

# VÄSTSVENSKAR I RÖRELSE – SAMBAND MELLAN PENDLING OCH TILLIT

JOEL CARLSTEN ROSBERG OCH DANIEL ENSTRÖM

## Sammanfattning

Svenskar pendlar idag både oftare och längre. Trots pendlingens ökande omfattning är dess politiska och sociala aspekter relativt outforskade. Det här kapitlet undersöker samband mellan mellanmännisklig tillit och transportmedel vid pendling. Resultatet visar att personer som cyklar, åker kollektivt eller promenerar till sitt arbete eller studier har högre mellanmännisklig tillit än bilpendlare. För beslutsfattare understryker resultaten att hållbart resande har en tydlig social dimension som bör tas i beaktning vid infrastruktur- och stadsplanering.

Ökande pendling till arbete och studier har beskrivits som en av vår tids största förändringstendenser (Lidström, 2006). Varje dag pendlar över 1,5 miljoner svenskar över en kommungräns till och från jobbet och resorna blir både fler och längre (Boverket, 2005; SCB, 2019).<sup>1</sup> På 35 år har det genomsnittliga pendlingsavståndet ökat med över fem kilometer och de senaste 10 åren har in- och utpendlingen inom Västra Götalandsregionen ökat med 15 procent (VGR Analys, 2018:32). Mer än en tredjedel av den arbetande befolkningen i regionen arbetar i en annan kommun än sin egen och i kommunerna närmast Göteborg pendlar över hälften av befolkningen (SCB RAMS, 2017).

Arbetskraftens mobilitet är tätt sammankopplat med Västra Götalandsregionens ambitioner om regionförstoring där utbytet av människor med olika utbildning, kunskaper och erfarenheter såväl inom kommunerna som över kommungränserna ses som en grundläggande förutsättning för tillväxt och regional utveckling.<sup>2</sup> De senaste 20 åren har investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik tredubblats inom regionen. Kollektivtrafikresandet ska bli attraktivare, tillgängligare och mer hållbart där en målsättning är att pendling med cykel- och kollektivtrafik ska öka i förhållande till bilen. Trots detta sker nästan 60 procent av pendlingen inom regionen fortfarande med bil (Västtrafik, 2019; VGR Analys, 2019:6)

Med tanke på pendlingens omfattande ökning är det relativt få studier som har belyst dess potentiella politiska och sociala dimensioner. Pendlingens ekonomiska, miljö- och hälsomässiga effekter är relativt välbelagda men beskrivs ofta i nyttomaximerande termer som lyfter fram tillgänglighet och prismekanismers samband med hållbart resande. Däremot finns överraskande få svenska studier

som undersöker samband mellan pendling och grundläggande sociala aspekter såsom mellanmännisklig tillit. Tillit har inom samhällsvetenskapen beskrivits som en ovärderlig samhällelig resurs som har visat sig ha ett starkt samband med allt från källsortering, hälsa och villighet att betala skatt till ekonomisk tillväxt och välfungerande demokratiska samhällen (Sönderskov & Dinesen 2014; Putnam 2000). När fler svenskar än någonsin pendlar är det därför anmärkningsvärt att så lite uppmärksamhet riktats mot potentiella samband mellan tillit och pendling.

I det här kapitlet undersöks därför samband mellan mellanmännisklig tillit och vilka transportmedel<sup>3</sup> västsvenskar använder sig av vid pendling till arbete eller studier. Dataunderlaget består av den västsvenska SOM-undersökningen 2018. Kapitlet inleds med en kort tillbakablick på några av orsakerna till pendlingens snabba ökning sedan 1990-talet. Därefter följer en redogörelse av litteraturen om socialt kapital och mellanmännisklig tillit kopplat till pendling.

### **Pendling i Sverige sedan 1990-talet**

1990-talets ekonomiska kris och efterföljande lågkonjunktur förändrade den svenska arbetsmarknaden där industrier på flera mindre orter försvann och ersattes av arbeten inom den privata tjänstesektorn i storstäder. Fler blev tvungna att ta sig längre sträckor för att hitta ett jobb och den tydligast ihållande ökningen av pendling har skett i kommuner som har mellan 30–60 minuters restid till en storstad (SKL, 2003; 2009; 2011).

Skälen till att pendla har ofta ekonomiska incitament där möjlighet till ökad inkomst och minskade boendekostnader väger tungt (SKL, 2005; 2006; 2008). Pendlare med arbete i annan kommun än där de är bosatta tjänar i snitt mer än inomkommunala pendlare, har högre utbildning och är oftare man än kvinna (SCB, RAMS 2017). Trots det är det långtifrån all pendling som är helt och hållet frivillig. Ofrivilliga pendlare återfinns framförallt bland tidigare arbetslösa och nya på arbetsmarknaden (SKL, 2013).

### **Socialt kapital och mellanmännisklig tillit**

Begreppet socialt kapital fick starkt genomslag i den samhällsvetenskapliga litteraturen under 1990-talet och förknippas ofta med den amerikanske statsvetaren Robert Putnams studie kring effekterna av en regionaliseringsreform i Italien under 1970-talet (1993). Putnam fann stora skillnader mellan hur väl regioner i syd respektive norr lyckades få den demokratiska processen och ekonomin att fungera, vilket enligt honom kunde kopplas till socialt kapital.

