



AKADEMIN FÖR TEKNIK OCH MILJÖ  
Avdelningen för byggnadsteknik, energisystem och miljövetenskap

---

# ”Jag har inget emot kollektivtrafiken om jag säger så, men...”

En kvalitativ studie om män och kvinnors resvanor och inställningar till  
arbetspendling

Petra Jönsson och Julia Mattsson

2019

Examensarbete, Grundnivå (kandidatexamen), 15 hp  
Miljöteknik  
Miljöstrateg

Handledare: Johan Colding  
Examinator: Stephan Barthel

---



## **Förord**

Ett stort tack till Sandbacka Park och speciellt till Kenneth Sjöholm och Anders Lundell som vi hade kontakt med under arbetets gång. Att vi fått besöka er, göra observationer, få tillgång till material och genomföra intervjuerna hos er har möjliggjort detta arbete. Vidare vill vi tacka vår handledare Johan Colding som väglett och peppat oss samt bidragit med värdefull respons.

Sist men inte minst vill vi tacka våra partners Anton Nyström och Alexander Gustafsson som stöttat oss, korrekturläst och bidragit med inspiration.





## Sammanfattning

Trafiksektorn står för den största mängden växthusgasutsläpp i Sverige på grund av förbränningen av fossila bränslen. Sandviken är den kommun i Gävleborgs län som nyttjar kollektivtrafik, i detta fall busstrafiken, minst. Syftet med denna studie är att få förståelse via kvalitativa intervjuer för hur individen ser på och reflekterar över sin arbetspendling, samt identifiera vilka faktorer som påverkar individens resvanor. Studien är vidare geografiskt avgränsad till Sandbacka Park. Intervjudeltagarna var sammanlagt 18 stycken, varav sju kvinnor och elva män. De huvudsakliga teman som kunde urskiljas ur de sammantagna intervjuresultaten var bland annat stress, miljömedvetenhet, flexibilitet, effektivitet samt kontroll. Det framgick att det genomsnittliga avståndet till arbetsplatsen var ca 19,25 km. Sammanlagt uppgav 73% av männen och 57% av kvinnorna att bilen var det primära färdmedlet till arbetsplatsen. Detta innebär att fler män än kvinnor reser med bilen, samt uppgav i större grad positiva känslor kopplat till bilen. Många av intervjudeltagarna visade sig ha kunskap om klimatförändringar och kunde se sammanhang mellan miljön och transportsektorn, men hade ändå argument för att försvara sitt eget bilanvändande. Fler manliga intervjudeltagare uppgav ha ett större behov av flexibilitet och faktorer kopplat till status, vilket kan vara en faktor till varför behovet av bilism är starkare hos män än kvinnor. 42% av de kvinnliga och 27% av de manliga intervjudeltagarna pendlar med mer hållbara transportmedel såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Två av kvinnorna som arbetspendlade med kollektivtrafiken visade också en nöjdhet med sitt färdmedel. Detta kopplat till kontexten att de båda lyfte aspekter under intervjuerna som pekar på en miljömedvetenhet visar på ett samband mellan att göra miljömedvetna val och att vara nöjd med sitt miljövänligare färdmedel. Resultaten från Sandbacka Park går förmodligen att generalisera till arbetsplatser med liknande förutsättningar. Det framgick av studien att fler män har positiva känslor kopplat till bilism och nyttjar bilen vid arbetspendling mer än kvinnor. Vid framtida studier kan det vara av vikt att lägga mer fokus på längre intervjutider för att skapa djupare förståelse för individens behov och förutsättningar vid arbetspendling. Samt att ett större urval hade kunnat ge en mer generaliserbar bild.

Nyckelord: *Arbetspendling, stress, kollektivtrafik, färdmedel, val av färdmedel, könsskillnader*



## Abstract

The traffic sector is responsible for the greatest amount of greenhouse emissions in Sweden because of its combustion of fossil fuels. Sandviken is the municipality in Gävleborg county that uses the least amount of public transportation in form of bus traffic. The aim of this study is to gain an understanding through qualitative research how the individual looks and reflects upon their own commuting, and to identify which factors that mostly affects the individuals commuting habits. The study is geographically delimited to look to Sandbacka Park. The amount of interview participants was in total 18, seven women and eleven men. The main themes that could be identified from the interviews was stress, environmental awareness, flexibility, efficiency and control. The average distance to the workplace was about 19,25 km. In total stated 73% of men and 57% of women that car was the main mode of transport to the workplace. This means that more men than women travelled by car to the workplace, and also show more positive feeling to car use. Many of the participants of the interview had knowledge of climate change and the connection it has to transportation but could still defend their own individual car use. Some of the men that were interviewed claimed to have a greater need of flexibility and maintain status, which can be an explanation as to why the need of car use is greater with men than women. 42% of women and 27% of men commutes which more sustainable modes of transportation, such as public transportation and walking or bicycling. Two of the women who commuted with public transportation expressed content with their mode of transportation. They had also during the interviews mentioned an environmental awareness, which shows that there is a connection between making sustainable choices and being content with the chosen more sustainable mode of transportation. The results from Sandbacka Park is generalizable to other workplaces with the same kind of prerequisites. This study shows that men have more positive emotions connected to car use and uses the car more as a mode of commuting to work. During future studies it may be of importance to focus more on longer interviews timewise to create an even greater understanding of the individuals need and prerequisites when commuting. With a greater sample size a more generalisable result could have been achieved.

Key words: *Commuting, stress, public transportation, commute mode, travel mode choice, gender*





# Innehållsförteckning

Förord .....	ii
Sammanfattning .....	v
Abstract.....	1
1    Introduktion .....	5
1.1    Syfte och frågeställningar .....	8
1.2    Avgränsningar.....	9
2    Teori .....	10
2.1    Demografiska faktorer .....	10
2.2    Jämställdhet .....	11
3    Metod.....	13
3.1    Ostrukturerade observationer .....	13
3.2    Kvalitativa intervjuer .....	14
3.2.1    Pilotstudie .....	15
3.2.2    Urval .....	16
3.2.3    Monterns utformning .....	17
3.2.4    Intervjudeltagare .....	18
3.3    Tematisk analys och kodning .....	19
3.4    Etiska överväganden .....	20
3.5    Trovärdighet och generaliserbarhet.....	21
4    Resultat.....	22
4.1    Val av färdmedel .....	24
4.1.1    Bilism .....	24
4.1.2    Buss.....	25
4.1.3    Tåg .....	27
4.1.4    Gång, cykel och elbil .....	28
4.2    Motiv till olika transportmedel och resvanor .....	29
4.2.1    Miljötankar och miljömedvetenhet .....	29
4.2.2    Stress .....	30
4.2.3    Flexibilitet, effektivitet och tid .....	31
4.2.4    Kontroll och avsaknad av kontroll .....	33
4.2.5    Förhållningssätt och argument till det egna beteendet .....	34
5    Diskussion .....	37
5.1    Hur reflekterar män och kvinnor över sina transportval och hur deras resvanor påverkar miljön? .....	38
5.2    Vilka bakomliggande faktorer motiverar olika transportval och resvanor samt skiljer sig dessa mellan män och kvinnor? .....	41
5.3    Hur diskuterar män och kvinnor kring olika transportmedel och vilka känslor uttrycker de gentemot olika färdssätt? .....	44
6    Slutsatser .....	47
7    Framtida studier .....	49
Referenser .....	50
Bilaga A .....	A1



# 1 Introduktion

På svenska landsbygden finns idag en bild av att bilen är det dominerande färdmedlet och att få människor reser med kollektivtrafik (Ridderstedt & Pyddoke, 2017).

Sandviken, som denna studie riktar in sig på, är den kommun i Gävleborgs län som nyttjar busstrafiken minst. I detta examensarbete har vi valt att studera hur arbetspendling sker till och från Sandbacka Park, som är en teknikpark beläget i Sandviken med fokus på teknik- och It-företag. Syftet är att genom kvalitativa intervjuer kartlägga och förstå vilka faktorer som påverkar individens resvanor samt få en insikt i hur individen reflekterar över och uppfattar sin egen arbetspendling. Studien syftar också till att fastställa om det föreligger en skillnad i hur män och kvinnor uppfattar sin arbetspendling, samt om det finns en könsskillnad i de aspekter de intervjuade framhäver i sina respektive intervjuvar. Innan vi går in på studiens specifika upplägg kommer vi i detta avsnitt att ge en mer allmän redogörelse för transportsituationen i Sverige och de ansatser som krävs för en omställning mot mer hållbara transportmedel.

En av orsakerna bakom detta examensarbete är att skapa en bättre förståelse för hur individer tänker och agerar när det kommer till deras resvanor, särskilt i samband med arbetspendling. Klimatet har förändrats drastiskt de senaste hundra åren menar Guile och Pandya (2018), detta då medeltemperaturen kontinuerligt har stigit i accelererande takt. Detta gör det extra viktigt hur mänskligheten hanterar befintliga och framtida utsläpp från transportsektorn. Den högsta mängden utsläpp av koldioxid i världen uppnåddes 2018 (Global Carbon Project, 2018).

Det står idag klart att klimatet förändras till följd av mänsklig påverkan som inte går att härleda till den naturliga variationen (SMHI, 2019). Ett förändrat klimat och global uppvärmningen leder i regel till negativ klimatpåverkan och effekter på människors hälsa (Nilsson & Küller, 2000; Şimşekoğlu, Nordfjærn, Rundmo, 2015).

Trots en snabb tillväxt av utsläppsnåla teknologier såsom vind- och solenergi eller innovationer såsom elfordon ökar utsläppen av växthusgaser i en snabb takt (Global Carbon Project, 2018). Sveriges miljömål lyfter vikten av en stabilisering och på sikt minskning av koncentrationen växthusgaser i atmosfären, för att uppnå detta måste en omvälvande omställningen genomföras i samhället (Naturvårdsverket, 2018a).

Trafiken står för den största mängden utsläpp av växthusgaser i Sverige på grund av förbränningen av fossila bränslen (Naturvårdsverket, 2018c). För trots att utsläppsmängden av växthusgaser inte ökat i takt med mängden trafik visar ett framtidsscenario framtaget av Naturvårdsverket (2007) att vid en omställning med fokus endast på tekniklösningar utan förändring eller reglering av volymutvecklingen inom transport- eller elsektorn, såsom uppvärmd yta eller mängden resande skulle, utsläppsnivån 2050 hamna 190% över den satta målnivån. Något som innebär att tvågradersmålet inte kommer att uppfyllas. För att minska utsläppen med 85% till år 2050 behövs betydande insatser inom flera sektorer där teknikeffektivisering utgör en liten del. I stället beskrivs att ett paradigmskifte i planeringen av bland annat stadsplaneringen där konkurrenskraften hos kollektivtrafik såväl som cykel och gång bör öka, något som möjliggör en omställning från mobilitet till tillgänglighet (Naturvårdsverket, 2007).

För att minska den globala uppvärmningen krävs det därmed att transportsystemet förändras i grunden. Detta kan ske genom en omställning som främjar mer hållbara transportmedel såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik samt skapar en beteendeförändring där människans förhållande till dagens fordon behöver förändras för vi ska kunna nå tvågradersmålet (Naturvårdsverket, 2018b; Naturvårdsverket, 2007).

Detta ställer i sin tur krav på en förändrad och mer anpassad samhällsstrukturen genom satsningar på ökad kollektivtrafik (Trafikverket, 2016). Exempelvis är transporter via järnväg bland de minst miljöförstörande transportsätten som finns idag (Trafikverket, 2017) och 2016 stod busstrafiken endast för en bråkdel av växthusgaser från Sveriges fordonsflotta (Naturvårdsverket, 2018c).

Den största källan till utsläpp från transporter kommer från vägtrafiken där personbilar och tunga fordon representerar den största andelen. Mängden biltrafiken har ökat de senaste 30 åren, men till följd av minskad bränsleförbrukning, användandet av alternativa bränslen och effektivisering växer inte utsläppen från trafiken i samma takt som trafikökningen (Naturvårdsverket, 2018c). På en genomsnittlig dag under 2017 förflyttade sig den svenska befolkningen 390 miljoner personkilometer inom rikets gränser, av dessa kilometer sker 77 % med bil (Trafikverket, 2017).

Stark bilvana, prioritering av flexibilitet och även högre ålder visade sig ha en stark koppling till större användning av personbilar enligt en studie med urval från europeiska, afrikanska och asiatiska länder av Şimşekoğlu, Nordfjærn och Rundmo (2015). Säkerhet, enkelhet och tillgänglighet var utgångspunkten och prioritet för de individer som valde kollektivtrafiken. De som valde mer miljövänliga och hållbara transportmedel i större utsträckning visade också på en mer positiv inställning till kollektivtrafiken överlag. Det framkom också att de som hade bil som primärt färd-sätt i större utsträckning associerade kollektivtrafiken till en lägre social status. Framförallt höginkomsttagare beskrev vidare att de såg en praktisk barriär kring nyttjandet av kollektivtrafiken. Vidare går det att se att bilförare ofta upplever känslor som välbehag kopplat till sitt bilåkande (Jakobsson Bergstad et al., 2011).

Majoriteten av alla bilresor som genomförs i Sverige är kortare än 5 km och är arbets-, tjänste- och skolrelaterade (Trafikanalys, 2017; Svensk kollektivtrafik, 2017). Vidare genomförs också dessa resor oftast med enbart en passagerare i bilen (Trafikverket, 2017). För att minska individens klimatpåverkan från transporter är det viktigt att främja andra färdmedel än bilen, samt minska antalet resor överlag (Naturvårdsverket, 2019).

Då arbetspendling är en sådan integrerad del av vardagen för många människor och en viktig faktor för att förstå hur bilanvändandet kan minskas överlag. Det är tydligt att ett förändrat beteende vid arbetspendling även kan förändra individens totala resvanor vid samtliga resor. För att möjliggöra en omställning av transportmedel vid arbetspendling krävs förståelse för hur individen förhåller sig till olika faktorer och förutsättningar samt hur dessa hänger ihop. Några faktorer som påverkar individens val är jämställdhet, demografi och ekonomi (Nationalencyklopedin, u.å.).

En viktig ansats för att frammana en beteendeförändring mot mer hållbara transportsystem är krav på jämställdhet, något som är centralt för den svenska transportpolitiken. Att transportsystemet kan nyttjas på samma villkor, utefter olika behov och förutsättningar av både män och kvinnor är grundpelaren till en jämställd transportsektor (Regeringskansliet, 2018). Dessa olika behov och förutsättningar går att kategorisera efter demografiska faktorer där forskning av Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) visar att de grupper som brukar bilen som transportmedel mest är personer med barn, män och höginkomsttagare.

Exempel på att könstillhörighet påverkar valet av transporter går även att finna i bland annat kollektivtrafikbarometern. Där framgår att 30% av kvinnorna och 23% av männen reser med kollektivtrafik (Svensk kollektivtrafik, 2017). Kvinnor spenderar dessutom 65% av sin totala restid vid arbetspendling vid användandet av kollektiva färdmedel, respektive männen som spenderar 40% av sin restid. De som i allra störst utsträckning åker bil är män bosatta i pendlingskommuner. Där ligger mäns resande med bil till och från arbetsplatsen på 80% och kvinnors på 60% (SCB, 2012). Kvinnor är även i större utsträckning än männen villiga att nyttja kollektivtrafiken mer (Svensk Kollektivtrafik, 2017).

