

LABOR MARKET VULNERABILITY AND PUBLIC TRANSPORT DEPENDENCY

Transport poverty in a Swedish context

MALIN HENRIKSSON

Keywords

Transport poverty, public transport, gendered mobility, work travel, commuting, time geography

Summary

Being able to get to work or other daily activities is one of the most crucial factors in avoiding exclusion. The Swedish planning model has been characterized by a tradition of supplying cities, suburbs and surroundings with good access to service, housing and transport. At the same time, demands are made for longer commuting distances and it is crucial that public transport deliver accessible routes. The purpose of this article is to provide insight into how employees at a retirement home reason about the trip to and from work and what impact a defective public transport system has on their work and everyday life. To a large extent, the employees are dependent on public transport because they do not have access to a car or a driving license. The analysis is based on eight qualitative interviews. A time-geographical approach is used to draw attention to how the interaction between infrastructure, geography, time, urban planning, and corporal aspects shape the work journey. The study shows that deficient public transport means that employees who are dependent on public transport are forced to spend much of their day traveling. The interaction between geographical and spatial aspects and the employees' bodily and emotional boundaries creates an image of a vulnerability that is specifically linked to transport. It is an example of transport poverty in a Swedish context. The study contributes to questioning the image of commuting as a consequence of individuals' strategic choices in an increasingly geographically extended labor market.

Utifrån kvalitativa intervjuer med anställda på ett äldreboende i en Stockholmsförort undersöker artikeln med hjälp av ett tidsgeografiskt perspektiv hur infrastruktur, geografi, tid, stadsplanering och kroppslighet påverkar möjligheten att planera sitt arbets- och privatliv med hjälp av kollektivtrafik.

UTSATT PÅ ARBETSMARKNADEN OCH BEROENDE AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang

MALIN HENRIKSSON

En morgon sent i februari åker vi till ett äldreboende perifert beläget söder om Stockholm. Vi ska träffa personalen på boendet för att intervjua dem om arbetspendling. Resan börjar med ett pendeltåg, en sträcka som ska ta tjugo minuter. En riven kontaktledning försenar oss och vi missar den anslutande bussen som ska ta oss vidare till boendet. Det är vardag, fortfarande morgon, och bussen går var tjugonde minut, så väntan blir inte allt för lång. Bussresan tar tretton minuter och vi får sedan gå ungefär lika länge innan vi når vår destination en dryg halvtimme senare än vad vi tänkt oss.

Föreningen påverkar oss dock inte nämnvärt, vi hinner göra våra intervjuer innan det är dags att åka hem igen. Men om vi hade varit tjugo minuter sena till ett arbetspass på äldreboendet hade situationen sett annorlunda ut. En kollega som skulle bli avbytt från nattpasset hade fått stanna kvar längre än vad hen tänkt. Och kanske hade hen i sin tur missat sin buss till pendeltåget, eller varit tvungen att stå över erbjudande om skjuts i bil med någon av de andra som just gått av nattpasset. Föreningen hade också kunnat betyda ett något tunnare lönekuvert. En bristfällig kollektivtrafik kan ha stora konsekvenser för personer som har fasta arbetstider men som varken har tillgång till bil eller körkort.

Introduktion

I ett forskningsprojekt ville vi undersöka hur transportfattigdom kan ta sig uttryck i Sverige. En genomgång av den internationella litteraturen visar att bristen på transportmöjligheter gör det svårt att genomföra vardagliga ärenden och förstärker fattigdom (Currie med flera 2009; Pereira med flera 2016; Lucas 2018). Att kunna ta sig till arbete eller studier är en av de mest avgörande faktorerna för att undvika social isolering (Lucas 2012). Det finns många olika definitioner av transportfattigdom som fokuserar på olika aspekter som brist på tid (Turner och Grieco 2000), brist på ekonomiska resurser och bristande tillgång till transportinfrastruktur (Jeekel och Martens 2017), samt dålig matchning mellan bostäder, arbetsplatser och lokal service (Ahern med flera 2016). Sammantaget är transportfattigdom mer komplext än att ha låg inkomst eller att sakna bil. Transportfattigdom måste förstås i ett större sammanhang än enbart tillgång till transporter. Snarare är det olika faktorer som boendemöjligheter, hälsa, utbildning, arbetsmarknad och generell välfärd liksom lokala förhållanden som utbud av kollektivtrafik som formar individens mobilitet (Titheridge med flera 2014; Lucas 2018). I forskningen som fokuserar på höginkomstländer är det väl belagt att transportfattigdom existerar i de flesta större nordeuropeiska städerna. I praktiken innebär detta att framförallt kvinnor med låg inkomst och med ansvar för hem och hushåll på grund av bristande transportmöjligheter har svårt att få och behålla arbete, samt att de kvinnor som har arbete får pendla långt eller ta underbetalda arbeten nära hemmet. Konsekvenser blir fortsatt låga inkomster samt svårigheter att prioritera hemarbete och avkoppling eller vila. Forskning om mer rurala områden är fortfarande bristfällig (Pojani med flera 2017; Berg och Ihlström 2019). Forskningen om hur transportfattigdom tar sig i uttryck i Sverige är i princip obefintlig. Särskilt saknas det studier som undersöker hur människor upplever transportfattigdom. Intentionen med den här artikeln är, snarare än att diskutera transportfattigdom i svenska förhållanden generellt, att ge ett exempel på hur transportfattigdom kan ta sig till uttryck och upplevas från individens perspektiv.

Eftersom den tidigare forskningen pekar på att transportfattigdom är ett urbant fenomen som drabbar personer med låg inkomst och utbildningsnivå ville vi intervjua personer som finns i en sådan kontext. Vi kom i kontakt med en verksamhetsansvarig på ett nyligen etablerat äldreboende i ett ytterområde i en kranskommun i södra Stockholm. Hon berättade att det är mycket svårt att attrahera personal till äldreboendet, och framförallt att få dem att stanna. ”Kollektivtrafiken hit är så dålig att man måste ha bil för att komma hit, eller vara beredd på en lång resa med kollektivtrafik”, berättar hon. Syftet med den här artikeln är att ge en inblick i hur de anställda på äldreboendet resonerar

kring resan till och från jobbet och vilken betydelse en bristfällig kollektivtrafik har på deras arbets- och vardagsliv.

