



LUNDS
UNIVERSITET

Varför inte buss?

En tidsgeografisk studie över valet av färdmedel
för småbarnsföräldrar i en villaförort med god tillgång till kollektivtrafik.

av **Göran Sevelin**

Choosing bus? A time-geographic study over the choice of conveyance
by parents to young children in a suburb with good access to public transportation.

Tack!

Jag vill tacka ett par personer som varit med under processen med denna uppsats. För det första Martin för ett engagerat handledande med tankeväckande frågor. För det andra Ellika, vars namn denna text också bär, för ditt stöd och dina kommentarer. För det tredje till vår lilla, för inspirationen. Men allra mest vill jag givetvis tacka mina respondenter för deras tid och svar samt alla andra vars dörrar jag ringt på för deras överseendet med att jag stört.

Sammanfattning

Syftet med denna studie är att med tidsgeografi analysera valet av färdmedel. Med hjälp av enkät och konstruerade dagsprogram undersöker studien resvalen. Studien görs bland småbarnsföräldrar boende i Stenkällan, en villaförort i Malmös ytterområden och visar att dessa i stor utsträckning väljer bil. Vidare undersöks vilka tidsgeografiska skäl som ligger bakom det valet och hur kollektivtrafiken kan förbättras för att få fler att välja densamma.

Ämnesord: Tranporter; Färdmedel; Tidsgeografi; Dagsprogram; Enkät.

Abstract

The aim with this essay is to analyze the choice of conveyance with a time-geographic perspective. Using a survey and constructed dayprogrammes, the study examines the means of transportation. The study is conducted among parents to young children in a suburb of Malmö showing that the car is the most common means of conveyance amongst this group. Further the reasons, from a timegeographic perspective, for this choice. With this knowledge steps could be taken to improve public transportation.

Keywords: Transportation; Means of conveyance; Timegeography; Dayprogram; Survey.

Innehållsförteckning

Kapitel 1

Inledning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Syfte & frågeställning.....	5
1.3 Avgränsningar & urvalsram.....	6
1.4 Disposition.....	8
1.5 Metodutveckling.....	8

Kapitel 2

Teori.....	10
2.1 Tidsgeografi.....	10
2.1.1 Restriktioner.....	10
2.1.2 Dagsprogram.....	14
2.1.3 Tidsgeografins ontologi.....	14
2.2 Planeringsideal.....	16
2.2.1 Tillgänglighet.....	17
2.2.2 Mobility Management.....	17
2.3 Vardagslivsperspektiv.....	18

Kapitel 3

Metod.....	20
3.1 Metodologiska utgångspunkter.....	20
3.1.1 Intervju respektive enkät.....	21
3.1.2 Respondenter utanför hemmet.....	21
3.1.3 Metodvalets effekter.....	22
3.1.4 Konstruerandet av dagsprogram.....	23
3.1.5 Validitet.....	24
3.2 Genomförande.....	25
3.2.1 Tillvägagångsätt.....	25
3.2.2 Frågornas utformning.....	26
3.2.3 Stiliserade dagsprogram.....	31
3.3.4 Statistiska metoder.....	33

Kapitel 4

Resultat.....	34
4.1 Frågeundersökningen.....	34
4.1.1 Val av färdmedel.....	35
4.1.2 Ärenden på vägen.....	37
4.1.3 Arbete på annan ort.....	40

4.2 Konstruerade dagsprogram.....	41
4.2.1 Typfall I: "Mio".....	41
4.2.2 Typfall II: "Karin".....	42
4.2.3 Typfall III: "Björn".....	44
4.2.4 Analys av typfallen.....	45
4.3 Diskussion.....	46
4.3.1 Restriktioner.....	47
4.3.2 Närhet.....	47
Kapitel 5	
Slutsatser.....	48
5.1.1 Tidsgeografiska restriktioner.....	50
5.1.2 Ökat kollektivt resande.....	50
5.2 Metodologiska slutsatser.....	51
Referenslista.....	53
Bilagor.....	55
Bilaga 1: Enkät.....	56
Bilaga 2: Rådata.....	58

Kapitel 1

Inledning

Många, svenska, såväl som utländska, städer har villabebyggelse i stadens ytterkant. Denna studie undersöker hur resandet ser ut i ett sådant område, Stenkällan i Malmö, och vilka faktorer som ligger bakom de val av färdmedel som individerna gör i sin vardag.

