som bor på landsbygden är att de spenderar mindre tid hemma (Hagman 2005, s. 151). Platsen är avgörande för boendet, men möjligheterna till jobb, handel och aktiviteter gör så att de tvingas resa mer (Hagman 2005 s. 175). Möjligheterna till olika förbindelser med transport som kollektivtrafik kommer långt ned på listan på vad de prioriterar. Människor som valt att inte bosätta sig på landsbygden visar sig inte prioritera platsen på samma sätt, utan tillgängligheten till andra platser, som närhet till centrum och fritidsaktiviteter (Hagman 2005 s. 176).

En del i att människor väljer att bosätta sig på landsbygden och väljer att pendla i stället för att bosätta sig i storstäder är tillgängligheten på bostäder men även bostädernas priser (So m.fl. 2001, s. 1038). Skillnaderna är så stora att för en lägenhet med två rum i en storstad kan du köpa ett hus på landsbygden (Hemmet 2018). De människor som anser att bostaden är en viktig del för deras levnadsstandard tenderar också att hellre bo längre ifrån stadens centrum

för att på så vis kunna köpa sig ett större hus för en billigare summa (Hagman 2005, s. 169). Vid en eftersökning på Hemnet (2018) visar det sig att det genomsnittliga kvadratmeterpriset i Stockholm är cirka 80 000 kr/m², medan Valdemarsvik, som fallstudien utgår ifrån, har ett genomsnittligt kvadratmeterpris på cirka 14 000 kr/m². Det gör att en familj troligtvis har en större möjlighet att köpa en bostad som de trivs i, förutsatt att de anser att platsens betydelse har en större betydelse än närheten till köpcentrum och aktiviteter.

5. RESULTAT

Syftet med studien är att försöka ta reda på vilka faktorer som är avgörande för varför människor arbetspendlar och hur det påverkar deras vardagsliv. Resultatredovisningen bygger delvis på de fem intervjuer som genomförts och är respondenternas egna uppfattningar och tankar, samt enkätsvar. Resultatet kommer att presenteras i olika kategorier som har kommit fram under intervjuerna.

5.1. Avgörande faktorer för att människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla

5.1.1. Orsaker till pendling

Fyra av de fem respondenterna har gjort medvetna val vad det gäller deras arbetspendling. Respondent 1 har pendlat i över 20 år med eget företag i Norrköping men flyttade till Valdemarsvik för att bilda familj. Respondenterna 2 och 5 har flyttat tillbaka till Valdemarsvik, där flytt tillbaka till Valdemarsvik per automatik innebar att de skulle behöva arbetspendla. Respondent 4 har utökat sitt pendlingsavstånd genom att bosätta sig i Valdemarsvik efter att tidigare bott en bit utanför. Flytten har gjorts för att minska transporttiden utanför arbetstiden.

Respondent 4: ”Med tanke på att vi tidigare bodde en bit utanför Valdemarsvik så blev det mycket transporter utanför arbetstiden till barnens aktiviteter och liknande. Trots att min pendlingssträcka blivit längre har det underlättat mycket för familjen”.

För respondent 2 och 5 som flyttat tillbaka till Valdemarsvik var pendling något som var med i beslutet vid val av flytt.

Respondent 5: ”Bodde och jobbade länge i Norrköping, men sedan fick vi barn och det gjorde att vi ville flytta tillbaka till Valdemarsvik. Utbudet av jobb i Valdemarsvik är inte så stort, men det var heller inget alternativ att byta jobb, så att jag skulle behöva arbetspendla var jag medveten om”.

Respondent 2: ”Det var något vi nästan räknade med, då de jobben som vi har utbildning för, nästan inte finns där. Så jag och min tjej var inställda på att arbetspendla när vi flyttade tillbaka”.

Respondent 3 som var den enda av de 5 respondenterna som inte har gjort ett medvetet val att arbetspendla eftersom respondentens företag la ned kontoret i Valdemarsvik, vilket gjorde att respondent 3 var tvungen att börja pendla till Norrköping.

Respondent 3: ”Det jobbet jag har la ned sitt kontor i Valdemarsvik så jag var tvungen att börja pendla till Norrköping för att kunna fortsätta jobba på det jobbet”.

5.1.2. Viljan att bo i Valdemarsvik

Alla 5 respondenter uttrycker i intervjuerna en särskild vilja att bo i Valdemarsvik även om det är av olika anledningar och i olika utsträckning. Respondent 2 och 5, som tidigare nämnts, har flyttat tillbaka till Valdemarsvik för att närhet till familj, släkt och vänner är viktig.

Respondent 2: Vi började mer och mer åka hem till Valdemarsvik där min familj och släkt bor, även många av mina vänner. Vi ville även köpa hus och möjligheten att köpa det hus vi har idag skulle varit svårt i en större stad. Sen att vi väntade barn också gjorde att vi ville ha nära till familj, både för att kunna träffas men också för att kunna avlasta i vardagen”.

Respondent 5: ”Jag är själv uppvuxen i Valdemarsvik och när jag och min tjej fick barn var det givet att flytta tillbaka. Både för att vi tycker det är tryggare för barn att växa upp där men även närheten till familj och släkt”.

Respondent 3 och 4 avser att de inte skulle kunna tänka sig att flytta ifrån Valdemarsvik under några omständigheter som det se ut nu. Respondent 3 redogör för följande.

Respondent 3: ”Jag vill bo vid vattnet och i Valdemarsvik så det är inget alternativ att flytta. Nu har jag inte så många år kvar till pension heller så det känns som jag bara ska hålla ut den tiden som är kvar”.

Respondent 4 anser också att behovet av att ha anhöriga i närheten är den största anledningen till att inte flytta. Barnen skulle också behöva flytta med då, vilket skulle göra att de behövde byta skola och bryta upp från sina kompisar.

Respondent 4: Vi vill bo i Valdemarsvik där vi har all familj med släkt och vänner, så det är nästintill otänkbart att vi skulle flytta därifrån. Med tanke på att barnen också skulle behöva byta skola och bryta upp från kompisar tror vi inte det skulle bli bra”.

5.1.3. Pendling mellan arbete och bostad

Av de fem respondenter som blivit intervjuade åker fyra uteslutande bil till jobbet. Av vilken anledning de gjorde det varierade mellan att det inte går att åka kollektivt, att busstiderna inte passar med jobbtiderna eller att personen inte vill vara uppbunden till någon annan. Men en avgörande anledning som respondenterna angav som svar varför de tog bilen till arbetet var tiden som de ansågs sig tjäna på att åka bil. Respondent 2 och 5 redogör för följande.

Respondent 2: ”Nu kan jag inte åka buss, men jag skulle inte göra det även om jag kunde. Vi har barn nu och skulle jag lämna på dagis och sedan iväg till en buss för att sedan passa en buss när jag ska åka hem. Skulle förlora så mycket tid på det. Nu finns pengarna också och då lägger jag gärna det på att åka bil, för tid kan jag inte köpa”.

Respondent 5: ”framförallt handlar det om att jag vill kunna åka hem när jag slutar och inte behöva passa in med tider efter bussar. Jag känner mig låst då vilket jag inte gillar. Kan jag dessutom komma iväg lite tidigare kommer jag troligtvis slippa köerna i Söderköping och då kommer jag spara tid”.

Respondent 3 var den enda som åkte kollektivtrafik med buss till jobbet av de fem respondenter som blev intervjuade. Respondent 3 trodde inte att det skulle vara ett alternativ med buss men det visade sig att det passade så bra med tiderna.

Respondent 3: ”Från början var jag inställd på att jag inte skulle orka åka buss. Men expressbussen stannar inte på massa ställen och bussen är framme vid 07.45 och jag börjar 08.00. Jag slutar sedan vid 16.00 och bussen går hem 16.10 så det fungerar bra”.

Respondent 2 och 4 pendlade till Åtvidaberg och Västervik och det finns ingen möjlighet att åka kollektivtrafik till någon av orterna.

Respondent 2: ” Det finns en möjlighet att åka kollektivt men det tar 3,5 timme enkel resa haha. Först buss till Norrköping, sedan tåg till Linköping och därefter vidare med buss till Åtvidaberg. Så det blir självklart en väldig omväg och såklart inget alternativ”.

Respondent 4: ”Nu vet jag inte om jag hade åkt buss ändå, men en nackdel med att pendla till Västervik, med tanke på hur Valdemarsvik ligger, är att det inte går att åka kollektivt dit, för det går helt enkelt inte några bussar”.

Ingen av respondenterna använder ett annat färdmedel under sin pendling, utan för respondent 1, 2, 4 och 5 är det uteslutade bil som gäller, medan respondent 3 uteslutande transporterar sig till och från jobbet med buss. Respondenterna anser dock att det under vintertid blir stora påfrestningar med att arbetspendla och att det skapar en osäkerhet. Respondent 2 beskriver.