Kollektivtrafik i Sverige

Tillgången till kollektivtrafiken i svenska större städer och tätorter är oftast god. Den svenska planeringsmodellen har kännetecknats av en tradition att försörja förorterna med god tillgång till service, bostäder och transport (Nylander 2013). Spårvägssystemen som ”är så väl utbyggda att praktiskt taget alla hushåll och arbetsplatser är anknutna till dem och de grundläggande behoven är tillgodosedda” (Kaijser 1994: 268) är ett exempel på detta. Idag fattas beslut om kollektivtrafiken på en regional nivå. Det betonas att kollektivtrafiken ska bidra med hög samhällsnytta och ta andelar från framförallt biltrafiken. Det har lett till ett fokus på det urbana och skapandet av ”starka stråk”, som prioriterar sträckor med många resenärer som ska till samma målpunkter. Det gör det svårare att bo i mer rurala områden med färre invånare (Stjernborg och Nilsson 2018; Berg och Ihlström 2019). Det kan också innebära att det blir lättare att resa med kollektivtrafiken till ett centrum i en närbelägen ort, som Stockholm city, än att resa inom den egna kommunen. Grundström (2018a, 2018b) pekar på hur stadsplaneringen idag i allt högre utsträckning snarare än att prioritera närhet, prioriterar ”anslutning” genom att koppla ihop nya bostadsområden med resten av staden och regionen, bland annat genom kollektivtrafik, medan service och arbetsplatser i närområdet blir svårare att nå.

Arbetsresan ur ett genusperspektiv

I Sverige är den genomsnittliga dagliga pendlingsresan 20 kilometer lång. I storstadsregionerna reser man kortast sträckor, men lägger mest tid på pendlingen. Män och kvinnor tillbringar ungefär lika lång tid med att pendla, i snitt 64 minuter per dag. Men medan männen har större geografisk räckvidd och oftare reser med bil gör kvinnor fler resor i närområdet och är i större grad beroende av gång, cykel och kollektivtrafik (Trafa 2017).

Konsekvenser av arbetspendling är ett välbeforskat område. Ett dominerande tema har varit att analysera pendling ur ett ekonomiskt perspektiv och belysa både samhälleliga och individuella vinster med arbetspendling. Ofta belyses hur arbetstagare genom pendling får tillgång till en större arbetsmarknad och på så sätt kan välja mer specialiserade, utvecklande och välbetalda arbeten. Arbetsgivaren å andra sidan får tillgång till en större kompetens när den geografiska räckvidden för anställda ökar. Samtidigt har arbetspendling också negativa konsekvenser för pendlaren. Personer som långpendlar uppvisar sämre upplevd hälsa och välmående, bland annat på grund av att tiden för att umgås med familj

och vänner minskar, likaså möjligheten att delta aktivt i familjelivet och att engagera sig i föreningar eller politiskt. Kvinnor pendlar ofta kortare sträckor än män och prioriterar tid för familjen vilket reflekterar kvinnors större ansvarstagande för hem- och omsorgsarbete (Scholten och Jönsson 2010; Gil Sola 2013; Sandow 2019).

Arbetsresan har belysts ur ett genusperspektiv inom framförallt den geografiska forskningen. Här har överlag fokus legat på att förstå kvinnors resmönster. I den svenska kontexten lyfte Tora Friberg (1990) tidigt fram kvinnors komplexa vardagliga resmönster med många stopp och långa väntetider som en konsekvens av att kvinnor ofta ansvarar för och utför omsorgsarbete. Att detta är relevant också idag, trots flera decennier av jämställdhetspolitik, visar exempelvis Ana Gil Sola (2013) i sin forskning om arbetsresan ur ett genusperspektiv. Schwanen, Kwan och Ren (2008) pekar på att flexibilitet, något som eftersträvas på arbetsmarknaden idag, är svårare att hantera för kvinnor med omsorgsansvar än för män.

Denna forskningstradition har dock fått kritik för att lyfta fram kategorin kvinnor som en homogen grupp (Law 1999; Larsson 2006). Skillnader inom gruppen kvinnor har med exempelvis socio-ekonomisk och kulturell bakgrund att göra. Rasifieringsprocesser, där människor delas in i kollektiv utifrån biologiska kännetecken som hudfärg, ger social mening och strukturerar sociala relationer. Rasifierade kvinnor, det vill säga kvinnor som uppfattas ha en utländsk bakgrund, har visat sig ha andra erfarenheter av att

röra sig i det offentliga rummet än kvinnor som uppfattas ha svensk bakgrund och utseende (Listerborn 2015). Tillgång till bil och beroende av kollektivtrafik varierar också stort inom gruppen kvinnor. Ju fastare position på arbetsmarknaden, och ju högre inkomst, desto mer bil kör kvinnor (Kronsell med flera 2016). Förutom kön är klass och etnicitet alltså också utslagsgivande för vilka typer av resmönster olika grupper uppvisar. Ett intersektionellt perspektiv är således nödvändigt för att förstå arbetsresan ur ett genusperspektiv (jämför Molina 2007; Henriksson 2014).

Även vilken position arbetstagare har på arbetsmarknaden idag är viktig att belysa för att förstå hur arbetsresan kan bidra till att förstärka ojämlikheter. Idag beskrivs arbetsmarknaden ofta som post-industriell, och som del av en "serviceekonomi". I serviceekonomier finns en ökad ojämlikhet baserad på "ras"/etnicitet och klass, samtidigt som de genusbaserade ojämlikheterna minskar. Det beror bland annat på att utbildade rasifierade män kommer in i kvinnodominerade yrken och utbildade vita kvinnor in i mansdominerade yrken. På så sätt är det inte enbart en, så som den tidigare feministiska arbetslivsforskningen betonat, feminisering av arbetsmarknaden som skapar ojämlika villkor för kvinnor, utan ojämlikhet slår bredare och kan beskrivas som en kombination av klasskillnader och rasifierade och bekonade dimensioner (McCall 2002; Mulinari 2007).

Beteckningen "kontaktyrken" beskriver interaktiva, ofta kvinnodominerade, yrken som återfinns inom vård, skola och omsorg. Anställda inom kontaktyrken är

överrepresenterade när det gäller ohälsa (Bergman och Holth 2017). Det beror delvis på att dessa yrken är känslomässigt dränerande, men också på att de har låg status och till följd av detta dåliga arbetsvillkor. Deltidsarbete är vanligt vilket resulterar i osäkra anställningar med obetald semester och liten möjlighet till sjukskrivning och vård av barn (Aronsson med flera 2002). Osäkra anställningar och oflexibla arbetstider gör att arbetslivet påverkar familjelivet negativt, vilket är särskilt påtagligt för ensamstående mödrar (Malmquist med flera 2017).

Forskningen om arbetspendling utgår ofta från att val av yrke, arbetsplats och bostad, liksom val av färdstätt, kännetecknas av just valfrihet. Detta har börjat ifrågasättas av kritiska transportforskare som bland annat belyst hur grupper som upplever hög osäkerhet blir tvingade till bilberoende trots att de egentligen inte har råd (Currie med flera 2009; Mullen och Marsden 2018). Hur sådana förhållanden ser ut i en svensk kontext saknas det idag kunskap om. Ett syfte med denna artikel är att belysa hur arbetsresan upplevs när individen har liten möjlighet att påverka den. Framförallt handlar det om individer som är beroende av kollektivtrafik eftersom de inte har tillgång till bil eller körkort.

