

Hans Olof Gottfridsson

Arbetspendlande småbarnsfamiljer och deras färdmedelsval

Våra dagliga aktiviteter utgör grunden för våra förflyttningsbehov och ställer kraven på färdmedlet. Att på djupet förstå valet mellan att resa kollektivt eller med bil kräver en kunskap inte bara om individen och dennes resurser och behov utan också den situation personen lever i. När fokus flyttas från enskilda faktorer till helheter blir färdmedelsvalets komplexa grund tydlig och kunskapen om hur kommunikationer skall utformas för att passa brukaren större.

De flesta människors tillvaro bildar ett komplicerat pussel där olika bitar skall fogas samman till en fungerande helhet. I detta pussel ingår exempelvis arbete, familjeliv, fritidsaktiviteter och sociala åtaganden. Oftast skall olika aktiviteter också anpassas till övriga hushållsmedlemmars behov, krav och önskemål. Till sammans ger detta vad vi i dagligt tal refererar till som vårt vardagsliv.

Att ingå i en småbarnsfamilj innebär ofta att man har ett mer komplicerat dagschema som skall genomföras än i andra typer av hushåll (Krantz 1997, Hjorthol 2000). I de familjer där föräldrarna pendlar skall stopp vid förskolor eller familjedaghem passas in i arbetsresan, samtidigt som arbetstider skall upprätthållas, inköp kanske göras eller fritidsaktiviteter hinnas med. För många barnfamiljer är tiden knapp och bilen är då räddare i tidsnöden. Andra syr ihop sin vardag med hjälp av kollektivtrafik. Vad som styr valet av färdmedel är inte avhängigt en enskild faktor, utan är snarare ett samspel mellan många förhållanden;

varför vi reser, kontexten vi lever i och vem vi är har betydelse. För att förstå människors val av färdmedel måste vi således utgå från var och ens vardagsliv. När detta görs blir det tydligt att valet av färdmedel är en komplex process som inte alltid följer förväntade rationella mönster. Vad som för en individ är ett skäl

Hans Olof Gottfridsson är filosofie doktor i Kulturgeografi, Avdelningen för geografi och turism, Karlstads universitet.
Hans.Olof.Gottfridsson@kau.se

Artikeln är baserad på Hans Olof Gottfridssons avhandling *Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar* (2007) där han studerar de komplexa förutsättningar som ligger bakom valet av färdmedel för arbetsresan bland pendlare i småbarnshushåll.

att resa med bil, kan för en annan vara ett argument att resa kollektivt.

Studien som ligger till grund för artikeln baseras på 106 småbarnshushåll i två mindre tätorter, Fagerås (7 500 invånare) och Kil (11 000 invånare), i Kils kommun i Värmland. En eller båda vuxna i familjen arbetspendlar till den närliggande centralorten Karlstad (59 000 invånare) medan barnen vistas i den kommunala barnomsorgen. Syftet med studien är att öka kunskapen om de komplexa förutsättningar som ligger bakom valet av färdmedel för arbetsresan bland pendlare i småbarnshushåll. I detta ingår att bättre förstå helheten, delarna och samspelet som bildar ramen för dessa val.

Det givna handlingsutrymmet

I vår vardag påverkas vårt val av färdmedel av en mängd olika faktorer som vilka värderingar man har, vilka resurser man har till hands och den omgivning man lever i. Förutsättningarna är skiftande och handlingsätten varierande.

Ett här antaget synsätt på människors val av färdmedel är att varje individ vid varje tillfälle har ett begränsat handlingsutrymme inom vilket valet görs och att detta handlingsutrymme definieras av ett antal restriktioner. Det handlar både om yttre restriktioner kopplade till strukturella och socioekonomiska förutsättningar och om ett antal personrelaterade förutsättningar med ursprung i individens subjektiva bedömningar (Hägerstrand 1970, Jones et al 1992).