En av de politiska målsättningarna för dagens trafikplanering är ett ökat kollektivtresande.¹ Genom att denna studie undersöker orsaken bakom valet av färdmedel kan resultatet bidra med kunskap om några möjliga planeringsinsatser för att nå de transportpolitiska målen. Med ett ekonomiskt språk kan sägas att studien undersöker olika färdmedels konkurrenskraft gentemot varandra.

Som grund för studien ligger de tidsgeografiska teorierna. Jag använder en metod med dagsprogram som utvecklats inom tidsgeografien för att jämföra och förtydliga de olika färdmedlens konkurrenskraft.

1.1 Bakgrund

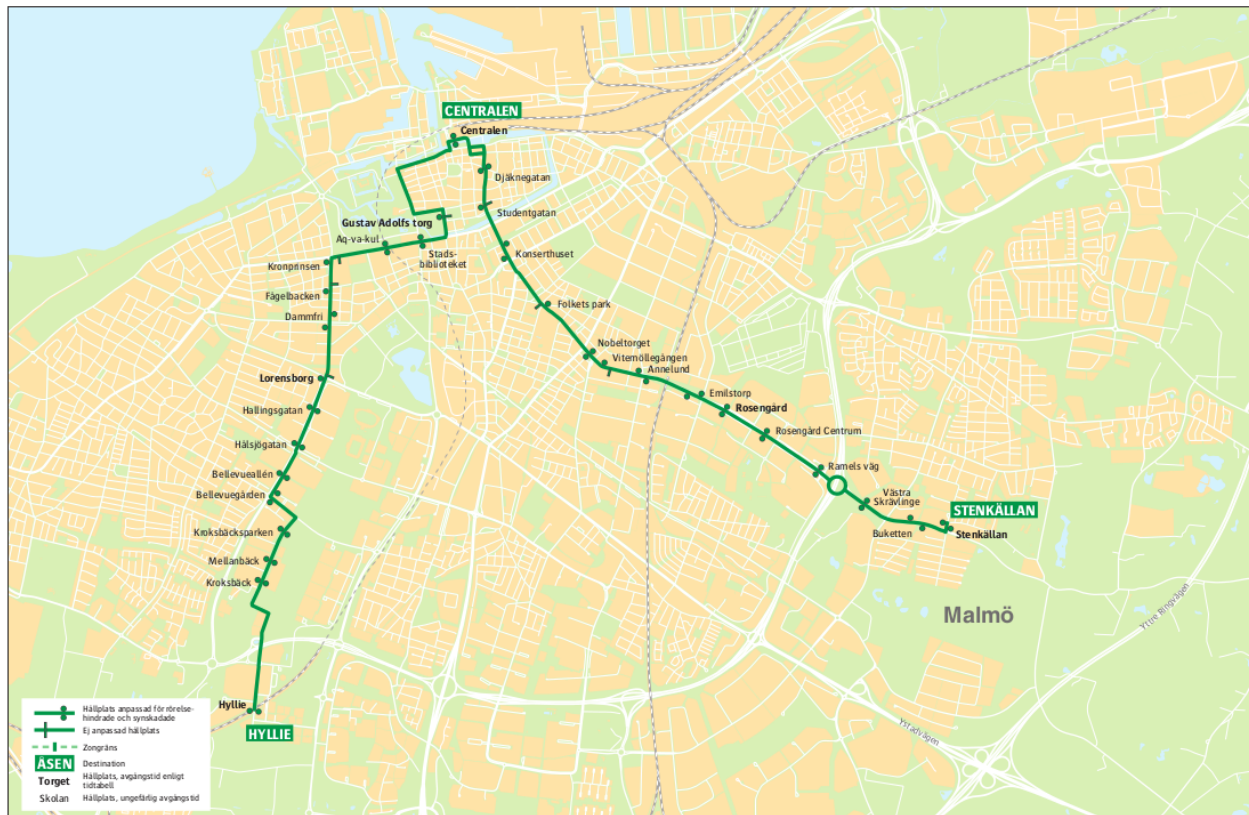
Stenkällan är ett bostadsområde i Malmö med villor, radhus samt flerfamiljshus om 2-3 våningar. Småhusen tar upp en majoritet av områdets yta samt utgör en majoritet av byggnaderna, men antalet hushåll är betydligt fler i flerfamiljshusen.² Området kan därför upplevas i förstahand som ett villaområde, trots att fler bor i flerfamiljshusen. Jag har därför valt uttrycket villaförort för att beteckna området för att särskilja det från förorter med större skala på bebyggelsen såsom exempelvis Almvik, Lindeborg och Almgården i Malmö.

