

TIDSANVÄNDNING OCH RESOR. Aspekter på olika grupperns aktivitetsmönster.

Bertil Vilhelmson

Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet 5 augusti 1997

1. Introduktion

Tid är en viktig aspekt på våra resor. En stor del av utbyggnaden av infra-strukturen (vägar, järnvägar osv) motiveras av de tidsvinster som framtida resenärer kan komma att göra. Men tiden är betydelsefull också i andra, nog så viktiga, avseenden. Människors användning av tid för olika ändamål och på olika platser – förvärvsarbete, omsorg, hushållsarbete, inköp, olika fritidsaktiviteter – samspelar nära med möjligheterna att resa. Förändringar i möjligheterna att resa, t ex begränsningar av miljöskäl eller utvidgningar vid ökade inkomster påverkar människors tidsanvändning i övrigt. Tid är dessutom en absolut begränsad resurs som sätter en definitiv gräns för vad vi hinner att göra under ett dygn, inte minst när det gäller att resa.

Sammantaget bildar individens användning av tid för olika aktiviteter på olika platser ett aktivitetsmönster. Aktivitetsmönstren uttrycker människors livsstil (Vilhelmson 1994). Ett grundläggande problem är i vilken utsträckning de aktivitetsmönster som formar våra dagliga liv förutsätter en hög rörlighet. Hur mycket reser vi för att kunna utföra olika aktiviteter och ärenden? Vilka egenskaper kan förknippas med de aktiviteter vi reser till? Är de bundna i tid och rum eller mer flexibla och anpassbara på kort sikt? Vari består till exempel alla resor som människor gör under fritiden?

Hittillsvarande kunskap om resornas samband med ärenden och aktiviteter i övrigt baseras till stor del på resvaneundersökningar. De ger ofta en mycket grov och onyanserad bild av den verklighet som omgärdar själva resan. I en särskild studie har jag därför försökt belysa ovanstående problemställningar med hjälp av data om den svenska befolkningens dagliga tidsanvändning (Statistiska Centralbyråns Tidsanvändningsundersökning från år 1990/91). Ett urval av befolkningen 20 – 64 år har fört dagbok över sin tidsanvändning under två dygn (Rydenstam 1992). I min studie analyseras detta material ur rörlighetsaspekt. En slutrapport med titeln Tidsanvändning och resor (Vilhelmson 1997) har nyligen publicerats av den svenska Kommunikations-forskningsberedningen (KFB). I denna uppsats sammanfattas resultaten.

Studien formas runt följande konkreta frågor:

- o Hur omfattande är den dagliga rörligheten och hur mycket reser befolkningen?
Tidsanvändningsundersökningen ger inte bara en mer nyanserad

utan i vissa avseenden också en mer heltäckande beskrivning av de förflyttningar människor utför under ett dygn jämfört med mer konventionellt utformade resvaneundersökningar.

- o Hur mycket tid avsätter olika grupper för att resa? Användningen av tid för att resa studeras över en längre tidsperiod samt med hänsyn till regionala förhållanden, skillnader mellan kvinnor och män, olika gruppers tidspress resp. önskemål om mer tid och flera andra bakgrundsfaktorer.

- o Vilka stationära (platsbundna) aktiviteter förknippas med resor? Tidsanvändningsdata ger en mycket hög detaljeringsgrad när det gäller att beskriva olika typer av ärenden, t ex på fritiden. Över hundra aktiviteter är sammanlagt urskiljbara som möjliga ärenden för en resa. Det är också möjligt att se om eventuell aktivitet utförs samtidigt som man reser.

- o Hur beroende har människor blivit av en hög rörlighetsnivå och vilka anpassningsmöjligheter finns på kort sikt? Ett av många sätt att tackla den svåra frågan är att analysera utförda aktiviteters bundenhet i tid och rum (en metod för denna delaspekt redovisades vid Trafikdagarna i Aalborg 1996 (Vilhelmson 1996) och har därefter analyserats vidare).