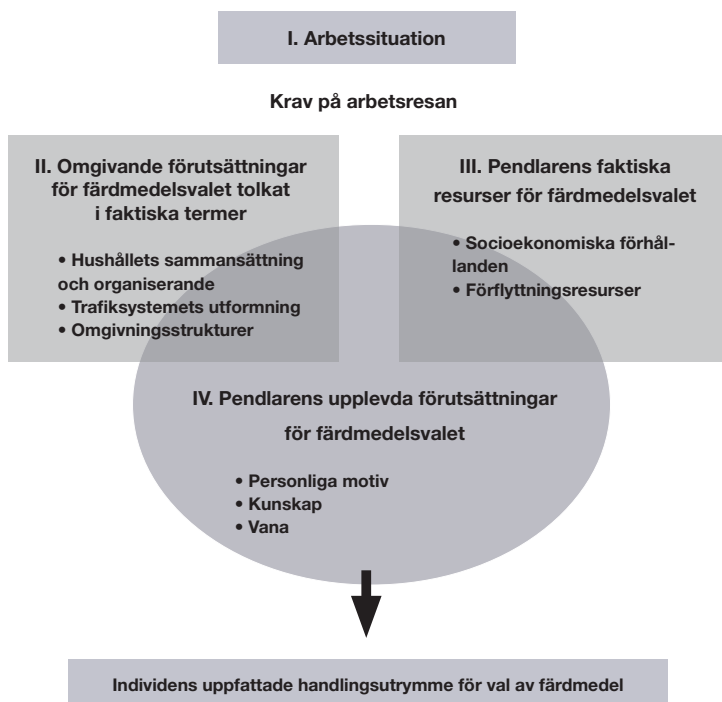
En pendlingsresa initieras av kravet på att arbeta. Denna aktivitet sätter i sin tur ett antal ramar för arbetsresan. Här ingår arbetstider, arbetsplatsens läge i förhållande till bostaden och så vidare. Dessa krav kallas här (I) arbetssituationen. Att arbeta leder också till ett antal sekundära krav som också de påverkar arbetsresan. För pendlare i småbarnsfamiljer handlar det ofta exempelvis om att lämna eller hämta barnen i barnomsorgen.

I de (II) omgivande förutsättningarna för en individs färdmedelsval ingår faktorer som; (a) Hur är hushållet sammansatt? Var i livscykelns ett hushåll befinner sig och särskilt om det finns barn i hushållet eller inte har betydelse för resvanor och färdmedelsval (se exempelvis Pas & Harvey 1997). (b) Hur är trafiksystemet utformat? Viktiga mått på resestandard hos ett trafiksystem är dess tillgänglighet, bekvämlighet och säkerhet (Holmberg et al 1996). (c) Hur ser det omgivande samhället ut? För arbetspendlande småbarnsfamiljer har exempelvis avståndet mellan bostad, förskola och eventuella hållplatser betydelse för möjligheten att i praktiken kunna välja mellan olika färdmedel. Viktigt förutom förskolans geografiska läge är också exempelvis dess öppettider (Gottfridsson 2007).

På det individuella planet har (III) pendlarens faktiska resurser i termer av (a) socioekonomiska villkor och (b) förflyttningsresurser betydelse för handlingsutrymmet vid valet av färdmedel. Exempelvis leder högre inkomster och fler bilar i en familj till ett lägre kollektivt resande (se exempelvis *Svenskarnas resor*

1997, 1998). Förutom dessa faktiska förutsättningar tillkommer också ett antal faktorer som är mer subjektiva till sin karaktär. I dessa (IV) pendlarens upplevda förutsättningar för färdmedelsvalet ingår (a) individers personliga motiv för valet av färdmedel. Hur olika individer ser på restider, reskostnader, säkerhet, miljö och så vidare skiljer sig åt från person till person. Valet mellan att resa med bil eller kollektivtrafik sker inte heller endast på grundval av att lösa ett praktiskt förflyttningsproblem, utan faktorer som färdmedelsstatus, värnandet av den privata sfären och liknande spelar också in i sammanhanget (se exempelvis Choo & Mokhtarian 2004, Steg 2005). (b) Vilken kunskap om alternativa färdmedel har en person? (c) Utförs resan på en vanemässig grund eller inte? Bilpendlare anger ofta att de saknar relevant kunskap om kollektivtrafikutbudet vilket begränsar deras förutsättningar att kunna välja (Gottfridsson 2007). Rutinhandlingar av typen återkommande pendlingsresor tenderar att utföras utifrån vanor och utan reflektion (Gärling 1997).