Tidsgeografi: en verktygslåda för genusanalyser

Genom att utgå från att genus, i samspel med andra sociala kategorier, formar våra relationer och vårt samhällsliv erbjuder tidsgeografin konkreta analytiska verktyg för genusanalyser av områden som rör strukturering och uppfattning av tid och rum (Scholten med flera 2012). Utgångspunkten i det tidsgeografiska synsättet är att människor och artefakter rör sig i tiden och tar rummet i anspråk när de gör så (Ellegård 1999; Ellegård och Svedin 2012). Mobilitet kräver en kroppslig närvaro. Rörligheten styrs av så kallade ”projekt”, aktiviteter som genomförs under dagen, veckan eller under längre tid (Hägerstrand 1978). Det kan handla om projektet ”arbete” som ofta innebär vardaglig förflyttning, eller projektet ”motion” som kan innebära förflyttningar från och till hemmet. När och hur projekten kan genomföras är beroende av hur tid och rum samspelar. Tids-rumsliga ”restriktioner” skapar begränsningar för hur projekten kan genomföras. Exempel på detta är hur lönearbetet är organiserat med vissa tider avsatta för arbete som ofta är utanför individens kontroll. Barnomsorgens och skolans öppettider är en annan restriktion, liksom mataffärens öppettider eller kollektivtrafikens tidtabeller. Ju fler projekt en individ har desto mer styrd av tid och rum blir hen (Schwanen, Kwan och Ren 2008).

För att projekt ska kunna genomföras behövs en rad ”resurser”, vilket kan vara tillgång till cykel eller bil, mobiltelefon eller pengar (Ellegård 1999). Individen använder sig av olika typer av ”mobilitetsstrategier” för att kunna genomföra projekten på bästa sätt (Berg 2016). Strategierna utformas för att hantera olika

typer av restriktioner och kan både vara mentala eller materiella. Att lyssna på musik på bussen i rusningstid kan vara ett sätt att hantera en stressfylld situation. Att utnyttja flexitid för att hinna lämna barn i tid är en annan typ av strategi. På så sätt tydliggörs individens agentskap i en annars styrd tillvaro.

Tidsgeografin har fått kritik för att osynliggöra maktaspekter (se Scholten med flera 2012). När tidsgeografin utvecklades på 1970-talet av Torsten Hägerstrand var frågan om hur genusrelationer påverkar samspelet mellan tid och rum och möjligheten för människor i olika sociala positioner att genomföra sina projekt frånvarande. Men att tids-rumsliga aspekter påverkas och formas av maktrelationer är tydligt, och något som framhävdes även i de tidiga tidsgeografiska analyserna (Hägerstrand 1970). Hur kollektivtrafiken finansieras och utförs är exempelvis högst politiskt och får som vi ska se i den här artikeln tydliga effekter på människors vardagsliv. Genusordningen, som bland annat styr vem och vilka som anses vara lämpliga att utföra olika typer av uppgifter, är avgörande för att förstå människors navigation i tids-rummet (Scholten med flera 2012). Vidare har emotioner också uppmärksammas som en viktig faktor för att förstå interaktionen mellan människan, tiden och rummet (Nordell 2002; McQuoid och Dijst 2012).

I det följande uppmärksammas hur samspelet mellan infrastruktur, geografi, tid och utbud av kollektivtrafik formar individens upplevelser av arbetsresan. Jag kommer att tydliggöra vilka restriktioner

arbetspendlarna upplever, samt vilka resurser och strategier de befogar över och använder sig av. Slutligen kommer jag också att uppmärksamma hur emotioner påverkar arbetspendlarnas tolkning av resans rum.

Metod

Under besöket på äldreboendet visade vår kontaktperson, verksamhetschefen, runt oss på äldreboendet. Vi presenterade studien i korta drag för de anställda. Verksamhetschefen uppmuntrade dem att ställa upp på en kort intervju. De som ville vara med i studien sökte upp oss i ett avskilt rum på boendet där intervjuerna sedan genomfördes. Alla hade inte möjlighet att delta i studien, men under rundturen berättade flera personer om den svåra situationen med kollektivtrafiken och många nickade igenkännande när temat väcktes. De som har möjlighet kör bil. När verksamhetschefen presenterade personalen berättade hon mycket riktigt ifall de kör bil eller åker kollektivtrafik till jobbet, vilket pekar på god kännedom om deras resvanor. Något som bottenar i att kollektivtrafikförsörjningen i området, som Region Stockholm är ansvarig för, innebär en reell problematik inte bara för personalen utan också för arbetsgivaren.

Vi kom att intervjua åtta av de anställda på äldreboendet, sex kvinnor och två män i olika åldrar, från 19 till 62. Urvalet baserades på vilka av de anställda som valde att delta i studien och ställa upp på en intervju. De flesta bodde i lägenhet i något av miljonprogrammen i Stockholm med omnejd. Två personer bodde i hus i den

kommun där äldreboendet låg. Dessa två hade också körkort och bil, något de andra saknade. Övriga informanter var istället i olika grad beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till och från arbetet. Samtliga av dessa bodde nära kollektivtrafiken, ofta med fem minuters gångavstånd från hemmet. En översikt av informanterna och deras arbetspendling visas i tabell 1. Namnen är fingerade.

TABELL 1

Namn	Ålder	Avstånd till arbete	Restid i högtrafik	Resväg och färd sätt
Anita	62 år	9 km	1 h	Buss + pendeltåg + buss
Julie	54 år	9 km	15 min	Bil
Mikael	40 år	5 km	10 min	Bil, cykel eller löpning
Ramin	19 år	12 km	1 h	Buss + pendeltåg + buss
Waris	28 år	7 km	1 h	Pendeltåg + buss
Abena	24 år	18 km	1,5 h	T-bana + buss + pendeltåg + buss
Uba	46 år	15 km	1,5 h	Buss + pendeltåg + buss
Sagal	43 år	35 km	1,5 h	T-bana + pendeltåg + buss

Intervjuerna var i snitt 20 minuter långa och följde ett frågeformulär med en rad öppna frågor som berörde resan till och från jobbet samt erfarenheter och tankar om kollektivtrafiken i stort och i det egna närområdet. Intervjuerna spelades inte in, istället fördes noggranna anteckningar. Vi var två personer som turades om att anteckna och intervjua. Två av intervjuerna genomfördes parallellt vilket innebar att en person fick både anteckna och ställa frågor. I enlighet med etiska riktlinjer för god forsknings sed informerades informanterna om vad intervjuerna skulle användas till. De intervjuade garanterades anonymitet. Efter de åtta intervjuerna fann vi att teman och perspektiv återkom. Intryck från rundvisningen på boendet, inklusive korta samtal med personal under rundvisningen, stärkte också uppfattningen om att vi fångat kärnan i de anställdas erfarenheter kopplat till arbetspendling, restid och kollektivtrafik.

