



LUNDS UNIVERSITET

Medicinska fakulteten

Arbetsterapeutprogrammet

Långtidspendlande studenters vardag ur ett aktivitetsperspektiv

Författare: Fanny Gustavsson
Maria Isaksson

Handledare: Ragnhild Cederlund

Mars 2016

Kandidatuppsats

Adress: Institutionen för Hälsovetenskaper, Arbetsterapi och aktivitetsvetenskap, Box 157,
S-221 00 Lund.



LUNDS UNIVERSITET

Medicinska fakulteten

Arbetsterapeutprogrammet

Mars 2016

Långtidspendlande studenters vardag ur ett aktivitetsperspektiv

Fanny Gustavsson och Maria Isaksson

Långtidspendling har blivit ett aktuellt ämne, då det under de senaste åren uppmärksammats av massmedia. Tidigare studier har visat att både långtidspendlare och studenter, var för sig exponeras för faktorer som kan utgöra en risk för ohälsa. Kombinationen av studier och långtidspendling har inte studerats ur ett tydligt aktivitetsperspektiv, syftet med studien var därför att undersöka hur denna grupp upplever sin vardag ur detta perspektiv. En kvalitativ ansats användes för att fånga de sju medverkande deltagarnas subjektiva upplevelse av sin vardag. Datainsamling skedde genom semistrukturerade intervjuer, som sedan analyserades utifrån en kvalitativ innehållsanalys. Resultat visade att deltagarna hade svårt att pussla ihop vardagen och att aktiviteter för eget välmående, i varierande grad, prioriterades bort. Det visade sig också att hur pendlingstiden kunde utnyttjas inverkade på vardagen. Slutligen framkom dock att majoriteten av deltagarna ändå upplevde att det var värt besväret att pendla under dessa förhållanden. Detta eftersom det möjliggjorde för dem att både utbilda sig och samtidigt ta del av livet på hemorten, med de fördelar som detta upplevdes ha. Studien har bidragit med ny kunskap om långtidspendlande studenters vardag och tyder på att gruppen löper viss risk att utveckla aktivitetsobalans och är därmed en potentiell ny arena för arbetsterapeuter.

Nyckelord: Aktivitetsvetenskap, arbetsterapi, kollektiv pendling, långtidspendling, aktivitetsbalans.

Adress: Institutionen för Hälsovetenskaper, Arbetsterapi och aktivitetsvetenskap, Box 157, S-221 00 Lund.



LUND UNIVERSITY
Faculty of Medicine
Occupational Therapy Programme

March 2016

Long time commuting student's everyday life, from an activity perspective

Fanny Gustavsson and Maria Isaksson

Long time commuting has become a topical subject in recent years, mainly because of the attention from media. Earlier studies have highlighted factors, both in students and long time commuter's life, that can lead to ill health. The combination of being a student and a long time commuter has not been studied in a clear activity perspective. Therefore, the aim of this study was to investigate how this group experienced their daily life from an activity perspective. A qualitative approach was used to capture the seven participants subjective experience of a normal day as a long time commuter. Data collection was performed by semi-structured interviews, that was later analysed with a qualitative content analysis. The result revealed that the participants found difficulties to get their everyday lives together and that some of them often had to put activities for their well-being aside. It was also clear that an important factor in determining how the commuting affected the everyday life, was the ability to use the time while commuting in a meaningful way. Finally, it was clear, that a majority of the participants still found it worthwhile to commute, as it gave them the opportunity to educate themselves without leaving their domicile, with all the benefits associated with this. The study has contributed with new knowledge about the everyday lives of long time commuting students and indicates that this group may be at risk for developing occupational imbalance and therefore are a potential new group for occupational therapy intervention.

Keywords: Occupational science, occupational therapy, public commuting, long time commuter, occupational balance.

Bachelor thesis

Department of Health Sciences, Occupational Therapy and Occupational Science, Box 157,
S-221 00 Lund.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Bakgrund..... | 5 |
| Aktivitet och hälsa ur ett arbetsterapeutiskt perspektiv | 5 |
| Teoretisk referensram - Model of Human Occupation | 6 |
| Aktivitetsbalans- och obalans | 6 |
| Pendling och dess inverkan på hälsa och aktivitet | 7 |
| Studenters hälsa och aktivitet | 8 |
| Studiens betydelse | 8 |
| Syfte | 9 |
| Metod..... | 9 |
| Design | 9 |
| Urval | 9 |
| Datainsamling | 10 |
| Procedur | 11 |
| Dataanalys | 12 |
| Forskningsetiska överväganden | 13 |
| Resultat..... | 14 |
| Vardagen måste pusslas ihop | 14 |
| <i>Prioriteringar i vardagen</i> | 15 |
| <i>Vardag utan luckor</i> | 15 |
| <i>Tidigare erfarenheter har betydelse</i> | 16 |
| Pendlingstiden inverkar på vardagen | 17 |
| <i>Pendlingen låser tid</i> | 17 |
| <i>Person- och miljöfaktorer inverkar på tidsanvändningen</i> | 17 |
| Svårigheter och möjligheter i vardagen | 18 |
| Diskussion | 19 |
| Resultatdiskussion | 19 |
| <i>Vardagen måste pusslas ihop</i> | 19 |
| <i>Pendlingstiden inverkar på vardagen</i> | 21 |
| <i>Svårigheter och möjligheter i vardagen</i> | 22 |
| <i>Studiens praktiska nytta och tillämpning</i> | 23 |
| Metoddiskussion | 24 |
| Slutsats | 26 |
| Referenslista..... | 27 |
| Bilagor..... | 30 |
| Bilaga 1, Intervjuguide | 30 |
| Bilaga 2, Instruktioner för tidsdagbok | 32 |

Bakgrund

Vid ett flertal tillfällen under de senaste åren har svensk media uppmärksammat pendlingens inverkan på människans hälsa. I februari 2015 publicerade Sydsvenskan en artikel som belyste pendling och hälsa. I denna artikel, *Det är en ständig stress* (Björck & Lindemalm, 2015), ger två personer som dagligen långtidspendlar kollektivt sin syn på pendlingen och hur den inverkar på deras vardag. Den ena personen beskriver pendlingen som något positivt i vardagen, då det blir ett passande tillfälle att jobba undan arbetsuppgifter. På detta sätt kan all den lediga tiden, utöver pendlingstiden, läggas på familj och fritidsintressen. Den andra personen har en helt annan syn på hur pendlingen inverkar på hälsan och de vardagliga aktiviteterna. Fysisk inaktivitet och stress är två exempel på negativa hälsoeffekter som relateras till pendlingen, men framförallt poängteras den ständiga tröttheten. Efter att ha kommit hem sent på kvällen beskrivs fysisk aktivitet som en omöjlighet eftersom tröttheten är för stor.

Att läsa om hur människor beskrev kollektiv pendling och dess inverkan på de vardagliga aktiviteterna väckte författarnas intresse att utforska detta ur ett aktivitetsperspektiv, främst då ingen tidigare forskning som enbart belyser detta hittats.

Aktivitet och hälsa ur ett arbetsterapeutiskt perspektiv

En människa stöter i sin omgivning på ett stort antal olika uppgifter, men det är inte förrän en uppgift väljs och utförs som det blir till en aktivitet (Erlandsson & Persson, 2014). Aktiviteter är allt människan gör i sin vardag och genom aktivitet utvecklar människan sina förmågor och färdigheter, förverkligar intressen, knyter an till andra människor och uttrycker värderingar (Christiansen & Baum, 2005). Ett grundläggande begrepp inom arbetsterapi är hälsa, som ofta kopplas samman med aktivitet. Människan samspelar hela tiden med den kontext hon befinner sig i och för att människan skall kunna uppleva hälsa, vilket är en subjektiv upplevelse, behöver hon kunna handla på ett meningsfullt sätt i den aktuella kontext hon befinner sig (Medin & Alexanderson, 2000). Vad som upplevs som meningsfullt skiljer sig åt mellan människor och påverkas av tidigare erfarenheter och sociokulturell kontext (Jonsson & Josephsson, 2005) och är därför en högst individuell upplevelse.

Teoretisk referensram - Model of Human Occupation

Kielhofner (2008/2012) beskriver i Model of Human Occupation [MOHO] att de aktiviteter som människan ägnar sig åt kan delas in i: aktiviteter i dagliga livet, lek och produktivitet. I MOHO beskrivs inte aktivitet av rekreativ karaktär och sömn, detta görs däremot i the Value and Meaning in Occupations [ValMO]. Något som bör nämnas är att sömn i sig inte ses som en aktivitet, utan som en förutsättning för aktivitet (Erlandsson & Persson, 2014). När människan engagerar sig i olika aktivitetskategorier skapas mönster. Aktivitetsmönster är något som skiljer sig åt mellan olika människor och förblir relativt oförändrade över tid (Kielhofner, 2008/2012). I MOHO (Kielhofner, 2008/2012) beskrivs människan utifrån komponenterna: *Viljekraft*, *vanebildning* och *utförandekapacitet*. Dessa tre komponenter, tillsammans med den miljömässiga kontexten, påverkar vilka aktiviteter människan kan och vill engagera sig i. Detta skapar således vanor och roller och bildar individuella aktivitetsmönster.