Tillsammans ger ovanstående samverkansfaktorer, samlade i *figur 1*, ramarna för individens uppfattade handlingsutrymme för val av färdmedel.



Figur 1. Omgivande och individrelaterade förutsättningar för färdmedelsvalet.

Metodologiska utgångspunkter och datainsamling

För att bättre förstå människors färdmedelsval krävs effektivare och mer preciserade metoder för att studera behovet av kommunikationer. Handy och Niemeier (1997) pekar på att traditionella resvanestudier oftast bara är dokumentationer av olika befintliga beteenden. Dessa belyser däremot inte särskilt väl de bakomliggande behoven och ger därför inte heller någon bra bild av hur kommunikationer skall utformas för att passa brukaren. Förutom själva beteendet är betoningen på att förflyttningar är medel för människor att uppfylla sina behov i vardagen viktig att beakta (Jones et al 1992). Det handlar här om en helhetssyn där två vanligtvis separata forskningsområden, människors behov respektive resvanor, länkas samman för att få en bättre förståelse av brukarens krav på kommunikationer. För att fånga komplexiteten i individers dagliga förflyttningar och därtill kopplade krav på färdmedel krävs också att studier som genomförs på området är detaljerade och sker på hushålls- och personnivå (Hanson & Schwab 1995).

De faktorer som påverkar färdmedelsvalet och som åskådliggörs i *figur 1* har operationaliserats för att kunna mätas empiriskt. Ambitionen har varit att studera pendlares val av färdmedel för arbetsresan ur ett så allsidigt perspektiv som möjligt. För detta har ett flertal vägar att samla in data använts.

Uppgifter om arbetssituation (I), pendlarens faktiska resurser (III) och upplevda förutsättningar (IV) har samlats in via enkäter och resedagböcker. Detta gäller även för data om hushållets sammansättning och organiserande (Omgivande förutsättningar för färdmedelsvalet [II]). Enkätstudien genomfördes i november 2002 (svarsfrekvens 73 procent). Resdagboksstudien (24 stycken) utfördes under en arbetsvecka i mars 2003. Data om trafiksystem och omgivningsstrukturer (Omgivande förutsättningar för färdmedelsvalet [II]) har samlats in med hjälp av karteringar av linjenät, tidtabeller, intervjuer med nyckelpersoner och områdesbeskrivningar.

Beroende på de höga svarsfrekvenserna och hög detaljnivå på insamlade data kan studiens resultat antas spegla den studerade populationen väl. Att flera olika metoder har använts vid datainsamlingen stärker också detta.

Vardagens villkor - resultat och slutsatser

Pendlarna som studerats tillhör alla en grupp i samhället som har ekonomiska resurser att välja färdmedel för arbetsresan. I stort sett samtliga pendlare har körkort (97 procent) och nära på lika många har tillgång till bil för arbetsresan (92 procent).

Den andel av de studerade barnfamiljerna som regelbundet pendlar kollektivt till jobbet utgör en femtedel. Övriga reser till sin arbetsplats med bil.

Arbetsituationen och färdmedelsvalet

En grundläggande förutsättning för en persons möjlighet att välja färdmedel för arbetsresan är arbetsituationen (I) (*figur 1*). Exempel på ett antal styrande begränsningar i sammanhanget är var och när arbete måste utföras, men också att ett stopp vid en förskola kanske måste planeras in i arbetsresan, ett inköp göras på vägen hem eller en fritidsaktivitet hinnas med efter jobbet.

Ser man till arbetsförhållanden och färdmedelsval i den studerade gruppen är arbetet för de allra flesta individerna en aktivitet som vanligtvis utförs på en plats belägen utanför hemmet. En viss anpassningsmöjlighet i tid och rum finns för de grupper som kan arbeta hemifrån någon dag i veckan (4 procent) och/eller har flextid (56 procent) men i princip är arbetet för de allra flesta tydligt styrt till bestämda platser och tider under dygnet.