På landsbygden finns en etablerad bild av att bilen är det dominerande färdmedlet och få reser med kollektivtrafik (Ridderstedt & Pyddoke, 2017). Detta är tydligt i Sandviken, som tidigare nämnt är den kommun i Gävleborgs län som nyttjar buss-trafiken minst. Detta förtydligas av att sträckan Gävle-Sandviken är ett starkt pendlingsstråk där cirka 6000 personer dagligen pendlar med bil (Sandviken kommun, 2017). Sandbacka Park är en teknikpark beläget i Sandviken med fokus på teknik- och It-företag. På teknikparken återfinns 49 företag till och tillsammans finns ungefär 900 medarbetare i lokalerna varav majoriteten av dessa har akademisk utbildning (Sandbacka Park, u.å.). Tre direktbussar har gått sedan 2014 mellan Gävle och Sandbacka Park som ett sätt att försöka minska bilismen. Direktbussen avgår med tre avgångar tur-och-retur både morgon och eftermiddag (Eklind, 2014). Direktbussen uppskattas ha cirka 60 resenärer per dag (K. Sjöholm, personlig kommunikation, 10 april 2019).

## **1.1 Syfte och frågeställningar**

Miljömedvetenhet och kunskap om transporternas negativa miljöpåverkan har visat sig ha liten påverkan på individens val av färd sätt (Nilsson & Küller, 2000). Dessutom visar studier att skillnaden mellan kvinnor och mäns arbetspendling beror på faktorer såsom tillgång till körkort, hushållsstorlek, utbildningsnivå, inkomst och det faktum att kvinnor oftare pendlar kortare sträckor än män. Därför menar Steg (2005) att det är viktigt med kunskap om hur resvanor och beteende vid arbetspendling motiveras, detta för att förändringar och åtgärder ska vara som mest effektiva om de kan se till vilka faktorer som är viktigast för att minska bilanvändandet.

Syftet med denna studie är att genom kvalitativa intervjuer kartlägga och förstå vilka faktorer som påverkar individens resvanor vid arbetspendling samt få en insikt i hur individen reflekterar över och uppfattar sin egen arbetspendling. Syftet är dessutom att försöka urskilja om det finns en skillnad i hur män och kvinnor uppfattar sin arbetspendling, samt om det finns en könsskillnad mellan vilka aspekter de framhäver i sina respektive intervjuer. Vidare ska studien bidra med förståelse om de anställdas transportbehov vid arbetspendling. Detta för att Sandbacka Park ska ha ett underlag för att kunna påverka de transportmedel som de anställda använder sig av på en daglig basis. Målgruppen för denna studie är framförallt andra studenter och de som redan besitter en viss kunskap om miljöfrågor.

### **Frågeställningar:**

- Hur diskuterar män och kvinnor kring olika transportmedel och vilka känslor uttrycker de gentemot olika färd sätt?
- Hur reflekterar män och kvinnor över sina transportval och hur deras resvanor påverkar miljön?
- Vilka bakomliggande faktorer motiverar olika transportval och resvanor samt skiljer sig dessa mellan män och kvinnor?

## **1.2 Avgränsningar**

Denna studie är geografiskt avgränsad till att studera hur de anställda vid Sandbacka Park pendlar till och från arbetsplatsen. Avgränsningen har gjorts för att kunna undersöka hur arbetspendling kan variera till en och samma geografiska knutpunkt.

Studiens huvudsakliga fokus är tänkt att belysa arbetspendling och eventuella resor under arbetstid. Trots detta täcker intervjuerna även andra områden såsom resor utanför arbetstid, familjesituationer och stress. Stress är en faktor som påverkar arbetspendling och valet av transportmedel men ingen djupare analys sker över hur individen upplever och hanterar stress har genomförts. Detta på grund av studiens tidsmässiga begränsning. Studien är vidare begränsad till de teman som uppstått under analys av intervjumaterialet såsom stress, miljömedvetenhet, flexibilitet, effektivitet samt kontroll. Fler teman analyseras inte i någon större utsträckning på grund av studiens tidsbegränsning.

Detta examensarbete är vidare avgränsat till att studera hur de demografiska faktorer som uppkom vid intervjuer med informanterna under intervjun hänger ihop med valet av transportmedel och arbetspendling (Jönsson & Mattsson, 2019). Dessa faktorer innefattar bland annat ungefärlig ålder, hushållssituation, tillgång till bil och körkort samt var informanten är bosatt och hur långt denne har till sitt arbete.



## 2 Teori

Flera faktorer är avgörande vid skapandet av resvanor och individens olika val av transportmedel. I detta avsnitt belyser vi forskning och statistik kring faktorer som påverkar människors transportval samt, i korthet, berör psykologin bakom individens resvanor.

### 2.1 Demografiska faktorer

Kunskap om individers olika förutsättningar för transportval är en viktig aspekt i detta arbete då det säkerställer att rätt information inhämtas och att övriga okända förutsättningar inte styr studien i en oönskad riktning. Det är därmed av stor vikt att ha förståelse för individens förutsättningar vid kvalitativa studier. Demografi beskriver hur sammansättningen och uppbyggnaden av en befolkning ser ut. Dessutom beskriver den hur samhällsstrukturer och geografiska faktorer påverkar befolkningsstorleken. Dessa uppgifter delas ofta in i centrala indelningsvariabler som berör demografi såsom kön, civilstånd, boenderegion och etnisk tillhörighet. Sålunda blir även in- och utflyttning, födslar och dödsfall, in- och utvandring och arbete viktiga faktorer som bidrar till den demografiska analysen (Nationalencyklopedin, u.å.).

Tidigare forskning visar att viktiga demografiska faktorer vid studier om arbetspendling exempelvis inbegriper bostadsort då detta påverkar hur långt individen har till arbetet. Bostadsort, är också av intresse då det går att identifiera existerande normer i bostadsområdet samt faktorer som socioekonomisk status, exempelvis genomsnittslön, då detta bland annat påverkar vad individer har för förutsättningar för bilägande. Bland annat beskriver Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) att män i allmänhet, höginkomsttagare och individer med barn är de grupper som använder bilen mest.

## 2.2 Jämställdhet

Jämställdhet är en viktig byggsten vid säkerställandet av en hållbar utveckling i världen och har sålunda även en stark koppling till hållbara transporter. I de globala målen, delmål 11.2, beskrivs att hög jämställdhet leder till att flera grupper i samhället kan nyttja mer hållbara transportmedel. Därför lägger målet fokus på säkra transportsystem med fokus på kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre (Globala målen, u.å.). Ålder, utbildningsnivå, tillgång till körkort, inkomst och hushållssituation är viktiga faktorer som påverkar människors resvanor. Detta då dessa faktorer påverkar individens förutsättningar. Sánchez och González, (2016) beskrev att ojämställdhet gör att framförallt kvinnor ofta har en lägre mobilitet än män då mer frekvent arbetar närmare hemmet samt att män i större utsträckning reser längre sträckor än kvinnor. Män arbetar dessutom i regel längre bort från hemmet än kvinnor. Detta kan spåras tillbaka till en förväntan på hur män och kvinnorska strukturera och planera sin vardag, då det finns normer och förväntningar som pekar på att kvinnor i större grad ska vara nära hem och familj (Smidfelt Rosqvist & Wennberg, 2018). Detta kan med andra ord vara en viktig bidragande orsak till varför män och kvinnor uppvisar olika resvanor vid arbetspendling trots regelverk som ska verka för jämställd arbetspendling (Sánchez & González, 2016). Något som även har lett till att traditionellt kvinnliga arbeten är mer utspridda rent geografiskt och sålunda möjliggör för kvinnor att vara lokaliserade närmare hemmet i större utsträckning (Smidfelt Rosqvist & Wennberg, 2018).

Sánchez och González (2016) hävdar även att hushållsrelaterade resor mer frekvent utförs av kvinnor samt att de ofta görs i samband med transport till och från arbetsplatsen. Dessa resor innefattar bland annat handling, besök till vänner och familj, hämtning och lämning av barn.

Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) menade att kvinnor även i hemmet står för den större andelen av det obetalda ansvaret. I det ingår ansvaret för barn och familj vilket påverkar förvärvsarbete mellan könen där män år 2015 stod för 82% medan motsvarande siffra för kvinnor var 78%. Deltidsarbete är dessutom vanligare bland kvinnor vilket Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) hävdar beror på de sociala roller som uppstår vid olika sammanhang såsom yrkesroll eller utbildningsnivå där män och kvinnor tillskrivs olika förväntningar. Enligt Enevold (2000) är män mindre villiga att byta färdmedel då de har en starkare koppling till bilism. Något som beskrivs som en orsak av att resande av tradition varit en manligt kodad aktivitet som leder till självförverkligande och status.

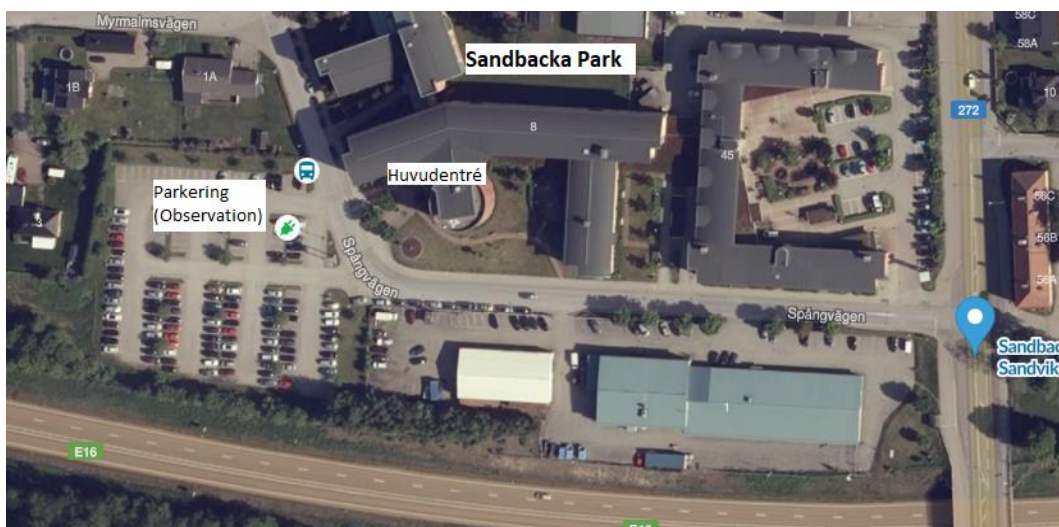
Kvinnor optimerar i större grad sitt bilåkande och åker i större utsträckning mer kollektiva transportmedel än män. Detta trots att kvinnor i större utsträckning rapporterar om högre stressnivåer vid arbetspendling med kollektiva färdmedel än vad män gör (Handy & Thigpen, 2018). Män styrs dessutom mindre av miljömedvetenhet vid val av transporter jämfört med kvinnor (Smidfelt Rosqvist & Wennberg, 2018). Vid frågor om vad som motiverar till olika transportmedel uttrycker männen att de i högre grad än kvinnor väljer att åka kollektivt för att det sparar tid och minskar stress, medan kvinnorna motiverar sitt åkande med att det är miljövänligt (Svensk kollektivtrafik, 2017).

### **3 Metod**

För denna studie använt en kombination av olika metoder - observationer, kvalitativa intervjuer samt tematisk analys och tolkning av materialet. I kommande kapitel redogörs och motiveras de metodval som använts för att besvara frågeställningarna. Vidare redogörs studiens uppbyggnad, tillvägagångssätt och avgränsningar. Metoden tydliggörs på ett sätt där val och avgränsningar redovisas vilket bidrar till att forskningsprocessens transparens tydliggörs. Något som i sin tur ökar reliabilitet och validitet i projektet då avgränsningar och metodval tydligt redovisas. Avslutningsvis framförs en problematisering och kritik av metodval och utförande. Studien är avgränsad till området Sandbacka Park i Sandviken som är en sciencepark med huvudinriktning på teknik- och It-företag, med sammanlagt 49 företag och ungefär 900 medarbetare nyttjar lokalerna (Sandbacka Park, u.å.). Sålunda är även urvalet av intervjudeltagare begränsat till medarbetare på Sandbacka Park. Processen inleddes med en för- samt en pilotstudie (se 3.2.1) vilket gav underlag för kommande examensprojektet. Projektet inleddes med semistrukturerade intervjuer samt ostrukturerade observationer som båda skedde 10 april 2019. Insamlad information transkriberades och kodades sedan tematiskt. Utifrån detta plockades sedan teman ut (se 3.3).

#### **3.1 Ostrukturerad observation**

Observationerna genomfördes den 10 april mellan klockan 07:00 och 09:00 på Sandbacka Parks främre parkering (se figur 1). Denna dag var det minus tre grader Celsius ute och snöigt, vilket kan ha inverkan på hur de observerade valde att resa. Lu, Kwon och Fu (2019) såg i sin studie att kallt väder och framförallt minusgrader har stor påverkan på transportsystemets funktion och att individer väljer att resa anorlunda vid mer extremt väder. Vid observationstillfället var vädret inte extremt för årstiden i Sverige, däremot hade det en period innan denna kalla dag varit betydligt varmare väder. Exempelvis går det att anta att det är färre som cyklar eller går på en kall dag jämfört med en varmare dag (Lu et al., 2019).



Figur 1. Karta över Sandbacka Park med parkering. Hämtad 2019-05-20 från Hitta.se

Att göra dolda observationer där informanterna inte informerats om sin medverkan leder till en del forskningsetiska problem. Inom forskningsetiska regler finns visst krav på att de som studeras är medvetna om sitt deltagande. Ahrne och Svensson (2016) lyfter att det dock finns några förmildrande omständigheter som exempelvis att använda relativt offentliga miljöer samt dokumentera observationerna på sådant sätt att det inte går att särskilja till enskilda individer.

Informanternas kön antogs sålunda på håll för att kunna få en uppskattning om hur fördelningen av fordon såg ut mellan män och kvinnor. Däremot kan mindre variationer förekomma i och med att informanterna inte tillfrågades om deras könstillhörighet.

### 3.2 Kvalitativa intervjuer

Enligt Hedin (2011) är en kvalitativ metod särskilt lämpad för att nå individers erfarenheter, beteenden och verklighetsuppfattning. För att förstå vilka villkor som styr människors motiv och handlingsmöjligheter vid specifika tillfällen (Ahrne & Svensson, 2016) valdes kvalitativa intervjuer.

För att bilda en uppfattning om vilka faktorer som var relevanta att undersöka inledes studien med en informationsinsamling av adekvata publikationer inom områdena jämställdhet, arbetspendling och resvanor genom sökmotorer som ScienceDirect med flera. Sökord som använts vid sökandet efter relevanta studier och forskning var: "travel mode choice", "commute mode", "gender", "environment", "environmental concern", "car use", "public transportation", "daily travel", "travel satisfaction", "commute", "commute well-being", "commuting", "happiness", "travel mode switching", "qualitative method", "stress" och "equality".