Aktivitetsbalans- och obalans

Begreppet aktivitetsbalans har länge varit ett centralt och aktuellt begrepp inom arbetsterapi. För närmare ett sekel sedan uttalade sig neuropsykiatrikern Meyer (1977) om vikten av balans mellan arbete, lek, vila och sömn. Trots detta finns det än idag ingen entydig definition av begreppet. Av Hagedorn (2000) definieras en god aktivitetsbalans som något som uppnås när individen dagligen spenderar tid inom samtliga av aktivitetskategorierna: arbete, fritid, vila och skötselaktiviteter. Vidare framhålls att det inte finns några bestämmelser för hur många timmar som bör spenderas inom varje kategori, utan det är individens subjektiva uppfattning som avgör upplevelsen av balans. Att det handlar om en subjektiv upplevelse framkommer också i en konceptanalys gjord av Wagman, Håkansson och Björklund (2012), vilken författarna valt att utgå ifrån i denna studie. Wagman et al. (2012) presenterar här en definition av begreppet aktivitetsbalans, vilken beskrivas som att individen själv avgör vad som innebär rätt mängd och variation i förhållande till tre följande aspekter: *aktivitetskategorierna* (arbete, fritid, vila och sömn), *aktiviteter av olika karaktär* (balans mellan vilsamma och fysisk krävande aktiviteter, samt mellan måsten och önskade aktiviteter) och *tidsanvändningen* (hur tiden spenderas mellan olika aktiviteter). I motsats till balans, beskriver Wilcock (2006) fenomenet aktivitetsobalans som en respons på att människan inte får sina fysiska, sociala och mentala behov tillgodosedda genom de aktiviteter som utförs i vardagen. Vad som upplevs som obalans är också subjektivt eftersom människan har olika fysiska, miljö- och aktivitetsmässiga förutsättningar och behov (Wilcock, 2006).

Aktivitetsbalans är något som inom arbetsterapi anses vara en förutsättning för hälsa (Erlandsson & Persson, 2014) och ett flertal studier har gjorts där sambandet mellan begreppen hälsa och aktivitetsbalans har studerats. I en studie gjord av Wagman och Håkansson (2014) undersöktes relationen mellan ett instrumentet som mäter aktivitetsbalans, Occupational Balance Questionnaire [OBQ], och hälsa. I studien framkom det att den aktivitetsbalans som uppmättes med instrumentet hade ett samband med upplevd hälsa och välbefinnande.

Pendling och dess inverkan på hälsa och aktivitet

Begreppet pendlare definieras av Micklander (1971) som en individ som har ett längre avstånd mellan arbetsplats och boende och regelbundet pendlar mellan dessa platser. Av de som pendlar benämns en del som långdistans- och/eller långtidspendlare. Det finns igen entydig definition av vad dessa begrepp innebär, men i en studie gjord av Sandow, Westerlund och Lindgren (2014) definieras det rent distansmässigt som att ha en enkel resa från bostaden till arbetet på minst 50 kilometer fågelvägen. Vad som räknas som långtidspendling utifrån ett tidsperspektiv är inte heller entydigt definierat. Samma studie anger dock att max 45 minuter enkel restid är gränsen för vad de flesta anser vara acceptabelt, i såväl Sverige som internationellt (Sandow et al., 2014).

En stor del av den svenska befolkningen pendlar dagligen till ett arbete, närmare bestämt ca 1,4 miljoner människor (Håkansson, 2010). Orsakerna till att människor pendlar skiljer sig åt, men den vanligaste anledningen är tillgången till en bredare arbetsmarknad eller studiemöjligheter utan att behöva flytta ifrån hemorten. Studier har nämligen visat att ca 40 procent av befolkningen är negativt inställda till att flytta till en grannkommun (Carlestam, 2002). Ett annat motiv till att pendla till ett urbant samhälle är att en flytt dit skulle ge upphov till större kostnader då bostadspriserna oftast är högre där (SOU, 2007:35).

Att pendla kollektivt, med buss och/eller tåg, kan ha sina fördelar. Det kan vara en chans till egen tid och avkoppling, som att läsa och lyssna på musik samt att hinna förbereda och ställa om mellan hem och arbete (Jain & Lyons, 2008). Detta är exempel på den positiva aspekten av att pendla kollektivt, men det kan även finnas motgångar. Förseningar, inställda avgångar och många byten är alla exempel på något som Cassidy (1992) beskriver som *fysisk impedans*, dvs. fysisk svårighet, som tillsammans med *subjektiv impedans* beskriver hur svår resan upplevs av en individ. Dessa svårigheter kan påverka individens stressnivå och hälsa.

Ökad stress, sämre sömnkvalitet, utmattning och lägre självskattad hälsa, är exempel på konsekvenser som har kopplats ihop med daglig pendling (Gottholmseder, Nowotny, Pruckner & Theurl, 2009; Hansson, Mattisson, Björk, Östergren & Jakobsson, 2011). I en studie gjord av Christian (2012a) framkom ett samband mellan pendlingstid och en minskning av tid för sömn samt hälsofrämjande aktiviteter, som en fysisk aktiv fritid samt att laga och äta mer hälsosam mat. En minskad tid för social interaktion har också kopplats samman med ökad pendlingstid (Christian, 2012b).

Studenters hälsa och aktivitet

Av de som pendlar är drygt 25 procent under 24 år (Carlestam, 2002), vilket innebär att en betydande del av de som dagligen pendlar är studenter. Universitets- eller högskolestudenter som läser på heltid har visat sig vara en redan stressad grupp (Statistiska centralbyrån, 2007), trots att en stor mängd inte pendlar kollektivt. Utifrån statistik från Statistiska centralbyrån (2007) visar det sig även att ca 40 procent av alla studenter har svårt att hitta en balans mellan studier och privatliv. Andra studier har funnit ett samband mellan ohälsa orsakad av stress och aktivitetsobalans (Wilcock & Hocking, 2015). I en studie gjord av Kobus, Van Ommeren och Rietveld (2015), framkom det att studenter som har ett långt pendlingsavstånd, inte kommer till skolan lika ofta jämfört med de som inte pendlar, men däremot stannar de med långt pendlingsavstånd längre de dagar de kommer till skolan. En annan studie visar att det finns indikationer på att studenter som pendlar dagligen löper risk för att både deras studier och sociala liv drabbas negativt av detta (Koslowsky, Kluger & Reich, 1995).

Studiens betydelse

Gruppen av individer som pendlar dagligen blir allt större i takt med stigande bostadspriser och efter hand som infrastrukturen byggs ut och förbättras (Sveriges kommuner och landsting, 2008). I enlighet med vad som nämnts ovan, löper pendlare risk för att drabbas av en rad negativa hälsoeffekter, som stress, trötthet och fysisk inaktivitet. Detta är faktorer som alla skulle kunna påverka hälsan och vardagen i en negativ riktning.

Hur studenter som långtidspendlar upplever sin vardag är ännu inte kartlagt utifrån ett aktivitetsperspektiv. Dock visar tidigare studier att både studenter och pendlare är utsatta grupper när det gäller stress (Gottholmseder et al., 2009; Statistiska centralbyrån, 2007), redan utan kombinationen av studier och pendling. Gemensamt för båda grupperna är också att tidigare studier visar att de finns faktorer som gör att de löper risk att utveckla

aktivitetsobalans (Statistiska centralbyrån, 2007; Christian 2012a, 2012b). Med detta skulle pendlare och pendling kunna vara en ny arena för arbetsterapeutisk intervention i framtiden. Arbetsterapi är inte bara till för människor som råkat ut för sjukdom eller skada, utan kan främja hälsa och aktivitet även för människor som lever i en obalanserad och stressig vardag (Erlandsson & Persson, 2014). Arbetsterapi kan möjliggöra för människor att finna ett aktivitetsmönster som bidrar till förbättrad eller bibehållen hälsa. Det finns begränsad litteratur inom området studenter och aktivitetsbalans. I sökandet efter litteratur som fokuserar på en vardag med pendling utifrån ett aktivitetsperspektiv har också begränsad litteratur hittats, vilket motiverar genomförandet av denna studie.

Syfte

Syftet med studien var att undersöka hur studenter som långtidspendlar kollektivt, upplever sin vardag ur ett aktivitetsperspektiv.

Metod

Design

Studien har en kvalitativ ansats, där valet av metod baserades på studiens syfte. Kvalitativ metod används för att fånga människors uppfattning och upplevelser kring ett visst fenomen (Kristensson, 2014). I denna studie gjordes detta genom semistrukturerade intervjuer.

Urval

Vid rekrytering av deltagare användes ett snöbollsurval. Vid denna urvalsmetod tillfrågas en person som ombeds sprida förfrågan om deltagande i en studie vidare. Förfrågan skickas vidare tills dess att kvoten för antalet deltagare är uppnådd. Denna metod är lämplig för att kunna nå en viss grupp människor som kan vara svår att få tag på (Kristensson, 2014). Då urvalsgruppen, kollektivt pendlare studenter, inte fanns att söka i ett register eller ingick i någon speciell förening var detta en lämplig metod. Författarnas sociala nätverk utgjordes till stor del av studenter, vilket gjorde att urvalsgruppen kunde nås med snöbollsurval.