Respondent 2: ”På vintern dock kan det ta upp mot 20 minuter längre än på sommaren. Det känns väldigt osäkert ibland för det är dåligt väglag. Förra vintern var jag dessutom i diket två gånger! Det var så att det är väldigt dåligt plogat på den vägen så kom jag i en kurva där det inte gick att mötas två bilar, så fick styra ned i diket. Klart att detta har skapat en osäkerhet kring min pendling och att det ger negativa effekter kring den.”

Respondent 4 som arbetspendlar till Västervik menar att buss under större delen av året inte hade varit ett alternativ även om det gick, men att det under den värsta perioden med snö skulle vara skönt att ha möjligheten.

Respondent 4: ”Under vintern när det kan vara snökaos, skulle det vara skönt att kunna sätta sig i en buss och slippa köra och vara beroende av att bilen ska fungera”.

För samtliga respondenter innebär arbetspendling en ökad kostnad men i olika utsträckning. För respondent 3 som pendlar med buss är det kostnaden för busskortet som får betalas, medan övriga respondenter betalar bensen samt att familjerna behöver ha två bilar.

Respondent 2: ”Skulle vara en omöjlighet att få ihop familjelivet om vi inte hade två bilar, så det är en kostnad vi måste ha”.

Av de fyra respondenter som åker bil till jobbet samåker ingen av dem utan var och en åker egen bil. Ingen av respondent 2,4 och 5 har möjlighet att samåka med någon, medan respondent 1 skulle ha möjligheten att samåka, men väljer att inte göra det.

Respondent 1: ”Det kanske skulle finnas möjlighet, men jag vill inte åka tillsammans med någon där jag måste anpassa mig efter någon annans tider. Det skulle göra mig stressad att behöva göra det. Om vi säger att jag blir klar med en kund lite tidigare då vill jag kunna åka direkt hem, utan att behöva vänta eller så. Samma om det skulle dra ut på tiden med en kund så skulle jag bli stressad om någon annan behövde vänta på mig”.

Även om respondent 2,4 och 5 skulle ha möjligheten att samåka med någon skulle de inte göra det i alla fall.

Respondent 2: ”Alltså, jag känner att jag inte skulle vilja vara beroende av någon annan vad det gäller att passa tider och så. Slutar jag vill jag kunna åka hem direkt”.

Respondent 5: ”Jag åker alltid själv, vill inte vara uppbunden av någon annan person”.

Respondent 4: ”Jag åker själv. Nu finns det ju ingen möjlighet för mig att samåka med någon just nu, men vet inte om jag skulle göra det även om det gick. Jag tycker det är skönt som det är nu. Vet inte om jag skulle klara av att anpassa mig efter andras tider när det ska hämtas och lämnas på skola och fritids”.

Alla respondenter får stå för sina pendlingskostnader själva, så det är inget som arbetsgivaren bistår med och kostnaderna för arbetspendlingen ligger mellan 2500 – 3500 kronor i månaden, sedan tillkommer slitage och liknande på bilar för de respondenter som transporterar sig med bil.

Respondent 2: ”Jag skulle säga att det kostar runt 3500 kr för bensen men sedan är det andra kostnader som slitage på bilen, men det är svårt att räkna ut. Men klart det blir en kostnad”.

Respondent 2 och respondent 5 har möjlighet att svara på enklare jobbrelaterade telefonsamtal under tiden som de pendlar till och från jobbet. Men annars har ingen av respondenterna

någon möjlighet att utföra arbetsuppgifter under tiden som de pendlar till och från arbetet. Respondenter 3 beskriver följande.

Respondent 3: ”Om jag hade haft ett arbete som tillåter att jag kan göra arbetsuppgifter så hade jag kunnat göra det med tanke på att jag åker buss. Men på grund av sekretess har jag ingen möjlighet att arbeta under tiden jag pendlar”.

5.2. Arbetspendlingens påverkan på vardagslivet

De 5 respondenterna som blev intervjuade upplever att arbetspendlingen påverkar dem på något vis men i olika hög grad. Respondent 1 anser att hen är tröttare, framför allt under vintertid när det är mörkare. Respondent 1 anser att pendlingen har blivit en del av livet efter så lång tid och är en vanesak. Respondent 1 har också möjlighet att vara ledig varje onsdag.

Respondent 1: ”Jag har trots allt pendlat i 20 år nu så jag är van, sen tror jag också att det att jag är ledig varje onsdag gör så att det blir lättare. Jag hinner göra mycket då”.

Respondent 1 menar dock att det finns en skillnad nu mot för några år sedan.

Respondent 1: ”Men det var också jobbigare när vårt barn var mindre och det skulle lämnas på dagis och så. Nu är hon lite äldre och kan ta sig själv till skolan”.

Respondent 2 och 4 anser att de blir tröttare och att det är svårt att specifikt peka på vad det är som påverkar vardagslivet. Det är flera saker som hänger ihop.

Respondent 2: ”Det är svårt att peka på någon specifikt. Men det är ju tiden som framförallt försvinner. Det är ca 10 timmar i veckan som går åt till att sitta i en bil. Och med pendlingen känner jag också att jag blir tröttare på kvällarna vilket går ut över det sociala livet. Jag känner helt enkelt att jag inte hinner med det jag skulle vilja göra”.

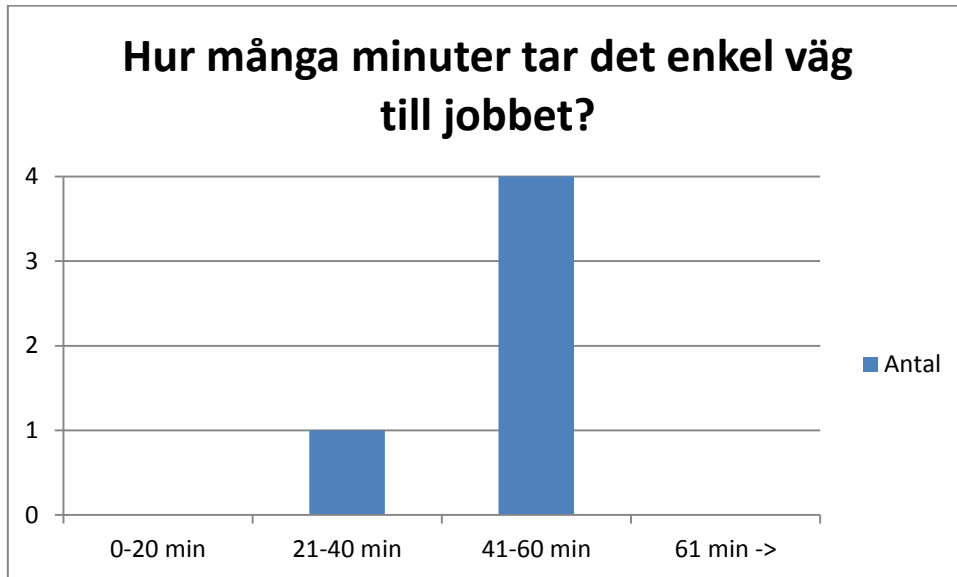
Respondent 4: ”Det är ingen specifik sak utan det blir flera saker som påverkar varandra. Som med tröttheten, det leder ju till att jag inte orkar göra vissa saker som jag skulle vilja göra, mindre tid med barnen och att hjälpa till och skjutsa till deras aktiviteter”.

Respondent 3 anser att arbetspendlingen påverkar personen otroligt mycket i vardagen med den trötthet som kommer. Arbetspendling hade varit ohållbart och vardagslivet hade inte gått att få ihop om barnen hade varit små.

Respondent 3: ”Är väldigt trött, när jag gjort det i många år nu så känner jag att det blir värre och värre. Det är små saker hela tiden som hänger ihop och ingenting direkt som jag kan peka på. Men det är allt från orkan att laga mat, till träning osv. Det påverkar mig mycket. Hade barnen varit små så vet jag inte hur jag skulle fått ihop vardagen”.