Lite förenklat innebär teorin om socialt kapital att när människor deltar i samhället, exempelvis genom olika former av organisationer och nätverk, skapas starka normer om tillit, ömsesidighet och förtroende. Förtroende och ömsesidighet underlättar samarbete eftersom människor som upplever att de kan lita på

varandra kan lösa gemensamma samhälleliga problem på ett mer effektivt sätt. Putnams resultat visade att detta i förlängningen leder till en mer välfungerande demokrati och ökad ekonomisk tillväxt. På det här sättet kan socialt kapital ses som en samhällelig resurs i form av normer som skapar sammanhållning och tillit.

Socialt kapital har med andra ord en kognitiv dimension som handlar om en känsla av förtroende och tillit och en strukturell dimension som handlar om hur socialt kapital på gruppnivå påverkar samhället på olika sätt. Kognitiva aspekter av socialt kapital mäts i regel på individnivå och undersöker människors subjektiva upplevelse av tillit, det vill säga om man generellt litat på andra människor. Studier som undersöker strukturella dimensioner av socialt kapital mäter exempelvis hur medborgardeltagande och medlemskap i föreningar potentiellt påverkar den generella tilliten i samhället på en kollektiv nivå (Rostila, 2010).

En annan viktig distinktion görs mellan sammanbindande, överbryggande och länkande socialt kapital. Sammanbindande socialt kapital återfinns i homogena, inåtriktade grupper och relationer såsom familj, släkt eller andra nätverk där individerna liknar varandra. Överbryggande socialt kapital återfinns i heterogena, utåtriktade nätverk utanför den närmsta kretsen. Länkande socialt kapital handlar om relationer av mer tillfällig karaktär mellan människor och grupper med olika social ställning i samhället (Putnam, 2006).

En vanligt förekommande diskussion kopplad till teorin om socialt kapital handlar om orsakssamband, det vill säga frågan om socialt kapital skapas genom medborgardeltagande eller om människor väljer att ingå i nätverk och organisationer för att de redan har hög mellanmännisklig tillit. Senare empiriska studier har visat att välfungerande institutioner, snarare än medlemskap i olika typer av organisationer, har stor betydelse för mellanmännisklig tillit (Liu & Stolle, 2017; Rothstein & Kumlin, 2000; Portes & Vickström, 2015). Sönderskov och Dinesen (2014; 2016) har exempelvis mätt tillit i Danmark med data som sträcker sig över en 30-årsperiod. De visar på ett tydligt samband mellan upp- och nedgångar i mellanmännisklig tillit över tid kopplat till hur väl människor upplever att offentliga institutioner fungerar.

## **Samband mellan tillit och pendling**

De relativt få empiriska studier som undersökt samband mellan tillit och pendling har indikerat en negativ korrelation. Två huvudsakliga orsaker har pekats ut som bidragande till detta. För det första tar pendlingen tid i anspråk som annars hade kunnat läggas på olika typer av tillitsskapande aktiviteter. Putnam (2006) hävdar exempelvis att medborgardeltagandet stadigt minskar ju mer tid som spenderas bilpendlande, till en viss övre gräns. För det andra innebär pendling en ökad vardaglig stress och i längden lägre välbefinnande och hälsa vilket har väldokumenterat negativa effekter på mellanmännisklig tillit (Kawachi m.fl., 2008; Delmelle m.fl., 2013; Newman m.fl., 2014).

Transportmedel, det vill säga om man åker bil, kollektivt, cyklar eller går har också visat sig ha olika samband med nivåer av stress vilket i längden även kan påverka tillit (Brömmelstroet, 2017; Leigran m.fl., 2015). Kristoffer Mattisson m.fl. (2015) analyserar exempelvis sambandet mellan socialt kapital, uttryckt som medborgardeltagande och mellanmänsklig tillit bland bil-, tåg- och aktiva pendlare (cyklister och fotgängare) i Skånerregionen. Resultatet visar på ett negativt samband mellan socialt kapital och bilpendlande medan aktiv pendling uppvisade ett starkt positivt samband. Kollektivtrafikpendlande hade varken ett positivt eller negativt samband med socialt kapital, förutom bland långdistanspendlare med över 60 minuters resa enkel väg. Denna kategori kollektivtrafikpendlare uppvisade lägre nivåer av tillit än de som hade kortare restid.

Leigran m.fl. (2015) visar i en studie på sambandet mellan olika pendlingsformer och stressnivå. De ringar in fem olika faktorer som är särskilt avgörande för pendlares subjektiva upplevelse av att resa; pendlingstid, förutsägbarhet/kontroll, komfort, nöjdhet med själva pendlingsformen och om man generellt gillar att resa. I en jämförelse mellan bil-, kollektivtrafik- och gångpendlare finner man att bilister är den mest stressade gruppen.

Trots att bil är starkt förknippat med självständighet och flexibilitet så upplever paradoxalt nog bilister att de har mindre kontroll över sitt pendlande än vad kollektivtrafikpendlare har. Övåntad köbildning och olika typer av trafikstopp som förlänger den förväntade restiden upplevs som speciellt stressande. Att köra bil erbjuder även mindre möjlighet till vila i jämförelse med exempelvis kollektivtrafikpendlande (Leigran m.fl., 2015).

För kollektivtrafikpendlare upplevs ovissheten vid förseningar som speciellt stressigt. Byten är också en påtaglig stressfaktor för pendlare som är beroende av mer än ett transportmedel, medan komfort kan minska känslan av stress. För fotgängare är känslan av att inte känna sig säkra i trafiken den största stressfaktorn medan tid spelar mindre roll (Leigran m.fl., 2015; Sposato m.fl., 2012).