Stenkällan utgör ändhållplats på busslinje 5 (se figur 1), Skånes mest trafikerade busslinje. Busslinjen är högaktuell på grund av de planerade förbättringsinsatserna. Skånetrafiken och Malmö Stad har i en avsiktsförklaring beslutat att i december 2013 införa trafik med dubbel-ledade bussar ca 24-30 meter långa, såkallade superbussar.³ Superbussarna är ett delsteg i riktning mot

1 Se exempelvis Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting (2012), *Kol-TRAST – Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, s. 9; Regeringen (2008), *Mål för framtidens resor och transporter*, proposition 2008/09:93, Stockholm.

2 Malmö Stad (2008), Områdesfakta.

3 Malmö Stad & Skånetrafiken (2009), *Superbuss i Malmö – Förslag till utvecklingskoncept för linje 5 Hyllie-Centralen-*



Figur 1: Stadsbusslinje 5 sträckning från Stenkällan till Hyllie via Centralen.
Källa: Skånetrafiken (2013b) Tidtabell Linje 5 Malmö.

spårvagnstrafik. Införandet av spårvagnstrafik anses av Malmö Stad och Skånetrafiken vara en förutsättning för att klara uppsatta målsättningar med framtidens kollektivtrafik.⁴ Buslinjen har tidigare sträckt sig bortom Stenkällan till Kvarnby men kortades 2012 då linje 35 (med färre avgångar och annan sträckning) ersatte trafikeringen bortom Stenkällan.⁵ Även denna förändring är en förberedelse inför införandet av superbuss och spårvagn, då resenärsunderlaget bortom Stenkällan inte ansetts tillräckligt stort.⁶

Med sin placering på linje 5 har Stenkällan således mycket goda kollektivtrafikförbindelser; i maj 2013 16 bussavgångar i timmen under högtrafik.⁷ Trots detta tyder mycket på att en stor andel av de boende väljer att resa med bil. Bilinnehavet i Stenkällan är 0,42 per invånare (samtliga åldrar) jämfört med 0,29 för Malmö som helhet.⁸ I Skånetrafikens senaste räkning blev i snitt 1,53 personer på varje enskild buss vid busshållplatsen Stenkällan.⁹ I

Stenkällan, samt Malmö Stad & Skånetrafiken (2011), *Avsiktsförklaring mellan Malmö Stad och Skånetrafiken gällande superbuss*.

4 Malmö Stad & Skånetrafiken (2009), s. 2.

5 Skånetrafiken (2012), *Tidtabellsändringar för stadsbuss Malmö från 9 december 2012*.

6 Malmö Stad & Skånetrafiken (2009), s. 6.

7 Malmö Stad & Skånetrafiken (2009), s. 7.

8 Malmö Stad (2008), inklusive områdesfakta för Malmö som helhet.

9 Skånetrafiken (2009), *Turräkning linje 5 och 35*. Observera att källan har en del ålder vilket måste vägas in i hur den

Stenkällan bor 1609 personer.¹⁰

1.2 Syfte & frågeställning

Syftet med denna uppsats är att undersöka ifall de tidsgeografiska förhållningssättet kan ge kunskap om individers val av färdmedel. Syftet är även att undersöka resmönster i en villaförort i en större svensk stad och vilka faktorer som ligger bakom valet av färdmedel.