Bekvämlighetsurval var ytterligare en metod som användes för att effektivisera

urvalsprocessen. Denna urvalsmetod innebär att personer som finns tillgängliga i ett specifikt sammanhang tillfrågas (Kristensson, 2014).

Åtta personer, alla bosatta i södra Sverige, tackade ”ja” till att delta i studien, men ett externt bortfall skedde då en person valde att avsluta kontakten med författarna av okänd anledning. Urvalsgruppen bestod därför slutligen av sju deltagare (tabell 1) som uppfyllde inklusionskriterierna. Sex av dessa rekryterades genom snöbollsurval och en genom bekvämlighetsurval. Inklusionskriterierna för studien var: att deltagarna skulle vara studerande på heltid vid ett universitet eller en högskola, de skulle pendla kollektivt, vilket innefattade tåg och/eller buss, samt ha minst en timmes enkel resa dör till dör mellan hemmet och skolan. Samtliga deltagare skulle ha uppnått en ålder av minst 18 år.

Tabell 1 Översikt av studiens deltagare

| Deltagare | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|
| Kön | Man | Kvinna | Kvinna | Man | Kvinna | Kvinna | Kvinna |
| Ålder | 20 | 20 | 39 | 19 | 22 | 20 | 36 |
| Samboende/ ensamboende | Samb. | Samb. | Samb. | Samb. | Samb. | Samb. | Samb. |
| Enkel restid mellan hem och skola (timmar) | 2,15 tim. | 1,5 tim. | 2 tim. | 2 tim. | 1,25 tim. | 1,5 tim. | 2,5 tim. |

Datainsamling

Data samlades in genom semistrukturerade intervjuer i vilka tidsdagböcker (bilaga 2) också användes som ett underlag. Inför intervjuerna utformades en intervjuguide (bilaga 1) utifrån studiens syfte. Första delen av guiden bestod av inledande frågor som bidrog till att relationen mellan författare och deltagare byggdes upp. Därefter kom frågor som baserades på innehållet i tidsdagboken och slutligen frågor som fokuserade på pendlarnas upplevelser av sin vardag. Intervjuguiden innehöll de öppna frågor som författarna ville vara säkra på att få besvarande vid varje intervjutillfälle. Att upprätta en intervjuguide kan enligt Kristensson (2014) stärka

studiens trovärdighet då det hjälper intervjuaren att hålla samtalet fokuserat på studiens syfte. Innan genomförandet av intervjuerna skickades den färdiga intervjuguiden till utvalda personer i författarnas sociala nätverk, som överensstämde med urvalsgruppen, för att kontrollera om frågorna uppfattades som författarna tänkt. En provintervju genomfördes också för att författarna skulle få chansen att prova på att komma in i rollen som intervjuare samt för att kontrollera att de frågor som ställdes var adekvat utformade, vilket rekommenderas av Danielson (2012). Efter provintervjun gjordes mindre justeringar av intervjuguiden för att förtydliga frågorna. Författarna gjorde valet att i studien endast intervjua personer som de inte hade någon tidigare relation till. Detta val gjordes eftersom den förförståelse som finns för redan kända deltagare kan styra författarna i de frågor som ställs under intervjuens gång (Thomsson, 2002).

I studien användes tidsgeografisk metod i form av en dagbok som deltagarna fyllde i under ett dygn. Tidsgeografi beskriver aktivitet i förhållande till tid och rum. Genom att använda denna metod kan individers unika aktivitetsmönster kartläggas (Hägerstrand, 1974). Tidsdagbok har visat sig vara en tillförlitlig metod för att samla in information om hur användandet av tid skapar individuella aktivitetsmönster (Kroksmark, Nordell, Bendixen, Jakobsen & Alsaker, 2011). De vanligaste delarna som brukar ingå i användandet av tidsdagbok är: vilken aktivitet som utfördes, var den utfördes och vem den utfördes med (Kroksmark et al., 2011). Samtliga av dessa delar fanns med i utformandet av tidsdagboken som användes som ett underlag vid intervjuerna. Att använda en tidsdagbok som underlag kan enligt Ellegård och Wihlborg (2001) fungera som ett stöd i intervjun och bidra till att mer ingående information framkommer, då upplevelser och känslor kan diskuteras utifrån det aktivitetsmönster som framkommit under den kartlagda dagen.

Procedur

Vid rekrytering av deltagare tillfrågades individer i författarnas sociala nätverk. Detta skedde främst via Facebook, men förfrågningar via sms och muntlig kommunikation förekom också. När någon i författarnas sociala nätverk kände en lämplig deltagare, utifrån de angivna inklusionskriterierna, fick författarna kontaktuppgifter till denna. Författarna tog sedan kontakt med den potentiellt blivande deltagaren för att informera om studien. Förfrågan om deltagande gjordes också genom informationslappar på anslagstavlorna på författarnas skola. När en deltagare tackat "ja" till att medverka i studien bokades tid och plats för intervju in utifrån deltagarens önskemål. Ett informationsbrev, en samtyckesblankett och en tidsdagbok

med instruktioner (bilaga 2) skickades också ut. Sex av intervjuerna genomfördes ansiktet mot ansikte. Vid intervjutillfället hade varje deltagare med sig sin underskrivna samtyckesblankett och ifyllda tidsdagbok. En av intervjuerna genomfördes via Skype, då en deltagare önskade detta eftersom denne inte hade möjlighet att avsätta tid för en fysisk intervju. Denna deltagare skickade in sin samtyckesblankett och tidsdagbok till författarna innan intervjun genomfördes. Vid intervjutillfället informerades samtliga deltagare än en gång om att det gick bra att avbryta sin medverkan när som helst under intervjuns gång, samt att de inte skulle känna sig tvingade att svara på någon av frågorna. Båda författarna medverkade vid samtliga intervjuer. Den ena agerade moderator och ställde frågor med intervjuguiden som underlag och den andra skötte inspelningen samt bidrog med tilläggsfrågor vid behov. Samtalet under intervjuerna spelades in. Efter varje intervju, som varade ca 20-30 minuter, gjordes en kort sammanfattning där författarna gemensamt skrev ner sina första tankar kring intervjun. Detta gjordes för att reflektera kring innehållet i varje intervju samt vilka förbättringar som kunde göras inför nästa intervjutillfälle vilket rekommenderas av Kristensson (2014). All insamlad data avkodades och behandlades konfidentiellt.

Dataanalys

Det inspelade intervjumaterialet transkriberades för att sedan analyseras utifrån en kvalitativ innehållsanalys (tabell 2). Denna analysmetod går ut på att identifiera likheter, skillnader och mönster i det insamlade datamaterialet (Kristensson, 2014). Som ett första steg i analysen läste båda författarna igenom alla transkript och skrev ner sina uppfattningar var för sig, för att sedan träffas och gemensamt diskutera dessa. Detta tillvägagångssätt kallas för *triangulering*, vilket bidrar till ökad trovärdighet eftersom det minimerar risken för att resultatet skall färgas av den enskilda individen (Kristensson, 2014). I nästa steg av analysen plockades meningsbärande enheter ut som besvarade studiens syfte. Dessa kodades sedan genom att de meningsbärande enheternas innehåll sammanfattades i någon enstaka mening. Dessa steg gjorde författarna enskilt för att därefter träffas och diskutera igenom alla fynd. I nästa steg sökte författarna tillsammans, efter likheter och skillnader i koderna för att därefter dela in dessa i underkategorier och sedan kategorier.

Tabell 2 Exempel ur innehållsanalys

| Meningsbärande enhet | Kod | Underkategori | Kategori |
|---|--|----------------------------|------------------------------|
| Den lider jag mer av, den lilla tiden som blir på kvällen, för det känns som man behöver varva ner lite också så att det är svårt att bara dyka in, laga och äta kvällsmat och gå och lägga sig, så sömntiden blir kanske lite nallad på. | Svårt att hinna med allt man vill på kvällen utan att sömnen påverkas. | Prioriteringar i vardagen. | Vardagen måste pusslas ihop. |

Forskningsetiska överväganden

För att skydda individer som deltar i forskningsstudier från fysisk eller psykisk skada, samt kränkning eller förolämpning har fyra individskyddskrav tagits fram av Vetenskapsrådet (2002). Dessa är: informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet samt nyttjandekravet. Individskyddskraven togs fram för att stödja författaren i sin reflektion och insikt kring det ansvar som forskning innebär (Vetenskapsrådet, 2002). I enlighet med informationskravet informerade författarna samtliga deltagare i studien om dess syfte, att deltagandet var frivilligt och att de hade rätt att avbryta sin medverkan när de ville utan några konsekvenser för dem. Enligt samtyckeskravet inhämtades också ett skriftligt samtycke innan varje intervju startade. Konfidentialitetskravet uppfylldes genom att all insamlad data behandlades konfidentiellt, vilket innebär att samtyckesblanketter, tidsdagböcker och intervjumaterial förvarades inlåst under arbetets gång och förstördes efter att studien avslutats. I enlighet med nyttjandekravet användes insamlad data enbart till denna studie och spreds inte vidare eller lånades ut.