Adekvata publikationer valdes baserat på hur faktorer som transporter, transportmedel, beteende och pendling påverkar individen. Publikationerna har valts utifrån dess förmåga att ge en bred och varierad bild av viktiga faktorer som påverkar människan till att göra vissa val, både på policynivå men även på individnivå. Detta innebär att studierna både inbegriper teorier kring psykologiska faktorer, policys kring samhällets utformning och personliga preferenser. Vid sökningar av publicerade studier har hänsyn tagits av studier och forskare som är ofta återkommande och väl-citerade. Då kunskap om vad som påverkar transportval inom vissa områden är mer välkända och ny kunskap har tillkommit så valdes publikationer från 1990-talet och framåt.

### 3.2.1 Pilotstudie

Innan arbetet med detta examensarbete genomförde vi en pilotstudie mellan februari och mars 2019 (Jönsson & Mattsson, 2019). Syftet med pilotstudien var att skapa ett underlag till det intervjumaterial som använts i denna studie, för att ge intervjufrågorna vetenskaplig grund och trovärdighet. Pilotstudien inleddes med en informationsinsamling av adekvata publikationer.

Provintervjuer med det framtagna materialet av frågor skedde i februari och mars 2019 i syftet att undersöka intervjumaterialets träffsäkerhet utifrån aspekter såsom utförande, upplägg och tidsåtgång. Intervjumaterialets innehåll inspirerades och utformades utifrån tidigare forskningspublikationer inom områdena arbetspendling, transportval och resvanor samt vad som styr dessa val. Sex stycken provintervjuer genomfördes i kluster om två och två, vilket möjliggjorde för revidering samt förbättring av intervjumaterialet mellan de olika klustren. Intervjuerna genomfördes med tre män och tre kvinnor där en man och en kvinna ingick i varje kluster. Dessa valdes utifrån ett bekvämlighetsurval där syftet var att undersöka hur intervjufrågorna uppfattades och mottogs samt vilka svar som gick att inhämta utifrån frågans utformning.

Pilotstudien visade att frågornas upplägg vid första klustret gav ett tunt underlag som inte överensstämde med förhoppningarna om intervjuens längd tidsmässigt samt att frågorna var utformade på sådant sätt att intervjuens flow hindrades. En längre intervjutid ansågs viktigt då tidsaspekten vid intervjuer är grundläggande för hur samtalet uppfattas av den intervjuade. Vanligtvis ska en kvalitativ intervju ligga någonstans mellan 1–2 timmar beroende på intervjuens utformning och det förberedda intervjumaterialets omfattning (Hedin, 2011). Samtidigt beskriver Ahrne och Svensson (2016) att en intervju kan få ta allt mellan 20–30 minuter till flera timmar. Sålunda ansågs det vara av stor vikt att öka antalet frågor i intervjun och genom att identifiera förbättringsförslag kring det nuvarande intervjumaterialet kunde mer relevanta frågor ställas i examensarbetet och intervjuerna kunde därmed även bli längre rent tidsmässigt.

Vid kluster två ökades därför antalet frågor för att ge informanten möjlighet att enklare kunna följa upp den intervjuade i dennes egna resonemang. Sålunda lades tid på att försöka förutse alla riktningar som samtalet skulle kunna ta. Trots detta bedömdes även kluster två innehålla brister som påverkade intervjuens omfång. Efter kluster tre ansågs materialet uppfylla förväntade resultat. Intervjumaterialet är utformat efter en semistrukturerad utformning och därför svarar inte alla intervjudeltagare på alla frågor, utan fokus ligger på att beröra generella teman och att intervjudeltagaren får leda intervjun (se bilaga 1). Med ett bredare underlag ansågs informanten få tillräckligt mycket tid för att reflektera och diskutera frågorna i egen takt och materialet av frågor var tillräckligt täckande för att komma med relevanta följdfrågor (Jönsson & Mattsson, 2019).

### 3.2.2 Urval

Vid urval av informanter för intervjuer är forskningsfrågan avgörande för vilken eller vilka grupper av människor som bör ingå i studien (Ahrne & Svensson, 2016). Enligt Crouch och McKenzie (2006) är ett rimligt antal vid kvalitativa intervjuer ett antal under 20 stycken. Denna studie har sammanlagt 18 stycken intervjuer. Detta för att säkerställa att ett bra utbyte mellan intervjudledaren och intervjudeltagaren, och genom ett bättre samarbete kan även högre validitet uppnås. Guest, Bunce och Johnson (2006) argumenterar för att vid de flesta forskningsrelaterade studier kan 12 intervjudeltagare vara tillräckligt för att kunna utläsa gemensamma uppfattningar och erfarenheter i en grupp. Men för att undvika att en alltför heterogen grupp intervjuas och att tillräckligt med data har insamlats, landade denna studie på att använda sig av mellan 15–18 deltagare. Intervjudeltagarna valdes sedan utan genom att kontakta folk på plats vid vår monter på Sandbacka Park, och därefter fråga om folk ville delta i en resvaneundersökning. Detta möjliggjorde att vi kunde få ett urval av intervjudeltagare från en rad olika avdelningar på Sandbacka Park. Detta möjliggör att urvalet blir något styrt av de som vill närma sig montern och är intresserade av att samtala med oss, och i viss grad även mer intresserade av ämnet. Dock tillfrågades samtliga personer som passerade i korridoren för att få ett så slumpmässigt urval som möjligt.

För kvalitativa studier skiljer sig materialets representativitet från kvantitativa genom att kvantitativa studier använder ett statistiskt korrekt urval som ger trovärdighet och möjlighet till generaliserbarhet (Ahrne & Svensson, 2016). I stället används kvalitativa studier för att få fram material om ett visst fenomen. Detta innebär att det sällan räcker med att intervjua ett fåtal personer men att säkerheten att få ut material som är relativt oberoende av enskilda personers uppfattningar ökar markant redan vid sex till åtta personer (Ahrne & Svensson, 2016).

Vid diskussioner om representativitet i kvalitativa studier bör mättnad uppnås. Mättnad uppstår när samma svarsmönster är återkommande genom flera intervjuer, det går dock aldrig på förhand att avgöra när mättnad kan förväntas uppnås (Ahrne & Svensson, 2016). För att få en grundligare förståelse för forskningsområdet, samt för att kunna säkerställa ett bra utbyte med intervjudeltagarna är det fördelaktigt med en mindre grupp informanter (Crouch & McKenzie, 2006). Med en mindre grupp informanter i studien, exempelvis 20 stycken, underlättar forskarens nära samarbete med respondenterna och därmed kan en högre grad av validitet uppnås då en djupare analys med fler detaljer är lättare att uppnå med fokus på en mindre grupp. Vid kvalitativa intervjuer kan det därmed vara en stor fördel att ha en mindre respondentgrupp då mer personliga ämnen och information vill nås (Crouch & McKenzie, 2006). Detta ligger till grund till att denna studie har sammanlagt 18 intervjuer.

### 3.2.3 Monterns utformning

Intervjuerna genomfördes i ett ljust beläget korridorliknande utrymme inne på Sandbacka Park (se figur 1). Detta utrymme valdes utifrån dess tillgänglighet för samtliga medarbetare vid Sandbacka Park att på ett enkelt och avslappnat sätt stanna och delta i intervjuer om sina resvanor. Ahrne och Svensson (2016) beskriver att en viktig del av en intervju är att besluta om var den bör hållas samt att om en intervju är naturligt anknuten till en viss arbetsplats eller organisation kan den med fördel hållas på arbetsplatsen.



Figur 2. Mattsson, J. (2019-04-10). Monterns utformning på Sandbacka Park med fika, skylt och sittor.

Således valdes två soffor med höga ryggar ut för att skapa ett mer intimt och avskärmat utrymme för de personer som valde att intervjuas. Vid montern bjöds även på fika för att skapa ett förtroligt och avslappnat intryck samt att fiket fungerade som ett incitament och en betalning för de som deltog (se figur 2).



### 3.2.4 Intervjudeltagare

Sammanlagt genomfördes 18 intervjuer med 11 män och 7 kvinnor, vilket motsvarar en fördelning av ca 38% kvinnor och 62% män. Samtliga informanter tilldelades en anonymitetskod som beskriver deltagarens turordning och kön, exempelvis så visar anonymitetskoden 1:0 att informanten är den första genomförda intervjun och nollan beskriver att intervjudeltagaren är en man. Vidare beskriver 6:1 att informanten är den sjätte genomförda intervjun och ettan att intervjudeltagaren är en kvinna (se tabell 1). Samtliga intervjuer tog i genomsnitt 20 minuter per informant att genomföra.

Tabell 1. Tabell över intervjudeltagare och tillhörande anonymitetskod.

Kod informant	Kön	Nummer
1:0	Man	1
2:0	Man	2
3:0	Man	3
4:0	Man	4
5:0	Man	5
6:1	Kvinna	6
7:0	Man	7
8:1	Kvinna	8
9:0	Man	9
10:0	Man	10
11:0	Man	11
12:1	Kvinna	12
13:1	Kvinna	13
14:1	Kvinna	14
15:0	Man	15
16:1	Kvinna	16
17:0	Man	17
18:1	Kvinna	18

### 3.3 Tematisk analys och kodning

Vid den fördjupade förstudien låg fokus på att identifiera generella teman och utvärdera om frågorna som ställs vid intervjuerna var tillräckliga för genomförandet av examensarbetet. Resultatet blev att generella teman gick att identifiera och intervjuerna kunde därmed genomföras. I denna studie har fokus legat på att kunna utläsa teman från intervjuerna, samt att visst fokus på att vidare förfina intervjufrågorna och medföljande material. Intervjuerna tolkades genom en tematisk analys där studerandet av empirin och intervjumaterialet ligger som grund för intervjuens genomförande (Braun & Clarke, 2006). Efter att intervjuerna ägt rum påbörjades den tematiska analysen där intervjuerna först transkriberades och därefter påbörjades processen av att identifiera teman ur olika perspektiv såsom bland annat stress, motivationer till olika transportmedel, miljötankar och miljömedvetenhet. Dessa teman var inte bestämda i förhand utan identifierades vid genomgång av materialet. Därmed kunde högre validitet säkerställas då informanten styrde riktningen vid intervjuerna. Transkriberingarna gjordes överskådliga och lättlästa för att underlätta processen och plats gjordes för anteckningar i marginalen. Författarna kom överens om hur exempelvis skratt, känslor, avbrott och liknande skulle skrivas i transkriberingarna för ytterligare tydlighet (Hedin, 2011). Relevanta faktorer och aspekter kopplade till forskningsfrågan plockades ur och tillskrevs därefter ord, meningar och koder som sammanfattat beskriver vad stycket handlar om (Braun & Clarke, 2006). När koderna sammanställts sorterades de ut och kategoriserades. Vidare kunde teman plockas ut som bildade ett meningsfullt mönster eller relation som kan kopplas till forskningsfrågan. Det var först här som teman uppstod och det gick att se hur dessa kunde kopplas samman och huruvida det bildades teman inom teman. Efter detta granskades samtliga teman och bristfälliga och icke-relevanta teman togs bort. Vid detta steg fanns det också möjlighet att strukturera om teman, hitta nya koder och se över deras koppling till forskningsfrågan och varandra. Sen definierades och namngavs alla teman som hittats i intervjumaterialet. Den tematiska strukturen hade nu en mer tydlig relation till forskningsfrågan. Slutgiltiga och effektiva namn sattes på varje tema som sammanfattat beskrev vad temat handlar om. Sist sammanställs materialet och empirin kopplas samman till frågeställningen. Vidare togs dessa teman upp och det diskuteras varför de är intressanta och bör undersökas (Braun & Clarke, 2006).

### 3.4 Etiska överväganden

Vid kvalitativa intervjuer är etiska aspekter extra viktiga eftersom informanterna berättar mer personlig information än vid exempelvis kvantitativa undersökningar. Att intervjudeltagarna därför behandlas rättvist och säkert är extra viktigt. Sålunda läggs stor vikt vid att inte presentera information på sådant sätt att informanternas integritet och identitet inte kommer till skada på något sätt (Hedin, 2011). Vid särskilt utelämnande information kan detta leda till att inte all information tas med, varken i transkriberingar, teman eller de citat som används samt att informanten själv får sätta gränser för vad hen vill utelämnas. Genom att ge de intervjuade information om studiens utformning och hur materialet kommer att användas minskar risken för att missförstånd uppstår. Sålunda genomfördes inför varje intervju ett informerat samtycke. Ett informerat samtycke innebär att det allmänna syftet och upplägget i undersökningen samt de eventuella risker som kan uppstå av att genomföra intervjun (Kvale & Brinkmann, 2014). Informationen bör dessutom redovisa vem som har tillgång till materialet samt hur materialet kan komma att användas (Kvale & Brinkmann, 2014). Tillsammans med detta samtycke informerades dessutom om GDPR och hur lagstiftningen påverkar hanteringen av intervjumaterialet såsom lagring av inspelat material. All denna information tilldelades informanterna genom ett informationsblad om vad studien går ut på, vilka intervjudelarna är och syftet med intervjuerna. De intervjuade ges även möjlighet att ta del av studien när den är färdig.

Samtidigt lyfter Kvale och Brinkmann (2014) att det finns en känslig balansgång mellan att ge för mycket information och att utelämnas aspekter som kan vara av värde för de personer som deltar i studien. Efter överväganden togs därför beslutet att i ett nyhetsbrev på Sandbacka Parks hemsida informera om syftet i stort (Kvale & Brinkmann, 2014) vilket gav möjlighet för samtliga medarbetare på området att läsa om studien. Vid intervjutillfället togs beslutet att tona ner jämställdhetsaspekten av studien. I stället uppmuntrades samtliga informanter att berätta om sina resvanor.

Då en tematisk analys har skett av det insamlade materialet minskar även risken för att personlig information lyfts fram alltför mycket, detta då specifika teman kommer identifieras och lyftas fram istället (Hedin, 2011). Att delta i intervjuerna, både nu och senare är frivilligt.

### **3.5 Trovärdighet och generaliserbarhet**

Att skapa och inge trovärdighet är extra viktigt när det kommer till kvalitativa studier (Ahrne & Svensson, 2016). För kvalitativa studier där siffror och statistik inte kan styrka materialet blir sålunda transparens extra viktiga. För att stärka transparens innehåller diskussionskapitlet ett avsnitt där valda metoder granskas och diskuteras. Dessutom beskrivs metoden utförligt och noggrant där val och beslut som urval samt kodning och analys får mycket utrymme. Vidare påpekar Ahrne och Svensson (2016) att en kvalitativ studie styrks om den använder flera olika metoder. Sålunda togs beslut att studien i ett tidigt skede skulle inhämta information från andra studier, dessa skulle sedan användas som underlag till det intervjumaterial som kom att användas under intervjuerna. Utöver det skedde även dolda observationer för att ge en mer rättvis bild om hur det egentligen såg ut på Sandbacka Park. Kvalitativa studier har en bristande förmåga att påvisa generaliserbarhet (Ahrne och Svensson, 2016). Det finns inga uppställda tekniker för att ta ut stickprov eller visa på generaliserbarhet. I stället för att göra sannolikhetskalkyler ligger fokus på att diskutera om forskningsresultatet går att överföra på andra miljöer eller områden.