Pendlarna i de studerade hushållen uppvisar ingen direkt och entydig koppling mellan de studerade parametrarna av arbete; antalet pendlingsdagar i veckan, anställningsform, total arbetstid per vecka, arbetstidens förläggning under veckan och dygnet samt möjlighet till flextid eller inte och att pendla med kollektivtrafik eller med bil. Fler kollektivpendlare (92 procent) än bilpendlare (73 procent) har dock arbetstider som stämmer med kollektivtrafikens så kallade högtrafik och över hälften av bilpendlarna i den studerade pendlarpopulationen säger att arbetstiden utgör ett ganska stort hinder för att resa kollektivt (57 procent). Delvis som motsats till denna grupp bilresenärer kan lyftas fram att det i de studerade hushållen finns kollektivpendlare som kan sägas gå mot strömmen och har så kallade obekväma arbetstider, men som trots det reser kollektivt. Exempelvis arbetar 17 procent av kollektivpendlarna regelbundet helger. Däremot finns i motsats till bilpendlarna inga exempel på kollektivpendlare som arbetar kvällstid, nattetid eller skift.

I linje med aktivitetsansatsen är aktivitet – arbetet – resans och färdmedelsvalets grund och därmed den faktor som är mest styrande för pendlingen. Arbetstiden blir i detta avseende viktig. Den styr när arbetsresan kan ske och andra aktiviteter i vardagen måste i hög grad passas in efter den. Flagrant är den stora andel bilpendlare som anger arbetstiden som ett stort hinder för att kunna resa kollektivt. Enkätens öppna svarsalternativ tillsammans med det faktum att 91 procent av bilpendlarna anger flexibilitet som främsta skälet till att de reser med bil visar att kollektivtrafiksystemets fasta tider för många är svåra att synkronisera med kravet på att exempelvis med kort varsel kunna anpassa arbetstidens längd. Arbetstiden är också avgörande för vem i hushållet som enligt det kommunala regelverket (Regler, taxor och rutiner för barnomsorgen, Kils kommun) är den som skall lämna och hämta barnen i barnomsorgen och är därmed i förlängningen styrande för arbetsresans sträckning.

Omgivande förutsättningar

Hushållets sammansättning och organiserande ger en av tre omgivande förutsättningar (II) för en individs val av färdmedel (*figur 1*).

När det gäller de studerade småbarnshushållen i Kils kommun är andelen arbetspendlande män och kvinnor som ingår i gruppen jämnt fördelad mellan könen. Så gott som samtliga studerade pendlarhushåll består av två vuxna familjemedlemmar (99 procent) och i stort sett alla bor i villa, radhus eller kedjehus (95 procent).

Till skillnad från övriga grupper i samhället reser män och kvinnor i barnfamiljer, såväl nationellt (Hjorthol 2000) som i den studerade populationen, i lika hög grad med bil respektive kollektivtrafik till sin arbetsplats. Trots ett liknande utfall ser förutsättningarna för valet av färdmedel för pendlingsresan emellertid mycket olika ut för de båda könen sett till hur vardagen är organiserad vad gäller fördelningen av oavlönat arbete.

Totalt 64 procent av de studerade pendlarna utför ett eller flera ärenden i samband med arbetsresan. Vanligast är att lämna eller hämta barn i barnomsorgen (57 procent av alla ärenden). Av samtliga ärenden som görs kopplade till arbetsresan utförs 68 procent av de kvinnliga pendlarna. Att kvinnor i den studerade populationen har ett större ansvar för barn och hem än männen ligger i sin tur väl i linje med nationella erfarenheter (Krantz 1997, Hjorthol 2000, Jämställda transporter? 2002).