Vidare var vår egen resväg till och från äldreboendet relevant för att till fullo förstå informanternas berättelser. Genom vår resa fick vi med egna ögon se de platser informanterna talade om, som pendeltågsstationen och busshållplatsen. Vi fick också uppleva förseningar i pendeltågstrafiken och att få vänta länge på anslutningsbussen. För att få en känsla för gångvägen mellan äldreboendet och pendeltågsstationen promenerade vi tillbaka till stationen efter besöket. På så

sätt liknar studien vad Diana Pinsky (2013) kallar ”incidental ethnographic encounters”, en typ av observationer som oväntat uppstår som en följd av intervjuer, där den kvalitativa intervjun är den huvudsakliga kunskapskällan. Pinsky menar att dessa observationer är en lika viktig källa till kunskap som intervjuerna i sig, även om det ofta är enbart intervjun som värderas som kunskap och som analyseras. Det finns naturligtvis en lång tradition inom bland annat antropologin och etnologin att se hela interaktionen med informanterna som data. Dock särskiljs det ofta i den samhällsvetenskapliga kvalitativa metodlitteraturen på deltagande observationer och intervjustudier. Pinsky argumenterar för att en mer flexibel approach skulle innebära att intervjustudier blir rikare. I denna anda har vi inkluderat våra egna reflektioner och upplevelser av den fysiska miljön i vilka de anställdas arbetsresor utförs.

Efter intervjuerna skrevs anteckningarna noggrant ned. Även reflektioner från rundtur och resan till och från äldreboendet antecknades. Intervjuerna analyserades med hjälp av ett innehållsanalytiskt tillvägagångssätt (Widerberg 2002). Gemensamma teman i intervjuutskriften antecknades och tematiserades. En analys gjordes sedan med hjälp av begrepp från det tidsgeografiska ramverket, huvudsakligen ”resurser”, ”restriktioner” och ”mobilitetsstrategier”. Analytiskt följde intervjuerna två övergripande spår. Det ena spåret berör hur arbetspendlarna upplever pendlingen. Informanterna berättade om sin resa till och från arbetet, hur lång tid den tog och

vilka färdmedel som utnyttjades. De berättade också om upplevelser av förseningar och väntetider. Det andra spåret berörde möjligheter till påverkan och inflytande. Det innebar reflektioner om hur kollektivtrafiken borde utformas, och speglade en frustration över att inte kunna påverka situationen. I det följande presenteras resultatet utifrån dessa två övergripande spår.

Upplevelser av arbetsresan

Äldreboendets placering i ett nybyggt område utanför en mindre tätort i en förortskommun till Stockholm innebär att de flesta måste göra minst ett byte i kollektivtrafiken för att kunna ta sig dit. I tätortscentrat finns en pendeltågsstation med regelbundna och många avgångar till och från Stockholms central, med variationer under helger och kvällar. Sträckan mellan pendeltågstationen och arbetsplatsen är ungefär tre kilometer. För de flesta innebär avståndet att det är nödvändigt att ta en buss för att nå slutmålet. En busslinje trafikerar sträckan. Bussen går även den regelbundet men med betydligt färre avgångar än pendeltåget och framförallt på helgerna är avgångarna få. Enligt de anställda är busstidtabellen inte synkad med pendeltåget. Många uppger också att bussen ofta är försenad och att det är vanligt att den inte kommer alls. Om man väljer att gå istället för bussen tar promenaden närmare 40 minuter i rask takt. Vägen är backig och bitvis brant, vilket innebär att upplevelsen att gå till eller från pendeln blir olika beroende på vilken riktningen är.

Eftersom det är möjligt att gå när vänte-

tiden till bussen är lång, blev upplevelser och tolkningar av promenaden ett viktigt tema i intervjuerna. Samspelet mellan kroppen och den fysiska miljön är viktig för att förstå på vilket sätt sträckan mellan pendeltågsstationen och äldreboendet blev så betydelsefull för upplevelsen av arbetsresan. Kroppen visade sig sätta gränser för intervjupersonernas möjlighet att vara mobila. Det kan handla om att det är tungt att gå i uppförsbacke. Stressen att komma för sent tvingar upp tempot så pass mycket att den fysiska ansträngningen blir för stor. Anita, en kvinna i 60-årsåldern, berättar hur det känns att vara tvungen att gå snabbt och ändå komma fram för sent, redan trött i kroppen och med skam och irritation över att vara sen, ”hela dagen blir förstörd, det är ingen bra arbetsmiljö”. Hon menar att eftersom arbetet är så fysiskt blir det för tungt att också behöva gå den långa sträckan. Att cykla tolkas som svårt, ”med elcykel skulle det gå av sig självt, men annars är det för tungt”, säger Anita. Det händer att hon tar med sig cykeln på pendeln och cyklar på somrarna. De flesta nämner dock inte cykeln som ett alternativ. Det kan ha flera orsaker. Att uppförsbacken gör att cykling blir för fysiskt krävande är en tolkning som flera av informanterna uttrycker. För flera verkar det inte finnas i föreställningsvärlden att cykla till jobbet. Endast Mikael, en av två män vi intervjuat, använder arbetsresan till vardagsmotion i form av cykling eller löpning.

19-åriga Ramin berättar att han gått sträckan en gång, men vill aldrig mer göra det. En gång tog han till och med en

taxi för att slippa gå. Flera nämner att de behöver vänta upp till en timme på bussen när de jobbar helg eller kväll. De föredrar väntetiden trots att de kunde ha gått till pendeltåget på ungefär samma tid. För att kunna få ihop arbetstiderna och ordentligt med sömn däremellan väljer Ramin att sova hos en vän som bor nära arbetsplatsen på helgerna. För Sagal, som bor i norra Stockholm, innebär helgtrafiken att hon kommer hem strax före midnatt på helgerna, trots att kvällspasset slutar vid 22. När hon sedan behöver gå upp vid fem för att hinna med morgonpasset som börjar klockan sju blir sömnen lidande, ”när ska jag sova, jag hinner inte sova”, säger hon frustrerat. Sagal berättar också att de långa arbetsdagarna – hon är oftast borta mellan halv sex på morgon till halv fem på eftermiddagen – gör att hon träffar sin dotter mindre än hon önskar. Att flickans pappa kan lämna henne på skolan på morgnarna gör det möjligt för Sagal att arbeta där hon gör. Uba tar också upp hur pendlingen gör det svårt för henne att kombinera familjelivet med arbetet. Hon har fyra barn mellan fyra och elva år. Hon arbetar deltid men säger sig vilja arbeta heltid. Arbetsresorna gör dock att dagarna blir så långa att hon inte hinner ta hand om och träffa barnen i den utsträckningen hon önskar om hon skulle jobba heltid. På helgerna får Uba skjuts av sin man för att få ihop tiderna. För Abena, som bor ensam, gör det inget att resan till arbetet är lång. Hon är glad över att ha ett arbete som hon trivs med.

De flesta vi intervjuar åker kollektivt till jobbet, förutom Julie som åker bil varje dag och Mikael som alltså cyklar,

löpstränor, eller tar bilen. Deras erfarenheter skiljer sig från de övrigas berättelser så till vida att de har en kort restid till jobbet, mellan 10 och 15 minuter, och därför inte ser den egna arbetsresan som problemfylld. Julie berättar att innan hon började jobba på boendet har hon åkt kollektivt i hela livet. Först nu har hon skaffat bil. Hon tycker inte om att vara beroende av bilen, och saknar vardagsmotionen, men resan skulle bli för lång om hon reste på ett annat sätt. Det finns många äldreboenden i närheten av där hon bor men då hon inte känner sig trygg utomhus är den här lösningen bättre. Julie berättar om när hon åkt buss till en tidigare arbetsplats och män kommit fram till henne vid busshållplatsen och frågat hur mycket hon kostar, och utbrister: ”Att en femtioårig tant inte får vara i fred! Där vågade jag inte jobba kvar.”