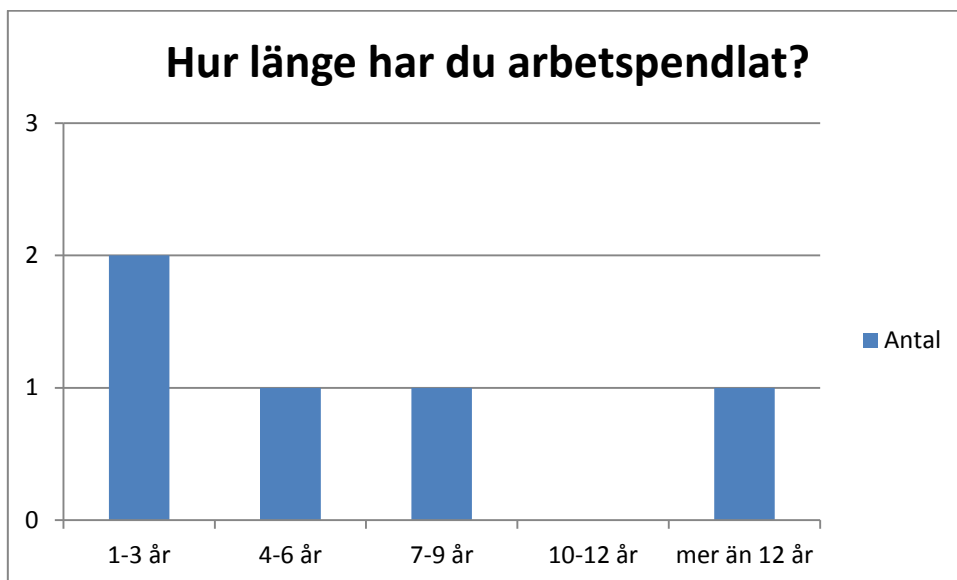
5.3. Redovisning av enkätundersökning

I kommande avsnitt presenteras resultatet från enkätundersökningen i form av diagram. Redovisningen av enkäterna bygger på svar från fem respondenter. Det är samma respondenter som deltog i intervjuerna.



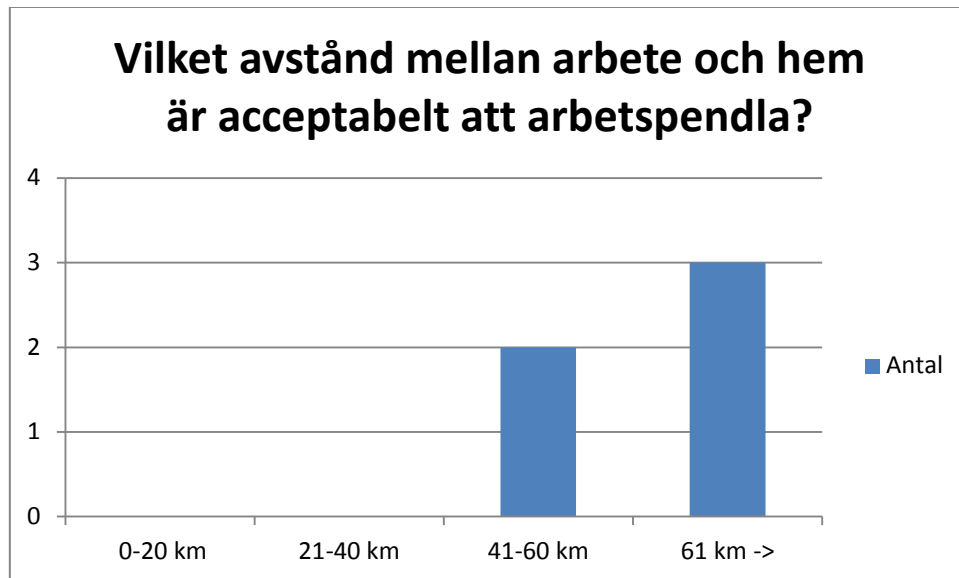
Figur 4, restid till arbete

Diagrammet figur 4 visar att 4 av 5 besvarade att det tar 41-60 minuter enkel väg till jobbet och 1 av 5 att det tar 21-40 minuter enkel väg.



Figur 5, antal år med arbetspendling

Diagrammet i figur 5 visar att 3 av 5 besvarade att de hade arbetspendlat i antingen 4-6 år, 7-9 år eller mer än 12 år. De som hade arbetspendlat i 1-3 år var 2 av 5.



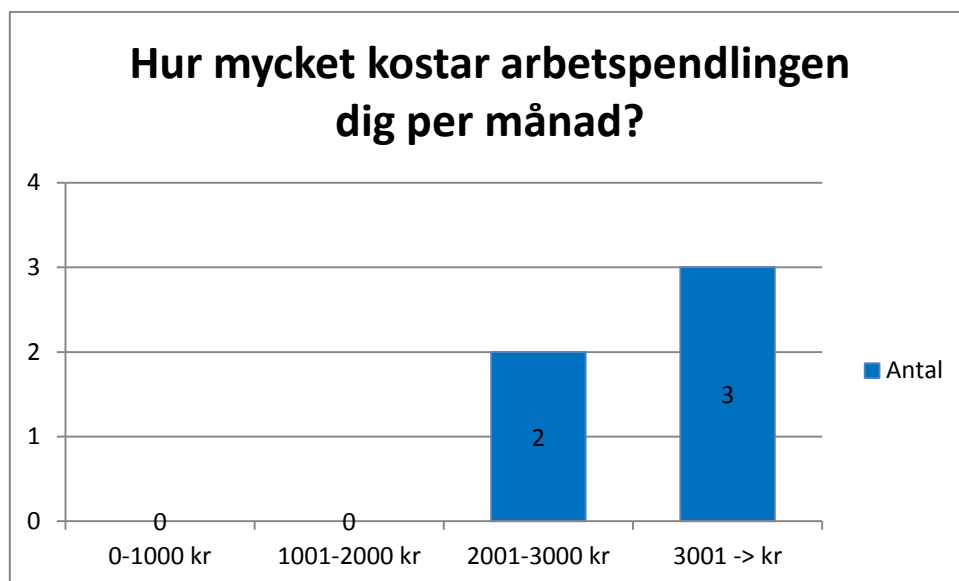
Figur 6, acceptabelt avstånd att arbetspendla

Diagrammet i figur 6 visar att på frågan om vilket avstånd som var acceptabelt att arbetspendla till arbetet besvarade 2 av 5 att 41-60 km var acceptabelt och 3 av 5 svarade 60 km eller mer.



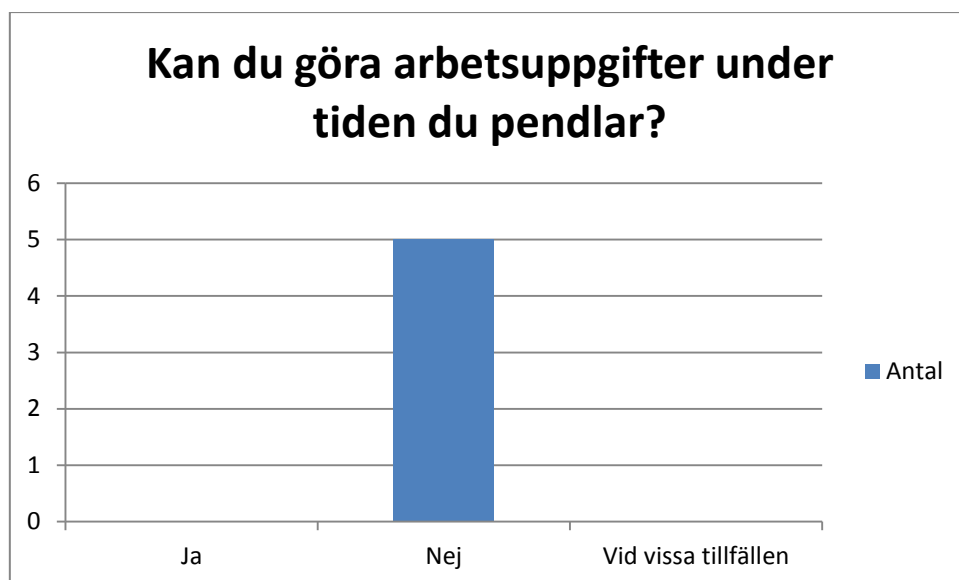
Figur 7, betala pendlingskostnader själv

Diagrammet i figur 7 visar att alla respondenterna fick stå för pendlingskostnader själva.