## 4 Resultat

Totalt intervjuades 18 personer, elva män och sju kvinnor. Ett antal teman har blivit tydliga från de genomförda intervjuerna. En viss överlappning råder mellan olika teman, vilket innebär att data som presenteras under ett visst tema också kan förekomma under ett annat tema. De huvudteman som kunde tolkas och utläsas från kodningen av intervjuerna var bland annat val av färdmedel, stress, miljötankar och miljömedvetenhet, flexibilitet och turtäthet, tid och effektivitet samt kontroll och avsaknad av kontroll.

Vid intervjuerna framgick att anställda vid Sandbacka Park har en bred variation av yrken och utbildningar. Två av informanterna har arbetat där de senaste 20 åren, medan resterande informanter varit anställda under kortare tid. Informanterna visade sig också ha olika familje- och livssituationer som påverkar möjligheten att resa. Det genomsnittliga avståndet till arbetsplatsen är 19,25 km. Av 18 informanter uppgav åtta av elva män och fyra av sju kvinnor att bilen var det primära färdmedlet till och från arbetsplatsen (se tabell 2). Vilket motsvarar 73% av männen och 57% av kvinnorna som uppger att de åker bil till arbetsplatsen. Ingen av de intervjuade männen uppgav att de pendlade med tåg eller buss, däremot pendlade tre av kvinnorna, två med kollektivtrafiken och en gick till arbetsplatsen. Vidare uppgav två män och en kvinna att de i sin yrkesroll arbetade med miljöfrågor. Fem informanter, tre män och två kvinnor informerade att de hade barn som fortfarande bodde hemma och majoriteten av alla intervjuade beskrev att de bodde i hus. Vid intervjuerna framgick det att enbart tre personer pendlar med buss och tåg, varav två är kvinnor och en man. Detta motsvarar att 28% av kvinnorna och 9% av männen reser med buss eller tåg.

Tabell 2. Översikt över informanterna med avstånd till arbetsplatsen och primärt färdmedel.

Kod informant	Kön	Ungefärligt avstånd till arbetsplatsen (km)	Primärt transportsätt
1:0	Man	34	Bil (buss ibland)
2:0	Man	15	Bil
3:0	Man	5	Cykel
4:0	Man	5	Bil
5:0	Man	18	Bil
6:1	Kvinna	73	Tåg och cykel
7:0	Man	3–6	Bil
8:1	Kvinna	30	Bil
9:0	Man	43	Kollektivtrafik (buss och tåg)
10:0	Man	0,85	Gång
11:0	Man	3–4	Bil, elskoter eller cykel
12:1	Kvinna	4–5	Bil
13:1	Kvinna	1–2	Bil
14:1	Kvinna	15	Bil
15:0	Man	29	Bil
16:1	Kvinna	0,8	Gång
17:0	Man	30	Elbil
18:1	Kvinna	35	Buss
<b>Genomsnittligt värde</b>	-	19,25	-

Observationerna visade att majoriteten av alla människor som tog bilen till Sandbacka Park den 10 april 2019 satt ensamma i sina bilar, detta gäller både män och kvinnor (se tabell 3). Av de som samåkte var ungefär dubbelt så många kvinnor, 15 kvinnor motsvarande sju män.

Tabell 3. Översikt av observationer från parkeringsplats på Sandbacka Park

Kön	Totalt antal personer	Antal ensamma personer i bilen	Antal personer som samåker
<b>Män</b>	55	48	7
<b>Kvinnor</b>	54	39	15
<b>Sammanlagt</b>	109	87	22

## 4.1 Val av färdmedel

Till Sandbacka Park kan anställda ta sig med flertalet olika färdmedel beroende på hur och var de bor. Det vanligaste färdmedlet är bilen, därefter följer buss och tåg. Utöver det finns även de som promenerar, cyklar eller nyttjar elbilar.

### 4.1.1 Bilism

Den gemensamma synen på bilism som färdmedel vid arbetspendling var att bilen är ett bekvämt transportmedel, ett värdesatt färdmedel, smidigt och även i vissa fall avkopplande. Det negativa som lyftes i koppling till bilen var att det ekonomiskt sett är dyrare, att det är tråkigt att åka bil, problematik med parkeringsplatser och i vissa fall även ett otryggt färdmedel.

(1) *Jag tycker om att köra bil, tycker om känslan av att kunna åka när jag vill...* (7:0)

Totalt genererade männen 41 citat från nio intervjudeltagare där bilen som transportmedel nämns, medan kvinnor hade 30 citat från sex intervjudeltagare. Fler män än kvinnor uppgav bilen som sitt primära färdmedel till arbetsplatsen, sammanlagt åtta av männen och fyra av kvinnorna uppgav att bilen antingen är deras primära färdmedel eller ett av de huvudsakliga färdmedlen för transport till arbetsplatsen. Vilket motsvarar 57% av de kvinnliga intervjudeltagarna och 73% av männen. Av männens 41 citat beskrev 30 stycken bilen i positiva ordalag medan fem citat var negativa och sex citat var någon form av mer neutral reflektion.

(2) *Jag har åkt bil samtliga dagar jag jobbat här* (15:0)

Fyra av sju kvinnor åker till arbetsplatsen med bil, vilket sammanlagt är 57%. Bland de 30 citat som lyftes kopplat till bilism beskrevs 20 citat som positiva, sju som direkt negativa och tre hade en mer reflekterande karaktär. Framförallt informant 6:1 lyfter känslor såsom otrygghet och osäkerhet kopplat till bilen.

(3) *Jag tycker inte att det är så tryggt för mig att sitta och köra för man blir trött* (6:1)

Och

(4) *Jag tycker att det är läskigt, jag har varit med om att jag somnat bakom ratten* (6:1)

Vidare lyfter deltagarna att parkering och mängden bilar i samhället är ett problem som skapar hinder och stress i vardagen. De positiva aspekter som lyftes av de kvinnliga deltagarna kopplat till bilism var bland annat bekvämlighet, smidighet, ett sätt att spara tid, mindre stress samt att bilen upplevdes avkopplande.

Åtta av elva män uppgav att bilen var deras primära färdssätt, vilket är sammanlagt 73%. En av dessa åtta intervjudeltagare uppgav att han specifikt åkte elbil. Antal citat samlade om människans syn på bilism är 41 stycken, varav fem är direkt negativa. De positiva aspekterna som lyfts är bland annat enkelhet, smidighet, vanor, hushållssituation och flexibilitet. Känslor lyfts också kopplat till bilåkandet, framförallt i bemärkelsen av att det är en frihet och att det är lustfyllt att köra bil.

(5) *Jag tycker om att köra bil, tycker om känslan av att kunna åka när jag vill. (7:0)*

Negativa aspekter som lyfts är bland annat att de ekonomiska aspekterna, såsom att det är dyrare att åka bil. Samt att i vissa fall att den dyra bilen skulle motivera till varför den bör användas mer. Andra negativa aspekter som tas upp är bristen på parkeringsplatser (se tabell 4), att informanterna upplever att de har bråttom hem efter jobbet, samt att kollektivtrafiken inte är ett rimligt alternativ till bilen.

Tabell 4. Citat angående fördelar med en bil och bilägande

Citat nr	Citat	Index
6	<i>Har man köpt en dyr bil lär man ju använda den också.</i>	5:0
7	<i>Jag servar, besiktar och betalar skatt (bilen). Och det innebär ju att jag lika gärna kan åka bil istället för att åka buss och krångla med det.</i>	5:0
8	<i>Men jag vill tillägga ... jag är den som handlar i vår familj, så då måste jag ta bilen</i>	1:0

#### 4.1.2 Buss

Sammanlagt reste två av intervjudeltagarna med buss som sitt primära färdssätt, en man och en kvinna. Den gemensamma synen på buss som färdmedel var att tillgängligheten var en viktig faktor, turtätheten (eller avsaknad av täta avgångar), tidsaspekter och även direkt negativa kopplingar till färdmedlet. Dessa kunde vara att bussen var långsam, att restiden inte gick att nyttja på ett rimligt sätt eller dåliga förbindelser mellan bussen och arbetsplatsen. Vidare uttrycktes det även en frustration och otålighet över att bussen bland annat uppfattades svänga in på varenda gata, ha många stopp samt att det var ett inte var ett rimligt alternativ till bilen.



Antalet citat från kvinnor som benämner bussen var sammanlagt 35 stycken, varav 20 positiva och 15 negativa. Sex av totalt sju kvinnor pratade om bussen vid något tillfälle. De positiva aspekterna som lyftes kring bussen var bland annat att det är ett transportmedel som fungerar bra, att turtätheten är god samt att restiden går att nyttja.

Tabell 5. Citat kring hur bussen upplevs av en busspendlare

Citat nr	Citat	Index
9	<i>Skönt att sätta sig på bussen och så jobbar jag på bussen, läser mail och så</i>	18:1
10	<i>På vägen hem med buss gör man någon summering av dagen och hinner komma ned lite i varv.</i>	18:1
11	<i>Det (bil) är väl okej, jag är en jättevan bilförare, så det är ingen anspänning och så men jag tycker att det är mycket mysigare på bussen och gosa in sig lite</i>	18:1

Enbart en av de kvinnliga deltagarna arbetspendlade med buss och ovan visas på citat direkt från henne (se tabell 5). Hon uppger tydligt att hon trivs med att åka buss och att hon kan finna det avkopplande och även produktivt.

De negativa aspekterna som lyfts i samband med bussen är att det tar för lång tid, förbindelserna inte klaffar med övriga avgångar samt att intervjudeltagarna i vissa fall föredrar andra färdmedel såsom tåg eller cykel och gång. Bland annat uttrycker intervjudeltagare 13:1 att de inte kan tänka sig att åka buss och 8:1 uttryckte:

(12) *Jag hatar att åka buss, jag tycker det tar alldeles för lång tid. (8:1)*

Antalet citat från män som har koppling till buss som färdmedel var sammanlagt 39 stycken. Där 12 stycken var positiva och 27 negativa. En kontrast till kvinnornas syn på färdmedel där majoriteten av citaten var positiva (20 av 35). Av männen var det en av elva som nyttjade bussen som färdmedel vid transport till arbetsplatsen, i kombination med tåg. Ytterligare en person uppgav att denne reser med bussen ibland, men att det inte är det primära färdmedlet. De citat som var positiva handlade bland annat om att turtätheten var bra, att kollektivtrafik är billigare, samt några informanter föredrog bussen framför andra färdmedel såsom tåg.

(13) *Det är ju betydligt billigare att åka buss än åka bil. (15:0)*

Och

(14) *Jag tycker att det (bussen) fungerar jättebra, de går ju jätteofta, var tionde minut. (3:0)*

De negativa citaten tar bland annat upp tidsaspekten, avsaknad av turtäthet, att restiden inte kan användas till något produktivt, negativa upplevelser samt avsaknad av flexibilitet.

(15) *Inte en gång i timmen som ska åka in på varenda jävla bygata utan rakt på mot centrum (bussen) eller åt några strategiska punkter. (4:0)*

Och

(16) *Det finns inte en chans att jag åker med det (matkassar) på bussen (1:0)*

Dessa citat visar på negativa upplevelser av bussen som färdmedel och en frustration.

(17) *Bussen tar för lång tid och så sitter du fast (5:0)*

Detta citat visar på att individen har svårt att utnyttja restiden på ett produktivt sätt, vilket vidare kan kopplas till Stradling et al. (2007) om att bussupplevelsen upplevs som positiv om det finns möjlighet till integritet och att kunna nyttja restiden till något avkopplande eller produktivt.

#### 4.1.3 Tåg

I sin totala mängd hade männen tre citat från tre olika intervjuetagare riktade till tåg, och kvinnor 11 citat från 4 olika intervjudeltagare. Denna variation kan bero på att det enbart var kvinnor som uppgav att de pendlar till arbetet med tåg.

Intervjudeltagaren 6:1 (se tabell 2) är den enda som tågpendlar till arbetet regelbundet och hon lyfter följande citat såsom:

(18) *Det är skönt att ha egentid (på tåg) (6:1)*

Och

(19) *Men annars, det är jättetryggt med tåg... mellan 50 och 55 minuter tar själva tågresan och då kan jag jobba. (6:1)*

Det sista citatet visar hur 6:1 använder sig av sin restid och detta i kombination med det första citatet om egentid visar på att hon uppskattar färdstället.

(20) *Ska man åka längre så är det bekvämare att åka tåg just eftersom man kan röra på sig (8:1)*

Och

(21) *Jag hade gott kunnat tänka mig åka tåg, för det är vackert och du hinner se mycket. (16:1)*

Bland männen var det ingen informant som tågpendlar, däremot så nyttjades tåget av ett antal män vid längre resor. Följande citat är belysande vid mäns val av tåg.

Tabell 6. Citat kring hur män beskriver att åka tåg och tågupplevelsen

Citat nr	Citat	Index
22	<i>Samtidigt så kan man ju sitta fast i bilköer också, men definitivt tåg framför buss.</i>	7:0
23	<i>Vi får ofta planera om hon eller jag ska ta tåget eller om vi båda ska till Sandviken, så det är hämtning och lämning för någon av oss.</i>	17:0
24	<i>Sen om man åker längre, då är det tåg som gäller.</i>	10:0

Detta visar på att tåg jämförs med bil och buss i det första citatet, vilket visar på att det huvudsakliga färd sättet för intervjudeltagaren 7:0 varken är tåg eller buss (se tabell 6). Citat nummer 23 handlar om planeringen av vardagen kopplat till intervjudeltagaren och hans partners vardag. Det sista citatet visar också på att tåg är ett färd sätt som inte används till vardags, utan vid längre sträckor vid särskilda tillfällen.

#### 4.1.4 Gång, cykel och elbil

Sammanlagt framgår det att två av intervjudeltagarna går till arbetet som primärt färd sätt, en man och en kvinna. De har båda strax under en kilometer i avstånd från hemmet till arbetsplatsen. Vidare är det en man som har cykeln som primärt färd sätt och två andra informanter, en man och en kvinna, uppger att de ibland cyklar till arbetsplatsen. Kvinnorna har sammanlagt 14 citat och männen nio som uttrycker positiva aspekter kring cykeln som färd sätt. De citat som lyfts av samtliga intervjudeltagare kring gång som färd sätt är att det är bra för hälsan, tillgång till frisk luft och välbefinnande. Något direkt negativt citat tas inte upp.