Författarna hade även i åtanke att vissa delar av datainsamlingen och resultatet skulle kunna uppfattas som känsliga av deltagarna. Då de under intervjun ombads att reflektera över sin

egen vardag gjordes detta med stor försiktighet, eftersom denna reflektion kunde väckt känslor av missnöje över den nuvarande livssituationen. Deltagarna hade även rätt att ta del av den färdigställda studien och författarna var därför försiktiga när de satte deltagarnas vardag i relation till hälsa i resultatdiskussionen, för att detta inte skulle upplevas som dömande.

Resultat

Efter utförd innehållsanalys framkom tre kategorier och fem underkategorier som åskådliggörs i tabell 3 och presenteras utförligare i detta avsnitt.

Tabell 3 Översikt av kategorier och underkategorier

| Kategori | Underkategori |
|--|--|
| Vardagen måste pusslas ihop | <ul style="list-style-type: none">- Prioriteringar i vardagen- Vardag utan luckor- Tidigare erfarenheter har betydelse |
| Pendlingstiden inverkar på vardagen | <ul style="list-style-type: none">- Pendlingen låser tid- Person- och miljöfaktorer inverkar på tidsanvändningen |
| Svårigheter och möjligheter i vardagen | |

Vardagen måste pusslas ihop

Deltagarna redogjorde för upplevelser av att vara tvungna att prioritera och strukturera sina aktiviteter för att få vardagen att gå ihop. Tidigare erfarenheter av pendling upplevdes också ha betydelse för hur deltagarna fick ihop sitt vardagspussel.

Prioriteringar i vardagen

För att få vardagen med pendlingen att gå ihop och samtidigt få in alla måsten, som hushållsarbete och studier, behövde deltagarna ta tid från andra aktiviteter och sömn. Många upplevde att det var framförallt sömnen som föll offer för alla måsten.

“Det känns som man behöver varva ner lite också, det är svårt att bara dyka in, äta och laga kvällsmat och gå och lägga sig, så sömntiden blir kanske lite nallad på.” - Deltagare 7

När deltagarna hade tagit tag i alla måsten och varit igång en hel dag upplevde flera ett behov av att varva ner. Detta upplevdes krocka med viljan och behovet av sömn, vilket i sin tur gjorde att sömnen blev lidande. Andra typer av aktiviteter som ofta prioriterades lägre eller ibland helt uteslöts ur vardagen, både på grund av tidsbrist och bristande ork, var aktiviteter som gjordes för sin egen skull. En deltagare beskrev hur hon sedan länge hade prioriterat bort “lyxsakerna” i vardagen som att läsa en bok, se på tv eller bara slappna av. Några deltagare poängterade att deras tidigare intresse för att laga riktig mat och att träna helt uteslutits sedan pendlingen blev en del av vardagen. Något som flera deltagare också nämnde var att de fått prioritera bort sociala aktiviteter med kurskamrater efter skoltid och att de därför inte hade något studentliv.

“Jag har inte tid till det (studentlivet), för då måste jag åka jättetidigt eller komma hem jättesent, så jag kände redan så första veckan i skolan, nej det kommer jag inte klara av. Men så känner jag att jag är här för att plugga och då väljer jag pluggandet. Det blir ett val.” - Deltagare 2

Vardag utan luckor

Pendlingen strukturerade upp vardagen, något som flera deltagare upplevde gjorde att de blev mer effektiva i sina aktiviteter. Pendlingen upplevdes fylla igen alla luckorna i vardagen vilket medförde att de lättare tog tag i exempelvis studier, eftersom de sällan hade möjlighet att göra dem vid ett senare tillfälle. Detta upplevdes av flera som något positivt, då de trodde att de skulle “slösa bort” sin tid utan pendlingen och inte lika lätt få saker gjorda.

“Jag får det mer strukturerat i min vardag (med pendlingen). Jag är tvingad till att plugga och tvingad till att göra grejer mer effektivt, annars kommer jag bara slöa, inte för att jag är sådan som person, utan det bara blir så.” - Deltagare 1

Att ha en uppstrukturerad vardag utan tomma luckor gjorde också att det fanns några deltagare som uppgav att det sällan fanns tid för att vara spontan. Det handlade främst om att vara spontan med vänner. Exempel som gavs var att det ibland fanns en önskan att kunna ta en spontan fika med kurskamrater efter skoltid, något som sällan vara genomförbart eftersom deltagarna upplevde att det inte fanns möjlighet att vara flexibel och senarelägga redan inplanerade aktiviteter. Detta beskrivs på följande sätt av en deltagare:

“Det är mycket svårare att få till när man inte bor på plats eller har en enkel resväg, för det kräver så pass mycket planering och fixande /.../ och det kräver också att man offrar den lilla tiden man har hemma, så det är en balansgång och det är väldigt svårt att vara spontan.” - Deltagare 7

Tidigare erfarenheter har betydelse

Majoriteten av deltagarna tog upp tidigare erfarenheter av att ha pendlat eller avsaknad av dessa som något som påverkade deras upplevelser av hur väl de kunde hantera pendlingen som en del av vardagen. De deltagare med erfarenhet av pendling upplevde att de hade lättare för att pussla ihop sin vardag, men också enklare att acceptera sin situation med pendlingen.

*“Jag har pendlat i tio år, så jag är väldigt van. Jag tror det är en större skillnad för någon som alltid har haft nära till skolan att sedan pendla i 80 minuter två gånger om dagen. Jag tror att många skulle tycka att det var jobbigt, men just för att jag började pendla när jag var tio år så har det blivit en del av min vardag.”
- Deltagare 5*

En deltagare som endast hunnit pendla i ca tre månader vid intervjutillfället styrker denna uppfattning:

”Jag har inte pendlat så länge, så det kanske förändras hur jag har uppfattat det. Sen blir det vinter och så blir det förseningar och det kanske blir helt fruktansvärt att pendla så jag kanske till och med flyttar hit, det vet jag ju inte nu, men just nu så är det jobbigt, men det fungerar liksom. Jag måste pendla.” - Deltagare 4

Deltagaren med minst erfarenhet av pendling var också den deltagare som hade svårast att pussla ihop vardagen med långtidspendling och att acceptera denna.

Pendlingstiden inverkar på vardagen

Under denna kategori redogörs för hur användandet av pendlingstiden inverkar på deltagarnas vardag och vad som försvårar ett meningsfullt användande av restiden.

Pendlingen låser tid

Något som framkom var att pendlingen, på gott och ont, låste tid i tillvaron då deltagarna var tvungna att sitta på tåget eller bussen för att komma till och från skolan. Deltagarna upplevde att denna tid behövde utnyttjas på ett, för dem, meningsfullt sätt genom att exempelvis studera, vara social eller återhämta sig.

“Jag har haft en kurskamrat som jag har åkt med hela tiden, men hon har också satt sig i tysta kupén för jag har klargjort att jag pluggar den tiden och sen kan vi snacka på bussen, för jag måste utnyttja den tiden på tåget.” - Deltagare 3

För att tiden skulle upplevas som meningsfull av deltagarna behövde den inte, som nämnt, enbart utnyttjas till produktiva aktiviteter som studier, utan det kunde även handla om att deltagarna kände att de fick möjlighet att varva ner och ställa om mellan skola och hem. Dock var det inte alla deltagare som upplevde att pendlingstiden kunde utnyttjas på ett meningsfullt sätt.

*“Det känns jobbigt, för det tar rätt lång tid. Det jobbigaste med att pendla tycker jag är att man inte får någonting gjort på bussen, så det är bara dötid för mig.”
- Deltagare 4*

Känslan av dötid, att varken kunna vara produktiv eller koppla av, var något som av många deltagare uttrycktes som jobbigt och stressande. Detta uttrycktes bero på att de flesta kände att denna tid egentligen behövde utnyttjas på bästa sätt för att tiden utanför pendlingen skulle påverkas i minsta möjliga mån.

Person- och miljöfaktorer inverkar på tidsanvändningen

Deltagarna upplevde att det fanns person- och miljöfaktorer som var avgörande för hur pendlingstiden kunde utnyttjas. Dessa faktorer upplevdes ibland utgöra ett hinder för att kunna utföra vissa aktiviteter under resan. Personfaktorerna utgjordes av bristande

koncentration och ork efter en hel dag i skolan. Miljöfaktorer som kunde inverka på några av deltagarna var exempelvis för mycket folk på tåget eller bussen.

“Det är inte alltid man har möjlighet till att sitta där och ta upp datorn eller så för att det är för mycket folk på tåget.” - Deltagare 6

Det som framförallt betonades som ett hinder i miljön var dock byten mellan två kollektiva färdmedel. Byten upplevdes som stressande och besvärligt eftersom att det medförde en känsla av att hela tiden behöva vara på sin vakt och att det blev avbrott i aktiviteten.