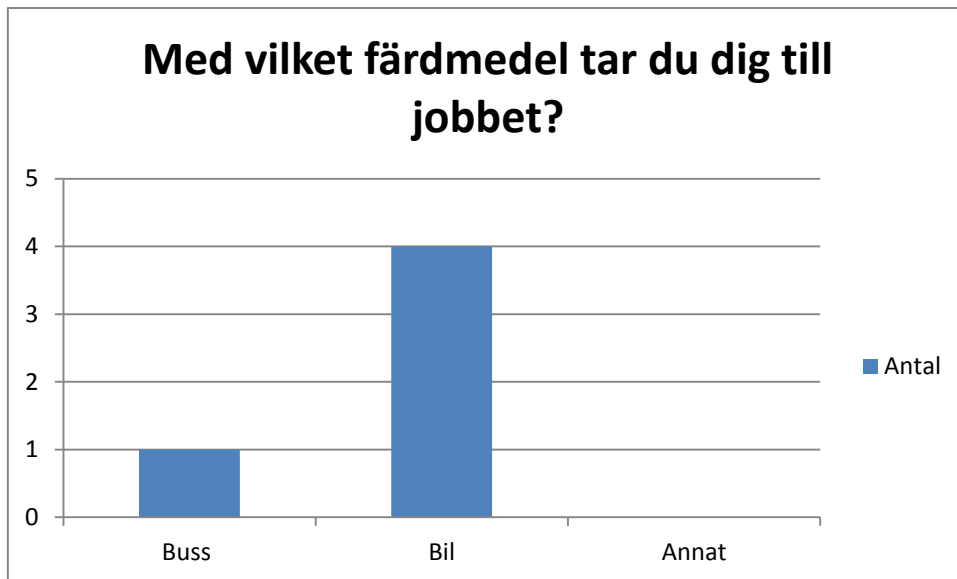
Figur 8, pendlingskostnad per månad

Diagrammet i figur 8 visar att 2 av 5 besvarade att arbetspendlingen kostade 2001-3000 kr och 3 av 5 svarade att det kostar 3001 och uppåt.



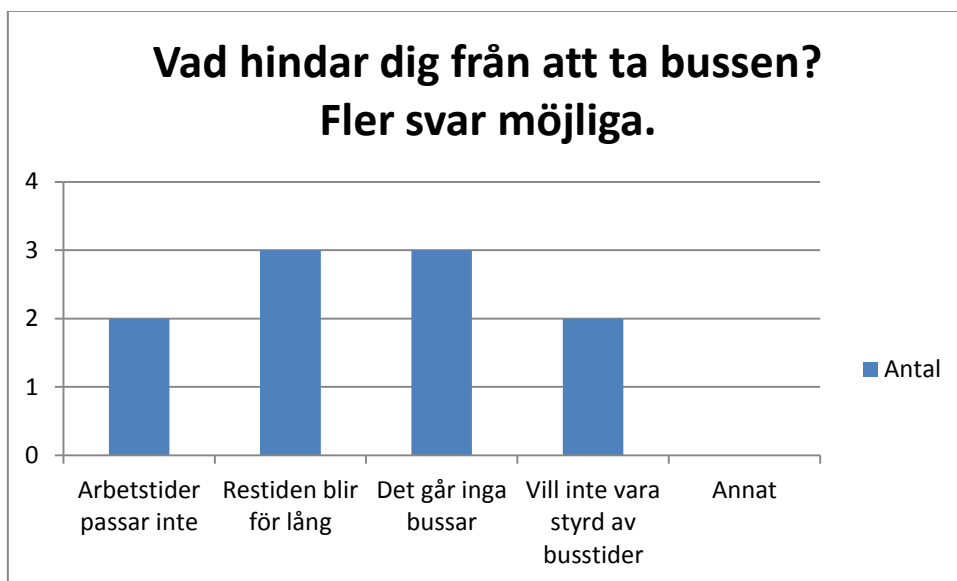
Figur 9, arbetsuppgifter under pendlingstiden

Diagrammet i figur 9 visar att 5 av 5 inte kan utföra arbetsuppgifter under tiden som de arbetspendlar.



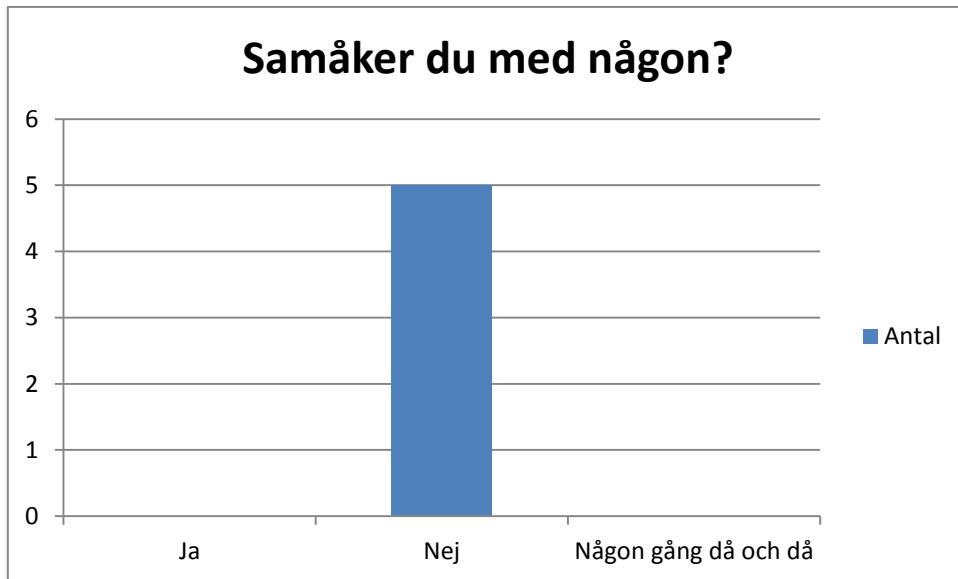
Figur 10, transportmedel till arbetet

Diagrammet i figur 10 visar att 1 av 5 tar bussen till jobbet medan 4 av 5 tar bilen till jobbet.



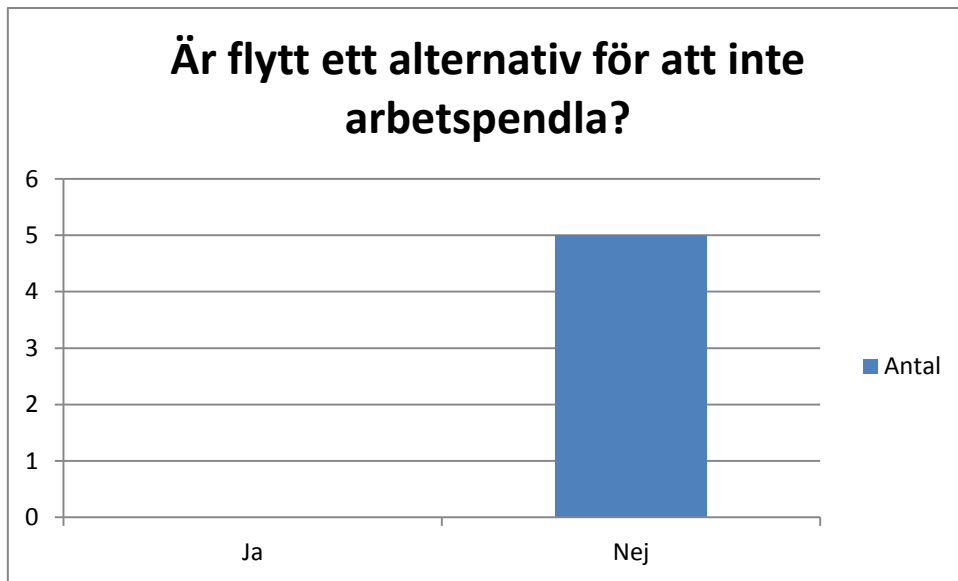
Figur 11, faktorer som hindrar att ta bussen till arbetet

Diagrammet i figur 11 som är en fråga som innehåller fler möjliga svar om vad som hindrar respondenterna att ta bussen var det 2 respondenter som inte tar bussen för att det inte går några bussar eller att de inte vill vara styrda av busstiderna. 3 av respondenterna svarade att restiden blir för lång och 2 av respondenterna svarade att arbetstiderna inte passar med busstiderna.



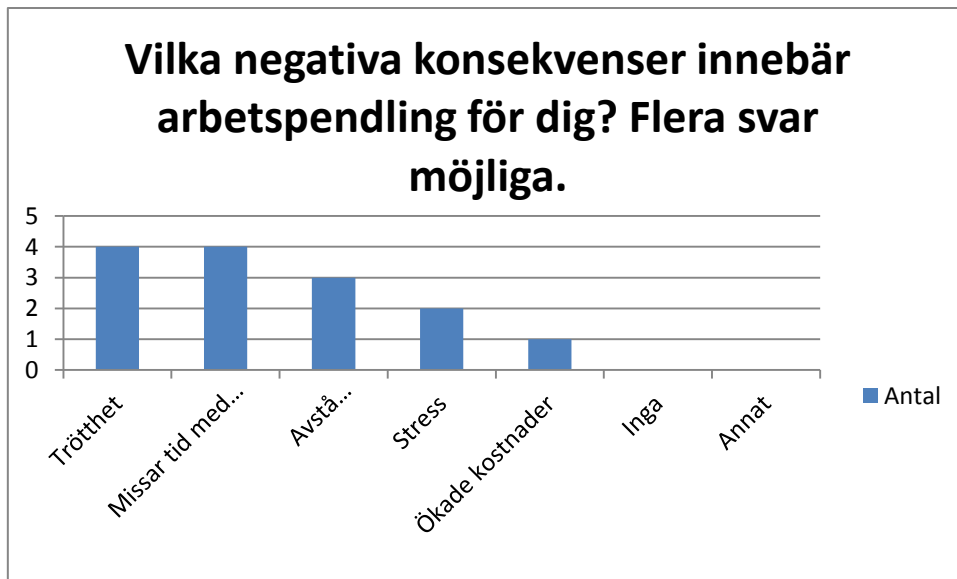
Figur 12, samåkning till arbete

Diagrammet i figur 12 visar att ingen av respondenterna samåker med någon till jobbet.