Förutom de rumsliga aspekterna sätter också vädret och årstiderna gränser för de intervjuades resväg. Många gör skillnad på vintern och sommaren när de talar om arbetsresorna. Att gå sträckan mellan pendeltågsstationen och äldreboendet går an på sommaren, menar några, när det är ljukt och varmt. På vintern blir det svårare att ta sig fram, kylan sätter sig i kroppen och rädslan för att halka på isiga gator blir begränsande. Några nämner hur det känns otröttat att gå i mörkret tidiga mornar eller sena kvällar.

”Hatar de oss eller?” – möjligheter till inflytande

Trots att de själva inte är beroende av kollektivtrafiken, tycker Julie och Mikael att det är viktigt att uppmärksamma att kollektivtrafiken är bristfällig. De efterfrågar fler och bättre bussar för sina kollegors skull. Julie skjutsar ofta kollegor till någon av pendeltågsstationerna som hon kör förbi på vägen till och från arbetet. Hon berättar skrattande om hur det en kall dag var isgata på vägarna och bilen snabbt blev fullsatt av kollegor som vill undvika en kylig och halkig promenad till pendeln: ”Om vi inte varit så många i bilen hade vi väl kört av vägen, nu blev det tyngd i bilen.” Samtliga av de intervjuade som vanligtvis åker kollektivt blir regelbundet skjutsade i bil av kollegor. Anita och Uba får som ovan nämnt ofta skjuts av sina partners på helgerna men åker kollektivtrafik på veckorna. Föreståndaren på äldreboendet berättar att hon tar biltillgång med i beräkningen när hon lägger veckoschemat. Hon ser till att det alltid finns någon som har bil med sig till jobbet, särskilt på helgerna då det är extra svårt att få ihop arbetstiderna med kollektivtrafikens tider. Bilen blir en kollektiv resurs som bidrar till att arbetsplatsen blir bemannad och att medarbetarna inte behöver vänta alltför länge på bussen sena kvällar och helger. Att resorna på så vis blir ett delat ansvar bidrar till en viss känsla av solidaritet bland de anställda men också med arbetsgivaren. Samtidigt är det en solidaritet som inte är frivillig och känslan av att vara beroende av andra uppskattas inte alltid. Det handlar snarare

om en nödvändig mobilitetsstrategi för att hantera den bristfälliga kollektivtrafiken.

Frustration och uppgivenhet präglar intervjuerna. Den bristande kollektivtrafiken är något som verkar påverka och engagera hela arbetsplatsen och är något som kontinuerligt diskuteras. Många hoppas att deras intervjuemedverkan kan leda till att något förändras. ”Ni är väl inte studenter”, säger Anita, ”det här hamnar väl inte i en byrålåda?” Känslan av att det är viktigt att vi är där är påtaglig. Vi förklarar att vi kommer att kommunicera resultaten till representanter för kollektivtrafiken och kommunen eftersom vi har tillgång till dem genom projektets referensgrupp. Samtidigt kan vi inte garantera att det leder till någon förändring av situationen. Det känns svårt att inte kunna ge några löften om påverkan när det är så tydligt att en sådan förväntan finns.

Ingen av intervjupersonerna uppger att de försökt kontakta någon med ansvar för trafiksituationen. Samtidigt delar de med sig av tankar om hur kollektivtrafiken utformas och vilka resenärer som blir lyssnade på. Att de inte är en resursstark resenärsgrupp tas upp. Ramin menar att bussresan kan gå snabbare om linjen planeras om, nu gör den onödiga stopp där ingen går av eller på. De glesa turerna och de tomma, slitna bussarna är svåra att förstå, tycker han, ”man kan ju tro att vi är på landet men det här är Stockholm”. Att det känns ”som att vara i Norrland” nämns ett par gånger. Flera tar också upp att de tycker att biljettpiserna är höga, särskilt när de själva upplever stora brister. Någon säger att kommunen har dragit ner

på parkeringsplatser i närområdet, vilket gör det svårare att hitta billiga parkeringsplatser. Det tolkas som en dubbel bestraffning. ”Det känns som att de hatar oss”, säger Julie, ”vi har inga pengar”.

Det första föreståndaren frågar vid en intervju med en potentiell arbetstagare är om de har tillgång till bil.

Arbetsgivaren har påtalat problemet för såväl trafikhuvudmannen, SL, som för ansvariga politiker utan att få gehör. Som ovan nämnt har föreståndaren också anpassat schemalaggningsen efter arbetstagarnas möjligheter att ta sig till och från jobbet. Hon beskriver resorna som ett svårhanterligt problem. Samtidigt som det är påtagligt att en direkt följd av utbudet av kollektivtrafik är att det är svårt att hitta personal som stannar under längre tid så är det lika svårt att finna lösningar. Det första föreståndaren frågar vid en intervju med en potentiell arbetstagare är om de har tillgång till bil. Föreståndaren säger att de ofta tror att det ska gå bra, med hänvisningar till att det ju ändå finns kollektivtrafik, men efter att de provat att arbetspendla ett tag har de ändå sagt upp sig. Det har diskuterats om arbetsgivaren kan lösa problematiken genom att ställa cyklar vid pendeltågsstationen eller att ha en taxi eller bil som möter upp de anställda vid pendeln. Arbetsgivaren har dock landat i att det måste vara de anställdas ansvar att ta sig till och från jobbet.

Slutsatser

Sammantaget visar intervjuerna på vilka sätt projektet ”arbetsresa” struktureras av materiella och tids-rumsliga restriktioner. Framförallt är det arbetstider i samspel med kollektivtrafikens tider som skapar de restriktioner som arbetstagarerna upplever som begränsande. Men även andra aspekter, så som kroppslighet, väder, en svårtillgänglig gångväg och årstid formar arbetsresorna på ett tydligt sätt. De blir längre och mer komplicerade på grund av vad kroppen orkar med och vad miljön tillåter. Samtidigt som dessa restriktioner beskrivs som svåra att påverka, använder de anställda sig av olika typer av strategier för att hantera vägen till och från arbetet. Att förkorta arbetstiden, att dra nytta av en vän som bor nära arbetsplatsen och att fördela omsorgsarbetet hemmavid är exempel på sådana strategier. Det är viktigt att poängtera att strategierna inte tolkas som lyckade av informanterna. Snarare är de ett nödvändigt ont. Strategierna att ta bilen istället för kollektivtrafiken, samt att i möjligaste mån skjutsa de kollegor som behöver hjälp att ta sig hem, betraktas dock som ändamålsenliga. Få av informanterna har möjlighet att själva köra bil men kan dra nytta av en mer eller mindre organiserad form av samåkning. Oftast innebär de tids-rumsliga resektionerna att en emotionell hantering av å ena sidan väntan, att dröja sig kvar på arbetsplatsen eller på pendeltågsstationen, eller å andra sidan stressen det innebär att eventuellt komma för sent till arbetet. Slutligen visar också intervjuerna att kollektivtrafikens utformning, som så tydligt skapar restriktioner för arbetstagarerna, påverkar upplevelsen av att vara medborgare på lika villkor som mer resursstarka grupper.