Mäns och kvinnors olika grund för färdmedelsval har studerats av Hjorthol (2000). Hennes slutsats är att män reser med bil oberoende av sammanhang medan kvinnor väljer bilen då omständigheterna så kräver. I barnfamiljer ökar kvinnans praktiska nytta av att välja bilen för sina arbetsresor. Påpekas skall att det inte finns något entydigt samband bland de studerade pendlarna mellan att utföra ett ärende på väg till eller från jobbet och att resa med bil. Totalt 80 procent av kollektivpendlarna utför minst ett ärende på väg till eller från jobbet (vid flera ärenden blir bilen vanligare). Ett antagande är dock det att ett ärende att utföra på väg till och från jobbet trots allt är ett avgörande hinder för många bilpendlare för att byta till ett kollektivt färdmedel. Grunden för denna förmodan är att då de studerade bilpendlarna anmodades uppge ett skäl till att de inte reste kollektivt tillhör kravet på att lämna eller hämta barn i förskolan/familjedaghem det vanligaste argumentet för att välja bilen.

Det vanligaste stoppet vid pendling sker vid en förskola/familjedaghem, vilket får till följd att den enskilda faktorn i omgivningsstrukturen (*figur 1*) som har störst betydelse för arbetsresans utformning är barnomsorgsplatsens geografiska lokalisering i förhållande till bostad, linjenät och hållplatser. För individen handlar det här om en samlad effekt av flera olika omständigheter. I många fall rör det sig om sekundäreffekter där exempelvis ekonomiskt betingande samman-

slagningar av förskolor får en direkt och kanske oväntad inverkan på föräldrars möjlighet att välja färdmedel till jobbet. Relationen mellan barnomsorgsplats och kollektivtrafiksystemet ligger i nuläget utanför enskilda aktörers kontroll där varken kommuner eller trafikhuvudmän har en heltäckande överblick. Slutsatser som dras av detta är att man exempelvis inom kommunal fysisk planering bör ha ett ökat mått av samordning av olika samhällsfunktioner och bör inkludera någon form av kommunikationskonsekvensutredning där barns placering inom barnomsorgen inte får oönskade effekter på möjligheten att pendla med kollektivtrafik till jobbet.

En tredje omgivande förutsättning för att pendlare skall välja att resa kollektivt är trafiksystemets standard (*figur 1*). I undersökningsområdet har den studerats i termer av dess yt- och tidstäckning. Yttäckning definieras av linjenätets geografiska täckning vad gäller sträckning och hållplatsers läge i förhållande till bostäder, förskolor och arbetsplatser. Tidstäckning bestäms av turtäthet och intensivtrafikperioder.

Det studerade kollektivtrafiksystemet har en bättre yttäckning i arbetsorten än i pendlarnas bostadsort. I arbetsorten är linjenätet betydligt mer utbyggt. En konsekvens av detta är att de flesta pendlare har längre mellan bostad och hållplats än mellan arbete och hållplats. Trots det förefaller inte avståndet mellan bostad och hållplats vara avgörande för valet av färdmedel. Sambandet är tydligare mellan att ha en arbetsplats i de centrala delarna av arbetsorten och att resa kollektivt. Det senare skall förstås i relation till att det i det studerade materialet finns ett statistiskt säkerställt samband mellan att ha en arbetsresa som kräver ett byte mellan kollektiva färdmedel och att resa med bil till jobbet. Betydelsen av ett linjenät där de flesta pendlare kan resa direkt utan byten, alternativt att byten mellan kollektiva färdmedel kan ske smidigare än idag, blir härmed tydlig. Att krav på byten uppfattas som ett stort hinder för att resa kollektivt bland pendlare i populationen korrelerar väl med tidigare studier inom transportforskning som visar att resenärer upplever olika moment under en resa som tröttande i olika grad. Till de mer besvärande momenten hör väntetid och bytestid (Holmberg et al 1996, Davidsson & Eklöv 1993, Börjesson & Eriksson 2000).