Den sk aktivitetsansatsen erbjuder en begreppsmässig ram för studien. Enligt ansatsen ses det dagliga livet som en ström av aktiviteter som utförs av individen på olika platser. Aktiviteterna utförs för att tillfredsställa fysiologiska behov (t ex att äta, sova), institutionella krav (t ex förvärvsarbete, skola), individuella förpliktelser (t ex barnomsorg, handla mat) och personliga preferenser (t ex fritidsaktiviteter). Resor binder samman det rumsligt fördelade aktivitetens mönster. Även om resor ibland är en önskad aktivitet för sin egen skull, så är en stor del av det dagliga resandet härlett från behovet att utföra andra aktiviteter. Det finns olika typer och grader av restriktioner avseende när aktiviteter kan genomföras, bla beroende på fysiologiska faktorer, institutionella krav i omgivningen liksom behovet av andra människors närvaro. Det gäller också var någonstans det finns platser tillgängliga för att utföra aktiviteten i fråga. Faktiskt och önskat deltagande i aktiviteter kan delvis förknippas med hushållets sammansättning, ansvar och arbetsfördelning. Observerade aktivitets- och resmönster ses som utfallet av en planeringsprocess på individnivå. Genom planering fogas nödvändiga och fritt valda aktiviteter samman till ett dygnsprogram. Programmet formas med hänsyn till olika restriktioner (när aktiviteter kan utföras, hur länge, var i rummet, i vilken sekvensordning osv). I praktiken är många av dessa beslut en fråga om rutiner. En del resor uppkommer också impulsivt och spontant när tillfälle ges.

Aktivitetsansatsen har tidigare, i andras studier, främst använts för att beskriva, klassificera och modellera aktivitetsmönster på detaljerad individ- och hushållsnivå. Mitt syfte här är emellertid att utnyttja ansatsen vid analys av en storskalig nationell tidsanvändningsstudie av tvärsnittskaraktär. Ambitionen är då explorativ och inriktad på att kartläggning av strukturella förhållanden och mönster.

2. Tidsanvändningsundersökningen som metod att beskriva rörlighet

Tidsanvändningsundersökningen beskriver hur ett representativt urval människor i befolkningen använder sin tid för olika sysslor under ett var-dagsdygn resp. ett helgdygn i Sverige under år 1990 och 1991. Sommarmånaderna ingår ej (vilket bl a bidrar till att underskatta fritidsresandet). Undersökningen täcker befolkningen i åldrarna 20-64 år. Varje person har med egna ord och i löpande följd, för perioder om tio minuter, bokfört sina aktiviteter i en dagbok. Dagboken beskriver med relativt stor noggrannhet typ av aktivitet, aktivitetens tidsåtgång samt när på dygnet den utförs. Precisionen är mindre god vad avser var aktiviteten äger rum. Aktivitetens lokalisering kopplas endast till allmänna bestämmingar som t ex bostaden, arbetsplatsen eller om ett färdmedel använts. En grundläggande indelning kan dock i efterhand göras mellan *stationära aktiviteter* och aktiviteter som är *rörliga*, dvs innebär förflyttningar och resor.

Det visar sig att möjligheterna att beskriva resor, ärenden och färd sätt med utgångspunkt i det aktuella datamaterialet är mycket goda. Av metodologiskt intresse är att:

- Tidsanvändningsundersökningen täcker in nästan 10 procent fler för flyttningar och 10 minuter mer restid jämfört med konventionellt upplagda resvaneundersökningar.
- Den "tillkommande" restiden gäller huvudsakligen förflyttningar till fots.
- Det är uteslutande resor under den fria tiden som kommer till. Det gäller framför allt olika promenader samt resor utan direkt ärende med cykel, båt och bil.
- Restiden underskattas mer under helger jämfört med vardagar i konventionella resvaneundersökningar.