Diskussion

Studien visar att de dåliga förbindelserna till i det här fallet ett äldreboende innebär att anställda utan tillgång till körkort och bil tvingas lägga en stor del av sin dag på att resa. Oftast reser de inte långt, många gånger under en mil, men på grund av många byten och få avgångar blir den totala restiden lång. Samspelet mellan geografiska och tids-rumsliga aspekter och de anställdas kroppsliga och emotionella gränser skapar en bild av en utsatthet som är specifikt kopplad till transporter. Det är tydligt att arbetsresorna för de anställda på det studerade äldreboendet innebär framförallt tids-rumsliga restriktioner som strukturerar vardagslivet på olika sätt. Konsekvenserna är flera och ofta präglade av genusrelationer. Framförallt handlar det om att kvinnor med omsorgsansvar går miste om tid med familj och möjligheten att vila. Det handlar också om att behöva säga nej till ett arbete på grund av dåliga pendlingsmöjligheter, eller att inte kunna arbeta så mycket som man önskar eftersom det är svårt att kombinera familjelivet med lönearbetet, eller tvingas bli beroende av bilen trots att man

hellre sluppit. Det bidrar också till upplevelsen av att vara en andra klassens medborgare. Arbetsplatsen är kvinnodominerad och speglar på så sätt många gånger kvinnliga erfarenheter av arbetslivet. De män som deltog i studien lyfte heller inte samma svårigheter att kombinera hem- och yrkesliv som kvinnorna.

De anställda kopplar utbudet av kollektivtrafik till den egna positionen på arbetsmarknaden men också till samhället i stort. Putnam (2001) har kopplat ihop långa arbetsresor med låg politisk aktivitet. Att behöva lägga mycket tid på arbete och arbetsresor gör att tiden för att delta i samhällsdebatten och föreningsliv minskar. De anställda betraktar sin påverkansmöjlighet som låg, kanske ser de sig själva inte som politiska subjekt värda att lyssna på. Det speglar en bild av resurssvaga grupper i utsatta områden som ointressanta för medborgardialog och inflytandeprocesser (Listerborn 2008; Tahvilzadeh och Kings 2015).

Den tidigare forskningen om arbetspendling visar att den präglas av genus. Många gånger är det normer och föreställningar om vem som är en lämplig resenär och på vilka sätt som möjliggör val av färdmedel. I denna studie är möjligheten att köra bil till jobbet starkt begränsad av tillgång till körkort och bil vilket har både materiella och kulturella förklaringar. Att det är kollektivtrafiken som bedöms som mest lämpligt alternativt till bilen är dock intressant att ytterligare fördjupa sig i. Flera av deltagarna i studien bor så pass nära jobbet att cykling skulle kunna vara ett reellt alternativ. I Stockholmsregionen pendlar många långa sträckor med cykel. Trots det bedöms cykling av informanterna i de flesta fall som otänkbart. Att den geografiska strukturen gör cykling svårt, liksom att arbetet tolkas som fysiskt krävande är en orsak. Samtidigt visar forskningen att cykelkulturer varierar, både sett till kön, klass och etnicitet. Cykling har visat sig ha stark koppling till genus där utrustning och fart gör det möjligt att uttrycka en viss form av maskulinitet (Balkmar 2014). Det har också skett en förskjutning över tid där cykling traditionellt kopplats ihop med arbetarklassens pendling till idag då det snarare är den välutbildade medelklassen som uttrycker status genom cykling (Oosterhuis 2016). Vidare förknippas cykling med svenskhet (Henriksson 2014). I många kulturer cyklas det generellt inte vilket bland annat hänger ihop med en extremt bilcentrerad planering. Men normer och värderingar om vem som kan och bör cykla spelar också roll. I viss mellanösterkultur betraktas cykling för kvinnor som promiskuöst och skamligt (Porter 2011; van der Kloof 2014). Det har lett till att många kvinnor med utomeuropeisk bakgrund saknar cykelkompetens. I flera svenska kommuner uppmärksammas invandrades låga cykelandel som ett problem och cykelskolor för invandrarkvinnor och/eller -skolbarn i utsatta områden är idag vanligt förekommande. Att den enda personen som regelbundet cyklar i studien är en man med svensk bakgrund är måhända ingen slump.

En fråga som studien väcker är vems ansvar arbetsresorna är. Är det upp till kvinnorna att börja cykla, eller ta körkort och börja arbetspendla med bil? Är det rimliga krav utifrån den sociokulturella situation de befinner sig i där kulturella normer och ekonomiska förutsättningar begränsar? Vilka normer ska tillåtas genomsyra diskussioner om resvanor och hållbara resor? Borde arbetsgivaren ta ansvar för att personalen ska kunna ta sig till och från jobbet på ett smidigare och mer tidseffektivt sätt? Är kollektivtrafikförsörjning något som bör tas hänsyn till när beslut om lokaliseringen av, som i det här fallet ett äldreboende, tas? De som jobbar i kontaktyrken har ofta fysiskt ansträngande jobb och ibland långa arbetspass. Som vi pekat på påverkar såväl normer kopplat till kultur och genus som det fysiskt tunga arbetet de anställdas upplevda möjlighet att gå och cykla sträckan mellan äldreboendet och pendeltågsstationen. Det bidrar i sig till att den bristfälliga kollektivtrafikförsörjningen blir ett problem. Frågan är om de anställdas status och arbetsvillkor påverkat arbetsgivarens beslut att de anställda måste ta ansvar för arbetsresan själva. Hur skulle diskussionen se ut om de anställda varit högutbildade och höglönlade, och vana vid att göra sina röster hörda och bli lyssnade på? Kanske hade inte konflikten uppstått på en arbetsplats i samma läge, om de anställda alla hade möjligheten att välja bilen istället för kollektivtrafiken.