Både bil- (93 procent) och kollektivpendlare (71 procent) i de studerade pendlarhushållen uppger restiden vara den enskilt viktigaste faktorn för färdmedelsvalet och båda grupperna strävar efter att i möjligaste mån korta sina restider. En uttalad brist enligt pendlarna är att kollektivtrafikens tidtabeller inte stämmer överens med deras vardagsprogram. Den åsikten har intressant nog såväl bil- (72 procent) som kollektivpendlare (56 procent). En direkt studie av trafiksystemet visar att kollektivtrafikens turtäthet skiljer sig åt i olika resanderiktningar under dagen, vilket kan antas förstärka problemet med långa restider i kollektivtrafiken då ett trafiksystems tidstäckning måste ses som en helhet med både ut- och

hemresa. Sämre tidstäckning i ena riktningen kan inte till fullo kompenseras av bättre utbud i andra riktningen. För pendlaren handlar det om ett helhetsperspektiv där både ut- och hemresan ingår. En koppling av denna problematik kan göras till den kritik av kollektivtrafiken som framförs av bland andra Schilling (1999). Hans uppfattning är att trafikhuvudmäns och passagerares tolkning av tillgänglighet skiljer sig åt. Medan operatören ser tillgänglighet ur ett verksamhetsperspektiv så har passageraren ett helhetsperspektiv.

De omgivande förutsättningarna ger ett antal handfasta villkor för arbetsresan. Hur dessa tolkas och värderas är beroende av vilka bevekelsegrunder man har för valet. Betydelsen av individens olika motiv för utfallet av färdmedelsvalet diskuteras närmare i följande avsnitt.

Pendlarens upplevda förutsättningar

För att ett visst val av färdmedel skall göras krävs inte bara att ett antal omgivande villkor är uppfyllda och att pendlaren har de faktiska resurserna att kunna göra valet. Det krävs också att valet skall uppfattas som möjligt. I detta blir pendlarens upplevda förutsättningar (IV) (*figur 1*) avgörande.

På övergripande nivå blir tre strategier bakom färdmedelsvalet tydliga bland de studerade pendlarna; säkerhet, ekonomi och effektivitet. Ekonomi som grund för färdmedelsvalet är främst förbundet med kollektivpendlare. Effektivitet är viktigast för bilpendlare. Säkerhet är en faktor som däremot inte kan relateras till någon enskild resandegrupp. Inga avgörande skillnader i beslutsstrategier finns mellan män och kvinnor.

På en mer detaljerad individnivå visar materialet större variationer i strategier bakom valet av färdmedel mellan olika pendlare. Vad en individ uppfattar som ett skäl att resa kollektivt kan en annan uppfatta som ett skäl att pendla med bil. Exempelvis finns en stor andel pendlare som reser kollektivt och säger att kort restid är viktigt (71 procent), och en annan grupp pendlare som reser med bil och prioriterar miljö (14 procent). I vissa fall kan motsägelser av denna typ mellan ord och handling hänföras till brister i insikt om skillnad mellan teori och praktik (Gärling & Marell 1992), i andra fall skillnader i värdering mellan olika individer av en och samma faktor (Gottfridsson 2007). Det är också tänkbart att bilpendlare som anser att miljöhänsyn är viktigt när man väljer färdmedel bygger upp nödvändiga argument för att berättiga sitt beteende både för sig själv och för andra (Krantz Lindgren 2001). Att välja bilen kan motiveras av att konsekvenserna att välja något annat färdmedel blir för stora men det betyder inte att man inte samtidigt också värderar miljö.

Bland kollektivpendlarna finns grupper som är missnöjda med kollektivtrafiken på ett eller flera områden, men som ändå reser med den. Här handlar det främst om att biljettpriset är för högt (50 procent) och restiderna för långa (33

procent). Flera uttrycker också ett missnöje med standard på fordon (42 procent) och hållplatser (33 procent). På samma sätt som för beslutstrategier bakom färdmedelsvalet finns vad det gäller åsikter om brister hos kollektivtrafiken också exempel på bil- och kollektivpendlare som lyfter fram samma brister hos kollektivtrafiken men som i praktiken gör olika val av färdmedel. Ett exempel är tidigare nämnda faktum att en stor andel såväl bil- (72 procent) som kollektivpendlare (56 procent) uttrycker ett missnöje med att tidtabeller och personliga dagsprogram inte går ihop. Medan bilisterna anpassar färdmedlet efter dagsprogrammet, gör kollektivpendlarna uppenbarligen det motsatta.