(25) *Jag har cyklat hela tiden, förutom någon enstaka bilresa, men det är väldigt sällan.*  
(3:0)

Detta citat visar på att cyklandet är en vana för individen och att bilen sällan är ett alternativ. Intervjudeltagare 9:0 säger följande två citat:

(26) *... jag tror inte elbilar kommer få oss att köra mindre.* (17:0)

Och

(27) *... (äga tesla) dels för exklusiviteten och dels för att jag avgudar Elon Musk.* (9:0)

## 4.2 Motiv till olika transportmedel och resvanor

Val av resor görs genom en komplex interaktion mellan attityder, kunskap, information, normer och föreställningar. För att förstå hur vanor och beteenden skapas är det viktigt att titta till vilka faktorer som varje individ lyfter som avgörande för sitt resande. De huvudteman som kunde tolkas och utläsas från kodningen av intervjuerna var därför bland annat stress, miljötankar och miljömedvetenhet, flexibilitet och turtäthet, tid och effektivitet samt kontroll och avsaknad av kontroll.

### 4.2.1 Miljötankar och miljömedvetenhet

Av de intervjuade uttryckte sju av elva män (63%) samt fyra av sju kvinnor (57%) någon form av miljötanke, både positiva och negativa. Av dessa uttalanden stod kvinnorna för 18 citat medan männen genererade 14 citat. I intervjuerna framgår att de två kvinnor som aktivt åkte kollektivt samt den kvinna som arbetade med miljöfrågor i större utsträckning tänkte på miljön och hur de påverkade dem samt delgav sig aktivt försöka göra en skillnad.

Flertalet informanter visade tecken på en motsägelsefull inställning till de egna valen av transporter. Trots att några av de intervjuade besatt kunskaper om hur och varför klimatförändringar uppstår samt att transporter påverkar miljön negativt kunde de ändå argumentera för sin egen bilism samt varför de föredrog bilen vid vissa givna tillfällen.

*(28) Då blir det också ett avvägande för vad man är beredd att göra avkall på, jag använder bara min bil när jag åker till \*\*\* och använder den enbart då (16:1)*

Och

*(29) Då försöker jag kompensera genom att använda fordon så lite som möjligt (16:1)*

Två av deltagarna, en man och en kvinna, som aktivt valde att åka bil till och från arbetet uttryckte även en viss misstro mot hur viktigt deras agerande var ur miljösynpunkt samt att det egna beteendet försvarades.

*(30) Jag skulle inte sätta mig på cykeln varje dag bara för att det är skadligt för miljön att åka bil (8:1)*

Och

*(31) Det känns som om Sverige ska vara världens samvete (7:0)*

Fyra av männen uttryckte att de sällan tänkte på miljön där en av männen beskrev att han tyckte att det kändes som om Sverige skulle vara världens samvete. Dessutom kunde tre av männens citat kopplas till miljöhandlingar utan koppling till faktiskt resande. I stället beskrev två män hur de sopsorterade eller tänkte på hur de slängde sin mat medan en tredje man beskrev att han jagade i stället för att köpa kött och fisk. Samtidigt skildrade några av citaten en oro för miljön och vad som händer med världen. En man beskrev att han trodde på mycket som gick att koppla till miljön men att han samtidigt ansåg att exempelvis elbilar var en nödlösning som inte skulle hjälpa klimatet i längden. En annan man beskrev att han ville bidra så mycket han kunde med att minska den globala uppvärmningen.

Kvinnorna däremot skildrade en större oro för miljön än männen. 83% av kvinnornas citat visade på en oro för miljön samt hur informanterna försökte anpassa sitt beteende för att bidra med så lite miljöpåverkan som möjligt. Kvinnorna beskrev att de hade rätt god koll på varandra och kollegors transportmedel samt att det föregick en god diskussion på arbetsplatsen kring vad varje individ kunde göra. Samtidigt uttryckte en kvinna däremot att hon tyckte det var överdrivet att för miljös skull gå och bli exempelvis vegetarian. En annan kvinna uttryckte även en viss frustration då hon beskrev att hennes man förbrukade all den koldioxid hon sparat genom att pendla med tåg på att åka för mycket bil.

*(32) Med allt som händer i världen känns mitt miljöarbete värdelöst, men då får jag tänka till att mitt arbete ändå är viktigt och att vi måste fortsätta (16:1)*

#### 4.2.2 Stress

Sex av kvinnorna (86%) och åtta av männen (73%) uttryckte någon form av stress kopplat till sitt resande eller angående hur de skulle få ihop sitt livspussel. Männen uttryckte i viss utsträckning stress som en förklaring till att varför de inte kunde åka kollektivt och nära hälften av alla citat kopplat till stress handlade om kollektivtrafik. Detta trots att ingen av männen hade kollektivtrafik som primärt färdmedel. Av kvinnorna uttryckte både de som åkte kollektivt och de som åkte bil tecken på stress. Bland annat beskrev en kvinna att hon eventuellt kunde ta andra färdmedel men att stress gjorde att hon tog bilen. Två kvinnor uttryckte även att det var skönt att kunna arbeta hemifrån och slippa stressa för att hinna till jobbet. En kvinna antydde på att hon inte hade orkat arbeta och pendla om det inte hade varit för att hon hade möjligheten att arbeta hemifrån någon dag i veckan.

*(33) Jag åker bil till jobbet fast jag kan cykla men jag är stressad (13:1)*

Och

*(34) Att en dag (jobba hemifrån) tycker jag är skönt, det är en dag som man slipper stressa, rusa på morgonen och rusa hem (8:1)*

Av informanterna beskrev de kvinnliga bilisterna som sällan eller aldrig åkte kollektivt att bland de ansåg att kollektivtrafiken tog för lång tid eller inte fanns tillgänglig från där de bodde samt att de uttryckte en viss stress kopplat till att ta sig till jobbet i tid. Exempelvis nämner en kvinna hur hon känner sig stressad på morgonen innan hon ska iväg.

*(35) Jag kliver upp, gör mig klar ... väcker sonen, tjatar tjatar tjatar och så kommer vi iväg sent om sider (8:1)*

Manliga bilister uttryckte inte stress direkt kopplat till sitt bilåkande utan omständigheter runtomkring. Exempelvis nämner intervju 15:0 att han på grund av livsmönstret behövde att resorna skulle gå undan samt att det ofta kändes stressigt när han skulle hem. Intervju 2:0 uttryckte att de i hans familj valt att införskaffa en extra bil då de behövde åka iväg på olika tider och att de annars inte fick ihop sin vardag.

*(36) Är jag väldigt stressad så tar jag bilen, samt om jag ska göra saker efter jobbet (11:0)*

Av de två kvinnor som hade kollektivtrafik som sitt primära färd sätt uttryckte endast en kvinna stress kopplat till valet av färdmedel. Exempelvis beskriv hon att pendling tog upp mycket av hennes tid, att hon behövt ställa om många av sina vanor för att pendla mellan sin hemort och arbetet samt att stress var kopplat till en rädsla av att strula till det eller missa bussen. Denna kvinna uttryckte även att det var själva pendlingen och inte valet av transportmedel som gjorde henne stressad och att hon gärna haft ett jobb som inte inkluderade pendling då hon ansåg att det tog upp mycket av hennes tid och gjorde henne stressad.

*(37) Om det dök upp ett alternativ att jobba i \*\*\* ... skulle jag överväga att ta det för att slippa pendla (6:1)*

#### **4.2.3 Flexibilitet, effektivitet och tid**

Hur viktig flexibilitet är varierar för informanterna. Männerna pratar i större utsträckning positivt om bilism och dess fördelar (se tabell 7). Tre av fyra citat från männen antyder på att bilism uppfattas som något positivt där bilen, till skillnad från andra val av transportmedel är att föredra då den bidrar till flexibilitet. Ett citat från männen lyfter att kollektivtrafiken uppfyller de förväntningar som informanten har om flexibilitet samt att denne beskriver att det behövs planering för att åka kollektivt, något som uppfattas som negativt. Av intervjuer med kvinnor uttryckte två kvinnor reflektioner kring flexibilitet. Vårt att redogöra för är att ingen av dessa två kvinnor pratar negativt om kollektivtrafiken, åtminstone inte i samband med att de pratar om flexibilitet. Dessutom visar två citat tecken på att kvinnorna snarare pratar om andra och andras resande än sitt eget (se tabell 7).

Tabell 7. Citat kring hur män och kvinnor berättar om behovet av flexibilitet.

Citat nr	Index	Citat	Citat nr	Index	Citat
38	5:0	<i>Hon (sambo) jobbar på Sandvik. Men alltså. Vi samåker inte. Vi åker varsin bil och det är för att vara flexibel.</i>	39	6:1	<i>Jag tycker att en gång i timmen ger mig den flexibilitet jag behöver</i>
40	9:0	<i>Det (kollektivtrafik) går inte tillräckligt tätt för att man ska vara flexibel, så det gäller att vara på plats och planera</i>	41	6:1	<i>Det är en jätteviktig poäng för de som pendlar ... att det händer något, säg att de ringer från skolan och att man behöver kunna ta sig hem och då behöver man den flexibiliteten</i>
42	15:0	<i>Dels med flexibiliteten med att kunna åka när jag vill på morgonen och åka hem när jag vill</i>	43	6:1	<i>Och så finns det många avgångar (tåg)</i>
44	15:0	<i>Det är skönt att inte behöva anpassa sig efter en buss</i>	45	16:1	<i>(Varför bilism?) smidighet och flexibilitet</i>

Vid frågor som berörde hur olika transportmedel upplevdes delgav många av informanterna att de ansåg bilen vara fördelaktig då den hade stor tillförlitlighet och alltid fanns tillgänglig. Informanterna lade stor vikt vid diskussioner om olika transportmedel på att poängtera hur tid och distanser kändes. Exempelvis beskrevs kollektivtrafiken som någonting som tog lång tid och som det inte fanns tid för medan bilen beskrevs ha attribut som smidig och snabb.

(46) *Det är så bekvämt att bara sätta sig i bilen och åka. Du styr själv vilken tid du ska åka*  
(1:0)

Och

(47) *Anledningen till att det inte skulle kunna vara aktuellt att ta bussen är tidsaspekten*  
(15:0)

Båda citaten visar på att tid, både den tid det tar att transporteras från en plats till en annan, men även möjligheten att kunna åka när som helst är två viktiga aspekter som stärker bilanvändande och bilism. Liknande argument gick även att utläsa i intervju 15:0 som uttryckte en vilja av att komma hem fort och vara med familjen.

Vid intervjuerna framgick att både män och kvinnor i hög utsträckning beskrev tid med negativa uttryck snarare än positiva. Av de 76 citat som gick att koppla till temat tid var 53 kopplade till negativa påståenden och åsikter. Detta vare sig informanten diskuterade bilism eller kollektivtrafik. Männen stod för 37 av citaten och kvinnorna genererade 39 stycken citat. Ingen av informanterna lyfte något negativt om tid kopplat till bilanvändande och bilism. Exempelvis beskrev en man att han egentligen föredrog buss men att han inte uppskattade hur många hållplatser som bussen stannade vid.

(48) *Jag upplever att de (bussar) har gott om tider men det är det här med stopp stopp stopp*  
(1:0)

Inte alla informanter uttryckte sig negativt om tidsaspekten kopplade till olika transporter. Av männen lyftes sex citat som gick att koppla som positiva medan kvinnorna uttryckte elva positiva citat kopplade till tid. För männen var de positiva citaten blandade när det kom till vilket transportmedel som diskuterades. Bland annat uttryckte en man att bussen fungerade jättebra och gick ofta medan en annan man beskrev att han hade mer kontroll med bil och att han inte behövde tänka på om bussen skulle gå eller inte. Kvinnorna uttryckte i kontrast en mer positiv inställning kopplat till kollektivtrafik där ingen inget av de citat med kvinnlig kodning uttryckte sig positivt om bilism kopplat till tid. Exempelvis beskrev kvinnorna i stället att de värdesatte den tid de spenderade på att pendla, att kollektivtrafiken gick på tider som passade dem samt att det gick fort att pendla med kollektivtrafiken.

#### **4.2.4 Kontroll och avsaknad av kontroll**

En annan viktig aspekt av hur transporter upplevs är känslan av egenkontroll, både innehavandet och avsaknaden av den. De informanterna som även var bilister uttryckte att de har hög kontroll över sin vardag och transporter. Kopplat till kontroll beskriver männen i hög utsträckning att de tycker om att köra bil, att de gillar känslan av frihet som medföljer samt att de har flexibiliteten att åka när de vill. Kvinnorna uttryckte mer blandade åsikter där två kvinnor uttryckte att de ansåg det vara mer pålitligt med bil medan en kvinna uttryckte att hon kände att bussen var säker mot störningar.

Vid avsaknaden av kontroll uttryckte kvinnorna i stället en viss saknad av tillförlitlighet gentemot kollektivtrafiken, något som även framfördes av de två kvinnor som valt att åka kollektivt. Att inte hinna fram i tid eller sitta fast i trafiken lyftes fram som anledningar som gjorde kollektivtrafiken osäker. Två kvinnor uttryckte att de inte kände sig säkra på sitt transportmedel om det krävdes ett eller flera byten för att komma fram.



(49) *Jag skulle aldrig våga åka tåg och sen fortsätta med ett annat tåg tror jag, då ska det vara mycket marginal (18:1)*

Männen uttryckte att avsaknaden av egenkontroll uppstod när de hade någon annan att förlita sig på, vare sig det handlade om att samåka eller åka kollektivt. Dessutom uttryckte männen att det var svårt att koordinera olika instanser och bussen uttrycktes gå konstiga tider. Dessutom nämnde några att kollektivtrafikens många hållplatser gjorde att de upplevde att de saknade kontroll över sitt eget resande.

(50) *Och sen kan det vara uppehåll (i kollektivtrafiken) ett par timmar ... det passar sällan in i mina kanaler så att säga (5:0)*

#### 4.2.5 Förhållningssätt och argument till det egna beteendet

Vid intervjuer framgick tydligt att informanterna uttryckte ett behov av att försvara och argumentera för de egna valen av transporter. Dessa tendenser var tydligast bland männen där samtliga informanter vid åtminstone ett tillfälle försvarade eller argumenterade för det egna valet av transporter. Ur intervjuerna kunde 66 av männens citat kopplas till detta tema. Även kvinnorna argumenterade för sina val av transporter och 16 citat gick att koppla som argument för det egna åkandet. Majoriteten av citaten som helhet beskriver varför bilen är en viktig funktion i vardagen, detta gäller både för män och kvinnor. Bilen beskrevs i viss utsträckning vara fördelaktig då det möjliggjorde för föräldrar att skjutsa och lämna barnen eller för att det var smidigt att ta sig till andra aktiviteter efter arbetstid.

(51) *Jag har ju dock sonen som åker buss till Gävle. Och för att han ska komma med den måste jag ta bilen tyvärr (2:0)*

Dessutom lyftes argument kopplade till att ärenden som sker efter arbetstid. Återkommande för tre av männen var att de diskuterade fördelarna med bil när det kom till inköp (se tabell 8). En kvinna uttryckte sådana tankar kopplat till miljö och att hon försökte planera in sina resor så att hon kunde göra ärenden samtidigt för att spara in på antalet resor hon gjorde.