- Vilken inverkan har tidsgeografiska restriktioner på valet av färdmedel?
- Framförallt undrar jag om resans tidsåtgång, anpassningsbarhet och överensstämmelse med individens vardag påverkar valet mellan bil och buss?

De bakomliggande orsakerna till valen av färdmedel är intressanta i sig själva, då förståelse av mänsklig aktivitet alltid är av intresse för samhällsvetenskaplig forskning. Studien är också av intresse i förhållande till den politiska viljan att öka kollektivtrafikens andel av resandet.¹¹ Förståelse om vilka faktorer som påverkar valet av färdmedel kan bidra till att styra dessa valen genom att exempelvis anpassa kollektivtrafikens utformning. Om resande med bil innebär en vinst i tid eller i förhållande till tidsgeografiska restriktioner¹² så blir det särskilt intressant att studera hur linjedragning och hållplatser kan utformas för att minska dessa skillnader till bussens fördel. Ett ytterligare ambition med uppsatsen har varit att undersöka om tidsgeografien kan bidra metodologiskt till planerandet av ett områdes trafik.

Under utbildningen har vid flera tillfällen metoder för att i planeringen tillvarata medborgares och invånares åsikter teoretiskt studerats. Begrepp såsom deltagande planering, medborgardialog och underifrån perspektiv har lyfts.¹³ Jag har vid två tillfällen under programmets gång fått utforma enkäter för hypotetiska undersökningar. Ett mer personligt syfte har därför varit att testa dessa teoretiska erfarenheter jag tillskansat mig under utbildningen i fält. För att möjliggöra detta ville jag använda mig av en enkätundersökning i mitt examensarbete. För att dra lärdomar av att praktiskt genomföra en undersökning

bedöms.

10 Malmö Stad (2008). En jämförelse siffrorna emellan är dock inte oproblematisk, men de ger en fingervisning om att det inte är väldigt stor andel av befolkningen som väljer kollektivtrafiken som färdmedel.

11 Skånetrafiken (2006), *Med buss i Skåne – strategi för busstrafiken*, s. Iv samt Trafikverket & SKL (2012), s. 9 samt Malmö Stad (2009), *Framtidens kollektivtrafik i Malmö – Slutrapport*, s. 9.

12 Se kapitel 2, begreppet kan i sammanhanget tydligt jämföras med färdmedlets flexibilitet.

13 Se exempelvis Jalakas, Anne & Larsson, Anita (2008) *Jämställdhet nästa! - samhällsplanering ur ett genusperspektiv*, kapitel 7, 8 och 10 samt Nyerges, Timothy L., Couclelis, Helen & McMaster, Robert (2011), *The SAGE Handbook of GIS and Society – Designing Public Participation Geographic Information Systems*.

i ett vetenskapligt sammanhang.

1.3 Avgränsningar & urvalsram

Studiet av ett enskilt fall, Stenkällan, innebär givetvis en avgränsning i sig, men även i förhållande till denna har ytterligare avgränsningar gjorts. Den viktigaste är att jag har valt att fokusera studien till föräldrar med barn upp till sex år. En grupp som kan anses särskilt intressant då deras vardag ofta framställs som och kan antas vara stressig. Genom att begränsa studien till en specifik grupp med ett begränsat antal individer så räcker det att söka upp färre respondenter för att kunna uttala sig om hela gruppen. I förlängningen kan förklaringspotentialen hos studien därigenom öka relativt en mindre begränsad målgrupp, trots att det undersökta urvalet blir mindre.

Vidare har jag valt att göra geografiska avgränsningar. Enbart boende i närheten av Stenkällans busshållplats har inkluderats i studien, detta eftersom syftet är att undersöka en grupp individer som har god tillgång till kollektivtrafik men som antas nyttja den i förhållandevis låg utsträckning. För avståndet har jag använt Trafikverkets rekommendation om att hållplats och bebyggelse helst skall placeras inom 400 meter från varandra för att tillgången skall anses god.¹⁴ Det första jag gjorde var därför att konstruera en 400 meter stor buffert kring hållplatsen Stenkällan (se figur 2 nedan). Jag har därefter konstaterat att de som bor på andra sidan om Amiralsgatan faller utanför min avgränsning eftersom de ej bor i stadsdelen Stenkällan. Vidare så uteslöt jag två villakvarter som endast delvis låg inom radien. Det senare skedde dels för att underlätta då det vore något mer komplicerat att avgöra gränsdragningen i annat fall och dels för att minska antalet hushåll i urvalet och därmed öka möjligheten att genomföra studien inom givna tidsramar.