Fotgängare och cyklister är i regel den grupp som upplever sig vara minst stressade där känslan av kontroll och förutsägbarhet av att ta sig fram av egen kraft är en bidragande orsak. Den vardagsmotion som aktiv pendling innebär leder också till ökad självskattad hälsa och vilket bidrar till ökade nivåer av tillit (Leigran m.fl., 2015; Guell m. fl., 2012).

Andra förklaringar till skillnader i tillit mellan bilpendlare i förhållande till andra pendlare är att bilister exponeras för mindre mänsklig interaktion under sina resor. Bilpendlare drabbas genom bilens inneslutande effekt således av en slags "kokong-effekt". Även om samåkning har potential att minska bilens isolerande effekt och skapa sammanbindande socialt kapital är detta i slutändan en inåtriktad social situation (Boterman & Musterd, 2016). Kollektivtrafikpendlande innebär å andra sidan återkommande exponering för andra människor och har enligt en del forskare således potential att skapa överbryggande eller länkande socialt kapital (Bisell, 2009; Wilson, 2011; Brömmelstroet m.fl., 2017; Currie & Stanley, 2008).

Sammanfattningsvis visar forskningen att cyklister, fotgängare och individer med relativt korta pendlingsavstånd är de som mår bäst och också har högst mellanmänsklig tillit. För de här grupperna kan pendlingen upplevas som ett positivt inslag i vardagen och som en andningspaus mellan vardagens alla åtaganden (Olsson m.fl., 2013). Kontroll och förutsägbarhet framstår också som en av de starkast bidragande faktorerna till stress, vilket har pekats ut som en förklaring till att bilpendlare mår sämre och har lägre tillit än andra pendlare (Sposato m.fl., 2012; Mattison m.fl., 2015).

### **Vad kan förväntas ha ett samband med tillit?**

För att undersöka sambandet mellan mellanmänsklig tillit och pendlingsform används i den här studien linjär regressionsanalys. Lite förenklat innebär det att vi undersöker samband mellan tillit och olika bakomliggande faktorer, såsom exempelvis transportmedel. Mellanmänsklig tillit mäts i 2018 års västsvenska SOM-undersökning med frågan: ”Enligt din mening, i vilken utsträckning går det att lita på människor i allmänhet?” och besvaras på en 11-gradig skala (0-10).

För att kontrollera att sambandet mellan transportmedel och tillit inte i själva verket förklaras bättre av andra bakomliggande faktorer inkluderas ålder, kön, utbildning, och respondenternas personliga inkomst som kontrollvariabler i regressionen.

Pendlare definieras i den här studien som alla som uppger att de regelbundet tar sig till arbete eller studier. SCB:s definition av en pendlare är en individ som har sin arbetsplats i en annan kommun än sin boendekommun och därmed måste korsa en kommungräns. Inom den vetenskapliga litteraturen varierar definitionen dock och utgår i många fall utifrån regelbundenhet och restid snarare än kriteriet att en administrativ gräns behöver korsas. Med tanke på att det inom en större kommun som Göteborg kan ta uppemot en timme att ta sig till sin dagliga sysselsättning ställs inget krav på att en kommungräns behöver korsas för att en individ ska klassas som pendlare.

Tidigare forskning har visat att individer som identifierar sig som vänsterorienterade på den politiska skalan i regel uppvisar högre mellanmänsklig tillit (Daniele & Geys, 2011). Även attityder kring miljöförstöring har ett samband med politisk orientering, vilket i sin tur påverkar valet av transportmedel (Lange m.fl., 1998). Det kan också tänkas att människor med olika värderingar och världsåskådningar påverkas olika av att regelbundet pendla med ett visst transportmedel. Därför inkluderas politisk orientering i den statistiska modellen.

Som tidigare nämnts har pendlares subjektiva upplevelse av sitt resande stor betydelse för välbefinnande. Subjektivt välbefinnande och självs kattad hälsa har också visat sig ha ett mycket starkt samband med mellanmänsklig tillit (Kawachi m.fl., 2008). Dessa variabler inkluderas därför i analysen för att se till att ett eventuellt positivt samband mellan tillit och cykelpendling inte beror på cykelpendlares förmodat högre självs kattade hälsa och välbefinnande.<sup>4</sup>

Transportmedel varierar också beroende på var man bor. De som bor utanför tätorter reser mer med bil, medan pendlare i städer i högre grad använder sig av övriga transportmedel. Därför kontrolleras även för ruralitet och urbanitet, indelat i fyra kategorier (ren landsbygd, tätort, stad ytterområde och stad centralt).

Pendlingstid har också visat ha ett samband för nivåer av tillit och inkluderas därför också i analysen. I detta kapitel jämförs samband med tid snarare än avstånd i kilometer, då tid är en bättre indikator för att undersöka individers subjektiva upplevelse av pendling. Avstånd kan vara missvisande då olika pendlingsformer har olika hastighet och således kraftigt kan minska eller öka känslan av avstånd. Taket för pendlingstid i den statistiska modellen är satt till 60 minuter, för att den tjugondel av urvalet som pendlar mer än en timme en väg inte ska få en orimligt stor påverkan på analysen.