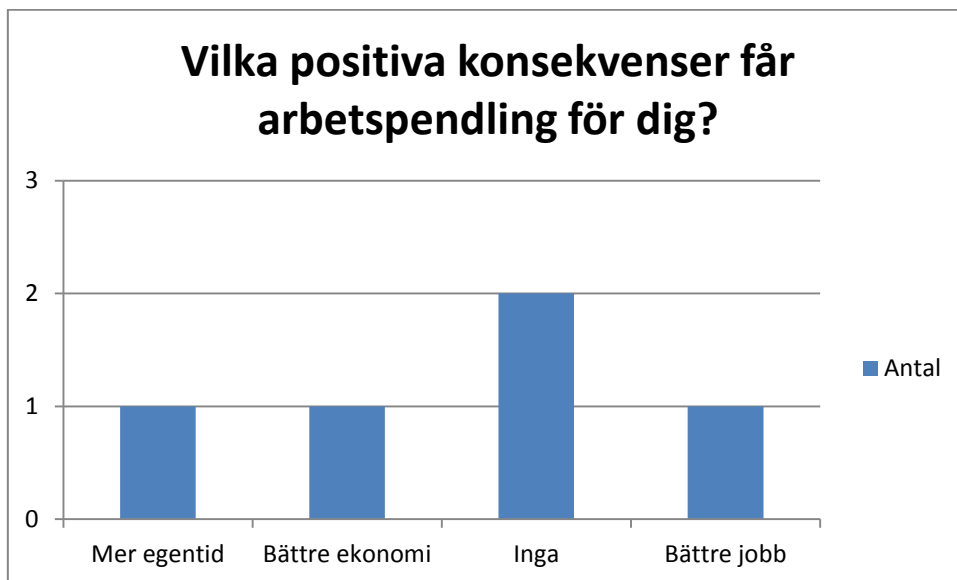
Figur 13, flytt ett alternativ till att inte arbetspendla

Diagrammet i figur 13 visar att 5 av 5 besvarade att flytt inte är ett alternativ för att inte arbetspendla.



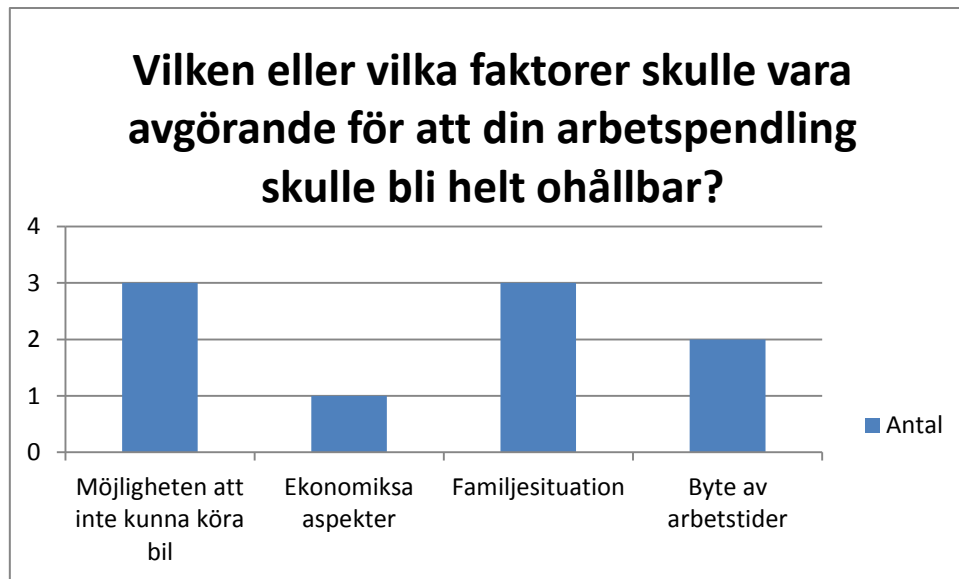
Figur 14, negativa konsekvenser med att arbetspendla

Diagrammet i figur 14 visar att 4 respondenter har besvarat att pendlingen leder till trötthet och att de missar tid med familjen. 3 respondenter har besvarat att de får avstå fritidsaktiviteter. 2 respondenter besvarar att de får ökad stress och 1 respondent besvarade att det leder till ökade kostnader.



Figur 15, negativa konsekvenser med att arbetspendla

I figur 15 på frågan, vilka positiva konsekvenser arbetspendling får besvarade 2 av 5 att arbetspendling inte är något positivt alls. Att få mer tid för sig själv, bättre ekonomi och bättre jobb var alla 1 av 5.



Figur 16, faktorer som skulle vara avgörande för att arbetspendling

Diagrammet i figur 16 visar att 3 av respondenterna besvarar att möjligheten att inte kunna köra bil eller förändra familjesituation skulle göra att arbetspendlingen blev ohållbar. 2 av respondenterna besvarade att byte av arbetstid och 1 respondent besvarade att ekonomiska aspekter skulle göra att arbetspendlingen blev ohållbar.

6. HUR KAN LÄRARE ANVÄNDA SIG AV TIDSGEOGRAFI I SIN UNDERVISNING?

När elever går i skolan handlar det inte bara om att de ska få kunskaper i olika ämnen för att sedan visa sina förmågor för en lärare. Under elevernas tid i skolan ska de även ges möjlighet att utveckla sina kunskaper och förmågor att bli ansvarsfulla, demokratiska medborgare i det samhälle som vi lever i (Skolverket 2011a).

Skolverket (2011b) menar att människor har ett behov av att upptäcka, kunna förstå och samtidigt kunna orientera sig i den värld de lever i och därmed finns ett behov av geografisk kunskap. Ämnet geografi bygger både på ett samhällsvetenskapligt synsätt och ett naturvetenskapligt synsätt och berör delar så som människors livsvillkor, historiens olika miljöförändringar, hållbar utveckling och samhällets sårbarhet.

Ämnet geografis syfte är att eleverna ska utveckla kunskaper om jorden och dess komplexa system för att på så vis kunna beskriva och analysera rumsliga processer lokalt, regionalt och globalt där integration mellan människor, natur och miljö påverkar samhället (Skolverket 2011b). Vidare syftar ämnet geografi till att:

”undervisningen ska eleverna ges möjlighet att utveckla kunskaper om jordens varierande livsmiljöer, deras utveckling, föränderlighet, resurser och sårbarhet, samt om möjligheter och problem med att möjliggöra hållbar utveckling. I samband med frågor om hållbar utveckling ska eleverna ges möjlighet att analysera till exempel konsekvenser av en klimatförändrad värld, tillgång till vattenresurser och odlingsbar mark, naturgivna risker och hot, naturresursanvändning och resurskonflikter samt social rättvisa och solidaritet utifrån olika perspektiv som kön, sexualitet, klass och etnicitet. Undervisningen ska leda till att eleverna utvecklar en global geografisk referensram där kunskaper om egen och andras livsmiljö är en del”.

(Skolverket 2011b)

Som tidigare nämnt i texten tar tidsgeografin sin utgångspunkt ifrån Hägerstrands teorier även om det självfallet är flera personer som sedan har utvecklat hans idéer. Tidsgeografin har som avsikt att försöka beskriva hur saker och ting fungerar i det geografiska tidsrummet. En stor fördel som tidsgeografin har menar Jansund och Westermarck (2013) är att den beskriver hur individers vardagsliv ser ut och dess svårigheter med valmöjligheter och ett begränsat

handlingsområde. Genom att använda sig av tidsgeografi kan läraren skapa förståelse hos eleverna hur olika delar i samhället påverkar människors vardag. Varför detta är möjligt anser Jansund och Westermark (2013) beror på tidsgeografins möjlighet att studera varje människa som en enskild individ i det samhället som de lever i, vilket skapar en bättre förståelse hos eleverna då de kan utgå från sitt egna liv och vilka val de gör. Hur varje elev upplever sin egen verklighet påverkar också de val de faktiskt gör.

I det centrala innehållet för geografi står det att geografin ska innehålla bland annat:

”Människans behov av naturresurser över tid. Resurstillgångar och resursernas ojämna fördelning samt konsekvenser av samhällets resursanvändning. Samband mellan odlingsbar mark, livsmedelsproduktion, politisk ekologi och lokal utveckling. Energiomställning, förnybara energitillgångar och ny teknik samt lokal, regional och global samhällsutveckling”

(Skolverket 2011b).