14 Trafikverket & SKL (2012), s. 54



Figur 2: Karta över Stenkällan med en 400 meter buffert kring busshållplatsen och avgränsningen vid Högatorpsvägen markerad. Längst till höger skimtar ett område med förskolor och skolor intill Husie mosse. © Göran Sevelin, baskarta World Imagery från ESRI et. al. och delområden Malmö Stad

Antalet hushåll i urvalet är, efter nämnda avgränsningar 474. Tyvärr förs i Sverige idag ingen statistik på hushålls nivå.¹⁵ Därför har det inte varit möjligt att ta reda på vilka av dessa hushåll som är barnfamiljer. Det innebär att det var 474 dörrar som jag gav mig ut för att ringa på. Fram till 2008 framställde Malmö stad så kallade "områdesfakta" där framräkningar av folk- och bostadsräkningen 1990 anpassats efter den aktuella befolkningsfördelningen. 2008 fanns ungefär 92 hushåll med barn sex år eller yngre i Stenkällan,¹⁶ vilket motsvarar 14,1 procent av hushållen. Bland de 474 utvalda hushållen skulle det innebära att det kan väntas finnas 67 hushåll med barn i den aktuella åldern.

Vad gäller antalet resor har enbart de resor som sker på vägen till och från respondentens huvudsakliga sysselsättning beaktats, i stort motsvarande arbetspendling. Jag har därmed uteslutit resor som sker inom arbetet samt

15 Senaste folkräkningen gjordes 1990. Ett nationellt lägenhetsregister håller på att införas men är ej ännu implementerat. Se bland annat SCB (2008) och *Lag (2006:378) om lägenhetsregister*.

16 Malmö Stad (2008).

fritidsresande. Det senare utgör ungefär hälften av de totala resandet.

En mer principiell avgränsning jag har gjort är att jag studerar tidsgeografiska aspekter av valet av färdmedel. Jag bortser från och utesluter att valen är beroende av exempelvis ekonomiska faktorer, sociala hänseenden (såsom status), klimat- och miljöhänsyn, samt individens förutfattade meningar. Detta eftersom jag i denna studie fokuserar på den fysiska planeringen.

1.4 Disposition

I detta inledande kapitel har jag presenterat syftet med studien. Nästa kapitel (2) kommer ägnas åt de teorier som ligger till grund för min framställning, framförallt tidsgeografien (2.1) men jag gör även en koppling till relevant plandokument (2.2) samt presenterar kortfattat idéerna om vardagslivsperspektiv inom både forskning och planering (2.3).

En betydande del av min uppsats ägnas åt en metodgenomgång där jag beskriver de metoder jag valt att använda och hur arbetet är genomfört. Om detta kan läsas i kapitel 3.

I kapitel 4 så presenterar jag vilka resultat jag har fått från min undersökning. Jag går här igenom vad respondenterna har svarat på mina enkäter och bearbetar detta material (4.1). Därefter konstruerar jag dagsprogram som syftar till att belysa skillnaden mellan olika färdmedel (4.2).

Slutligen kommer resultaten diskuteras och jag presenterar i det avslutande kapitlet de slutsatser som studien har lett fram till. Invävt i slutsatserna finns också uppslag till framtida forskning.