3. Förändringar över tid

Uppgifterna om rörlighetens omfattning år 1990/91 kan fogas in i en längre tidsserie över befolkningens resor med hjälp av kompletterande uppgifter från de nationella resvaneundersökningarna (RVU) för perioden 1978 till 1995. Den studerade gruppens genomsnittliga dagliga reslängd ökade med 10 procent, från 45 till 50 km per dygn, mellan 1978 och 1995. Resfrekvensen, som är en indikator på antalet kontakter människor har utanför bostaden, förändrades inte under perioden. När det gäller daglig restid finner vi under år 1978, 1985 och 1990/91 en stabilitet, runt 80 minuter per person och dygn. Den genomsnittliga restiden tycks ha gått ned under år 1994 och 1995. En trolig förklaring är att restiden underskattas dessa år pga byte av insamlingsmetod. En alternativ tolkning är att allt fler människor har tillgång till snabbare transportmedel (bil, flyg) men under 1990-talet i större utsträckning än tidigare utnyttjar dem som tids sparande maskiner vilket frilägger för tid åt andra, stationära aktiviteter. Det skulle i så fall vara ett trendbrott, kanske främst

beroende på att det blivit dyrare att resa och inkomstmässigt sämre i Sverige under 1990-talet. Förändringen i restid kan också vara tecken på en begynnande anpassning och värderingsförskjutning när det gäller människors avvägning mellan tid för resor och tid för andra sysslor.

Användning av olika färdssätt (mätt i tid) visar ett drag av stabilitet i fördelningen under perioden. De enda genomgående ökningarna under perioden som helhet gäller tid avsatt för resor med flyg och cykel.

4. Den fria tidens resor och aktivitetsrum

Tidsanvändningsundersökningens uppgifter om ärenden låter sig inte automatiskt jämföras med andra undersökningar. Den mycket finfördelade ärendestrukturen kan ju aggregeras till bredare ärendekategorier på flera sätt. Resultatet blir i hög grad avhängigt hur man väljer att lägga samman olika aktiviteter.

Tidigare undersökningar visar dock att den fria tidens resor dominerar och utgör nästan hälften av all reslängd för den aktuella åldersgruppen. Resor förknippade med arbetslivet ligger på en relativt stabil nivå på cirka 40 procent av reslängden under perioden 1978 till 1995. Resor som hänger samman med hushållet och omsorgen visar en sakta avtagande andel av hushållens samlade transportarbete. Det finns dock säsongsmässiga, dygnsmässiga och regionala variationer.

Trots att den fria tiden dominerar resandet inom Sverige behandlas den huvudsakligen som en restpost i konventionella resvaneundersökningar. En intressant fråga, inte minst ur ett anpassningsperspektiv, är därför vari alla dessa fritidsresor egentligen består. Genom att sammanlänka resor med omgivande aktiviteter (i tidsanvändningsundersökningen) kan man på ett mycket detaljerat sätt beskriva vilka aktiviteter människor reser till på fritiden.

Det visar sig att sociala kontakter dominerar fritidsresandet. Att träffa andra människor motiverar nästan hälften av den fria tidens resande. Därefter kommer olika former av motions- och friluftsliv. Sådana aktiviteter svarar för ca 20 procent av den fria tidens resor. Underhållning och kulturkonsumtion har en andel av drygt 10 procent. Det organiserade föreningslivet svarar för knappt 10 procent medan slutligen olika hobbies respektive att följa med barn till deras fritidsaktiviteter svarar för cirka fem procent vardera.

Ett miljömässigt hållbart transportsystem kan komma att innebära att rörligheten på sikt dämpas, vilket i sin tur skulle påverka människors dagliga aktivitetsmönster och aktivitetsrum. Inte minst fritidens aktiviteter och resor skulle kunna påverkas och i större utsträckning än i dag utföras i lokalsamhället runt bostaden (alternativt med lägre frekvens). Denna aspekt väcker

intressanta fördelningaspekter med avseende på hur olika grupper utnyttjar rum och resor under fritiden. I en särskild analys (Aronsson & Vilhelmson 1997) urskiljs tre grupper med hänsyn till hur geografiskt utsträckta och trans-portberoende deras fritidsaktiviteter är under helgdagar.