Läraren kan, genom att använda sig av tidsgeografi som metod, beskriva hur människors användning av olika resurser i olika delar av världen också påverkar miljön i den värld vi lever i. Lyckas läraren utveckla elevers kunskaper ökar också elevers förmåga att förstå konsekvenser av deras handlingar i vardagen, men även vilka möjligheter eleverna har genom att förstå sin egen omvärld (Jansund & Westermark 2013).

Om läraren bedriver en verklighetsanknuten undervisning finns det stora möjligheter till att förståelsen och intresset ökar hos eleverna (Hansson muntl 2018). Genom att enkelt ta reda på var elevernas kläder har sitt ursprung ifrån kan det snabbt visa sig att kläderna har producerats i ett land som ligger långt bort från Sverige. Eleverna ges då möjlighet att reflektera över varför deras kläder kommer just därifrån utifrån globalisering och ur ett hållbart utvecklingsperspektiv. Eleverna ges också möjlighet att studera rörlighet och det geografiska rummet, genom att analysera hur och med vilken kommunikationsteknik som kläderna har kommit till Sverige.

7. ANALYS

I detta kapitel analyseras resultatet utifrån frågeställningarna kopplat till Hägerstrands teorier om kapacitetsrestriktioner, kopplingsrestriktioner och styrningsrestriktioner.

7.1. Avgörande faktorer för att människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla

Hagman (2005 s. 175; Stjernström 1998, s. 110; Berger m.fl. 2010, s. 38) anser att när människor beskriver varför de har valt en bostad har de gjort det på grund av platsen. Människorna älskar platsen de bor på och närheten till släktingar, vänner och det sociala är ofta avgörande för varför de bor där de bor. Respondenternas svar visar att de har en vilja att bo just i Valdemarsvik. Respondent 2 och respondent 5 har flyttat tillbaka till Valdemarsvik från att tidigare bott på andra orter. Det sociala umgänget med att ha familj, släkt och vänner nära är av största betydelse och innebär för respondenterna att de behöver arbetspendla, vilket de även var medvetna om när de valde att flytta tillbaka till Valdemarsvik.

Bostaden är en stor del i kapacitetsrestriktionerna. Varje människa spenderar en stor del av dygnets timmar hemma i sin bostad för att sova och vila. De flesta människor som lämnar sin bostad gör det för att åka till sin arbetsplats och då måste de ta sig till sin arbetsplats med någon form av transportmedel eller till fots (Hägerstrand 1970, s. 18). Hansson (2003, s. 17) menar att människan har en begränsad tid som spenderas utanför bostaden och om man inte håller sig inom ramen för tiden vad man känner är acceptabel så får det konsekvenser på det privata planet. Genom att respondenterna transporterar sig med bil och vill spendera så lite tid som möjligt borta från sin bostadsort förkortar de den tiden genom att de använder sig av just bil som transportmedel. Med tillgången till bil och möjligheten att också använda sig av den, håller sig respondenterna inom ramen för vad de känner är acceptabelt att vara borta. Hade de inte haft tillgång till bil skulle det uppstå en restriktion genom att respondenterna skulle vara borta en längre tid. Fyra av respondenterna anser också att bilen är av yttersta vikt för att kunna arbetspendla från Valdemarsvik och är också benägna att betala dyra pengar för att minska ner restiden vilket också Karlström m.fl. (2010, s. 27) bekräftar då pendling i regel ses som något negativt, är man villig att betala pengar för att korta ned restiden.

För en respondent var arbetspendling inte ett medvetet val, utan det företag som respondenten arbetade på låg ned sitt kontor i Valdemarsvik, vilket gjorde att hen var tvungen att

arbetspendla, och det var således inget medvetet val. Hen anser dock att det inte är värt att flytta, för att hen vill bo i Valdemarsvik, som hen alltid har gjort.

Flera av respondenterna har barn och anser att Valdemarsvik är en bra och trygg plats för barnen att växa upp på. Två av respondenterna flyttade tillbaka till Valdemarsvik när de fick barn medan två av respondenterna fick barn när de redan bodde i Valdemarsvik. Sandow (2011, s. 42) menar att familjer med barn tenderar att välja arbetspendling före flytt, för att barnen inte ska bryta upp från sina sociala kontakter eller tvingas byta skola.

7.2. Hur människors vardagsliv påverkas av arbetspendling

Att respondenterna påverkas av att de arbetspendlar visar sig, om än i olika utsträckningar. Respondent 1 anger att det är en vanesak efter arbetspendling i 20 år, medan respondent 3 påverkas otroligt mycket genom trötthet som går ut över flera olika aktiviteter. Respondent 2 och 5 anser också att arbetspendlingen påverkar genom trötthet och att de känner att tiden inte räcker till.

Kopplingsrestriktioner avser när individerna är beroende av någon annan, som att till exempel samåka med någon till arbetsplatsen (Hägerstrand 1970, s. 21). Ingen av respondenterna samåker med någon till jobbet så ingen kopplingsrestriktion uppstår. Men de fyra respondenterna som transporterar sig med bil anser att samåka med någon inte skulle vara ett alternativ, då de inte vill vara beroende av någon annan. Att vara beroende av någon annan skulle påverka respondenternas otroligt mycket och skapa restriktioner i deras vardag.

Kopplingsrestriktion, som Hägerstrand (1970, s. 24) också menar, är när personer ska göra något på en viss plats vid en viss tidpunkt uppstår för respondent 2 och respondent 5. De har tidigare tränat och spelat fotboll men det är något som de fått avstå mer från sedan de börjat arbetspendla, då de inte hinner till utsatta träningstider på grund av att de kommer hem senare på kvällarna.

Alla respondenter får stå för sina pendlingskostnader själva, så det är således ingenting som arbetsgivaren hjälper till med. Det innebär att det skulle kunna bli en kapacitetsrestriktion för individerna då kostnaderna för pendlingen blir höga (Hägerstrand 1970, s. 18). Alla respondenter menar att de har möjligheten att betala kostnaderna för pendlingen men respondent 3 anser att buss är ett bättre alternativ för att kostnaderna blir lägre än om respondenten skulle transportera sig med bil. Det som respondent 3 tappar, i jämförelse med respondent 1 och respondent 5 som alla pendlar till samma stad, är tid. För respondent 3 som

åker buss tar det ungefär 1 timme längre i restid per arbetsdag jämfört med respondent 1 och respondent 5.

Respondent 3, som är den enda av respondenterna som transporterar sig med buss, upplever att det är goda förbindelser i kollektivtrafiken och att tidtabellerna passar väl in med respondentens arbetstider. Om tidtabellerna däremot förändrades, skulle det kunna leda till styrningsrestriktioner, som skulle kunna försvåra respondent 3 arbetspendling avsevärt (Hägerstrand 1970, s. 25).

Respondent 1, som inte skulle åkt buss även om det hade fungerat, menar att om hen skulle tagit buss de dagar hen jobbar kväll hade hen fått vänta i över två timmar efter avslutad arbetstid. Respondent 2 och respondent 4 pendlar till Åtvidaberg och Västervik och upplever styrningsrestriktioner genom att det inte finns möjlighet att åka kollektivtrafik överhuvudtaget och därför måste åka bil (Hägerstrand 1970, s. 25).

Respondent 1, 2, 3 och 5 upplever styrningsrestriktioner under deras arbetspendling på ett eller annat sätt. Respondent 1, 3 och 5 som arbetspendlar norrut till Norrköping upplever att det är köer i Söderköping framför allt när de ska hem ifrån arbetet. Respondent 3 som arbetspendlar med buss har ingen möjlighet att styra detta, medan respondent 1 menar att det ibland finns möjligheter att undvika köerna.

Respondent 2 arbetspendlar på en lågt prioriterad väg vad gäller snöröjning eller sandning. Det medför att det tar längre tid under vintern att komma fram till arbetet och det är inget som individen kan påverka (Hansson 2003, s. 18). Respondent 2 upplever här en styrningsrestriktion och menar att vägarna är dåligt plogade på vintern vilket också har orsakat konsekvenser i form av olyckor.

De olika restriktionerna samverkar på ett eller annat sätt (Hägerstrand 1970, s. 31).