1.5 Metodutveckling

För att genomföra studien har jag dels använt mig av en enkät och dels konstruerat tidsgeografiska dagsprogram (se kapitel 2.1.2). Dagsprogrammen har utformats som typfall som tillsammans syftar till att ge en representativ bild där varje typfall utreder både användandet av buss och bil. De är stiliserade (se kapitel 3.2.3) till sin natur så till vida att endast stationer i vardagen som är av intresse för frågeställningen tas med, alltså de som ger upphov till resor samt stopp på vägen mellan hemmet och arbetsplatsen. Utgångspunkten för dagsprogrammen är de svar jag erhållit i enkäten. Exempelvis visade det sig i enkäten att nästan samtliga respondenter har haft ärenden i en livsmedelsbutik varför mina typfall också uträttat detta ärende på sina resor. Vidare så har typfallens arbetsplatser valts utifrån svaren i enkäten. På så sätt leder metoden till att studien betraktar fler än de enskilda informanter som hade kunnat

användas som källa för utformandet av faktiska dagsprogram. Samtidigt som studien genom de stiliserade dagsprogrammen tar hänsyn till de kompromisser som individer måste göra för att organisera sin vardag och de effekter som detta får på valet av färdmedel.

Mårtensson har i en studie använt sig av en liknande metod men i ett annat syfte. Som en del av sin avhandling konstruerade Mårtensson fem dagsprogram av stiliserad karaktär. Dessa har hon sedan placerat i tre regioner (Lycksele, Örebro och Hässleholm). Syftet har varit att studera möjligheterna för individer att genomföra de aktuella dagsprogrammen och därmed den fysiska strukturens påverkan på individens möjligheter att utforma sina liv i de olika regionerna. I varje region har varje dagsprogram placerats i ett antal mindre orter och bostadsplatser inom regionen och hon har beräknat deras genomförbarhet. Därmed har hon haft för avsikt att uttala sig om de olika regionernas styrkor och svagheter i förhållande till hushållens uppfyllande av sina livsvillkor.¹⁷

Även Mårtensson har, i likhet med mig, utgått från data över vanor bland befolkningen. Hennes data utgår dock från hela den svenska befolkningen medan min studie fokuserar på en enskild grupp i ett geografiskt avgränsat område.¹⁸ Båda våra studier har jämfört skillnaderna mellan bil och kollektivtrafik även om det i Mårtenssons avhandling har haft en mycket mindre central position och syftet med jämförelsen har varit att peka på skillnaderna i livsvillkor för grupper som ej har tillgång till bil respektive dem som har det.¹⁹

De olika syftena med studierna har gjort att vi har landat i olika varianter av en liknande metod. Eventuellt kan denna uppsats ses som en pilotstudie vars metod går att vidareutveckla för att utgöra ett tidsgeografiskt inspirerat planeringsverktyg vid planerandet av kollektivtrafik i ett bostadsområde.

17 Mårtensson, Solveig (1979), *On the Formation of Biographies in Space-Time Environments*, s. 70-101.

18 Mårtensson (1979), s. 72

19 Mårtensson (1979), s. 70-101, se särskilt s. 99.

Kapitel 2

Teori

2.1 Tidsgeografi

Under 1960-talet började den tidsgeografiska teorin utvecklas av Torsten Hägerstrand och hans kollegor.²⁰ Både Tora Friberg och Ann-Cathrine Åquist har arbetat vidare med begreppet.²¹ Tidsgeografin syftar till att koppla samman rummet och tiden och därigenom ge oss en bättre förståelse för rummet, ett begreppet som diskuterats mycket inom kulturgeografin. Kärnan i tidsgeografi är att både rum och tid är ändliga storheter som sätter begränsningar på individernas handlande.²² Tiden utgör en budgetram inom vilken händelser måste inordnas och olika val sätter restriktioner för vilka andra val som är möjliga.²³

2.1.1 Restriktioner

Centralt för tidsgeografin är de restriktioner som tidrummet utgör för individerna.²⁴ Ett par ansatser förutsätts: varje existens (såväl människor som ting) har en begränsad livslängd och är i sig själva odelbara (vissa ting kan visserligen delas i mindre delar men då utgör de inte längre samma ting. Exempelvis kan en apelsin delas mitt itu men den förlorar då vissa egenskaper, såsom hållbarhet, och förvärvar andra, såsom ätbarhet). En existens kan normalt bara involveras i en uppgift åt gången (även om uppgiften kan fylla flera funktioner) och samtliga uppgifter har en varaktighet. Förflyttning i rummet konsumerar tid – i annat fall rör det sig om teleportering, som åtminstone inte ännu är känt utanför fiktionen. Varje plats i rummet har en begränsning i vad det kan rymma och rummet är i sig självt begränsat spatialt och ej oändligt. Slutligen är det inom tidsgeografin centralt att varje handling begränsas av tidigare handlingar – historien påverkar framtiden.²⁵