Den första gruppen, de *hemaktiva*, är de som tillbringar fritiden hemma i bostaden eller dess omedelbara närhet (under undersökningdagen). De utgör 38 procent av alla i åldrarna 20-64 år. En andra grupp är de *näraktiva*, här definierat de personer som utför fritidsaktiviteter i intervallet 0,1 - 5 km från bostaden, dvs på gång och cykelavstånd. Gruppen utgör 11 procent av alla undersökta. En tredje grupp, de *fjärraktiva*, förlägger sina fritidsaktiviteter mer än 5 km från bostaden och utgör mer än hälften av alla (51 procent). De använder bil i 62 procent av resorna under den aktuella fritiden.

Det är viktigt att inse att dessa uppskattningar gäller situationen under *ett* genomsnittligt lördags- eller söndagsdygn under perioden september till maj. Det innebär att en och samma individ inte behöver tillhöra samma grupp ständigt. Grupperna byter medlemmar mellan olika heldygn – i vilken omfattning går inte att avgöra med utgångspunkt i en tvärsnittsundersökning.

Vad skiljer då grupperna åt? I korthet visar det sig att män är något fjärr-aktiva än kvinnor under fritiden, yngre jämfört med medelålders, ensam-stående jämfört med sammanboende, barnlösa jämfört med föräldrar, stor-stadsbor jämfört med landsbygdsbor, högutbildade jämfört med lågutbildade, bilinnehavare jämfört med billösa samt fritidshusinnehavare jämför andra. Här finns naturligtvis individuella variationer.

De fritidsaktiviteter som dominerar i lokalsamhället är olika sorters promenader (44 procent), att umgås med vänner och bekanta (38 procent) samt kultur, nöjen och föreningsliv (11 procent). Bland de aktiviteter som utförs längre bort (i "fjärrsamhället") dominerar att umgås med vänner och bekanta (51 procent), sport och idrott (14 procent), kultur, nöjen och föreningsliv (14 procent) samt veckoslutsresor till bl a fritidshus (8 procent).

5. Geografiska skillnader

Avsätter man mer tid till att resa i glesare regioner än befolkningsrikare och tätare områden? De regionala skillnaderna är inte särskilt stora, med ett viktigt undantag. Stockholmsregionen ligger markant över andra regioners nivåer. En högre resfrekvens (snarare än att man avsätter längre tid per resa) bidrar till denna avvikelse från övriga landet. I storstadsregionen utför människor fler aktiviteter per dag som kräver förflyttningar. Också en högre kollektiv-trafikanvändning och fler förflyttningar till fots förklarar varför stockholms-regionen avviker.

Tvingas man, eller väljer man, att avsätta mer tid för arbetsresor i glesa regioner och relativt mer tid för resor till fritidssysslor i täta regioner? Ett mönster framkommer. Ju glesare region desto mindre tid avsätts (i genomsnitt) till arbetsresor. Ökande restid till jobbet tycks kompenseras med kortare tid för resor till hushålls- och omsorgsärenden snarare än att fritidens resor tjänar som regulator. Här ryms individuella variationer.

6. Grupper som upplever tidspress i vardagslag

Många människor upplever tidsbrist och har problem med att hinna med allt som skall göras. Drygt en tredjedel av de undersökta anser att de *ofta* har svårt att hinna med allt som behöver göras på vardagarna. Knappt en tredjedel tvingas dessutom *ofta* avstå från önskade aktiviteter på grund av upplevd tidsbrist. Det är sannolikt människor som skulle kunna välja snabbare färdssätt som ett sätt att hantera sin vardagliga tidspress om de fick chans.

Det finns inte några som helst skillnader mellan män och kvinnor i dessa avseende. Vi vet från tidigare att kvinnor i betydligt större utsträckning än män använder långsammare färdssätt samtidigt som de utför fler ärenden per resa än män gör. Kvinnors vardag är samtidigt oftare uppstyckad i fler aktiviteter vilket sammantaget borde leda till större tidspress.