Transportmedel har delats upp i fyra kategorier; kollektivtrafik, cykel, till fots och bil. Bil är den största gruppen (se tabell 1) och utgör här referensgrupp, vilket innebär att övriga transportmedel jämförs mot bilpendling i analysen. I kategorin kollektivtrafik ingår de som uppgett att de pendlar med buss, spårvagn, tåg eller pendeltåg samt båt eller färja. I kategorin cykelpendlare ingår även elcykel.<sup>5</sup>

## Samband mellan transportmedel och tillit

Innan vi klarlägger eventuella samband börjar vi med beskrivande data om hur människor tar sig till arbetet, hur lång tid det tar samt hur inkomstfördelningen ser ut mellan olika pendlargrupper.

I tabell 1 kan vi se att det allra vanligaste transportmedlet vid pendling är bil. Drygt hälften av alla som pendlar är bilpendlare (57 procent). Inte ens hälften så många använder sig av kollektivtrafiken (24 procent). Därefter är det ytterligare ett hopp ner till cyklisterna (11 procent) och fotgängarna (8 procent).

**Tabell 1 Andel som pendlar med olika transportmedel, Västsverige 2018 (procent)**

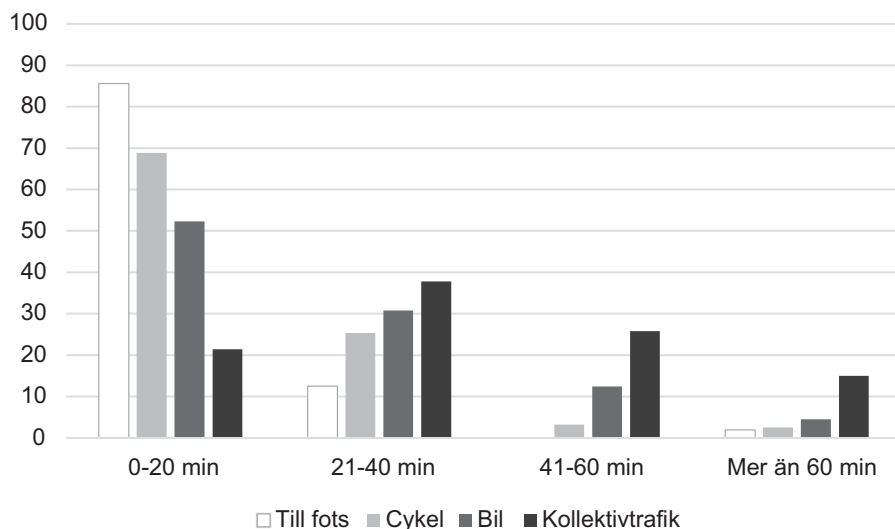
Transportmedel	Procent
Bil	57
Kollektivtrafik	24
Cykel	11
Till fots	8
Total	100

**Kommentar:** Frågan löd "Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan?". Av de som ingår i kategorin 'Bil' har 55 procentenheter uppgett bil som förare, och två procentenheter bil som passagerare. Av de som ingår i kategorin 'Kollektivtrafik' har tolv procentenheter uppgett svarsalternativet 'Buss', sex procentenheter uppgett 'Spårvagn', fem procentenheter uppgett 'Tåg/pendeltåg' och mindre än en procentenhet har uppgett alternativet 'Båt/färja'.

**Källa:** Den västsvenska SOM-undersökningen 2018.

För att få en bild av hur mycket tid pendlarna behöver för att ta sig till jobbet har vi räknat fram den genomsnittliga pendlingstiden för de olika transportmedlen. Av de pendlare som ingår i analysen, är den genomsnittliga pendlingstiden längst för kollektivtrafikpendlare och kortast för gångtrafikanter, medan cykel- och bilpendlare ligger närmast varandra när det kommer till hur lång tid de ägnar åt pendling varje dag (se figur 1).

**Figur 1** Pendlingstid (en väg) i minuter i förhållande till transportmedel, Västsverige 2018



**Kommentar:** Frågan löd "Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan?". Medianvärden för de olika kategoriernas pendlingstid till jobbet är: 10 minuter för de som pendlar till fots, 15 minuter för de som cykelpendlar, 20 minuter för de som bilpendlar, och 40 minuter för de som pendlar kollektivt. Samtliga pendlarkategorier har mellan fem och åtta minuter högre medelvärde än medianvärde.

**Källa:** Den västsvenska SOM-undersökningen 2018.

Pendlingskostnaden för olika transportmedel skiljer sig åt vilket kan tänkas ha ett samband med vilket typ av transportmedel olika inkomstgrupper väljer. I tabell 2 har vi räknat fram inkomstfördelningen bland de olika pendlargrupper som ingår i analysen, där vi kan se att bilister är den pendlargrupp som generellt sett har högst inkomst.

**Tabell 2** Inkomst i förhållande till transportmedel, Västsverige 2018 (procent)

Transportmedel	Max 14 999 kr	Mellan 15 000 och 34 999 kr	Mer än 35 000 kr	Total
Bil	6	55	39	100
Kollektivtrafik	30	40	30	100
Cykel	11	49	39	100
Till fots	16	57	28	100
Total	13	51	36	100

**Kommentar:** Frågan löd "Ungefär hur stor, normalt sett, är din egen månadsinkomst före skatt?". I enkäten är svarsalternativen indelade i 12 kategorier, från "Mindre än 10 000 kronor" till "mer än 60 000 kronor", där övriga kategorier utgörs av ett 5000 kronors intervall. I tabell 2 har vi delat in kategorierna i de som tjänar "Max 14 999 kronor", "Mellan 15 000-34 999" och "Mer än 35 000 kronor".