En tredje grupp av resenärer existerar också förutom kollektivpendlare som ur olika aspekter är missnöjda med trafikformen men som ändå reser med den och den majoritet av pendlare som har okomplicerade reskedjor, arbetstider synkroniserade med tidtabeller och närhet till hållplatser och därför är nöjda med kollektivtrafiken. Den tredje gruppen är pendlare med högre toleranser på olika områden än pendlare i allmänhet. Exempel ur gruppen är pendlare med restider långt över genomsnittet, mer än 750 meter till närmaste hållplats eller de som gör fler än ett stopp på väg till eller från jobbet men som ändå inte uttrycker ett missnöje med trafikformen.

Den bild som här framträder av handlingsutrymmet för att välja färdmedel då fokus flyttas från mer generella resvanestudier till individnivå och då helhetens delar sammanförs är komplex. Uppenbart är hur man värderar liknande förutsättningar olika.

Helhetens komplexitet

Den forskning som idag finns kring resvanor och färdmedelsval ligger ofta på en hög aggregeringsnivå (Gottfridsson 2007). Transportforskning är också i mångt och mycket kopplad till praktisk trafikplanering (Krantz 1999). Befintlig forskning ger en relativt god kunskap om hur resvanor varierar med kön, inkomst, ålder samt mellan regioner. Kunskapen är också god om hur individer och grupper värderar olika tjänster som erbjuds i samband med resandet (se allmän resandestatistik i exempelvis Res 2001 – Den nationella resundersökningen, Transporter och kommunikationer SIKAs årsbok 2005). Saknas gör dock kunskap om resandets sociala kontext och hur kravet på transporter är kopplat till olika aktiviteter i våra liv (se exempelvis Hanson & Schwab 1995, Wikström & Karlsson 2002). Att som här utgå från ett helhetsperspektiv vid studier av hur människor väljer färdmedel har som fördel att ett antal annars dolda samband kommer i förgrunden. På ett övergripande plan och sett till enskilda faktorer som ligger bakom färdmedelsvalet skiljer sig inte resultaten i studien på några avgörande områden från nationella och internationella studier om resande. Att arbetssituationen (I) och omgivande förutsättningar (II) var och en har betydelse

för färdmedelsvalet är relativt väntat. Samma gäller betydelsen av pendlarens faktiska resurser för färdmedelsvalet (III). Vad som däremot framträder tydligt då olika delar kopplas till varandra och ses ur ett helhetsperspektiv är att enskilda faktorer också har ett antal synergieffekter som inverkar på individens handlingsutrymme. Exempel från de studerade småbarnsfamiljerna i Kils kommun är att barnomsorgens regelverk och struktur inverkar på individens möjlighet att resa kollektivt, att arbetstidens längd påverkar pendlingsresans geografiska sträckning eller att de olika villkoren som gäller för mäns och kvinnors färdmedelsval i slutänden ger ett liknande utfall. Samlat ger enskilda faktorer helt andra villkor för valet av färdmedel än studerade var för sig.

Att helheten inte bara är summan av ett antal enskilda förutsättningar blir också tydligt då pendlarens faktiska villkor kopplas till hur personen i fråga i realiteten uppfattar sitt handlingsutrymme och gör sina färdmedelsval (pendlarens upplevda förutsättningar för färdmedelsvalet IV). Den förväntade rationaliteten i valet av färdmedel utifrån resans syfte, omgivande förutsättningar och faktiska resurser som existerar i teorin finns inte alltid i praktiken hos de studerade småbarnsfamiljerna, eftersom ett antal enskilda villkor kopplas samman till en helhet. Lika förutsättningar leder ibland till olika val beroende på individens personliga motiv, kunskaper och vana. Att så är fallet komplicerar i sin tur möjligheten att planera bort bilresandet och betonar vikten av att förstå färdmedelsvalet i ett sammanhang och inte endast i termer av ett antal enskilda omständigheter.