Tabell 8. Citat kring hur transporter av exempelvis mat påverkade valet av transporter

Citat nr	Citat	Index
52	<i>Det finns inte en chans att jag åker med det (matkassar) på bussen</i>	1:0
53	<i>Ja, då blir det bil om man ska släpa hem ett par tunga kassar med mat</i>	4:0
54	<i>Det är mer stressigt när man ska hem (handla, fixa hemma, etc)</i>	15:0
55	<i>Då ser jag att det är mer hållbart att jag stannar till efter jobbet än att jag ska åka separata resor för att handla. Det spar både tid, pengar och miljö</i>	18:1

Ett av de argument som återkommer vid argument om varför bilen blir vald framför andra transportmedel var väder (se tabell 9). Kyla, vind och regn beskrevs vara faktorer som påverkar valet av transportmedel.

Tabell 9. Citat kring hur väder påverkade valet av transporter

Citat nr	Citat	Index
56	<i>Samtidigt så om det är minsta kyla utomhus så tar jag bilen. Jag avskyr att frysa</i>	11:0
57	<i>Vi får ofta planera om hon eller jag ska ta tåget eller om vi båda ska till Sandviken, så det är hämtning och lämning för någon av oss.</i>	4:0
58	<i>Det kommer perioder då jag tänker att jag ska köpa bil ändå, när det är kallt ... men ju äldre jag blir desto viktigare blir det att cykla</i>	3:0

Samtidigt tenderade några av informanterna att visa en viss frustration över att vilja göra rätt men samtidigt inte ha möjlighet till det. Vanliga argument kring varför bilen var ett bra färdmedel handlade om att kollektivtrafiken inte uppfattades möta de förväntningar som informanterna hade på den. Kollektivtrafiken och då speciellt bussen, ansågs ligga för långt bort från hemmet, ha för få avgångar och sedan inte transportera informanterna tillräckligt snabbt till den punkt de ville.

(59) *Bussen skulle behöva gå oftare, hade kunnat gått förbi mig i närheten (15:0)*

Och

(60) ... *Det finns inte tillräckligt många turer och ändå vill dom att man inte ska köra bil.  
Hur fasan ska man ta sig till jobbet då? (1:0)*

## 5 Diskussion

Diskussionen är strukturerad efter de frågeställningar som presenteras i inledningen. Då transportsystemet är en nyckel för att skapa möjligheter för individer att få tillgång till samhället är det viktigt att transportsystemet är till för alla. Sánchez och González (2016) lägger därför tyngd i att transportsystemet ska vara jämställt. Det framgår att i arbetet för att skapa ett jämställt transportsystem nedprioriteras ofta kvinnodominerade färdssätt såsom kollektivtrafik. I förlängningen bidrar hållbara transportsystem sålunda till att gynna kvinnors potential och möjligheter i arbetslivet (Region Gävleborg, 2013). Genom förståelse för hur män och kvinnors resor, val av transporter och förutsättningar för arbetspendling ser ut kan ett underlag för att främja mer hållbara transporter skapas.

De brister som identifierats i studien är bland annat att de citat som valts ut har valts ut efter relevans till specifika ämnen, vilket innebär att fler citat hade kunnat identifierats om studien haft en annan infallsvinkel. Dessutom finns alltid en risk att den mänskliga faktorn påverkat urvalet.

Detta kan innebära att vissa nyanser i hur åsikter formas och vilka citat som lyfts ut ur intervjuerna påverkats eller vinklats. Sammanhang och kopplingar kan då inte belysas fullt ut samt att intressanta vinklar kan försvinna. Denna brist beror till stor del på studiens tidsbegränsning och valda inriktning. Det hade även varit mer optimalt om tillgång till längre intervjutid hade varit möjlig. Detta då det hade varit lättare att få djupare förståelse för hur individen motiverar olika val och hur dessa uppstår. Att ha kortare intervjutider leder till att fler kan delta men att viss information som endast framkommer vid längre samtal går om intet. Det bör dock poängteras att då materialet inte efterfrågade känsliga personuppgifter eller åsikter var informanterna öppna med sina svar och reflektioner. En risk finns även att mättnad i intervju-materialet inte hann uppnås på grund av avgränsningen i intervjudeltagare, detta anses dock som ett litet problem då svaren i majoriteten av fallen var utförliga och trovärdiga. Att tillfråga samtliga medarbetare som passerade korridoren där montern var placerad innebär att representativiteten för arbetsplatsen och sålunda även de inkomna svaren kan påverkas. Av de intervjuade var majoriteten män, något som även överensstämmer med hur fördelningen av kön ser ut på Sandbacka Park. Att ha ett intervjumaterial som är representativt för arbetsplatsen ansågs viktigare än en jämn fördelning mellan könen. Det som varit positivt med intervjuer som metod för informationsinsamling var att det gav möjlighet att varje informant fick tillräckligt med tid att beskriva och utveckla sin vardag kopplat till sin arbetspendling på ett mångfacetterat sätt. Det negativa med intervjuerna var att det alltid finns en mänsklig faktor såsom exempelvis att vissa informanter är mer tongivande än andra i hur de uttrycker sig. Samt att vi som intervjudare har en tendens att ibland bekräfta informanternas upplevelser positivt eller negativt på ett undermedvetet plan.

## 5.1 Hur reflekterar män och kvinnor över sina transportval och hur deras resvanor påverkar miljön?

Det framgår av intervjuerna att två av kvinnorna (28%) arbetspendlar med kollektivtrafik såsom tåg eller buss, och att ytterligare en (14%) går till arbetsplatsen. Sammanlagt är det alltså tre av sju kvinnorna (42%) som antingen går eller åker kollektivtrafik till arbetsplatsen. Bland männen är det en person (9%) som reser med kollektivtrafiken, i detta fall buss och tåg, samt ytterligare två informanter (18%) som går eller cyklar. Sammanlagt är det därmed 27% som antingen går, cyklar eller åker kollektivtrafik till arbetsplatsen. Med detta går det att se att kvinnor i högre grad väljer mer hållbara transportmedel i form av kollektivtrafik. Männen pendlar i mindre utsträckning med hållbara transportmedel och när detta görs så är majoriteten i form av gång eller cykel. Dessa val av transporter överensstämmer även med resultaten där ett flertal av männen uttryckte negativa känslor och upplevelser av bussen. Dessutom var majoriteten av männens citat var negativa, detta trots att ingen av männen nyttjade kollektivtrafiken i större utsträckning. Bilden av kollektivtrafiken är komplex, några manliga intervjudeltagare beskrev en frustration över att kollektivtrafiken var långsam och osmidig samtidigt som de specificerade att de önskar att busstrafiken varit mer tillgänglig.

Ett flertal av kvinnorna uttryckte positiva upplevelser av kollektivtrafiken, framförallt de två som dagligen arbetspendlade med dessa färdstätt. De båda kvinnorna uttryckte även en miljömedvetenhet i form av att de själva tog upp och att transporter var någonting de diskuterade på arbetsplatsen. Detta kan vidare kopplas till Bouscasse, Joly och Bonnel (2018) som beskriver att personer som utger sig för att vara miljömedvetna har en positivare inställning till kollektiva färdmedel och upplever det som lättare, bekvämare och mer användbara än andra. Därmed går det att sammankoppla att miljömedvetenhet gör individen mer nöjd med sitt mer hållbara färdstätt. Vidare går det att se att fler kvinnor än män nyttjar kollektivtrafiken, vilket överensstämmer med tidigare studier att kvinnor nyttjar kollektivtrafiken mer. Samt att kvinnor i högre utsträckning än män åker kollektivt med motiveringen att det är miljövänligt, medan män i större grad åker kollektivt för att spara tid, ekonomiska faktorer och minska stress (Svensk kollektivtrafik, 2017). Detta visar även studien på då nästintill enbart män tar upp ekonomiska faktorer för att motivera sitt färdstätt vid arbetspendling.

Trots att några av de intervjuade besatt kunskaper om hur och varför klimatförändringar uppstår samt att transporter påverkar miljön negativt kunde informanterna ändå argumentera för sin egen bilism och varför de behövde resa med bil. Dålig tillgång till kollektivtrafik beskrevs som en av anledningarna. Samtidigt menade Steg (2005) att svårigheter med att byta till kollektiva transportmedel beror på att bilanvändande inte bara fyller ett instrumentellt värde utan även har ett symboliskt och affektivt värde där de som ofta använde bilen, i stor utsträckning yngre och män, hade en mer positiv inställning till bilanvändande. Med vidare koppling till ekonomiska faktorer så återspeglades detta även i intervjuerna där män i högre utsträckning beskrev att de, eftersom de investerat i en bil, även kunde passa på att använda den. Enbart män uppgav i intervjun att de ägde eller var intresserade av elbilar, en av intervjudeltagare sa specifikt att han ser elbilen som exklusiv och en annan deltagare lyfter att han inte tror att elbilar kommer få oss att köra mindre. Detta visar på olika inställningar till elbilen, men att den generella bilden ändå är positiv. Den exklusivitet och status som beskrivs av en intervjudeltagare kan kopplas till det symboliska och affektiva värde som bilismen ofta tillskrivs av yngre individer och män (Steg, 2005; Şimşekoğlu et al., 2015).

Ett flertal intervjudeltagare uppvisade en viss ängslighet över huruvida det egna miljöarbetet var tillräckligt. De informanter som pratade om sin bilism och bilåkande kunde även beskriva att de försökte göra andra saker för miljön. Exempelvis beskrev en kvinna och tre män att de aktivt försökte sopsortera och tänkte på det avfall som skapades, detta utan att ha blivit direkt tillfrågade om ämnet. En intervjudeltagare beskrev hur hon tänker kring inköp av ekologisk mat, en annan hur de tänker kring sopsortering och även att det uppkom ett flertal som har tankar kring att optimera sitt bilåkande genom exempelvis samåkning. Trots att ett flertal av de intervjuade besatt kunskap om hur och varför klimatförändringar uppstår kunde de ändå argumentera för sin egen bilism. Detta visar på att intervjudeltagarna fört ett visst kompensatoriskt resonemang kring sin egen miljömedvetenhet, att de kan argumentera för att de åker bil men ändå sopsorterar. En australiensk studie utförd av Higham, Reis och Cohen (2014) visar att det finns ett tydligt gap mellan attityd och beteende gentemot klimatförändringar när det gäller nöjes- och flygresor. Detta visar på att en individs attityd gentemot klimatförändringar kan vara välformad och stark i sig själv, men när individen konfronteras med att i sin vardag göra beteendeförändringar så misslyckas ofta individen då anledningar såsom bekvämlighet och ekonomiska aspekter gör sig påmind. Detta kan liknas vid hur några av intervjudeltagarna vid Sandbacka Park resonerar kring sitt eget resande och en önskan att vilja likställa sina handlingar gentemot den egna attityden. Att de gärna vill lyfta att de sopsorterar, köper ekologisk mat och är miljövänliga i vissa avseenden som en kommentar till sitt eget bilanvändande. I intervjuerna framgår det också att de två kvinnor som aktivt åkte kollektivt samt den kvinna som arbetade med miljöfrågor i större utsträckning tänkte på miljön och hur de påverkade dem samt delgav sig aktivt försöka göra en skillnad. Vilket visar på att i vissa fall påverkar attityden även individens beteende vid pendling, och att det krävs en stark övertygelse om att miljömedvetna handlingar leder till förändring.

## **5.2 Vilka bakomliggande faktorer motiverar olika transportval och resvanor samt skiljer sig dessa mellan män och kvinnor?**

En attityd är starkt kopplat till individen, medan normer är något som skapas av samhället. En avgörande faktor vid valet av transportmedel menar De Vos och Witlox (2017) är att valet ofta beror på ett repetitivt beteende där, speciellt arbetspendlare, tenderar att färdas samma sträcka på samma sätt dag efter dag. Ett beteende som exempelvis framgår i citat 2 där en man beskriver att han valt samma färdmedel alla dagar han jobbat på Sandbacka Park och inte provat andra alternativ. De Vos och Witlox (2017) menar att det beror på att människor som väljer samma transportmedel vid varje givet tillfälle har risk för att fastna i vanor där de slutar göra aktiva val. Dessutom visade Donald, Cooper och Conchie (2014) att människor utvecklar nya vanor och beteendemönster utifrån styrkan i hur attraktivt utfallet är för individen, vilket gick att koppla till deras val i trafiksammanhang. Om kollektiva transportmedel känns krångliga, otillgängliga eller tidskrävande ökar sannolikheten för att de inte nyttjas. Denna sannolikhet ökar dessutom om individen har lätt att fastna i gamla vanor eller om individen inte drivs av någon motivation som får dem att välja andra färdmedel. Informanterna uttryckte exempelvis att transporter tog för lång tid och att de var för stressade för att välja vissa transportsätt. I citat 33 beskriver en kvinna att hon skulle vilja cykla men att hon kände sig för stressad för att välja det alternativet. Enligt Kahneman et al. (2004) är arbetspendling den dagliga aktivitet som genererar minst positiv påverkan på individen, samt bidrar till en rad negativa effekter som bland annat mental ohälsa. Däremot argumenterar Kahneman et al. (2004) att jämfört med andra färd sätt är pendling under längre sträckor med bil det färdmedel mest associerat med stress, detta då det inte involverar någon social kontakt med andra pendlare och att det inte går att förutse hur lång tid samma sträcka ska ta varje dag. Av informanterna uttryckte endast ett fåtal negativa uttryck kopplade till bilism. I stället uttrycktes stress kopplat till kollektivtrafik och dess osäkerheter. De informanter som kände sig mest stressade var även de som inte tycktes planera sin dag utan snabbt behövde ta sig från en punkt till en annan. Av de kvinnor som åkte kollektivt uttryckte endast en av dem stress kopplat till sitt pendlade, dock inte på grund av valet av transportmedel utan av resan i sig. Detta kan kopplas samman till Stradling et al. (2007) studie om att möjlighet till integritet och privatliv är bland de viktigaste aspekterna för att bedöma upplevelsen som positiv när det gäller busspendling. Legrain, Eluru och El-Geneidy (2015) menade att tågpendlare utsätts för mycket stress, där de största stressfaktorerna uppstår när individen ska ta sig till stationen, hur nöjd individen är med sin restid och när individen inväntar tåget.



Alla dessa faktorer är stressrelaterade då individen inte känner sig i kontroll över sin situation, något som kvinnan som tågpendlar tydligt uttrycker. Samtidigt uttryckte samma kvinna att hon inte kände sig säker som bilist samt att hon kunde värdesätta den tågtid hon hade. Detta tyder på att olika delar av samma resa kan kännas olika där vissa bitar av resan, exempelvis till och från stationen, kan orsaka mycket stress medan andra delar inte bidrar till stress. Även bland de andra informanterna fanns en relativt delad syn om att tågen var ett självklart alternativ vid långdistansresor. Dessutom gick det att utläsa att tåg i vissa fall föredrogs framför buss och att det var tiden på tåget som uppskattades mest. Denna inställning gentemot tåg kan bero på att tåg inger en större känsla av frihet. Tåg tenderar att komma fram fortare till en destination än andra transportalternativ än bussar. Något som framgick som väldigt tydligt bland informanterna var att tidsaspekten var viktig vid val av transportmedel. Där majoriteten av alla informanter som intervjuades beskrev vid något tillfälle transporter kopplat till tid. Denna inställning har även gjort att populära förklaringsmodeller för högt bilanvändande menar Brownstone och Small (2005) är att bilen upplevs som kostnadsmässigt och tidsmässigt fördelaktigt samt att den ingav hög tillförlitlighet. Samtidigt belyser Kent (2014) att det finns en etablerad idé att tid spenderad på transporter är tid som är bortkastad och att snabb tillgång till olika destinationer gör bilen fördelaktigt.