Tidigare erfarenheter pekar på att de tidsbesparingar man gör genom att resa snabbare efter hand utnyttjas till att fler aktiviteter läggs till under dygnet och/eller att man väljer att resa längre bort och utöka sitt aktivitetsrum. Det indikerar att upplevd tidspress inte direkt påverkas av tillgång till snabba transportmedel. Det visar sig också att grupper som har svårt att hinna med allt som skall göras oftare har tillgång till bil och oftare använder bil när de reser jämfört med mindre tidspressade grupper. Grupper som har svårt att hinna med använder dessutom något mer tid till att resa jämfört med grupper som sällan eller aldrig upplever tidsbrist. De mindre tidspressade går och cyklar i större utsträckning än de jäktade.

7. Mer tid - fler resor?

Ett helt annat sätt att hantera en vardaglig tidspress – istället för att minska förflyttningstiden - är att reducera användningen av tid för någon stationär aktivitet, t ex förvärvsarbetet. På en direkt fråga om man i framtiden hellre skulle välja kortare arbetstid framför höjd lön svarade något mer än hälften av de förvärvsarbetande att de föredrar minskad arbetstid. En viktig fråga är då vilka aktiviteter människor skulle ägna sig åt om de fick mer tid. Och mer specifikt: i vilken omfattning skulle en förändrad tidsanvändning påverka resandets omfattning?

Det visar sig att bilden av aktiviteter människor skulle vilja ägna sig åt är mycket splittrad med avseende på innehåll och orientering. Här återfinns

såväl stationära (och hemmaorienterade) som utåtriktade och därmed transportstrände aktiviteter. Enkla korrelationsanalyser visar att kvinnor är något mer hemmaorienterade än män men sambanden är mycket svaga. Flertalet önskade aktiviteter är av fritidskaraktär.

8 Aktiviteter samtidigt som man reser

En annan fråga om aktiviteter gäller om vi under resor samtidigt utför aktiviteter som gör resan i sig mer värdefull. Kan vi göra flera saker samtidigt, t ex läsa morgontidningen ombord på spårvagnen på väg till jobbet, så innebär det både en tidsbesparing och en ökad nytta. Undersökningen visar att aktiviteter vid resor, t ex att lyssna på radio, musik eller att läsa sker relativt sällan. Endast i samband med cirka 10 procent av alla resor erinrar sig individen och antecknar i dagboken att man också sysslade med något annat. Naturligtvis glömmar människor att redovisa aktiviteter i en undersökning av denna typ. Å andra sidan, glömmar man har antagligen aktiviteten inte någon större betydelse.

9 Ärendens påverkbarhet - bundna och flexibla aktiviteter i tid och rum

I en särskild analys av resors ärenden kopplas varje förflyttning till omkringliggande stationära aktiviteter vilka identifieras på den mest detaljerade beskrivningsnivån. Den efterföljande aktivitet som tar längst tid att utföra får här avgöra resans dominerande ärende. 135 olika sorters ärenden är således möjligt att urskilja. En så detaljerad ärendebestämning kan sedan bilda en grund för aggregeringar av resors ärenden efter olika kriterier och typologier.

I ett försök klassificeras aktiviteter i fyra kategorier med avseende på deras bundenhet respektive flexibilitet i tid och rum. Detta som ett sätt att beskriva hur *yttre förhållanden* på olika sätt binder upp och "låser" vardagens tids- och platsanvändning. Inre (psykologiskt grundade) tvång och behov kan här inte beaktas. Det vilar också en kortsiktighet bakom klassificeringen. På längre sikt ökar normalt sett handlingsmöjligheterna i tid och rum.