**Källa:** Den västsvenska SOM-undersökningen 2018.

Med vetskap om de grundläggande villkoren för pendling till och från arbete och studier är det dags att mer noggrant studera relationen mellan transportmedel och mellanmänsklig tillit. I tabell 3 redovisas sambandet mellan tillit och transportmedel till arbete och studier bland invånare i Västra Götalandsregionen genom en rad regressionsanalyser. Resultatet visar på ett samband mellan cykelpendling och tillit. De som pendlar med cykel har ungefär sju procentenheter högre tillit än bilister (modellnamn "transportmedel"). När en kontroll för kön, ålder, utbildning och undersökningsår görs, uppvisar även kollektivtrafikpendlande ett signifikant säkerställt samband med tillit (modellnamn: "transportmedel med kontroll").

Ålder, utbildning, och egen inkomst har i modellen ett tydligt samband med tillit medan kön inte uppvisar något samband. Efter att dessa kontrollvariabler tagits med i beräkningen uppvisar pendling med kollektivtrafik, med cykel och till fots samtliga ett positivt och statistiskt säkerställt samband med tillit, i jämförelse med bilpendling. Grad av urbanitet och ruralitet har ingen förklaringspotential i modellen (modellnamn: "tid och rum").

Efter kontroll för politisk orientering fortsätter cykel- och gångpendlare samt kollektivtrafikanter att ha en signifikant högre tillit än bilpendlarna. Västsvenska bilister är mer högerorienterade än de övriga pendlargrupperna i regionen, men även om politisk orientering tas hänsyn till så kvarstår sambandet mellan tillit och de övriga grupperna (modellnamn: "politisk orientering").

Hälsa är som tidigare nämnts en av de mest väletablerade indikatorerna på tillit i litteraturen vilket också är tydligt i vår analys. Trots detta så består sambandet mellan cykelpendling och tillit efter det att hälsotillstånd tagits hänsyn till, dock med något försvagad statistisk säkerhet. Sambandet mellan tillit och övriga pendlingsformer förblir oförändrat (modellnamn: "hälsa"). Även subjektivt välbefinnande uppvisar en stark effekt, men påverkar inte effekterna av transportmedel nämnvärt (modellnamn: "nöjdhet").



**Tabell 3 Samband mellan tillit, pendlingsrelaterade faktorer och bakgrundsfaktorer, Västsvrige 2018 (beta-koefficient)**

Modellnamn Beroende variabel: Tillit	Transp.- medel	Med kontroll	Tid och rum	Pol. orientering	Hälsa	Nöjd med livet
<b>OBEROENDE VARIABLER</b>						
<b>Transportmedel</b>						
Bil	(bas)	(bas)	(bas)	(bas)	(bas)	(bas)
Kollektivtrafik	0.02	0.03 *	0.03 *	0.03 *	0.03 *	0.03 *
Cykel	0.07 ***	0.05 **	0.05 **	0.05 **	0.04 *	0.05 **
Till fots	0.05 **	0.05 **	0.06 **	0.05 **	0.05 **	0.05 **
<b>Ruralitet och urbanitet</b>						
Ren landsbygd			(bas)	(bas)	(bas)	(bas)
Tätort			0.00	0.00	0.00	0.00
Stad, ytterområde/förort			0.00	0.00	0.00	0.00
Stad, centralt			-0.01	-0.01	-0.01	-0.01
Pendlingstid			-0.02	-0.02	-0.02	-0.01
Pol. orientering (vänster - höger)				-0.06 ***	-0.07 ***	-0.08 ***
Subjektiv hälsa					0.30 ***	0.20 ***
Nöjd med livet						0.23 ***
<b>KONTROLLVARIABLER</b>						
<b>Kön</b>		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ålder		0.14 ***	0.14 ***	0.14 ***	0.14 ***	0.14 ***
Utbildning		0.20 ***	0.20 ***	0.19 ***	0.17 ***	0.17 ***
Egen inkomst		0.12 ***	0.12 ***	0.13 ***	0.12 ***	0.10 ***
Konstant	0.65 ***	0.34 ***	0.35 ***	0.38 ***	0.19 ***	0.10 **
N	1657	1657	1657	1657	1657	1657
R <sup>2</sup>	0.01	0.10	0.10	0.11	0.17	0.21
R <sup>2</sup> just.	0.01	0.09	0.09	0.10	0.16	0.21