“... fem minuters väntetid, det är inte mycket, men man blir ändå irriterad för att när man väl sitter ner så kan man ta upp och göra någonting och ta av sig jackan, sen måste man ta på sig jackan, lägga ner allt i väskan för att gå ut och vänta, för att sedan gå in i en annan buss och ta upp allting igen. Men den sista bussresan, där är det bara en halvtimme hem så det känns knappt lönt att ta upp och göra någonting.” - Deltagare 2

Det fanns dock deltagare som upplevde att kollektiva byten var något positivt eftersom det gjorde att restiden upplevdes som kortare när de inte satt ner längre stunder i samma färdmedel. Det poängterades att denna känsla enbart upplevdes när allt flöt på bra, utan någon nämnvärd väntetid mellan bytena.

Svårigheter och möjligheter i vardagen

Några deltagare beskrev att det ibland kunde vara svårt att klara av en vardag med pendling, eftersom det förbrukade energi och för vissa innebar en hel del uppoffringar. En deltagare upplevde att pendlingen ibland gjorde det svårt att motivera sig, till att exempelvis gå och lägga sig på kvällen eftersom att det om några timmar var dags att pendla igen. Samma deltagare upplevde också liknande känslor på morgonen när det var dags att inleda en ny pendlingsdag.

“På morgonen när jag sitter i sängen och alarmet går då vet jag bara, shit, måste jag verkligen gå igenom allt detta igen.” - Deltagare 1

Övervägande uttrycktes dock positiva känslor av deltagarna kring sin situation. Samtliga deltagare upplevde att motivationen hölls uppe av tanken på att de bara skulle pendla under en

begränsad period, men det som framförallt beskrevs som positivt var att pendlingen var en möjliggörare. Tack vare pendlingen upplevde några deltagare att de kunde få möjligheten att nå sitt mål, att utbilda sig och samtidigt bo kvar på orten med de olika fördelar som detta upplevdes ha. Dessa fördelar beskrevs exempelvis vara närheten till de redan befintliga sociala nätverket. Andra aspekter som nämndes av deltagarna var att de sparade pengar genom att bo kvar på hemorten. Detta gjorde att de stod ut med pendlingens negativa sidor.

“Fast det är en del av en plåga. Fast det är en plåga för att nå ett mål, så då får man ta det.” - Deltagare 7

Diskussion

Resultatdiskussion

I resultatet framkom det att deltagarna upplevde att pendlingen, i varierande omfattning, inverkar på deras vardagliga aktiviteter. De kategorier som framträdde ur deltagarnas individuella skildringar av sin vardag och som kommer diskuteras i detta avsnitt var: *Vardagen måste pusslas ihop, Pendlingstiden inverkar på vardagen samt Svårigheter och möjligheter.*

Vardagen måste pusslas ihop

Det framkom i studien att deltagarna upplevde att de behövde prioritera om eller utesluta aktiviteter för att få vardagen att gå ihop. Detta styrks i en avhandling av Sandow (2011) som skriver att långtidspendling styr och strukturerar individens dagliga schema, då den utgör basen för hur andra aktiviteter som också behöver tid och rum planeras. Sandow (2011) skriver vidare att det finns aktiviteter som är möjliga att prioritera ner eller utesluta, men också aktiviteter vars existens i vardagen inte är förhandlingsbara. Deltagarna i studien beskrev att de i varierande utsträckning ofta prioriterade önskade aktiviteter lägre till förmån för måsten. Detta gör att flera deltagares vardag, sedd utifrån aktivitetskategorierna i MOHO, till stor del kan anses innehålla produktiva aktiviteter och aktiviteter i dagliga livet, men i mindre utsträckning lekaktiviteter (Kielhofner, 2008/2012). En annan aktivitetskategori som måsten tog tid ifrån var rekreativa aktiviteter samt sömn, vilka är väsentliga för en balanserad aktivitetsrepertoar (Erlandsson & Persson, 2014). Exempel som gavs på aktiviteter som önskades utföras, men som ofta fick prioriteras ner i vardagen var: träning, att laga mat från

grunden, sociala aktiviteter samt sömn, vilket stärks i andra studier där liknande fynd gjorts (Christian, 2012a, 2012b). Vissa av deltagarna uttryckte sig inte negativt om sitt aktivitetsmönster trots att lekaktiviteter, aktiviteter av rekreativ karaktär och sömn till viss del fått prioriteras ner sedan de började studera och pendla. Dessa deltagare kan inte anses ha aktivitetsobalans, eftersom de då enligt Wagman et al. (2012) subjektivt måste uppleva missnöje över blandningen av aktiviteter de har i sitt aktivitetsmönster. Däremot fanns det deltagare som uttryckte missnöjdhet över sitt aktivitetsmönster och därför kan anses ha aktivitetsobalans, vilket kan påverka upplevelsen av hälsa negativt (Erlandsson & Persson, 2014).

En reflektion kring varför vissa deltagare uttryckte missnöjdhet över sin situation kan vara att de sedan tidigare hade starka intressen som de värderade högt och som innan studier och pendling kunde uppta en betydande del av vardagen, som exempelvis träning och matlagning. De som inte hade några utmärkande intressen sedan tidigare, skulle naturligtvis ändå kunna uppleva det som svårt att deras fritid påverkas. Dock blir det kanske inte lika tydligt att studierna och pendlingen konkurrerar ut någon distinkt del ur vardagen. I tidigare studier har det visat sig att studenter, redan utan pendlingen, har svårt att finna balans mellan studier och privatliv (Statistiska centralbyrån, 2007). En vidare spekulation kring varför just aktiviteter för eget välmående i första hand utesluts anser författarna kan bero på att det inte drabbar någon annan än individen själv. Det kan tänkas att studenter faktiskt har fler måsten än någon som långtidspendlar till ett arbete. Studenters "arbetstid" slutar inte när skoldagen slutar, utan fortsätter ofta med studier på fritiden. Detta skulle kunna vara en förklaring till att studenterna upplever att vardagen i stor utsträckning innehåller måsten och att de därför måste pussla för att få in andra aktiviteter. Att studera på fritiden är för det flesta inte möjligt att utesluta. Möjligtvis är det således kombinationen av studier och pendling som gör det svårt för vissa av deltagarna att få tiden att räcka även till lekaktiviteter, rekreativa aktiviteter samt sömn.

Deltagare som hade tidigare erfarenheter av långtidspendling var främst de som beskrev en vardag där de upplevde att de lättare fick in lekaktiviteter och aktiviteter av rekreativ karaktär. Detta anser författarna är något som kan förklaras av *vanebildning* som Kielhofner (2008/2012) tar upp i MOHO. Det kan tänkas att de deltagarna med längre erfarenhet av att pendla har förvärvat mönster av vanor i sin vardag. När aktiviteter blir till vanor krävs mindre ansträngning och eftertanke vilket gör vardagen lättare (Kielhofner, 2008/2012). Det tar tid att arbeta in nya vanor (Kielhofner, 2008/2012), vilket kan förklara frustrationen hos de deltagare

som endast pendlat under en kort period. Med detta i åtanke bekräftas deltagarnas upplevelse av att erfarenhet gör det lättare att pussla ihop sitt aktivitetsmönster. Detta stärks ytterligare av Sandow (2011) som skriver att tidigare studier visar att de som pendlat under en längre period inte upplever sämre hälsa till följd av tidspress i vardagen.

Pendlingstiden inverkar på vardagen

I resultatet framkom också att deltagarna kände att tiden på tåget eller bussen behövde utnyttjas till något meningsfullt. Den totala dagliga restiden för deltagarna i studien är mellan 2 timmar och 30 minuter till 5 timmar och det är därför förståeligt att deltagarna upplever att denna tid behöver utnyttjas. Jara-Díaz (2000) stärker deltagarnas upplevelse då han skriver att dygnet består av 24 timmar och att tiden som en långtidspendlare spenderar sittandes på tåget eller bussen ofta utgör en betydande mängd av fritiden. Denna tid skulle de flesta vilja göra något annat av, antingen på arbetet, hemma eller någon annanstans än att sitta på tåget eller bussen (Jara-Díaz, 2000). Att pendlingen kan ses som bortkastad tid tas också upp i en studie gjord av Jain och Lyons (2008) som skriver att det finns olika faktorer som möjliggör för pendlare att se tiden på tåget som meningsfull. Meningsfullt utnyttjade av tiden anses kunna bestå både av produktiva såväl som rekreativa aktiviteter (Jain & Lyons, 2008), något som deltagarna i studien också beskrev. När det kommer till aktiviteter av rekreativ karaktär kan pendlingen ge en chans att utföra aktiviteter som exempelvis att läsa, lyssna på musik eller bara slappna av, vilket är aktiviteter som lätt kan prioriteras bort ur ett hektiskt schema (Jain & Lyons, 2008). Om pendlingen upplevs som meningsfullt utnyttjad tid kan detta ha en positiv inverkan både på pendlaren själv och på dess sociala nätverk (Jain & Lyons, 2008). Detta stämmer väl överens med resultatet i denna studie som visade att de deltagare som upplevde att de utnyttjade pendlingstiden på ett meningsfullt sätt upplevde positiva effekter av detta i sin vardag. I en avhandling gjord av Sandow (2011) diskuteras att flera tidigare studier visat att personer som kan utnyttja tiden på tåget känner sig mindre stressade och upplever en bättre hälsa än de som inte tyckte att de kan utnyttja sin tid på tåget, vilket styrker deltagarnas upplevelse ytterligare. Författarna anser, att om pendlingstiden kan utnyttjas till aktiviteter som att läsa en bok eller ”bara vara”, sådant som deltagarna uttryckte att de hade svårt att få in i vardagen, skulle detta kunna påverka aktivitetsbalansen positivt eftersom de då skulle ha möjlighet att få in fler aktiviteter för eget välmående i sin vardag. Vidare spekulerar författarna kring varför deltagarna upplever en positiv effekt av att utnyttja pendlingstiden till något, för dem, meningsfullt. Detta skulle kunna bero på att de som exempelvis studerade på tåget får denna aktivitet till största del avklarad där och därför kan frigöra tid till annat utanför

pendlingen. De som istället väljer att vila under restiden orkar eventuellt ta tag i studierna snabbare när de kommer hem.