Dessa ansatser giltighet har ifrågasatts, vilket av företrädarna tillbakavisas som

20 Törnqvist, Gunnar (2003), *Kreativitet i tid och rum*, sid 35.

21 Friberg, Tora (1990), *Kvinnors vardag – Om kvinnors arbete och liv. Anpassningsstrategier i tid och rum*, samt Åquist, Ann-Cathrine (1992), *Tidseografi i samspel med samhällsteori*.

22 Friberg (1990), s. 104.

23 Friberg (1990), s. 101.

24 Friberg (1990), s. 104, samt se även Åquist (1992) "Tidsgeografin har en kärna /.../, som handlar om restriktioner i rummet." s.12.

25 Friberg (1990), s. 104.

en fråga om definitioner. Exempelvis pekar Friberg på att kvinnor ofta förväntas sköta flera sysslor parallellt vilket kan tyckas stå i motsättning till principen om att var och en endast kan involveras i en uppgift åt gången. Hon pekar dock på två felresonemang i detta. För det första så bör åtskillnad göras mellan hand och tanke och för det andra så handlar det om att skifta mellan uppgifter, även om skiftningen må vara sekundsnabb så är fokuset hela tiden flytande.²⁶ Med existens menar Hägerstrand såväl människor som föremål eller djur, kort och gott allt som finns i den fysiska världen.²⁷

Hägerstrand grupperar de olika restriktioner som finns i tre huvudgrupper: kapacitetsrestriktioner, kopplingsrestriktioner och styrnings-restriktioner.²⁸ De ska dock inte ses som väsensskilda, tvärtom är det vanligaste är att samma begränsning utgör en, mer eller mindre direkt och tydlig, samverkan mellan de tre restriktionerna.²⁹

Kapacitetsrestriktioner

Varje individ är begränsad av egenskaperna hos sin fysiska kropp respektive de redskap som förfogas över. På så vis är vi till exempel i vår användning av tiden begränsade av vårt behov av sömn – både i det att sömnen tar tid i anspråk och att den måste infalla med viss regelbundenhet. I rummet är vi vidare begränsade av hur långt vi kan nå, genom transportmedel (oavsett om det är vår kropps gång eller ett motorfordon) eller genom informationsteknik.³⁰ Det är inte ovanligt med uttalanden om att informations- och kommunikationsteknologin förgör rummet eller, mildare uttryckt, minskar dess betydelse. Hägerstrand pekar dock på ett grundläggande problem hos analysen då han skriver: ”Andra omständigheter sätter gränser för individens möjligheter att påverka omgivningen över ett avstånd.”³¹ Möjligheten att kommunicera över kontinenter är lite värd utan förmågan att bli lyssnad på.

26 Friberg (1990), s. 105.

27 Hägerstrand, Torsten (1991), *Om tidens vidd och tingens ordning – Texter av Torsten Hägerstrand*, s. 135.

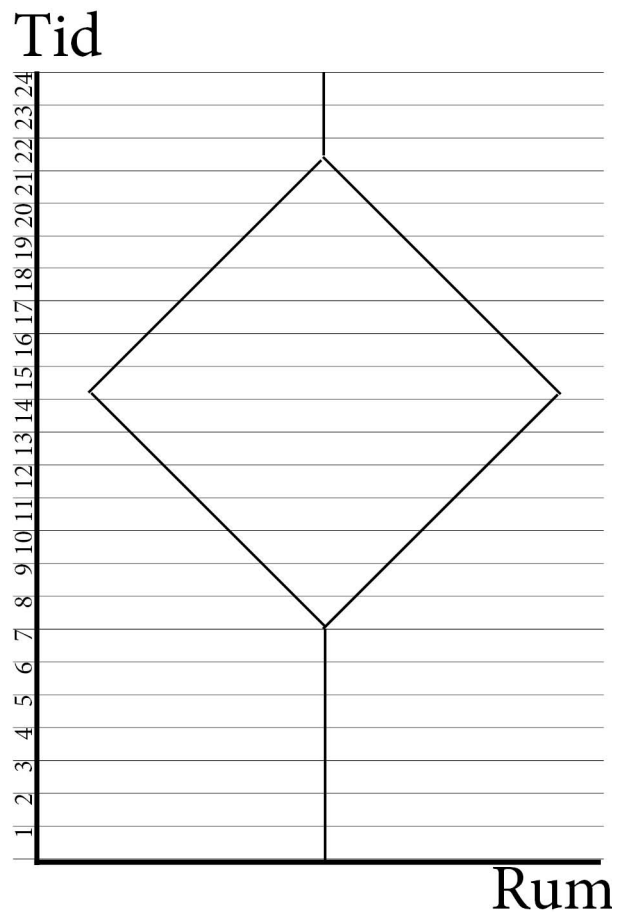
28 Hägerstrand, Torsten (1970), *Tidsanvändning och omgivningsstruktur*, SOU 197:14, s. 4:18.