**Kommentar:** Tabellen redovisar sex separata linjära regressionsanalyser. Samtliga kontinuerliga variabler i modellen har samma lägsta (0) respektive högsta (1) värde. Det relativa avståndet mellan skalstegen är dock orört, tillit är exempelvis fortfarande elva skalsteg. På så vis är det lättare för betraktaren att jämföra de oberoende variablers effekter på mellanmännisklig tillit i procentenheter. Gällande den beroende variabeln mellanmännisklig tillit löd frågan *'Enligt din mening, i vilken utsträckning går det att lita på människor i allmänhet?'* och hade en elvagrädd svarsskala, där 0 innebar hållningen *'Det går inte att lita på människor i allmänhet'*, och 10 = *'Det går att lita på människor i allmänhet'*. I regressionen motsvarar alltså värdet 1 den högsta möjliga tilliten och värdet 0 den lägsta möjliga tilliten, med ett brett spann däremellan. För transportmedel löd frågan *'Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan? Om du använder mer än ett färdmedel, ange det huvudsakliga.'* Svarsalternativen var *'Arbetar ej/studerar ej/arbetar hemma'*, *'Bil som förare'*, *'Bil som passagerare'*, *'Buss'*, *'Tåg/pendeltåg'*, *'Spårvagn'*, *'Båt/färja'*, *'MC/moped'*, *'Cykel/elcykel'*, *'Till fots'* samt *'Annat'*. De kollektiva färdmedlen har i analysen slagits samman till en kategori, likaså bilförar- och bilpassageraralternativen. Respondenter som angett svarsalternativen *'MC/Moped'*, *'Annat'* och *'Arbetar ej/studerar ej/arbetar hemma'* har uteslutits från analysen. Den sistnämnda för att de inte är pendlare och de två tidigare för att de inte kan ingå i någon av de andra kategorierna och är för få till antalet för att utgöra egna kategorier. Variabeln behandlas i analysen som en faktorvariabel där bil utgör referensvärdet 0. Bil motsvaras alltså av värdet 0 medan övriga transportmedel får värdet 1 i var sin jämförelse mot bil. Antalet observationer baseras på samtliga respondenter mellan 16 och 85 som besvarat frågorna. Signifikanta effekter redovisas efter p-värden: \*\*\*<.001; \*\*<.01; \*<.05.

**Källa:** Den västsvenska SOM-undersökningen 2018.

## Tillit och hållbart pendlande hänger ihop

Det huvudsakliga resultatet i den här studien är att cykel- och kollektivtrafikpendlande samt pendlare till fots har ett genomgående positivt samband med individers nivåer av mellanmänsklig tillit i jämförelse med bil. Med andra ord, individer som pendlar på ett hållbart sätt har generellt sett högre tillit än de som pendlar med bil. Riktningen på sambandet mellan transportmedel och tillit, det vill säga om tillit avgör vilket transportmedel som används eller tvärtom, är dock inte givet.

En orsak till skillnaderna i tillit mellan olika typer av pendlare har att göra med socioekonomiska och praktiska faktorer. I den västsvenska SOM-undersökningen är bilister den resursstarkaste gruppen. Ekonomisk möjlighet att pendla med bil, bekvämlighet och potentiellt kortade restider är troligtvis starkt bidragande orsaker till att nästan 60 procent av urvalet i den här studien använder bilen snarare än andra transportmedel. Den upplevda kvaliteten och tillgängligheten på den infrastruktur som stödjer ett hållbart pendlande såsom välfungerande kollektivtrafik och utbyggda cykelvägnät bidrar sannolikt också till individers val av mer eller mindre hållbara pendlingsformer.

Även om transportmedel på många sätt kan ses som en klassfråga är det värt att belysa att trots att hållbara pendlingsformer i regel är billigare än bilpendling är exempelvis cyklister underrepresenterade i resurssvaga grupper vilket indikerar att val av transportmedel inte enbart är en fråga om resurser eller nyttomaximerande överväganden (se tabell 2).

Resultaten i den här studien indikerar att en förklaring till att individer väljer bort hållbara pendlingsformer också kan förklaras genom attityder och uppfattningar kring kollektivtrafik, gång- och cykelpendlare som är kopplade till tillit. Låg tillit till andra medtrafikanter och den infrastruktur som stödjer ett hållbart resande skulle således kunna ses som en ytterligare förklaring till varför vissa individer väljer att pendla med bil. Cykelpendlare och pendlare till fots litar enligt ett sådant resonemang i högre utsträckning på andra trafikanters omdöme, medan kollektivtrafikanter i högre utsträckning accepterar eller trivs i den sociala miljö som detta färdssätt innebär.

Tidigare studier har också indikerat ett självförstärkande samband mellan själva pendlingsformen och individers nivåer av tillit. En förklaring till att bilpendlare uppvisar lägre tillit skulle utifrån ett sådant resonemang kunna förklaras av att de utsätts för mer stress och frustration än andra pendlare. Bilister, i synnerhet långtidspendlare, har i studier uppvisat högre stress och blodtrycksnivåer än jämförbara pendlare (Schaeffer m. fl., 1988; Hamer & Chida, 2008). Cyklister och gångpendlare får dessutom daglig motion vilket sannolikt bidrar till högre självskattad hälsa och välbefinnande. Huruvida daglig motion vid pendling har större samband mellanmänsklig tillit än annan typ av motion är dock svårt att spekulera i utan tillgång till mer specifika studier på området.

En ytterligare möjlig, men något spekulativ förklaring till bilisters lägre tillit, är frånvaron av mänsklig interaktion. Bilister är i jämförelse med kollektivtrafikanter,

cyklister och pendlare till fots den kategori av pendlare som är mest isolerad från sina medtrafikanter. Kollektivtrafikanter befinner sig regelbundet i en social miljö där det offentliga utrymmet ständigt förhandlas och där det finns potentiella möjligheter till överbryggande eller acceptansskapande mellan medborgare. Cyklister och fotgängare är också på ett annat sätt än bilister i mer direkt kontakt med sin omgivning där kroppsspråk, ögonkontakt och i vissa fall verbal kommunikation spelar en större roll för att ta sig fram än om man är bilburen. Dessa faktorer är dock svåra, om inte omöjliga, att kontrollera för empiriskt i den här studien, men det öppnar upp för en diskussion kring olika färdsets potentiella samband med nivåer av tillit.