En annan aspekt kopplat till valet av transporter menar Lucas (2012) och Smidfelt Rosqvist och Wennberg (2018) var begreppet "tidsbrist" som belyser in att individers tidsutrymme och tillgängliga tid för transporter är begränsade och var beroende av livssituation där kombinationer av exempelvis jobb, hushållssysslor, barn och andra åtaganden ger en tidsbrist där människor inte upplever sig ha tid för transporter. Sålunda ställer informanterna höga krav på sina transportmedel om att de behöver vara flexibla och tillmötesgående med just deras behov.

Detta menar även Kent (2014) som såg att bilism är inte nödvändigtvis används för att spara tid utan för dess dragningskraft av flexibilitet och den självständighet det ger. Exempelvis beskrev flera informanter att bussen inte hade tillräckligt många turer och att bussen gärna hade fått gå närmare dem. Det upplevda behovet av flexibilitet menar Şimşekoğlu, Nordfjærn och Rundmo (2015) är olika för olika grupper i samhället där bland annat höginkomsttagare i större utsträckning uttrycker att de inte har utrymme i sin vardag att nyttja exempelvis kollektivtrafik och sålunda väljer de bilen. På Sandbacka Park arbetar de flesta inom IT- eller tjänsteföretag och har någon form av akademisk utbildning, det går sålunda att anta att många av de som arbetar där ingår i gruppen medel- och höginkomsttagare.

Şimşekoğlu et al. (2015) menar också att bilism ofta är kopplat till makt och prestige, framförallt bland höginkomsttagare och män då det säger något om individens status. Det upplevda behovet av flexibilitet och status associerat med bilen vara en bakomliggande faktor till varför behovet av bilism är starkare hos män än kvinnor på Sandbacka Park. Detta då män i högre grad än kvinnor uppger att bilen är deras primära färdsmätt (73% respektive 57%), samt lyfter fler positiva känslor såsom frihet när de pratar om bilen samt talar om bilen som om den vore en självklar del av vardagen. Exempelvis diskuterar fler kvinnor än män alternativa färdsmätt såsom kollektivtrafiken när de diskuterar sitt eget bilåkande, samt är generellt mer kritiska gentemot sitt eget och andras bilåkande.

### **5.3 Hur diskuterar män och kvinnor kring olika transportmedel och vilka känslor uttrycker de gentemot olika färdssätt?**

12 av 18 (67%) informanter hade bil som det primära färdssättet, varav 57% av de kvinnliga och 73% av de manliga intervjudeltagarna. De positiva aspekterna som de manliga deltagarna lyfter kring bilen är dess enkelhet, smidighet, att det är en positiv vana, att det förenklar familje- och hushållssituationen och möjliggör för flexibilitet. Känslor såsom frihet tas också upp och att det några uttrycker att det är lustfyllt att köra bil. I USA undersökte Handy, Weston och Mokhtarin (2005) om amerikaner använde bilen i den utsträckning som de gjorde för att det var nödvändigt eller för att de hade lust att köra. De kunde då se att ett stort antal av de resor som sker inte var drivna behov utan av vilja och lust att köra bil. Något som även informanterna i stor utsträckning vittnade om och beskrev sig uppleva. De negativa som tas upp i samband med bilen är ekonomiska aspekter, bristen på parkeringsplatser, stress samt att kollektivtrafiken inte är ett likvärdigt alternativ till bilen. De kvinnliga informanterna tar upp positiva aspekter kring bilåkandet såsom bekvämlighet, smidighet, ett sätt att spara tid, mindre stress samt att det är avkopplande. Negativa faktorer beskrivs som otrygghet, osäkerhet och stress. De negativa aspekterna hos män och kvinnor är de som är mest olika varandra, där kvinnor lyfter osäkerhet och otrygghet som en grund till stress medan dessa faktorer inte fanns med bland männens aspekter. Detta kan bero på att männen mindre pratar om stress vid intervjuer av någon anledning, eller att den kvinnliga intervjudeltagaren som särskilt lyfte otrygghet och osäkerhet var särskilt tongivande. Däremot lyftes stress mer som en faktor hos de kvinnliga deltagarna överlag kopplat till bilism, vilket ändå tyder på att stress i olika former är talande för denna grupp. Jämfört med andra färdssätt menar (Legrain et al., 2015) är pendling under längre sträckor med bil det färdmedel mest associerat med stress, detta då det inte involverar någon social kontakt med andra pendlare och att det inte går att förutse hur lång tid samma sträcka ska ta varje dag. Just denna koppling går inte att se i intervjuerna då informanterna snarare uttryckte positiva känslor kring transporter och då även längre resor. Det bör dock poängteras att majoriteten av informanterna ändå pratade positivt om kollektivtrafik som transportmedel vid längre sträckor. Anledningen till att bilen bidrar med den största stressen hänvisar Legrain et al. (2015) till oförutsedda trafikföreningar och andra hinder eftersom bilister då blir aktivt missnöjda med sin restid när det uppstår. Vid intervjuerna uttryckte dock ingen av informanterna stress kopplat till oförutsedda händelser och bilism, däremot uttryckte några att de inte skulle vilja åka kollektivt längre sträckor om det innebar osäkerhet såsom byten.

Enbart en av informanterna arbetspendlade med tåg. Denna kvinnliga deltagare lyfter även att hon tycker det är skönt att åka tåg och kan nyttja sin restid väl genom att exempelvis arbeta. Även om tid och ekonomi är faktorer som påverkar valet av transportmedel argumenterar Eriksson, Friman och Gärling (2012) att pendling kan gynnas av att individen uppfattar att restiden kan användas till något, exempelvis svara på mail och arbeta. Alternativt att kunna använda restiden till avkoppling på vägen till och från arbetet. Tågpendlare utsätts för mycket stress, där de största stressfaktorerna är hur individen tar sig till stationen, hur nöjd individen är med att invänta tåget och även själva restiden. Alla dessa faktorer är stressrelaterade då individen inte känner sig i kontroll över sin situation (Legrain et al., 2015). Legrain et al. (2015) argumenterade även att bilister paradoxalt nog hade mindre kontroll över sitt åkande än de som valde andra transportalternativ på grund av risken för oförutsägbara händelser. Anledningen till att tåg inte används som ett färdssätt vid pendling kan bero på det är mer förknippat med stress vid transport till och från stationen, restiden och att vara bunden till vissa avgångstider. Buss är ett färdssätt som används av två av informanterna, en man och en kvinna, som deras primära färdssätt till arbetsplatsen. Den kvinnliga informanten lyfte mestadels positiva aspekter kring bussen och bussanvändande. Hon uttryckte att det är skönt att sätta sig på bussen, att hon kan nyttja sin restid, att det är avkopplande och även mysigt. Detta kan kopplas till Stradling et al. (2007) studie om att möjlighet till integritet och privatliv är bland de viktigaste aspekterna för att bedöma upplevelsen som positiv när det gäller busspendling. Av de kvinnliga intervjudeltagarna är bussen överlag kopplat till positiva aspekter. De negativa aspekter som tas upp är att restiden kan vara lång, att förbindelserna inte länkas med övriga avgångar, samt att andra färdmedel föredras framför bussen.

Av männen var majoriteten av uttalandena kring bussen negativa (27 av 39) och bland annat uttrycktes att tidsaspekten, avsaknad av turtäthet, dåligt nyttjande av restiden, upplevelsen och avsaknad av flexibilitet påverkade bussupplevelsen negativt. En viss frustration lyftes även vid några specifika citat där det beskrevs negativa erfarenheter av bussen, såsom att bussen kör för långsamt med alltför många stopp. Detta kan bero på att individen i fråga har haft en negativ upplevelse en eller flera gånger på bussen och därefter fått en negativ uppfattning om färdmedlet i sin helhet (Eriksson et al., 2013). Enligt statistik åker 72% av männen bil till arbetsplatsen vilket gör att de i högre grad jämför kollektiva färdmedel med bilen som utgångspunkt jämfört med kvinnor där 57% reser med bil. Detta stärks ytterligare av att Kent (2014) såg att det fanns en stark motsättning mot att nyttja alternativa transportmedel som exempelvis mer hållbara alternativ såsom kollektivtrafik. Detta kan ge underlag till den större kontrasten i hur individen ser på färdmedlet, där tåg uppfattas som mer positivt laddat då det oftare används vid nöjesresor.

För två av intervjudeltagarna (11%) är gång det primära färdssättet. De har båda strax under en kilometer i avstånd mellan sitt hem och Sandbacka Park. Några negativa aspekter kring gång som färdssätt lyfts inte. Detta överensstämmer med att personer som går är de som är minst stressade och mest nöjda med sitt färdssätt, tätt följt av cyklister (Legrain et al., 2015). Ytterligare en man cyklar till arbetsplatsen, och två till deltagare uppger att de ibland cyklar till arbetsplatsen. Även vid cykeln som färdssätt lyfts inga direkt negativa aspekter, utan positiva aspekter som att det är bra för hälsan, frisk luft, motion och välbefinnande är tongivande. Detta kan återigen bero på att det är få intervjudeltagare som har cykel eller gång som sitt primära färdssätt, och att de flesta övriga går eller cyklar på sin fritid vilket därmed kan vara mer associerat med ledighet. Resultatet hade också kunnat bli annorlunda om de intervjudeltagare som går till arbetsplatsen hade längre avstånd, då hade kanske fler negativa aspekter blivit tydliga.

## 6 Slutsatser

Frågeställningarna i detta arbete gick ut på att undersöka hur män och kvinnor reflekterar över sina transportval, hur deras resvanor faktiskt ser ut samt vilka bakomliggande faktorer som motiverar deras respektive transportval. Trots att många av intervjudeltagarna uppvisade kunskaper om klimatförändringar och kunde dra kopplingen till hur transporter påverkar miljön negativt kunde många ändå argumentera för sitt eget bilanvändande. En av anledningarna som lyftes var dålig tillgång till kollektivtrafik, vilket går att koppla samman till att intervjudeltagarna genomsnittligt hade 19,25 km avstånd till sin arbetsplats. Samtidigt menar Steg (2005) att anledningen till att övergången mot mer kollektiva transportmedel ägt rum är för att bilanvändandet inte enbart besitter ett instrumentellt värde utan även ett symboliskt och affektivt värde och att grupper av yngre och män hade en mer positiv inställning överlag till sitt bilanvändande. Ekonomiska faktorer lyftes också, där manliga informanter lyfte att eftersom de investerat i en dyr bil var bundna att använda den. Enligt De Vos och Witlox (2017) styrs det individuella beteendet av attityder och normer samt invanda beteenden. Där individens attityd är starkt kopplat till individen, medan normer skapas av samhället. Detta leder till att val av färdssätt vid arbetspendling i hög grad beror på repetitivt beteende, där arbetspendlare tenderar att färdas och använda restiden på samma sätt varje dag. Det visade sig att fler män än kvinnor har en positivare inställning till bilism och kopplar fler positiva känslor till bilen på Sandbacka Park. Detta bland annat då åtta av 12 män (73%) och 4 av sju kvinnor (57%) uppgav att bilen var deras primära färdssätt, samt att fler män lyfter positiva känslor såsom frihet och flexibilitet när det talar om bilen samt gör det oftare på ett sätt som pekar på att bilen är en självklar del av vardagslivet. Şimşekoğlu et al. (2015) pekar på att bilism ofta är kopplat till makt och prestige, framförallt hos höginkomsttagare och män då det är mer sammankopplat till individens status. Att de manliga intervjudeltagarna uppger ett behov av flexibilitet och status kan vara en bakomliggande faktor till varför behovet av bilism är starkare hos män än kvinnor på Sandbacka Park.

Det framgår att 42% av de kvinnliga intervjudeltagarna nyttjar mer hållbara transportmedel såsom kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Andelen är 27% för de manliga deltagarna, och det framgår att kvinnor generellt är mer positivt inställda till att integrera kollektiv-, gång och cykeltrafik i sin arbetspendling. De två kvinnor vars primära färdssätt var kollektivtrafik (buss, tåg) uppvisade också en nöjdhet med sitt färdssätt. Detta kopplat till att de även visade på en miljömedvetenhet under intervjuerna visar att det finns en koppling mellan göra miljömedvetna val som leder till nöjdhet med sitt färdssätt. Något som Boucasse et al. (2018) vidare stärker och menar på att miljömedvetna individer har en generellt mer positiv inställning till kollektiva färdmedel och detta gör att individen känner sig mer nöjd med sitt färdssätt då de i större utsträckning finner det lättare, mer bekvämt och mer användbart än andra mindre miljömedvetna individer. Vid arbetspendling med tåg framgick det att det var en viktig förutsättning att kunna nyttja sin restid väl för att vara nöjd med sitt transportval. Eriksson, Friman och Gärling (2013) menar att pendling kan gynnas av att individen uppfattar att restiden kan användas till något, exempelvis svara på mail och arbeta.

Två av informanterna en man och en kvinna, åkte buss till arbetsplatsen. Den kvinnliga intervjudeltagaren hade många positiva associationer till färdmedlet såsom att restiden går att nyttja, att det var avkopplande och mysigt. Många negativa aspekter kring bussen som färdmedel lyftes av de manliga intervjudeltagarna, vilket kan bero på att en högre grad av männen åkte bil till arbetsplatsen och därmed i större utsträckning jämförde bilen med bussen. Den negativa inställningen kan även bero på att en negativ upplevelse av bussen kan leda till en negativ uppfattning om färdmedlet i sin helhet (Eriksson et al., 2013). För 11% av intervjudeltagarna var gång det primära färdssättet. De två intervjudeltagarna uppgav ha mindre än en kilometer i avstånd till arbetsplatsen. Resultaten från Sandbacka Park går förmodligen att generalisera till fler arbetsplatser runt om i landet med liknande förutsättningar, detta då individens motivation till sitt resval inte verkar vara en ensam företeelse utan går att överföra till ett större perspektiv.

Det som är specifika resultat för just denna studie är att fler män än kvinnor är positivt inställda till bilism samt brukar bilen som primärt färdssätt i större utsträckning. Samt att kvinnor generellt är mer positivt inställda till kollektivtrafiken. Det som går att se är generella resultat som även skulle kunna gälla för andra arbetsplatser med liknande förutsättningar är att bilen har en stark koppling till mindre orter med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Vidare visar tidigare forskning samt denna studie att män har en starkare koppling till bilen som primärt färdssätt och använder den i större utsträckning.