Referenser

- Börjesson M & Eriksson T (2000): *Kollektivtrafikforskningens klara resultat*. Stockholm: KFB-Rapport 2000:1.
- Choo S & Mokhtarian PL (2004): "What Type of Vehicle do People Drive? The Role of Attitude and Lifestyle in Influencing Vehicle Type Choice." *Transportation Research A*, vol 38, s 201-222.
- Davidsson P & Eklöv G (1993): *Kan man ta bussen? En litteraturstudie om kunskapens roll för val av färdstätt vid arbetspendling*. Trum-rapport 1993:1. Umeå: Umeå universitet.
- Gottfridsson HO (2007): *Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar – En studie av arbetspendling i småbarnshushåll med Kils kommun som exempel*. Doktorsavhandling. Karlstad University Studies. Karlstad: Karlstads universitet.
- Gärling T (1997): *Psykologisk teoretisk referensram för hushålls beslutsfattande avseende resor*. Stockholm: KFB-Rapport 1997:48.
- Gärling T & Marell A (1992): *Bilhushålls strategier för att reducera bilresande*. TRUM 1992:2. Umeå: Umeå universitet.
- Handy SL & Niemeier DA (1997): "Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives." *Environment and Planning A*, vol 29, s 1175-1194.
- Hanson S & Schwab M (1995): "Describing Desegregate Flows – Individual and

- Household Activity Patterns.” I Hanson S (red): *The Geography of Urban Transportation*, Second edition. New York: The Guilford Press.
- Hjorthol R J (2000): “Same City – Different Options. An Analysis of the Work Trips of Married Couples in the Metropolitan Area of Oslo.” *Journal of Transport Geography*, vol 8, nr 3, s 213-220.
- Holmberg B, Hydén C, m fl (1996): *Trafiken i samhället – Grunder för planering och utformning*. Lund: Studentlitteratur.
- Hägerstrand T (1970): “What about People in Regional Science?” *Papers of the Regional Science Association*, vol 24, s 7-21.
- Jones PM, Dix MC, Clarke MI, Heggie IG (1992): *Understanding Travel Behaviour*. London: Gower.
- Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män* (2002): Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).
- Krantz L-G (1997): Mäns och kvinnors rörlighet i Sverige. Utveckling mellan 1978 och 1995 – Ökar eller minskar skillnaderna? Occasional papers 1997:3, Kulturgeografiska Institutionen, Handelshögskolan i Göteborg: Göteborgs universitet.
- Krantz L-G (1999): *Rörlighetens mångfald och förändring – Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Doktorsavhandling. Göteborg: Meddelande från Göteborgs universitets geografiska institutioner Serie B, Nr 95.
- Krantz Lindgren P (2001): *Att färdas som man lär? Om miljömedvetenhet och bilåkande*. Hedemora: Gidlund förlag.
- Pas E & Harvey A (1997): “Time Use and Travel Demand Analysis and Modelling.” I Stopher P & Lee-Gosselin MEH (red): *Understanding Travel Behaviour in an Era of Change*. London: Pergamon, Elsevier Science Ltd.
- Regler, taxor och rutiner för barnomsorgen i Kils kommun (2007-06-31): www.kil.se/upload/1arande/Dokum0entarkiv/Dokument/barnomsorg.pdf.
- RES 2001 - Den nationella resundersökningen (2002), Stockholm: SIKA.
- Schilling R (1999): Accessibility to Train from Information to Station – A Study Based on a Literature Review and Other References. Working paper. TRITA-IP 99-76. Stockholm: KTH. Division of Traffic and Transport Planning.
- Steg L (2005): “Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use.” *Transportation Research A: Policy and Practice*, vol 39, nr 2-3, s 147-162.
- Svenskarnas resor 1997 – Resultatrapport. Riks – RVU resultatrapport för 1997 (1998); Stockholm: Statistiska centralbyrån.
- Transporter och kommunikationer SIKA:s årsbok 2005*, Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).
- Wikström F & Karlsson M (2002): *Hållbar utveckling i Värmland – Strategier för lokal och regional hållbar utveckling av energisystem i ett femtioårsperspektiv*. Karlstad University Studies 2002:13. Karlstad: Karlstads universitet.