Sammanfattningsvis indikerar resultaten i den här studien att sambandet mellan tillit och pendlingsform handlar om en växelverkan mellan flertalet olika faktorer. Individens nivå av mellanmänsklig tillit har också en rad olika komplexa och interrelaterade förklaringar som påverkas av långt fler saker än av hur man tar sig till sitt jobb eller studier. För att öka det hållbara resandet är det därför viktigt att identifiera olika anledningar till varför människor pendlar på olika sätt.

Att kontrollera för fler socioekonomiska faktorer, om pendlingen sker på frivillig basis eller inte, attityder till olika pendlingsformer, subjektiv upplevelse av själva pendlandet och andra individuella personlighetsdrag hade kunnat ge en mer nyanserad och tydligare bild av själva sambandet mellan pendlingsform och tillit. Om människor som söker en trygg och säker miljö är mer benägna att åka bil hade detta kunnat tas hänsyn till vid utformning av kollektivtrafik, för att öka dess attraktivitet för den här typen av individer. Att öka trafiksäkerheten för exempelvis cykel- och gångpendlande och den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken hade också potentiellt kunnat öka det hållbara pendlandet.

En kontroll för hur många dagar i veckan samt hur många månader eller år individer har pendlat hade också kunnat ge en tydligare bild av hur olika typer av långvarig pendling påverkar individens nivåer av tillit. Pendling kan mycket väl upplevas som positivt till en början men efter en längre period känns belastande, speciellt om individen upplever att vinsten av att pendla är mindre i förhållande till dess negativa konsekvenser för exempelvis välbefinnande.

Tillit är en grundläggande resurs för ett välfungerande samhälle och påverkas över tid av en rad faktorer. Tillit har också visat sig vara tätt sammankopplat med den upplevda kvaliteten på offentlig service. Nästan 40 procent av den arbetande befolkningen i Västra Götalandsregionen kan nå sitt jobb på cykel inom en halvtimme vilket innebär att det finns stor potential att öka det hållbara resandet i regionen.<sup>6</sup> För beslutsfattare innebär detta att kvaliteten på kollektivtrafiken och förutsättningar för andra typer av hållbart pendlande kan ses som avgörande för vilket transportmedel som används vid pendlande. Samtidigt indikerar resultaten i den här studien att mekanismerna bakom hållbart resande inte på ett enkelt sätt kan förklaras i strikt nyttomaximerande termer, utan är snarare en växelverkan mellan olika faktorer.

Att utgå från indikatorer som mellanmännisklig tillit i arbetet med att öka det hållbara resandet är speciellt intressant för att förstå bakomliggande mekanismer till varför vissa grupper pendlar hållbart och andra inte. Insikter kring samband mellan tillit och pendling kan leda till att beslutsfattare på ett mer effektivt sätt kan utforma insatser som har större potential att påverka både förutsättningar och attityder för att öka det hållbara pendlandet.

## Noter

- <sup>1</sup> Siffran bygger på SCB:s definition av pendling som innebär att en förvärvsarbetande har sitt arbetsställe i en annan kommun än där denne är folkbokförd. Definitionen av pendling i den vetenskapliga litteraturen varierar dock och utgår i många fall från regelbundenhet och restid snarare än kriteriet att en administrativ gräns korsas.
- <sup>2</sup> Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014–2020.
- <sup>3</sup> Pendling till fots, med bil, med cykel och med kollektivtrafik.
- <sup>4</sup> Frågan som ligger till grund för måttet på subjektivt välbefinnande är: ”Hur nöjd är du på det hela taget med det liv du lever?” och besvaras på en fyrgradig skala från (1) ”mycket nöjd” till (4) ”Inte alls nöjd. För självskattad hälsa lyder frågeformuleringen: ” Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?” och besvaras på en 11-gradig skala (0-10).
- <sup>5</sup> Frågan som ligger till grund för indelningen lyder ”Hur brukar du ta dig till arbetet/skolan? Om du använder mer än ett färdmedel, ange det” följt av 10 olika alternativ: Bil som förare, Buss, Spårvagn, MC/Moped, Till fots, Bil som passagerare, Tåg/pendeltåg, Båt/färja, Cykel/elcykel och Annat. För mer information om hur variabeln har konstruerats se tabellkommentaren i tabell 3.
- <sup>6</sup> Potentialstudie för cykling – en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande (Västra Götalandsregionen, Maj 2018). <http://www.vgregion.se/potentialstudie>.

## Referenser

- Bisell, David (2010). *Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport*. Environment and Planning D: Society and Space, volume 28, 270-289.
- Boverket. (2005). Är regionförstoring hållbar?. Boverket, Publikationsservice. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2005/ar-regionforstoring-hallbar/> Hämtad 2019-10-15.