Det visar sig att andelen resor till mycket bundna (och därmed svårpåverkbara) aktiviteter uppgår cirka 60 procent av alla resor och av all restid under vardagar. Andelen resor till mycket flexibla (och påverkbara) aktiviteter är cirka 20 procent. Gråzonen däremellan svarar för ca 20 procent av såväl frekvens som tid. Under helgerna är av uppenbara skäl situationen annorlunda. Ungefär 40 procent av resorna (såväl i frekvens som tid) är relaterade till en flexibel användning av tid och rum medan runt en fjärdedel är av bunden karaktär. Personbilen dominerar givetvis samtliga resor men har en relativt starkare position när det gäller flexibla ärenden jämfört med de som är bundna till tid och plats.

En multivariat analys visar att det framför allt är förhållanden i hushållet och faktorer förknippade med tidsanvändning och förvärvsarbete som signifikant samvarierar med den tid som individen avsätter för resor till flexibla aktiviteter. Ju fler barn desto mindre tid avsätts för att resa till flexibla aktiviteter. En-samstående ägnar mer tid till att resa än sammanboende. Vidare framgår att de som hellre önskar kortare arbetstid (jämfört med högre lön) generellt avsätter mindre restid till flexibla aktiviteter än andra. De som upplever tidspress (och ofta säger sig tvingas att avstå från aktiviteter) avsätter redan mer tid till flexibla (och påverkbara) aktiviteter än andra. Vad som är orsak och verkan i dessa fall är svårt att avgöra.

Några avgörande skillnader mellan män och kvinnor är svåra att finna förutom att män under helger reser något mer till flexibla aktiviteter. Män och kvinnor har således ungefär lika stora strukturellt betingade krav på rörlighet i vardagslag. Från andra studier vet vi emellertid att kvinnor i högre grad än män har sina aktiviteter förlagda i närheten av hemmet. En avgörande skillnad är att män (i genomsnitt) använder snabbare färdmedel och reser längre bort på samma tid.

Flera faktorer, t ex regiontyp, bilnehav och kön har inte någon signifikant påverkan på restiden till flexibla aktiviteter. Vid motsvarande analys av den dagliga reslängden är bilnehav i hushållet, som väntat, en faktor av betydelse.

Resultaten kan tas som utgångspunkt för en bedömning av den anpassnings-potential som finns på kort sikt i gruppen 20-64 år att dämpa sitt resande och krympa sitt dagliga aktivitetsrum. Detta om resberoendet förknippas med aktiviteter bundenhet respektive flexibilitet i tid och rum – egenskaper här klassificerade med hänsyn till omgivningens (yttre) krav och restriktioner. Fortsatta teoretiska och empiriska studier krävs dock för att på ett fullgott sätt belysa frågor om rörlighetens beroenden och anpassningsförmåga i förhållande till vardagens aktivitetsmönster.

Referenser

- Aronsson L & Vilhelmson B (1997) Weekend leisure activities and mobility in Sweden. An aspect of sustainable lifestyles. Paper presenterat vid International Seminar "Explo-ring Sustainability", University of Karlstad, Sweden, May 12-14, 1997.
- Krantz L-G & Vilhelmson B (1996) Förändringar av den dagliga rörligheten i Sverige 1978 -1994. Occasional papers 1996:2, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Rydenstam K (1992) I tid och otid. Statistiska Centralbyrån, SCB, Rapport 79, Stockholm.
- Vilhelmson B (1990) Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser. Transportforskningsberedningen, TFB-rapport 1990:16, Stockholm.
- Vilhelmson B (1994) Rörlighet; en aspekt på relationen livsstil-miljö. Nordisk Samhälls-geografisk Tidskrift 19:1994, 27-38.

Vilhelmson B (1996) Mobilitetens betydelse för olika aktivitetsmönster. I Trafikdage på Aalborg Universitet '96; Konferensrapport (red H Lahrmann & LH Pedersen), pp 521-530.

Vilhelmson B (1997) Tidsanvändning och resor. Att analysera befolkningens rörlighet med hjälp av en tidsanvändningsundersökning.

Kommunikationsforskningsberedning-en, KFB-rapport 1997:12, Stockholm.