Studien exemplifierar den kritik som lyfts mot regionförstoring och satsningar på starka stråk som lyfts fram av bland annat Berg och Ihlström (2019) samt Stjernborg och Nilsson (2018). Privilegierade samhällsgrupper, som är både hypermobila och flexibla, får tillgång till högkvalitativ kollektivtrafik i centrum (jämför Grundström 2018a, 2018b). Den feministiska planeringsteoretikern Clara Greed (2019) väcker liknande frågor i en reflektion över hur genusperspektiv på transportplanering utvecklats de senaste åren. Hon menar att ett hållbart resande-paradigm riskerar att krympa framförallt kvinnors möjlighet att genomföra vardagens resor på ett så smidigt sätt som möjligt. När den bilcentrerade planeringen ifrågasätts innebär det inte per automatik att resenärer som är beroende av kollektivtrafik får det bättre. Istället prioriterar planerare att få bilister att åka kollektivt genom att göra den attraktiv för framförallt privilegierade män (jämför Dahl, Henriksson och Levin 2012). På så sätt kan koncept som superbussar och expresslinjer med få stopp prioriteras, där det är en viss typ av arbetspendlare som får attraktiva kollektiva resvägar till jobbet. För personer som på grund av sociala och ekonomiska omständigheter är beroende av kollektivtrafiken för att genomföra sina vardagliga projekt, men samtidigt inte bor nära de utpekade målpunkterna, blir mobiliteten villkorad. I fallet med de anställda på äldreboendet har de tillgång till kollektivtrafiken men tillgången är begränsad. Det finns en risk att det är de resursstarkas mobilitet som ges

tolkningsföretråde i planeringen. För resursstarka individer spelar kostnaden mindre roll och utsikten att ta sig fram snabbt prioriteras framför möjligheten till stopp för matinköp eller hämtning och lämning av barn. Centrala noder med färre stopp prioriteras i planeringen av kollektivtrafiken framför mer perifera målpunkter.

Slutligen bidrar den här studien till att ifrågasätta bilden av arbetspendling som en konsekvens av individers strategiska val på en allt mer geografiskt utsträckt arbetsmarknad. Även om den valfrihet som en regionaliserad arbetsmarknadspolitik bidragit till visserligen har beskrivits som ”påbjuden” (Scholten och Jönsson 2010), utgår den ofta från personer och yrkesgrupper som har kvalificerade yrken och där en långväga arbetspendling kompenseras med högre lön och mer stimulerade arbetsuppgifter. Flexibla arbetstider möjliggör att arbete kan genomföras hemma och på resan, och kan minska antalet resdagar något, eller göra arbetsdagarna kortare. För okvalificerade och kvinnodominerade yrken inom vård-, omsorgs- och tjänstesektorn ser arbetsvillkoren annorlunda ut och därmed minskar möjligheten att hantera arbetsresans negativa effekter. En bristfälligt planerad och utförd kollektivtrafik drabbar på så sätt olika sociala grupper på olika sätt där personer med störst social och ekonomisk utsatthet blir mest sårbara. Många gånger handlar det om rasifierade kvinnor, men också män med invandrarbakgrund. Det kan få konsekvensen att personer som varken vill eller har ekonomiskt utrymme att välja bilen ändå tvingas göra det. Medan en resursstark medelklass kan hota kollektivtrafikens utförare med förlorade kunder och ökad bilism som en konsekvens av dålig kollektivtrafik har personer utan körkort och tillgång till bil inte samma möjligheter.

Syftet med artikeln har varit att ge ett exempel på hur transportfattigdom kan se ut i Sverige. Frågan är hur utbredd transportfattigdomen är och vilka andra uttryck transportfattigdom kan ta. Hur ser arbetspendlingen ut för låginkomsttagare som bor mer ruralt? Hur är det att vara arbetslös på platser med dålig kollektivtrafikförsörjning? Det är frågor som artikeln väcker och som pekar på fortsatt forskningsbehov.

På väg hem igen

Vi avslutar intervjuerna när det är en timme kvar tills pendeltåget som ska ta oss hem avgår. Det är en solig dag och vi bestämmer oss för att promenera istället för att ta bussen. Promenaden tar nästan 40 minuter i rask takt. Det finns visserligen gång- och cykelbana hela vägen till pendeltågsstationen men vägen är bitvis brant och där snön inte hunnit smälta bort ännu är det halt. Det blåser kallt. Det är inte svårt att föreställa sig hur det känns att behöva gå samma sträcka i snöoväder, i regnet, eller i mörkret. Under tidiga morgnar, i irritationen över att bussen inte

kommer, och när man vet att kollegorna får vänta en stund oavsett hur snabbt man än går, är det inte långsökt att längta efter att kunna köra bil till jobbet, eller välja ett arbete närmre hemmet. Frågan är vilka som har möjlighet att fatta sådana beslut.

Tack

Jag riktar ett varmt tack till personerna som ställde upp på intervju trots att det tog tid av raster och ledighet. Tack också till verksamhetschefen som bjöd in oss till äldreboendet. Tack till de två anonyma granskarna för konstruktiva kommentarer. Jag vill också tacka K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, som finansierade studien. Slutligen ett stort tack till Jessica Berg som tillsammans med mig genomfört intervjuerna som ligger till grund för artikeln och som bidragit till analysen.

Referenser

- Ahern, Aofie, Vega, Amaya, Caulfield, Brian (2016) Deprivation and access to work in Dublin city: the impact of transport disadvantage. *Research in Transport Economics*, 57: 44-52.
- Aronsson, Gunnar, Gustavsson, Klas, Dallner, Margareta (2002) Work environment and health in different types of temporary jobs. *European Journal of Work and Organizational Psychology* 11(2): 151-175.
- Balkmar, Dag (2014) Våld i trafiken: om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv. *Tidskrift för genusvetenskap* 35(2-3): 33-54.
- Berg, Jessica (2016) *Everyday mobility and travel activities during the first years of retirement*. Institutionen för samhälls- och välfärdsstudier. Diss. Linköping: Linköping University Press.
- Berg, Jessica, Ihlström, Jonas (2019) The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences* 8(58): 1-13.
- Bergman, Ann, Holth, Line (2017) Från redaktionen: Könat, lönat och oavlönat. Arbetets villkor och genusforskningens framtid. *Tidskrift för genusvetenskap* 38(1-2): 2-8.
- Currie, Graham, Richardson, Tony, Smyth, Paul, Vella-Bodrick, Dianne, Hine, Julian, Lucas, Karen, Stanley, Janet, Morris, Jenny, Kinnear, Ray, Stanley, Johan (2009) Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – preliminary results. *Transport Policy* 16(3): 97-105.
- Dahl, Emmy, Henriksson, Malin, Levin, Lena (2012) Konstruktioner av maskulinitet i samtal om kollektivtrafik. *NORMA: Nordic journal for masculinity studies* 7(2): 160-181.
- Ellegård, Kajsa (1999) A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals – a challenge of complexity. *GeoJournal* 48: 167-175.
- Ellegård, Kajsa, Svedin, Uno (2012) Torsten Hägerstrand's time-geography as the cradle of the activity approach in transport geography. *Journal of Transport Geography* 23: 17-25.
- Friberg, Tora (1990) *Kvinnors vardag: om kvinnors arbete och liv: anpassningstrategier i tid och rum*. Diss. Institutionen för kulturgeografisk och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Gil Sola, Ana (2013) *På väg mot jämställda resor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. Diss. Avdelningen för kulturgeografi, Institutionen för ekonomi och samhälle, Göteborgs universitet.
- Greed, Clara (2019) Are we still not there yet? Moving further along the gender highway. Lindkvist Scholten, Christina och Joelsson, Tanja (red) *Integrating gender into transport planning: from one track to many tracks*. London: Palgrave MacMillan.
- Grundström, Karin (2018a) Kollektivtrafik i Malmö: målbilder och stadsutveckling. K2 research 2018:4.
- Grundström, Karin (2018b) Mobility as a stratifying factor in housing: dwelling-in-place contra dwelling-on-the-move in Sweden. *Mobilities* 13(1): 96-110.
- Henriksson, Malin (2014) *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: kommunala planerades föreställningar om hållbara resor*. Diss. Linköping: Linköping University Press.
- Hirt, Sonja H (2008) Stuck in the suburbs? Gendered perspectives on living at the edge of the post-communist city. *Cities* 25(6): 340-354.
- Hägerstrand, Torsten (1970) *Urbaniseringen: stadsutveckling och regionala olikheter*. Lund: Gleerups.