- Currie, Graham., Stanley, Janet (2008). *Investigating Links between Social Capital and Public Transport*. *Transport Reviews*, 28:4, 529-547.
- Daniele, Gianmarco; Geys Benny (2015). *Interpersonal trust and welfare state support*. *European Journal of Political Economy*, 39, 1-12.
- Delmelle, Elizabeth. C., Haslauer, Eva., & Prinz, Thomas (2013). *Social satisfaction, commuting and neighborhoods*. *Journal of Transport Geography*, 330, 110-116.
- Guell, Cornelia, Pantera, Jenna Rachel, Jonesb, Natlia R., Ogilviea, David B (2012). *Towards a differentiated understanding of active travel behaviour: Using social theory to explore everyday commuting*. *Social Science & Medicine*, Volume 75(1), 233-239.
- Hamer, Mark; Chida, Yoichi (2008). *Active commuting and cardiovascular risk: A meta-analytic review*. *Preventive Medicine*, 46:1, 9-13.
- Kawachi, Ichiro, Subramanian Venkata., Kim, Daniel. (2008). *Social capital and physical health*: Springer.
- Koslowsky, M., Kluger, A. N., & Reich, M (1995). *Commuting stress: Causes, effects, and methods of coping*. New York, NY: Plenum Press.
- Lidström, Anders (2006). Pendling och medborgardeltagande i Göteborgsregionen. I Lennart Nilsson (red) *Nya gränser? Västsverige*. Göteborgs universitet, Centrum för forskning om offentlig sektor, CEFOS.
- Lidström, Anders (2006). *Commuting and Citizen Participation in Swedish City-Regions*. *Political studies*, 54, 865–888.
- Lidström, Anders (2010). *Citizens' Intermunicipal Political Orientations: Evidence from Swedish City-regions*. *Urban studies*, 47(10) 2093–2109.
- Legrain, Alexander, Eluru, Naveen, El-Geneidy, Ahmed M (2015). *Am stressed, must travel: The relationship between mode choice and commuting stress*. *Transportation Research Part F* 34, 141–151.
- Liu, C., & Stolle, Dietling. (2017). Social capital, civic culture and political trust. I Sonja Zmerli och Tom W.G. van der Meer (ed), *Handbook on political trust*. Edward Elgar Publishing.
- Newman, Benjamin J., Johnson, Joshua, Lown, Patrick L (2014). *The "Daily Grind": Work, Commuting, and Their Impact on Political Participation*. *American Politics Research*, 42(1), 141-170.
- Olsson, Lars E., Garling, Tommy., Ettema, Dick., Friman, Margareta., & Fujii, Satoshi (2013). *Happiness and satisfaction with work commute*. *Social Indicators Research*, 255–263.
- Paxton, Pamela (2002). *Social Capital and Democracy: An Interdependent Relationship*. *American Sociological Review*, 67(2), 254-277.
- Portes, Alejandro (1998). *Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology*. *Annual Review of Sociology*, 24, 1-24.
- Portes, Alejandro och Vickström Erik (2015). *Diversity, social capital, and cohesion*. *Migration: Economic change, social challenge*.

- Putnam, R. D. (2006). Den ensamme bowlaren: den amerikanska medborgarandans upplösning och förnyelse. Stockholm: SNS förlag. (Andra upplagan).
- Putnam, Robert (2000). *Bowling Alone: the Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster, New York.
- Putnam, Robert (1993). *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy* Princeton University Press, Princeton, NJ.
- Rostila, Mikael (2010). *The Facets of Social Capital*. Journal for the Theory of Social Behaviour, 41(3), 308-326.
- Rothstein, Bo. Kumlin, Staffan (2001). Demokrati, socialt kapital och förtroende. I Sören Holmberg och Lennart Weibull (red) *Land, Du välsignade?*. Göteborgs universitet: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- Schaeffer, Monica H., Street, Stacey W., Siner, Jerome E., Baum, Andrew (1988). *Effects of Control on the Stress Reactions of Commuters*. Journal of Applied Social Psychology, 18:11, 944-957.
- SCB. (2019). Definitioner för färdiga tabellpaket (AMPAK). Statistiska centralbyrån. <https://www.scb.se/vara-tjanster/regionala-statistikprodukter/fardiga-tabellpaket/definitioner-for-fardiga-tabellpaket/>.
- SCB. (2017). Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS). [https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/#\\_TabelleriStatistikdatabasen](https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/#_TabelleriStatistikdatabasen).
- SKL (2009). *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*
- SKL (2013). *Pendling till och från arbetet Med inriktning på perioden 2006-2011*.
- Sposato, Robert G., Röderer, Kathrin, Cervinka, Renate (2012). *The influence of control and related variables on commuting stress*. Transportation research 15(5), 581-587.
- Stone, Wendy (2001). *Measuring Social Capital: Towards a Theoretically Informed Measurement Framework for Researching Social Capital in Family and Community Life*. Research Paper 24. Melbourne: Australian Institute of Family Studies.
- Svenska kommunförbundet och Arena för tillväxt (2003). *På spåret – en studie om pendling och regionförstoring*.
- Sønderskov, Kim Mannemar., Dinesen, Peter Thisted (2014). *Danish Exceptionalism: Explaining the Unique Increase in Social Trust Over the Past 30 Years*. European Sociological Review, 30(6), 782–795.
- Sønderskov, Kim Mannemar., Dinesen, Peter Thisted (2016). *Trusting the State, Trusting Each Other? The Effect of Institutional Trust on Social Trust*. Political behavior 38(1), 179-202.
- TCO (2002). *Att pendla eller flytta?*, TCO05031.
- Van Lange, Paul A. M., Van Vugt, Mark (1998). *A Social Dilemma Analysis of Commuting Preferences: The Roles of Social Value Orientation and Trust*. Journal of Applied Social Psychology, 28(9), 796-820.

- Västra Götalandsregionen (2018). *Infrastruktur och bostäder* – Underlagsrapport till Regionrapport 2018/19, VGR Analys 2018:32.
- Västra Götalandsregionen (2019). *2018 års uppföljning av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet*, VGR Analys 2019:6.
- Västtrafik AB, Årsredovisning (2018).
- Wilson, Helen F. (2011). *Passing propinquities in the multicultural city: the everyday encounters of bus passengering*. Environment and Planning, A (43), 634-649.