Något som i analysen också framkom var att möjligheten att använda pendlingstiden till något meningsfullt försvårades av olika person- och miljöfaktorer. Det som framförallt lyftes som en negativ miljöfaktor av deltagarna var byten, vilket Cassidy (1992) skriver är en del av den *fysiska impedans* som kan upplevas under resan. Hur påfrestande en resa upplevs beror inte främst på avståndet utan på hur mycket impedans det finns (Cassidy, 1992). I en studie gjord av Kobus, et al. (2015) diskuteras att byten och mycket folk på tåget har en direkt negativ inverkan på hur effektivt pendlingstiden kan utnyttjas till att studera. En tänkbar förklaring till detta anser författarna kunna utgöras av sambandet mellan person, miljö och aktivitet som tas upp i MOHO (Kielhofner, 2008/2012). Miljön utgör alltid en ram som möjliggör eller begränsar människor med varierande förmåga i utförandet av sina aktiviteter (Kielhofner, 2008/2012). Det är tänkbart att vissa av deltagarna har förmåga att koppla bort det som händer runt omkring dem och därför i högre utsträckning kan utnyttja pendlingstiden på det sätt som de vill, trots mycket folk på tåget. Byten är däremot något som författarna anser inte kan ignoreras, oavsett förmåga. Därför tänker författarna, att byten endast är något som kan hanteras utifrån vilken inställning pendlaren har, det vill säga hur pendlaren subjektivt ser på den fysiska impedans, i form av kollektiva byten. Som resultatet visade fanns det de som såg det positivt att ha byten, då det kändes som att dessa förkortade restiden.

Svårigheter och möjligheter i vardagen

Det framkom av deltagarna i studien att de såg möjligheten till utbildning som ett starkt motiv till att genomlida de negativa sidorna med långtidspendling. En tänkbar förklaring till detta anser författarna kan förklaras av Kielhofners (2008/2012) beskrivning av *viljekraft*, som belyser människans värderingar och intressen. Deltagarnas viljekraft kan tänkas influeras av den kulturella omgivningen de befinner sig i, där universitets- och högskolestudier värderas högt och är nästintill en självklar fas att genomgå i livet. Samtidigt beskrev deltagarna både sociala och ekonomiska motiv till att bo kvar på orten där de hade skapat sig vanor och roller som de värderade högt. Genom att pendla möjliggjordes en kombination av det som värderades i vardagen. En slutlig förklaring till att de flesta deltagarna uthärdade långtidspendlingen, anser författarna kan förklaras av att de hade *känsla av sammanhang* [KASAM]. Detta begrepp beskriver Antonovsky (2005) som en förutsättning för att kunna bemästra stressfyllda situationer med hjälp av aspekterna: begriplighet, hanterbarhet och

meningsfullhet. Även om deltagarna inte uttalade sig om någon utmärkande upplevelse av stress i vardagen, var det ändå flera som beskrev en hektisk vardag. Ett resonemang i relation till KASAM kan utgöras av att de flesta deltagarna i sin vardag upplevde begriplighet, eftersom de hade full insikt i varför vardagen såg ut som den gjorde. De beskrev också att de hade resurser för att kunna hantera situation under en begränsad period. Slutligen uttryckte deltagarna att det var värt att leva på detta sätt eftersom de gjorde att de slutligen skulle nå ett meningsfullt mål, att erhålla en utbildning. Utifrån författarnas egna erfarenheter, vilka även styrks av KASAM, anser författarna att det går att ta sig igenom svåra perioder i livet om det leder till att något som värderas högt kan uppnås.

Studiens praktiska nytta och tillämpning

I enlighet med det resonemang som förs i diskussionen, där paralleller kan dras mellan studiens resultat och aktivitetsbalans, skulle denna studie kunna ha praktisk relevans utifrån såväl ett arbetsterapeutiskt perspektiv som ett folkhälsoperspektiv. Då långtidpendling är ett aktuellt ämne som i allt större utsträckning blir en del av människors vardag (Sveriges kommuner och landsting, 2008) hoppas författarna bakom denna studie att resultatet och det resonemang som förs i relation till hälsa skulle kunna väcka tankar om att eventuella preventiva åtgärder kan behöva vidtas för denna grupp. Arbetsterapeuten har skyldighet, i enlighet med den etiska koden för arbetsterapeuter (Förbundet Sveriges Arbetsterapeuter, 2012) att initiera hälsofrämjande insatser på såväl individ-, grupp- som samhällsnivå. Arbetsterapeuten kan genom denna studie få kunskap om hur långtidpendling skulle kunna inverka på klientens vardag. Klienten kan erhålla information om vikten av aktivitetsbalans samt vid behov få förslag på strategier och få stöd att förbättra sin aktivitetsbalans. På gruppnivå ser författarna vikten av att arbetsterapeuter finns inom skolverksamheter där de kan nå ut till studenter som långtidspendlar genom att exempelvis en gång per läsår gå ut med information som specifikt riktar sig till denna grupp. Slutligen anser författarna att studien stödjer vikten av att arbetsterapeuter behöver bli mer synliga i det offentliga rummet genom att engageras i samhällsplanering och då exempelvis konsulteras och vara med vid utformandet av miljön på tåg och bussar. Arbetsterapeuten kan också, i samråd med den lokala kollektiva trafikförvaltningen, ta fram information om aktivitet och hälsa som placeras ut på bussar och tåg.

Metoddiskussion

Studiens syfte var att fånga människors upplevelser av en vardag med pendling, därför anser författarna att en kvalitativ ansats har lämpat sig väl för att besvara studiens syfte. Detta, då denna metod enligt Kristensson (2014) utgår ifrån att varje människa har en unik uppfattning av verkligheten och ämnar belysa att det finns olika sidor av ett fenomen som inte går att generalisera.

Urvalsmetoden, snöbollsurval, som användes i studien anser författarna haft både negativa och positiva aspekter. Det som upplevdes som en negativ aspekt var att några deltagare i ett första skede verkade tacka "ja" till att medverka i studien för att de kände sig pressade att ställa upp då nästintill alla som rekryterades var författarnas vänners vänner. Detta är något som till viss del hade kunnat undvikas om författarna valt att sprida förfrågan om deltagande genom mer ytligt bekanta. Kristensson (2014) rekommenderar dock snöbollsurval då urvalsgruppen inte finns i något givet sammanhang, vilket författarna också anser varit urvalsmetodens positiva aspekt. Bekvämlighetsurval var en metod som författarna också tog till för att påskynda rekryteringsprocessen. Med de valda rekryteringsmetoderna fanns en risk för en homogen urvalsgrupp, vilket inte är önskvärt i kvalitativa studier. Detta blev dock inte utfallet, då deltagarnas ålder, pendlingstid, geografiska läge varierade, vilket stärker den kvalitativa studiens trovärdighet (Kristensson, 2014).

Att använda en intervjuguide är också något som stärker studiens trovärdighet (Kristensson, 2014) och författarna anser, i enlighet med vad Kristensson (2014) skriver, att denna hjälpte dem att hålla sig till studiens syfte under intervjun. Dock anser författarna nu i efterhand att intervjuguiden skulle bearbetats mer och med fördel hade kunnat utformas utifrån studiens teoretiska referensram. En ostrukturerad intervju hade istället kunnat tillämpas då det ger deltagarna mer utrymme att fritt uttrycka sig. Författarna tog dock beslutet att genomföra en semistrukturerad intervju eftersom att de inte hade någon tidigare erfarenhet av att intervjua. Med facit i hand anses detta ha varit rätt val av metod, eftersom att författarna i viss utsträckning, trots en intervjuguide med öppna frågor, tenderade att ställa slutna följdfrågor. Att båda författarna medverkade i samtliga intervjuer upplevdes som en trygghet och författarna anser att detta bidrog till att mer relevant information kunde samlas in under intervjuerna. Denna upplevelse stärks av Trost (2010) som skriver att två intervjuare kan bidra till att mer omfattande data samlas in. Att i proceduren åskådliggöra omfånget av insamlad

data, genom att presentera intervjuernas längd, var något som författarna valde att göra för att stärka studiens trovärdighet, vilket rekommenderas av Kristensson (2014).