## 7 Framtida studier

Vid framtida studier kan mer fokus läggas på att djupare analysera hur informanternas vardag och privatliv, såsom exempelvis hushållsarbete och fritidsaktiviteter, hänger ihop med valet av transporter och resvanor. Någon djupare analys av dessa faktorer gjordes inte i denna studie och med mer förståelse för hur fler faktorer samverkar bör ske i en större studie. Detta då en större studie hade kunnat visa en mer mångfacetterad bild av hur individen upplever sin vardag och vardagsliv kopplad till sin arbetspendling. Vidare skulle framtida studier kunna fokusera på att undersöka hur infrastrukturen kan anpassas så att kollektivtrafik upplevs som mer effektiv och flexibel än exempelvis bilen. Genom att fokusera mer på hur stress påverkar våra transportval skulle längre samtalsintervjuer vara att föredra där framtida studier får en möjlighet att få djupare insikt i hur stress påverkar vardagen och i förlängningen även människors resor.

Vid en större studie skulle även två urvalsgrupper kunna väljas från olika arbetsplatser och geografiska förutsättningar, detta skulle möjliggöra för jämförelser av resultat och samband. Det skulle då kunna framgå vilka faktorer som påverkar transportvalet och ifall dessa är universella och oberoende av plats.



## Referenser

- Ahrne, G. & Svensson, P. (Red.). (2016). *Handbok i kvalitativa metoder (2:2)*. Stockholm: Liber.
- Bouscasse, H., Joly, I. & Bonnel, P. (2018). How does environmental concern influence mode choice habits? A mediation analysis. *Transportation research part D: transport and environment*, 59, 205-222.
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology*, 3(2), 77-101.
- Brownstone, D. & Small, K. A. (2005). Valuing time and reliability: assessing the evidence from road pricing demonstrations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(4), 279-293.
- Crouch, M., & McKenzie, H. (2006). The logic of small samples in interview-based qualitative research. *Social science information*, 45(4), 483-499.
- De Vos, J. & Witlox, F. (2017). Travel satisfaction revisited. On the pivotal role of travel satisfaction in conceptualising a travel behaviour process. *Transportation research part A: policy and practice*, 106, 364-373.
- Donald, I. J., Cooper, S. R. & Conchie, S. M. (2014). An extended theory of planned behavior model of the psychological factors affecting commuters' transport mode use. *Journal of environmental psychology*, 40, 39-48.
- Eklind, A. (2014, april 4). Mera bussar i Gästrikland. *Arbetarbladet*. Hämtad från <https://www.arbetarbladet.se/artikel/gavle/mera-bussar-i-gastrikland>
- Enevold, J. (2000). Men and Women on the Move: Dramas of the Road. *European journal of cultural studies*, 3(3), 403-420.
- Eriksson, L., Friman, M. & Gärling, T. (2013). Perceived attributes of bus and car mediating satisfaction with the work commute. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 47, 87-96.
- Global Carbon Project. (2018). *Global CO2 emissions rise again in 2018 according to latest data*. Hämtad från: [https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/18/files/Norway\\_CICERO\\_GCPBudget2018.pdf](https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/18/files/Norway_CICERO_GCPBudget2018.pdf)
- Globala målen. (u.å.). *Om globala målen*. Hämtad från <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/>
- Guest, G., Bunce, A. & Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field methods*, 18(1), 59-82.
- Guile, B. & Pandya, R. (2018). Adapting to Global Warming: Four National Priorities. *Issues in Science & Technology*. Summer 2018 (34), 19-22.

- Handy, S. & Thigpen, C. (2018). Commute quality and its implications for commute satisfaction: Exploring the role of mode, location, and other factors. *Travel Behaviour and Society*.
- Handy, S., Weston, L. & Mokhtarian, P. L. (2005). Driving by choice or necessity? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 183-203.
- Hedin, A. (2011). *En liten lathund om kvalitativ metod med tonvikt på intervju*. Hämtad från: <https://www.studentportalen.uu.se/uusp-filearea-tool/download.action?nodeId=459535&toolAttachmentId=108197>
- Higham, J., Reis, A. & Cohen, S. A. (2016). Australian climate concern and the 'attitude-behaviour gap'. *Current Issues in Tourism*, 19(4), 338-354.
- Jakobsson Bergstad, C. J., Gamble, A., Hagman, O., Polk, M., Gärling, T. & Olsson, L. E. (2011). Affective-symbolic and instrumental-independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use. *Journal of Transport Geography*, 19(1), 33-38.
- Jönsson, P. & Mattsson, J. (2019). *Vad påverkar individens transportval och resvanor? Ett underlag för utformningen av kvalitativa studier*. Fördjupningsprojekt 6 hp, Högskolan i Gävle, Gävle. Opublicerat manuskript.
- Kahneman, D., Krueger, A. B., Schkade, D. A., Schwarz, N. & Stone, A. A. (2004). A Survey Method for Characterizing Daily Life Experience: The Day Reconstruction Method. *Science* 306(5702), 1776-1780.
- Kent, J. L. (2014). Driving to save time or saving time to drive? The enduring appeal of the private car. *Transportation research part A: policy and practice*, 65, 103-115.
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun* (3:3). Lund: Studentlitteratur.
- Legrain, A., Eluru, N. & El-Geneidy, A. M. (2015). Am stressed, must travel: The relationship between mode choice and commuting stress. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 34, 141-151.
- Lu, Z., Kwon, T. J. & Fu, L. (2019). Effects of winter weather on traffic operations and optimization of signalized intersections. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy*, 20, 105-113
- Nationalencyklopedin. (u.å.). *Demografi*. Hämtad 2019-01-20 från <https://www.ne.se.eu1.proxy.openathens.net/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/demografi>
- Naturvårdsverket. (2007). *Tvågradersmålet i sikte? scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050* (rapport 5754). Hämtad från <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5754-1.pdf>

- Naturvårdsverket. (2018a). *Begränsad klimatpåverkan*. Hämtad 2018-12-10 från <https://www.miljomal.se/Miljomalen/1-Begransad-klimatpa-verkan/Nas-malet/au2018/>
- Naturvårdsverket. (2018b). *Transporterna och miljön*. Hämtad 2019-08-10 från <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/>
- Naturvårdsverket. (2018c). *Utsläppen från vägtrafiken har minskat med tio procent sedan 1990–2045 bör Sveriges fordonsflotta vara fossilfri för att klara Sveriges klimatmål*. Hämtad 2018-12-19 från <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Avpublicerat/Utslapp-vaxthus-gaser-fordon/>
- Naturvårdsverket. (2019). Hur kan transporternas miljöpåverkan minska? <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Hur-kan-transporternas-miljopaverkan-minska/Region-Gavleborg>. (2013). *Handlingsplan för jämställd regional utveckling*.
- Nilsson, M. & Küller, R. (2000). Travel behaviour and environmental concern. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 5(3), 211-234.
- Region Gävleborg. (2013). *Handlingsplan för jämställd regional utveckling*. Hämtad 2019-04-10 från <https://issuu.com/regiongavleborg/docs/handlingsplan2013>
- Regeringskansliet. (2018). *Ett jämställt transportsystem*. Hämtad 2019-04-10 från <https://www.regeringskansliet.se/artiklar/2018/03/ett-jamstallt-transportsystem/>
- Ridderstedt, I. & Pyddoke, R. (2017). *Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd - Demografi och resmönster* (2016/0029–7). Hämtad från VTI: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1088506/FULLTEXT01.pdf>
- Sánchez, M. I. O. & González, E. M. (2016). Gender differences in commuting behavior: Women's greater sensitivity. *Transportation research procedia*, 18, 66–72.
- Sandviken kommun. (2017). *Översiktsplan för sandvikens kommun 2030*. Hämtad från [https://sandviken.se/download/18.59b1d5af1604b4e31da15fe7/1513246718777/sandviken\\_op\\_webb\\_1.pdf](https://sandviken.se/download/18.59b1d5af1604b4e31da15fe7/1513246718777/sandviken_op_webb_1.pdf)
- Sandbacka Park. (u.å.). *Sandbacka Park i korta fakta*. Hämtad 2019-03-13 från <http://sandbackapark.se/Content/104041/Sandbacka-Park-i-korta-fakta-i-mall.pdf>
- SCB. (2012). *Kvinnor i storstad åker kollektivt*. Hämtad 2018-11-23 från <https://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Artiklar/Kvinnor-i-storstad-aker-kollektivt/#>

- Şimşekoğlu, Ö., Nordfjærn, T. & Rundmo, T. (2015). The role of attitudes, transport priorities, and car use habit for travel mode use and intentions to use public transportation in an urban Norwegian public. *Transport Policy*, 42, 113–120.
- SMHI. (2019). *Klimatförändringen är tydlig redan idag*. Hämtad 2019-04-10 från <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/klimat/klimatforandringarna-marks-redan-idag-1.1510>
- Smidfelt Rosqvist, L. & Wennberg, H. (2018). *Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika typer av grupper - Underlag till Trafikanalys* (Rapport 2018:81). Hämtad från <https://www.trafa.se>
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.
- Stradling, S., Carreno, M., Rye, T. & Noble, A. (2007). Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport policy*, 14(4), 283-292.
- Svensk kollektivtrafik. (2017). *Årsrapport 2017 - Kollektivtrafikbarometern*. Hämtad från <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2016.pdf>
- Trafikanalys. (2017). *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016*. Hämtad 2018-12-27 från [https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2016/rvu\\_sverige\\_2016-reviderad-7-juli.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2016/rvu_sverige_2016-reviderad-7-juli.pdf)
- Trafikverket. (2016). *Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag* (2016:111). Hämtad från <https://www.trafikverket.se/contentassets/35a7ce71b5fb4e83b1de8990aedbb2c0/rapport-2016-111-160630.pdf>
- Trafikverket. (2017). *Dina val gör skillnad*. Hämtad 2019-01-03 från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Dina-val-gor-skillnad/>

# Bilaga A

## Intervjufrågor provomgång 3

Tanken är att den första delen “personligt/demografiska faktorer” är en öppen del av intervjun där intervjupersonen får berätta om sig själv och där vi vill få med vissa punkter (se nedan). Utefter vad de svarar så anpassar vi följdfrågor därefter men samtliga ska lämna information om ålder, könstillhörighet, yrkesroll/arbete, utbildningsnivå, hushållsstorlek, körkort och biläggande.

### Personligt och demografiska faktorer

- Berätta lite om dig själv  
Saker som ska vara med:
  - Ålder
  - Könstillhörighet
  - Yrkesroll/Arbete
  - Utbildningsnivå
  - Hushållsstorlek (barn, förhållande, område)
  - Vart bor du? Vilken stadsdel?
  - Partner? (arbetsituation, arbetsplats, förutsättningar etc)
  - Körkort och biläggande

### Arbetsrelaterat

- Vad arbetar du med?
- Hur många procent arbetar du?
- Vad har du utbildat dig till?
- Trivs du på din arbetsplats? Trivs du med dina kollegor?
- Hur skulle du säga att den generella stämningen är på arbetsplatsen?

### Livsmönster

- Beskriv en vanlig vecka

Här letar vi efter mönster som intervjupersonen lägger vikt vid att berätta. Exempelvis kan det handla om fritidssysselsättning, jobbet eller barn som intervjupersonen vill berätta om.

Saker som ska vara med:

- Vad gör du på daglig basis?
- Vilka olika aktiviteter får plats under en vanlig vecka, är det mer än bara jobbet?
- Planerar du din vecka? Hur planerar du din vecka?
- (Upplever du att det är något du inte hinner med i din vardag som du skulle vilja hinna med?)
- Vad tycker du är roligt? Vad ser du fram emot på veckorna?
- Är det något som gör dig stressad? under en vecka
- Bor din släkt i närheten? Behöver du resa längre sträckor för att besöka dem?

Hushållssysslor

- Hur delar ni upp hushållssysslorna? Hur ser resorna ut kopplat till dina hushållssysslor?

### Beskriv en vanlig morgon

- Vad gör du/ni?
- Vad måste/försöker du hinna med?
- Vilken tid börjar du på morgonen?

## Resvanor

- Beskriv hur dina resvanor ser ut på en vanlig vardag?
- Hur mycket reser du per dag? Hur många resor?
- Vilket färdssätt använder du mest?
- Upplever du att du reser mer eller mindre än andra?
- Har dina resvanor förändrats nyligen? I såna fall, varför?
- Hur lång tid tar det för dig att resa till arbetet på morgonen?
- Hur långt (km) har du till arbetet?
- I en perfekt situation, hur mycket skulle du vilja resa? Hur skulle du vilja att dina resvanor såg ut? Reser/transporterar du mer eller mindre än du skulle vilja?
- Vilken är din vanligaste känsla när du kör bil? Tycker du om att köra bil?

### *OM intervjupersonen har partner och barn*

- Vem ansvarar för vad i er familj?
- Hur delar ni upp de vardagliga sysslorna i familjen?

### FÖLJDFRÅGOR

- Behöver du åka för att handla?
- Hur långt är det till affären?
- *OM barn*, hur gamla är barnen?
- Hur löser ni det med hämtning/skjutsning av barnen?
- Hur ofta besöker du din familj/vänner? Med vilken färdssätt besöker du dem?
- Påverkar det dina resvanor?
- Behöver någon i familjen åka mer bil på grund av hälsoskäl?

### *OM kollektivt*

- Hur upplever du att kollektivtrafiken fungerar?
- Hur nära har du till din busshållplats?
- Hur transporterar du dig för att exempelvis handla mat?
  - Hur lång tid tar det?
  - Hur långt är det till affären?
  - Är det effektivt tycker du?
- Skulle ditt resande se annorlunda ut med förbättrad kollektivtrafik?

Saker som ska vara med:

- Är restiden rimlig?
- Är det byten?
- Krångligt? Enkelt? Tryggt?
- Miljötänk

### *OM bil*

- Hur tänker du kring ditt bilanvändande?
- har du långa avstånd som du behöver färdas?

Saker som ska vara med:

- Är restiden rimlig? Miljötänk? Krångligt? Enkelt? Tryggt?

## Kollektivtrafik

- Hur ser du på kollektivtrafiken? Fungerar den bra?

### *OM bil*

- Du nämnde tidigare om ditt bilanvändande, hur ser du på kollektivtrafiken?
- Vad är det bästa med att åka bil?

## Attityder och normer

- Hur upplever du att dina kollegors färdssätt ser ut?  
(Följdfråga: Upplever du att dina resvanor skiljer sig från dina kollegors?)

- Varför tror du att du dina resvanor ser ut som de gör?
- Har du några visioner om hur du skulle vilja resa i din vardag? Andra färdstätt?
- Nyttjar du kollektivtrafiklösningar som erbjuds från Sandbacka Science Park? Reser du någonsin med direktbussen eller kollektivtrafiken exempelvis?

### **Miljötänk**

- Hur känner du inför framtiden? Är du oroad/ inte oroad?
- Hur tror du att framtidens transporter kommer se ut?
- Hur tror du att du kommer transportera dig om 15 år? Hur skulle du vilja att samhället såg ut?

### **Har du möjlighet att arbeta hemifrån**