Respondenterna anser sig ha möjligheten att kunna köpa en bostad där de vill bo, det vill säga i Valdemarsvik. Respondent 2 menar att samma bostad hade kostat det dubbla i en större stad vilket hade varit en kapacitetsrestriktion (Hägerstrand 1970, s. 31). De hade inte haft råd med ett likvärdigt hus där på grund av de ekonomiska förutsättningar de har, även om det nu inte var ett alternativ då de ville bo i just Valdemarsvik med närheten till familj och vänner. Men det leder till att det uppstår kopplingsrestriktioner då respondent 3 och 5 inte utövar fritidsaktiviteter lika frekvent längre då de inte kan passa

träningstiderna. Alla respondenter upplever styrningsrestriktioner under tiden de pendlar och på så vis interfererar restriktionerna med varandra.

Hansson (2018) menar att det inte är det ena eller det andra som gör att en individ inte orkar arbetspendla längre, utan att det är när de olika faktorerna interfererar med varandra som bågaren kan rinna över. Respondenternas svar bekräftar det på frågor om hur arbetspendling påverkar deras vardag och vad som skulle göra arbetspendlingen ohållbar. De menar att det finns specifika saker som påverkas i deras vardag, som trötthet och mindre tid till fritidsaktiviteter. Men för att pendling skulle bli ohållbar har de svårt att peka på en specifik anledning utan det skulle krävas flera anledningar.

8. DISKUSSION

Syftet med uppsatsen var att studera vilka faktorer som är avgörande varför människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla och hur arbetspendlingen påverkar deras vardag. Eftersom semistrukturerade intervjuer användes som metod skapades en djupare förståelse för respondenternas känslor gällande deras arbetspendling.

Två av respondenterna som pendlade till Åtvidaberg och Västervik kan inte åka buss till sina arbeten på grund av att det inte går några direktbussar till de orterna från Valdemarsvik. Valdemarsvik ligger nära gränsen mellan Kalmar län och Östergötlands län vilket gör att inga bussar går söder eller västerut, utan bussarna går bara norrut mot Norrköping med Östgötatrafiken. En förbättring, som skulle underlätta för dem som arbetspendlar, skulle vara om de som styr över kollektivtrafiken skulle hitta en lösning för att bussförbindelser också skulle gå mellan Västervik och Valdemarsvik. Men även möjligheter att ta bussen till Åtvidaberg skulle underlätta. Även om de som deltagit i studien inte skulle använda sig av kollektivtrafik även om det var möjligt så skulle det öppna upp möjligheter för flera individer att arbetspendla till arbete i de orterna. Som exempel kan nämnas de människor som har en kapacitetsrestriktion som innebär att de inte har tillgång till körkort eller bil. Ingen av de individerna har möjlighet att arbeta i de orterna om de inte flyttar dit.

Att samåka till arbetet var något som ingen av respondenterna gjorde trots att det skulle vara förmånligt för både miljö och ekonomi. Även om samåkning inte var möjligt eller inte är ett alternativ måste det ändå vara något som det strävas efter ur ett hållbarhetsperspektiv. Tiden och den kopplingsrestriktion som deltagarna ansåg att samåkning var, är viktigare även om respondenterna säkerligen vet att samåkning är bättre för miljö och ekonomi. Men så länge pengarna finns, betalar individerna hellre de kostnader som pendlingen innebär än att minska sin redan ansträngda tidsbudget.

Viljan att bo i Valdemarsvik var stark hos alla deltagare i studien. Alla angav skäl som närhet till familj och vänner som anledning till varför de vill bo just i Valdemarsvik vilket också inneburit arbetspendling som konsekvens. Flera av deltagarna har gjort medvetna val för att bo i Valdemarsvik genom att de flyttat tillbaka och då var arbetspendling en del i beräkningarna. Den respondent vars företag flyttat till Norrköping anser att arbetspendlingen är betydligt jobbigare än för dem som själva valt att arbetspendla.

Arbetspendlingen påverkar givetvis på ett eller annat vis dem som arbetspendlar men det krävas flera olika förändringar för att arbetspendling inte ska vara ett alternativ, då arbetspendling är ett medvetet val som gjorts för att kunna bo i Valdemarsvik. Det bekräftas också i undersökningen där respondenterna inte kan ange ett specifikt skäl till att arbetspendlingen skulle bli ohållbar, utan det skulle behövas flera skäl och restriktioner som interfererar med varandra för att arbetspendlingen skulle bli ohållbar.

Även om arbetspendlingen är ett medvetet val leder arbetspendlingen till att det blir svårare att få ihop vardagens olika aktiviteter. Det gäller både aktiviteter som varje enskild individ måste göra som att sova och äta, men även fritidsaktiviteter. Arbetspendlingen leder till att fritidsaktiviteter får stå tillbaka, både för att tiden inte räcker till men även för att pendlingen tar ork och kraft.

Med Valdemarsvik som utgångspunkt skulle det vara intressant att göra en jämförelse med en annan ort som har liknande förutsättningar som Valdemarsvik för att se om resultatet då hade varit liknande. Vidare var det också fem personer som intervjuades och samma fem som besvarade enkäten i studien, men det är ett mycket större antal som arbetspendlar från Valdemarsvik till annan ort. Är det så att just dessa fem har en vilja att bo i Valdemarsvik och att arbetspendling därför är ett medvetet val, eller skulle resultatet blivit annorlunda om det var fler personer som intervjuades eller fem helt andra? Detta bör kanske undersökas för att få en ännu större förståelse för vilka faktorer som är avgörande för att människor i Valdemarsvik väljer att arbetspendla och hur det påverkar deras vardag.

Ämnet geografi har möjligheten att ge elever förståelse och kunskaper om hur deras omvärld fungerar. Allt från naturgeografiska processer som till exempel klimatförändringar och dess påverkan, samt samhällsvetenskapliga processer som till exempel hur varor och tjänster transporteras är en del av globaliseringen. Genom att använda sig av tidsgeografi kan läraren skapa förståelse hos eleverna hur olika delar i samhället påverkar människors vardag.

Tidsgeografin har möjlighet att studera varje människa som en enskild individ i det samhället som de lever i, vilket skapar en bättre förståelse hos eleverna då de kan utgå från sitt egna liv och vilka val de gör. Med de kunskaperna ökar möjligheten för att vi i framtiden lever i en värld där elever genom medvetenhet i deras val skapar förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling.

9. SLUTSATS

Människor påverkas i sin vardag genom att arbetspendlingen leder till trötthet och att tiden inte räcker till för att göra saker som man skulle vilja göra. Fritidsaktiviteter är något som får stå åt sidan för att få vardagen att gå ihop.

En del människor i Valdemarsvik väljer att bo i Valdemarsvik och arbetspendla till jobbet på grund av viljan att bo i just Valdemarsvik, med närhet till familj och vänner. Flera deltagare i studien har tidigare inte arbetspendlat, men valt att flytta tillbaka till Valdemarsvik med arbetspendling som följd. De flesta av respondenterna arbetspendlar med bil till arbete och kollektivtrafiken söder- och västerut skulle behöva förbättras för att skapa bättre förutsättningar för människor i Valdemarsvik att kunna åka kollektivtrafik till och från arbetet. Samåkning till arbetet förekommer inte på grund av att det skapas en känsla av att man är upplåst, även om samåkning skulle vara ett bättre alternativ för både miljö och ekonomi. Att spara tid är viktigare än att spara pengar.

REFERENSLISTA

Berger, S., Starrin, B., Karlsson, S., Gottfridsson, H., & Olsson, E. (2010). *Regionsförstoring för gränsen*. VINNOVA rapport 2010:08.

Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur.

Ellegård, K. 1990, *Tidsgeografiska aspekter på samhällsförändringar*, Occasional Papers 1990:3, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Fisher, P.A. and G. Malmberg (2001): Settled People Don't Move: On Life Course and (Im)Mobility in Sweden. *International Journal of Population Geography*, 7, 357-371

Friberg, T. 2010. *Ökad rörlighet för kvinnor inte alltid det bästa alternativet för kvinnor*. VINNOVA Rapport 2010:08.

Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B., (2005). *Rörlighetens omvandling: om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*, Lund: Studentlitteratur.

Gil Solá, A. (2009): *Vägen till jobbet: Om kvinnors och mäns arbetsresor i förändring*. [The way to work: On women's and men's changing work trips], Licentiate Thesis in Swedish, Gothenburg, Sweden: Department of Human and Economic Geography, School of Business, Economics, and Law, University of Gothenburg. In Swedish.

Gottfridsson, H.-O. & Karlstads universitet. Avdelningen för kulturgeografi och turism, (2007). *Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar: en studie av arbetspendling i småbarnshushåll med Kils kommun som exempel*, Karlstad: Fakulteten för samhälls- och livsvetenskaper, Kulturgeografi, Karlstads universitet.

Hagman, O., (2005). *Bostadsortens betydelse för vardagens resor: fem fallstudier i Göteborg och Katrineholm*, Göteborg: Avd. för teknik- och vetenskapsstudier, Univ.