Användandet av tidsdagbok som underlag i intervjuerna anser författarna varit ett bra val, eftersom detta också upplevs ha bidragit till att mer detaljerad information samlades in under intervjuerna. Användandet av tidsdagbok upplevs även ha haft flera positiva aspekter, då författarna upplevde att tidsdagboken satte igång en reflektion hos deltagarna kring sin vardag som förberedde dem för intervjun. Deltagarna verkade också finna en trygghet i att ha tidsdagboken framför sig som stöd under intervjun. En negativ aspekt var dock att tänkbara deltagare tackade "nej" till att medverka i studien när det fick information om tidsdagboken. En anledning till detta skulle kunna ha varit att tidsdagboken upplevdes som ett krävande moment utöver intervjun. En annan negativ aspekt var att ett fåtal deltagare ville visa upp en aktiv sida av sig själva, och därför hade utfört och dokumenterat aktiviteter som vanligtvis inte brukade ingå i samma utsträckning i deras vardag. Detta togs upp av en deltagare som berättade att aktiviteten studera lagts in i dagboken bara för att det skulle se bra ut under intervjun. Detta är något som skulle kunna påverka studiens trovärdighet negativt.

Analysprocessen upplevdes som svår, men författarna hade stor nytta av att stötta sig på Kristenssons (2014) beskrivning av kvalitativ innehållsanalys eftersom den upplevdes som tydlig och strukturerad. I enlighet med Kristensson (2014) utfördes vissa steg av analysprocessen enskilt av författarna för att sedan tillsammans diskutera de fynd som gjorts, vilket stärker studiens trovärdighet. Andra åtgärder som i enlighet med Graneheim och Lundman (2004) vidtogs för att stärka studiens trovärdighet var att författarna valde att, i tabeller, åskådliggöra ett exempel ur analysprocessen (tabell 2) samt beskriva studiens deltagare (tabell 1). En utförlig resultatbeskrivning gjordes också där samtliga underkategorier stärks med citat, vilket även detta bidragit till att stärka studiens trovärdighet (Graneheim & Lundman, 2004). Ytterligare en åtgärd som kunde vidtagits av författarna för att öka studiens trovärdighet hade kunnat vara att genomföra deltagarkontroller. Detta är något som rekommenderas av DePoy och Gitlin (1994) som menar att det kan minska risken för att författarnas egna värderingar läggs in i resultatet om deltagarna ges möjligheten att läsa och kommentera transkript och anteckningar. Författarna anser att detta skulle ha varit önskvärt, men ansåg samtidigt att detta inte var något som rymdes inom tidsramen för denna studie. Författarna ville heller inte belasta deltagarna mer än nödvändigt, då många hade svårt att ens avsätta tid för att medverka vid intervjun.

Slutsats

Sammanfattningsvis framkom det i resultatet att majoriteten av de långtidspendlade studenterna i studien hade en positivt inställning till sin vardag. Pendling upplevdes av vissa möjliggöra att både kunna utbilda sig och samtidigt ta del av livet på hemorten med de fördelar som detta upplevdes ha. Ett annat fynd som framkom var att deltagarna i varierande utsträckning upplevde att de var tvungna att pussla för att få vardagen att gå ihop, vilket gjorde att aktiviteter för eget välmående prioriterades ner och ibland helt uteslöt ur vardagen. Något som också lyftes var att deltagare med tidigare erfarenhet av pendling upplevde sig ha lättare att få ihop vardagspusslet. Slutligen framkom det att deltagarna upplevde att de behövde utnyttja pendlingstiden på ett meningsfullt sätt för att vardagen utanför pendlingen skulle påverkas i minsta möjliga mån. Genom denna studie har ny kunskap inhämtats inom ett ännu relativt outforskat område. Hittills har en vardag med långtidspendling främst belysts ur ett ekonomiskt och socialt perspektiv. Denna studie har därför bidragit med kunskap om hur studenter som långtidspendlar upplever sin vardag ur ett aktivitetsperspektiv. Pendling blir i allt större utsträckning ett inslag i människors vardag, i takt med stigande bostadspriser och förbättrad infrastruktur. Därför behövs fortsatt forskning där långtidspendling som en del av människans vardag studeras vidare ur ett aktivitetsperspektiv. Fokus skulle då kunna ligga på aktivitetsbalans då studiens fynd bland annat pekar på att några av de studenter som långtidspendlar skulle kunna löpa risk att utveckla aktivitetsobalans. Denna grupp är därmed en potentiell ny arena för arbetsterapeuter vars skyldighet, i enlighet med den etiska koden för arbetsterapeuter (Förbundet Sveriges Arbetsterapeuter, 2012), är att initiera hälsofrämjande insatser på såväl individ-, grupp- som samhällsnivå.

Referenslista

- Antonovsky, A. (2005). *Hälsans mysterium* (2 uppl.) (M. Elfstadius övers.)
Stockholm: Natur och kultur (Originalarbete publicerat 1987).
- Backman, J. (2008). *Rapporter och uppsatser* (2 uppl.). Lund: Studentlitteratur.
- Björck, J., & Lindemalm, J. (2015, februari 9). Det är en ständig stress. *Sydsvenskan*.
Hämtad maj 11, 2015, från <http://www.sydsvenskan.se/inpa-livet/min-lakare-ser-hur-det-sliter-pa-mig/>
- Carlestam, H. (2002). *Att pendla eller flytta, en rapport om hur svenska folket ser på pendling och flyttning*. Stockholm: Tjänstemännens Centralorganisation.
- Cassidy, T. (1992). Commuting-related stress: Consequences and implications. *Employee Counselling Today*, 4(2), 15-21.
- Christian, T. (2012a). Trade-offs between commuting time and health-related activities. *Journal of Urban Health*, 89(5), 746-757. doi:10.1007/s11524-012-9678-6
- Christian, T. (2012b). Automobile commuting duration and the quantity of time spent with spouse, children, and friends. *Preventive Medicine*, 55(3), 215-218. doi:10.1016/j.ypmed.2012.06.015
- Christiansen, C. H., & Baum, C. M. (2005). The complexity of human occupation. I C. H. Christiansen, C. M. Baum, & J. Bass-Haugen (Red.), *Occupational therapy: performance, participation, and well-being* (3 uppl.) (s. 3-24). Thorofare, NJ: Slack Incorporated.
- Danielson, E. (2012). Kvalitativ forskningsintervju. I M. Henricson (Red.), *Vetenskaplig teori och metod: Från idé till examination inom omvårdnad* (s. 163-174). Lund: Studentlitteratur.
- DePoy, E., & Gitlin, L. N. (1999). *Forskning: En introduktion*. Lund: Studentlitteratur.
- Ellegård, K., & Wihlborg, E. (2001). *Fånga vardagen: Ett tvärvetenskapligt perspektiv*. Lund: Studentlitteratur.

- Erlandsson, L., & Persson, D. (2014). *ValMO-modellen: Ett redskap för aktivitetsbaserad arbetsterapi*. Lund: Studentlitteratur.
- Förbundet Sveriges arbetsterapeuter (2012). *Etisk kod för arbetsterapeuter: Antagen av Förbundet Sveriges Arbetsterapeuters fullmäktige 1992, reviderad 2004 och 2012*. (5 uppl.) Nacka: Förbundet Sveriges arbetsterapeuter (FSA).
- Gottholmseder, G., Nowotny, K., Pruckner, G. J., & Theurl, E. (2009). Stress perception and commuting. *Health Economics, 18*(5), 559-576.
doi:10.1002/hec.1389
- Graneheim, U. H., & Lundman, B. (2004). Qualitative content analysis in nursing research: Concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse Education Today, 24*(2), 105-112.
- Hagedorn, R. (2000). *Tools for practice in occupational therapy: A structured approach to core skills and processes*. Edinburgh: Churchill Livingstone.
- Hansson, E., Mattisson, K., Björk, J., Östergren, P-O., & Jakobsson, K. (2011). Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden. *BMC Public Health, 11*(834).
doi:10.1186/1471-2458-11-834
- Håkansson, N. (2010) Fler pendlar till jobbet. *Välfärd, 3*. Hämtad maj 19 2015, från http://www.scb.se/statistik/_publikationer/LE0001_2010K03_TI_04_A05TI1003.pdf
- Hägerstrand, T. (1974). Tidsgeografisk beskrivning - syfte och postulat. *Svensk geografisk årsbok, 50*, 86-94.
- Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography, 16*, 81-89. doi:10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001
- Jara-Díaz, R. S. (2000) Allocation and valuation of travel-time savings. I D.A. Hensher & K. J. Button (Red.), *Handbook of transport modelling* (s. 303-319). Amsterdam: Pergamon.
- Jonsson, H., & Josephsson, S. (2005). Occupation and meaning. I C. H. Christiansen, C. M. Baum, & J. Bass-Haugen (Red.), *Occupational therapy: performance, participation, and well-being* (3 uppl.) (s. 117-132). Thorofare, NJ: Slack Incorporated.