- Hägerstrand, Torsten (1978) A note on the quality of life-times. Carlstein, T, Parkes D och Thrift, N (red) *Human activity and time geography*, vol 2. London: Edward Arnold.
- Jeekel, Johan Frederik, Martens, Karel (2017) Equity in transport: learning from the policy domains of housing, health care and education. *European Transport Research Review* 9(53): 1-13.
- Kajiser, Arne (1994) *I fädrens spår: den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm: Carlssons bokförlag.
- Kronsell, Annika, Smidfelt Rosqvist, Lena, Winslott Hiselius, Lena (2016) Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: the Swedish case. *International Journal of Sustainable Transportation* 10(2): 1-37.
- Larsson, Anita (2006) Makten över rummet: om genusperspektiv i samhällsplanering. *Kvinnovetenskaplig tidskrift* 27(2-3): 29-47.
- Law, Robin (1999) Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography* 23(4): 567-588.
- Listerborn, Carina (2008) Who speaks? And who listens? The relationship between planners and women's participation in local planning in a multi-cultural urban environment. *GeoJournal* 70(1): 61-74.
- Listerborn, Carina (2015) Geographies of the veil: violent encounters in urban public spaces in Malmö, Sweden. *Social & Cultural Geography* 16(1): 95-115.
- Lucas, Karen (2018) Editorial for special issue of European transport research review: transport poverty and inequalities. *European Transport Research Review* 10(17): 1-3.
- Lucas, Karen (2012) Transport and social exclusion: where are we now? *Transport Policy* 20: 105-113.
- McQuoid, Julia, Dijst, Martin (2012) Bringing emotions to time geography: the case of mobilities of poverty. *Journal of Transport Geography* 23: 26-34.
- McCall, Leslie (2002) *Complex inequalities: gender, class and race in the new economy*. New York: Routledge.
- Malmquist, Anna, O'Hanlon, Martina, Pralica, Anna (2017) Ensamstående mamma och timanställd: en tolkande fenomenologisk analys av sju kvinnors berättelser. *Tidskrift för genusvetenskap* 38(1-2): 78-98.
- Molina, Irene (2007) Intersektionella rumsligheter. *Tidskrift för genusvetenskap* 3: 7-21.
- Mullen, Caroline, Marsden, Greg (2018) The car as a safety-net: narrative accounts of the role of energy intensive transport in conditions of housing and employment uncertainty. Hui Allison, Day, Rosie och Walker, Gordon (red) *Demanding energy*. Cham: Palgrave Macmillan, 145-164.
- Mulinari, Paula (2007) *Maktens fantasier och servicearbetets praktik*. Diss. Linköping: Linköping University Press.
- Nordell, Kersti (2002) *Kvinnors hälsa - en fråga om medvetenhet, möjligheter och makt*. Diss. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.
- Nylander, Ola (2013) *Svensk Bostad 1850-2000*. Lund: Studentlitteratur.
- Oosterhuis, Harry (2016) Cycling, modernity and national culture. *Social History* 41(3): 233-248.
- Pereira, Rafael H M, Schwanen, Tim, Banister, David (2016) Distributive justice and equity in transportation. *Transport reviews* 37: 170-191.
- Pinsky, Dina (2013) The sustained snapshot: incidental ethnographic encounters in qualitative interview studies. *Qualitative Research* 15(3): 281-295.

- Pojani, Elona, Boussauw, Kobe, Pojani, Dorina (2017) Reexamining transport poverty, job access, and gender issues in central and eastern Europe. *Gender, Place & Culture* 24(9): 1323–1345.
- Porter, Gina (2011) 'I think a woman who travels a lot is befriending other men and that's why she travels': mobility constraints and their implications for rural women and girl children in sub-Saharan Africa. *Gender, Place & Culture* 18(1): 65–81.
- Putnam, Robert David (2001) *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New York: Simon and Schuster.
- Sandow, Erika (2019) Till work do us part: the social fallacy of long-distance commuting. Lindkvist Scholten, Christina och Joelsson, Tanja (red) *Integrating gender into transport planning: from one track to many tracks*. London: Palgrave MacMillan.
- Scholten, Christina, Jönsson, Sandra (2010) Påbjuden valfrihet: om långpendlars och arbetsgivares förhållningssätt till regionförstoringens effekter: Institutionen för samhällsvetenskaper, Linnéuniversitetet.
- Scholten, Christina, Friberg, Tora, Sandén, Annika (2012) Re-reading time-geography from a gender perspective – examples from gendered mobility. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 103(5): 584–600.
- Schwanen, Tim, Kwan, Mei-Po, Ren, Fang (2008) How fixed is fixed? Gendered rigidity of space-time constraints and geographies of everyday activities. *Geoforum* 39(6): 2109–2121.
- Stjernborg, Vanessa, Nilsson, Désirée (2018) Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen. *Slutrapport*. K2 Research 2018:2.
- Tahvilzadeh, Nazem, Kings, Lisa (2015) Under pressure: invited participation amidst planning conflicts. Gualini, Enrico, Allegra, Marco och Mourato, Joao Morais (red) *Conflict in the city: contested urban spaces and local democracy*. Berlin: Jovis Verlag.
- Titheridge, Helena, Christie, Nicola, Mackett, Roger, Hernández Oviedo, Daniel, Ye, Runing (2014) Transport and poverty: a review of the evidence. UCL. <http://discovery.ucl.ac.uk/1470392/1/transport-poverty%5B1%5D.pdf> [24 juni 2019].
- Trafa (2017) RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2015–2016. Statistik 2017:13.
- Turner, Jeff, Grieco, Margaret (2000) Gender and time poverty: the neglected social policy implications of gendered time, transport and travel. *Time and Society* 9(1): 129–136.
- van der Kloof, Angela, Bastiaansen, Jeroen, Martens, Karel (2014) Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case studies on Transport Policy* 2: 89–95.
- Widerberg, Karin (2002) *Kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.

Nyckelord

Transportfattigdom, genus, mobilitet, arbetsresa, pendling, kollektivtrafik, tidsgeografi

Malin Henriksson

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

530 30 Linköping

E-post: malin.henriksson@vti.se