Hansson, B. (2003), *Infrastruktur och regionförändring – Regionförstoring och lokaltillgänglighet: målkonflikter i praktisk politik*, Choros, Göteborg

Harboe, T. (2013). *Grundläggande metod: den samhällsvetenskapliga uppsatsen*. 1. uppl. Malmö: Gleerup.

Hägerstrand, T. 1970. *Tidsanvändning och omgivningsstruktur*, SOU 1970:14, Bilaga 4.

Jones P. M., (1992): Some recent methodological developments in our understanding of travel behaviour. *IATSS Research* **16**(2): 18-29.

Karlström, A., Isacsson, G., & Palme, M. (2010). *Könssegregerade arbetsmarknader och när jobbet försvinner*. VINNOVA rapport 2010:08.

Lindgren, U. & Öhman, M. (2003). Who is the long-distance commuter? Patterns and driving forces in Sweden. *Cybergeo : European Journal of Geography*.(243, 01/08)

Niedomysl, T., & Malmberg, B. (2010). *Arbetsmarknadsrelaterade flyttningar i Sverige*. VINNOVA rapport 2010:08.

Sandow, E. (2008). Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden. *Journal of Transport Geography* **16**: 14–27

Sandow, E., (2011). On the road: Social aspects of commuting long distances to work: Sociala aspekter av långväga pendling. , pp.GERUM, 2011.

Skolverket (2011a). *Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet*. Stockholm:

So, K.S., Orazem, P.F., Otto, D.M., (2001). The Effects of Housing Prices, Wages, and Commuting Time on Joint Residential and Job Location Choices. *Am. J. Agr. Econ.* **83** (4),:1036–1048.

Stjernström, O. (1998). *Flytta nära, långt bort: de sociala nätverkens betydelse för val av bostadsort*. Diss. Umeå Universitet.

Trost, J., (2010). *Kvalitativa intervjuer* 4., [omarb.] uppl., Lund: Studentlitteratur.

Elektroniska Källor

Eniro (2018) Tillgänglig:

<https://kartor.eniro.se/?c=57.980500,16.512436&z=9&mode=route&r=car;F00;-1;58.204048;16.602101;Valdemarsvik;57.755558;16.641945;V%C3%A4stervik> [2018-12-18]

Hemnet Sveriges AB (2018)

<https://www.hemnet.se/bostad/bostadsratt-3rum-hogalid-stockholms-kommun-ludvigsbergsgatan-7,-3-tr-15504157> [2018-12-29]

Jansund, B. & Westermark, Å. (2013). *Tidsgeografi i undervisning för hållbar utveckling*.

<http://www.geografitorget.se/gn/nr/2013/bil/1-06.pdf> [Hämtad 2019-01-01]

SCB(2017). *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*. Stockholm: Statistiska centralbyrån.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/statistiknyhet/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams-och-kontrolluppgiftsbaserad-lonesummestatistik-lsum-2017/> [2018-11-29]

SCB(2018). *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*. Stockholm: Statistiska centralbyrån.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun/> [2018-12-18]

Skolverket (2011b). *Läroplan för gymnasieskolan*. Stockholm:

<https://www.skolverket.se/undervisning/gymnasieskolan/laroplan-program-och-amnen-i-gymnasieskolan/gymnasieprogrammen/amne?url=1530314731%2Fsyllabuscw%2Fjsp%2Fsubject.htm%3FsubjectCode%3DCEO%26lang%3Dsv%26tos%3Dgy%26p%3Dp&sv.url=12.5dfee44715d35a5cdfa92a3#anchor1> [2019-01-01]

Vetenskapshälsa (2017)

<http://www.vetenskaphalsa.se/darfor-mar-vi-daligt-av-att-pendla/> [2017-05-16]

Muntliga källor

Hansson, B. (2018) Lektor i kulturgeografi på Linnéuniversitetet

Trysberg, G. (2018) Näringslivschef på Valdemarsviks kommun

BILAGA 1 INTERVJUUNDERSÖKNINGEN

Hur kommer det sig att du arbetspendlar?

Hur många dagar i veckan pendlar du vanligtvis och hur ofta avviker antalet dagar?

Hur länge har du arbetspendlat?

Frågor med fokus på Kapacitetsrestriktioner

Hur många mil per månad pendlar du i genomsnitt och vilken månadskostnad blir det?.

Får du stå för pendlingskostnaderna själv?

Ligger din pendlingstid inom ramen för arbetstiden eller ligger den utanför arbetstid?

Har du möjlighet att styra dina arbetstider? Exempelvis sluta tidigare någon dag?

Kan du göra arbetsuppgifter under tiden du pendlar?

Hur många minuter uppskattar du att en hel pendlingsresa tar från att du låser hemmet tills du är på jobbet?

Frågor med fokus Kopplingsrestriktioner

Hur transporterar du dig vanligtvis till jobbet?

Åker du själv eller tillsammans med någon?

Finns det möjlighet för dig att arbeta hemifrån?

Finns det möjlighet att använda kollektivtrafik?

Finns det goda parkeringsmöjligheter i närheten av jobbet?

Om personen åker buss/tåg, är det långt från hållplatsen till jobbet?

Går det att åka kollektivt eller måste du ta bilen?

Hur ofta använder du ett alternativt färdssätt när du pendlar?

Frågor med fokus på Styrningsrestriktioner

Om du fick välja, skulle du helst slippa att pendla då?

Vilka positiva och negativa faktorer ser du med att pendla?

Finns det saker i din vardag som påverkas av att du pendlar?

Hur ser pendlingssträckan ut? Är det risk för köer, blir det stopp på vägen etc. som gör att det ibland tar längre tid?

Finns det något övrigt kring hur du ser på din pendling, möjliga förändringar etc. som du skulle vilja lägga till?

Ytterligare frågor

Leder arbetspendlingen till ökade kostnader för familjen? Exempelvis, behöver ni ha två bilar?

Har ni/du funderat på att flytta för att inte behöva arbetspendla? Av vilka orsaker i så fall?

Vad skulle krävas för att du skulle göra ett annat val än att pendla?

Vilka synpunkter har andra på att du arbetspendlar?

Hur skulle ditt drömscenario se ut gällande arbete, jobb och fritid?

Kan du försöka rangordna tre faktorer som skulle underlätta din arbetspendling och tre faktorer som skulle göra din arbetspendling ohållbar?

Bilaga 2 ENKÄTUNDERSÖKNINGEN

1. Hur många minuter tar det enkel väg till jobbet?

0-20min 21-40min 41-60 min 61 min ->

2. Hur många dagar i veckan arbetspendlar du?

.....

3. Hur länge har du arbetspendlat?

1-3 år 4-6 år 7-9 år 10-12 år mer än 12 år

4. Vilken resekostnad är acceptabel för att arbetspendla?

.....

5. Vilket avstånd mellan hem och arbete är acceptabelt för att arbetspendla?

0-20 km 21-40 km 41-60 km 60 km ->

6. Får du stå för pendlingskostnaderna själv?

JA NEJ Arbetsgivaren bistår med en liten del

7. Hur mycket kostar arbetspendlingen dig per månad?

0 -1000 kr 1001-2000kr 2001-3000kr 3001kr ->

8. Kan du göra arbetsuppgifter under tiden du pendlar?

JA NEJ Vid Vissa tillfällen

9. I vilken omfattning kan du arbeta hemifrån?

.....

10. A) Med vilket färdmedel tar du dig till jobbet?

Buss Bil Annat.....

10. B) Om du åker bil, vad hindrar dig från att ta bussen? Flera svar möjliga.

Arbetstiderna passar inte Restiden blir för lång Det går inga bussar Vill inte vara styrd av busstiderna Annat.....

11. A) Samåker du med någon?

JA NEJ Någon gång då och då

11.B) Om ja, hur många personer är ni när ni samåker?

1 2 3 4 5

12.A) Är flytt ett alternativ för att inte arbetspendla?

JA NEJ

12. B) Om ja, ange några

alternativ.....

.....

13. Hur många gånger i månaden händer det att du kommer för sent till jobbet?

.....

14. A) Vilka negativa konsekvenser innebär pendlingen för dig? Flera svar möjliga.

Tröttare Missar tid med familjen Avstå fritidsaktiviteter Stress Ökade kostnader Inga Annat

14. B) Vilka positiva konsekvenser innebär pendling för dig? Flera svar möjliga.

Mer egentid Bättre ekonomi Inga Annat.....

15. Vad skulle få dig att sluta arbetspendla? Rangordna från 1-3.

.....

.....

.....

16. Vilken eller vilka faktorer skulle vara avgörande för att din arbetspendling skulle bli helt ohållbar

Möjligheten att inte kunna köra bil Ekonomiska aspekter familjesituation Byte av arbetstider Om fler eller andra faktorer påverkar ange i skrift.....

17. Övrigt att tillägga.....