- Kielhofner, G. (2012). *Model of Human Occupation: Teori och tillämpning* (C. Falk, K. Falk & H. Stedman övers.) Lund: Studentlitteratur (Originalarbete publicerat 2008).
- Kobus, M. B., Van Ommeren, J. N., & Rietveld, P. (2015). Student commute time, university presence and academic achievement. *Regional Science and Urban Economics*, 52, 129-140. doi:10.1016/j.regsciurbeco.2015.03.001
- Koslowsky, M., Kluger, A.N., & Reich, M. (1995). *Commuting stress: Causes, effects and methods of coping*. New York: Plenum Press.
- Kristensson, J. (2014). *Handbok i uppsatsskrivande och forskningsmetodik för studenter inom hälso- och vårdvetenskap*. Stockholm: Natur & Kultur.
- Kroksmark, U., Nordell, K., Bendixen, H. J., Jakobsen, K., & Alsaker, S. (2011). Time geographic method: Application to studying patterns of occupation in different contexts. *Journal of Occupational Science*, 13(1), 11-16.
- Medin, J. & Alexanderson, K. (2000). *Begreppen hälsa och hälsofrämjande: En litteraturstudie*. Lund: Studentlitteratur.
- Meyer, A. (1977). The philosophy of occupation therapy. *American Journal of Occupational Therapy*, 31(10), 639-42 (Återtryckt från Archives of Occupational Therapy, 631-610, 1922).
- Micklander, Å. (1971). *Pendling och pendlingsregioner*. Stockholm: Allmänna förlaget.
- Sandow, E. (2011). *On the road - Social aspects of commuting long distances to work* (Doktorsavhandling, GERUM - Kulturgeografiska uppsatser, 2) Umeå: Umeå Universitet. Tillgänglig: <http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:415050/FULLTEXT01.pdf>
- Sandow, E., Westerlund, O., & Lindgren, U. (2014). Is your commute killing you? On the mortality risks of long-distance commuting. *Environment and Planning A*, 46, 1496-1516.
- Sveriges kommuner och landsting (2008). *Pendlare utan gränser?: En studie om pendling och regionförstoring*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

SOU 2007:35. *Flyttning och pendling i Sverige. Bilaga till Långtidsutredningen.*

Stockholm: Fritzes Offentliga Publikationer.

Statistiska centralbyrån (2007). *Högskolestuderandes levnadsvillkor: Hälften avstår från inköp av kurslitteratur.* Hämtad maj 19 2015, från

[http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Utbildning-och-forskning/Befolkningens-utbildning/Hogskolestuderandes-](http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Utbildning-och-forskning/Befolkningens-utbildning/Hogskolestuderandes-levnadsvillkor/190098/2007A01/190110/Hogskolestuderandes-levnadsvillkor/)

[levnadsvillkor/190098/2007A01/190110/Hogskolestuderandes-levnadsvillkor/](http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Utbildning-och-forskning/Befolkningens-utbildning/Hogskolestuderandes-levnadsvillkor/190098/2007A01/190110/Hogskolestuderandes-levnadsvillkor/)

Thomsson, H. (2002). *Reflexiva intervjuer.* Lund: Studentlitteratur.

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

Vetenskapsrådet. (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning.* Stockholm: Elanders Gotab.

Wagman, P., & Håkansson, C. (2014). Exploring occupational balance in adults in Sweden. *Scandinavian Journal Of Occupational Therapy*, 21(6), 415-420 6p. doi:10.3109/11038128.2014.934917

Wagman, P., Håkansson, C., & Björklund, A. (2012). Occupational balance as used in occupational therapy: A concept analysis. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 19(4), 322-327. doi:10.3109/11038128.2011.596219

Wilcock, A.A. (2006). *An occupational perspective of health* (2 uppl.). Thorofare, NJ: Slack Incorporated.

Wilcock, A.A. & Hocking, C. (2015). *An Occupational perspective of health* (3 uppl.). Thorofare, NJ: Slack Incorporated.

Bilagor

Intervjuguide

Frågorna med transparent punktmarkering (°) är endast stödfrågor så att huvudfrågorna täcks av utifrån syftet.

Inledande frågor

- Vill du börja med att berätta lite om dig själv?
 - Ålder?
 - Utbildning: Hur länge har du studerat?
 - Ensamboende/sammanboende, familj?
- Hur pendlar du?
- Vilken sträcka pendlar du och hur lång tid tar det ”dörr till dörr”?
- Hur ofta pendlar du i genomsnitt på en vecka, kan det skilja mycket?

Frågor baserade på tidsdagboken / beskrivning av pendlares vardag

- Hur kändes det att fylla i en tidsdagbok?
 - Var det givande?
- Kan du utifrån din ifyllda tidsdagbok återberätta hur den aktuella vardagen såg ut? Jag kommer under tiden du berättar flika in med frågor.
 - Vad gjorde du under restiden? Hur upplevde du det?
 - Var dagen du just berättade om en representativ pendlingsdag för dig?
 - Finns det aktiviteter som vanligtvis brukar ingå en vanlig pendlingsdag men som ej ingick dagen du skrev tidsdagbok?
- Var det du gjorde under restiden, dagen för dagboksskrivandet representativ för vad du brukar göra?

Frågor som berör pendlares upplevelse av dagliga aktiviteter

- Hur upplever du att pendlingen påverkar din vardag? Ge gärna exempel.
 - Tid för familj, fritidsaktiviteter, plugg, sömn?
 - Är det ett ont måste eller effektivt/rekreativ tid?
- Hur burkar du uppleva de dagar du pendlar jämfört med de dagar du inte pendlar
- De dagar du pendlar, upplever du då att du får tillräckligt med tid över för att göra precis vad du vill?
- Om du inte längre hade behövt lägga tid på att pendla, vad skulle du då vilja göra av denna tid?

Avslutande frågor

- Finns det någonting som du vill tillägga som vi inte redan har frågat om?
- Är det okej om vi kontaktar dig om vi undrar någonting

Instruktioner för tidsdagbok

Du har tilldelats en tidsdagbok som ska fyllas i senast dagen före vi ses för intervju. Dagboken förs under ett dygn (24 timmar). Dagen Du fyller i dagboken ska vara, en för Dig, typisk vardag med pendling. Försök fylla i dagboken kontinuerligt under dagen så att den stämmer så väl överens med det aktuella dygnet som möjligt.

Finns det aktiviteter, så som exempelvis ett läkarbesök, som Du inte vill dela med dig av så är det okej att utelämna detta. Det är helt upp till Dig att bestämma vad Du vill delge oss.

Nedan följer ett exempel på hur en tidsdagbok kan se ut. Vid frågor och funderingar tveka inte att ta kontakt med oss eller vår handledare! Kontaktuppgifter finns i informationsbrevet.

| Klocka | Vad gjorde Du? | Var Du ensam eller tillsammans med någon, när Du utförde aktiviteten? | Var utförde Du aktiviteten? |
|---------------|--|---|------------------------------------|
| 00.00 - 01.00 | Sov | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 01.00 - 02.00 | Sov | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 02.00 - 03.00 | Sov | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 03.00 - 04.00 | Sov | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 04.00 - 05.00 | Sov | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 05.00 - 06.00 | 5:30 Vaknade och kollade sociala medier 5:45 Steg upp | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 06.00 - 07.00 | Åt frukost 6:15 Gjorde mig i ordning 6:45 Tittade på nyheterna | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 07.00 - 08.00 | Gick till stationen 7:15 Väntade på tåget 7:30 Åkte tåg, lyssnade på musik | Ensam | Närområde Stationen På tåget |
| 08.00 - 09.00 | 8:30 Byte från tåg till buss 8:45 Bussen framme vid skolan | Ensam | På bussen Skolområdet |
| 09.00 - 10.00 | Föreläsning 9:45 Paus | Med klassen | Skolan |
| 10.00 - 11.00 | Föreläsning fort. 10:45 Paus | Med klassen | Skolan |

| | | | |
|--------------------------|---|------------------------------------|--|
| 11.00 - 12.00 | Föreläsning fort. | Med klassen | Skolan |
| 12.00 - 13.00 | Lunch | Med två kurskamrater | Skolan |
| 13.00 - 14.00 | Grupparbete | Med fem kurskamrater | Skolan |
| 14.00 - 15.00 | Grupparbete 14:45 Gick till bussen | Med fem kurskamrater Med kompis | Skolan Skolområde |
| 15.00 - 16.00 | Väntade på bussen 15:15 Åkte buss 15:30 Hoppade av bussen och handlade mat | Med kompis Ensam | Skolområde På bussen I stan |
| 16.00 - 17.00 | 16:15 Åkte tåg, pluggade | Ensam | På tåget |
| 17.00 - 18.00 | 17:15 Gick hem 17:30 Packade in varor, kollade i en tidning. 17:45 Byte till träningskläder och cyklade till gymmet | Ensam | Närområde Hemma i lägenheten Närområde |
| 18.00 - 19.00 | Tränade | Med kompis | Gymmet |
| 19.00 - 20.00 | Duschade 19:30 Cyklade hem 19:45 Tittade på tv | Ensam | Gymmet Närområde Hemma i lägenheten |
| 20.00 - 21.00 | Lagade och åt mat 20:45 Diskade | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 21.00 - 22.00 | Ringde mamma 21:30 Tittade på tv | Pratade med mamma Ensam | Hemma i lägenheten |
| 22.00 - 23.00 | Studerade 22: 45 Fixade mig för kvällen | Ensam | Hemma i lägenheten |
| 23.00 - 24.00 | 23:00 Tittade sociala medier 00:15 Somnade | Ensam | Hemma i lägenheten |