29 Hägerstrand (1970), s. 4:31.

30 Hägerstrand (1970), s. 4:18.

31 Hägerstrand (1970), s. 4:18.

Centralt för kapacitetsrestriktioner är resonemanget om räckvidd. Om det antas att individen har ett behov av ett visst antal timmar sömn och personliga bestyr i bostaden som inte kan underskridas sätter detta gränserna för individens potentiella räckvidd från hemmet. I tidsgeografin bildar dessa kapacitetsbegränsningar ett prisma av utbredning i tidrummet (se figuren 3 härintill). Den maximala sträcka i rummet som individen kan förflytta sig från hemmet begränsas vid den punkt där individen måste vända för att hinna återvända till hemmet. Om individen vill hinna uträtta något mer än att vända vid punkten, exempelvis arbeta i åtta timmar, så begränsas sträckan ytterligare. På motsvarande sätt begränsas handlingsutrymmet. För varje stopp eller ärende på vägen till och från bostaden blir färre handlingar möjliga.³² Resonemanget förs här i förhållande till en dag men kan likaväl utvecklas för andra tidsenheter.



Figur 3: Om individen måste spendera exempelvis 10 timmar i hemmet varje dygn skulle dess räckvidd kunna illustreras i ovanstående diagram. Individen kan om den färdas med ett givet färdmedel nå en viss punkt innan resan måste vändas för att åter hinna tillbaka till hemmet. Ytan inom prisma symboliserar individens maximala räckvidd.

Kopplingsrestriktioner

Kopplingsrestriktioner benämns de existerande kraven på samordning. Med samordning menas här alla kopplingar mellan existenser, såväl individer som redskap eller material. Kopplingen, interaktionen, dem emellan är nödvändig för all produktion, reproduktion, konsumtion och socialt samspel.³³ Med detta menas helt enkelt att allt som sker är beroende av att flera komponenter (existenser) samverkar. Exempelvis är den individ som vill laga mat beroende av att befinna sig på samma plats, vid samma tid, som ingredienserna och

32 Hägerstrand (1970), 4:20.

33 Hägerstrand (1970), 4:21.

redskapen som behövs. På samma sätt så kräver ett beslut i en styrelse att personer möts under vissa former – vissa restriktioner.

Under den tid som uppgiften utförs (exempelvis maten lagas) är både individer, redskap och material uppbundna och därmed förhindrade att delta i annan verksamhet.³⁴ De existenser som samverkar brukar i tidsgeografin benämnas verksamhetsknippen. Knippets utsträckning beror på den skala vid vilken förloppet studeras, exempelvis kan fabriken betecknas som ett verksamhetsknippe där individbanor för de arbetande, maskiner och råvaror möts i tidrummet för produktion av något nytt. Men på en annan detaljnivå kan den enskilda maskinen studeras och då bildas ett knippe med den som styr maskinen, maskinen (eller dess komponenter) samt delprodukten som bearbetas.³⁵

Kopplingsrestriktioner är med andra ord de krav som ställs på att flera existenser (ting eller individer) måste befinna sig vid samma tid och plats för att en uppgift ska kunna utföras. Det går inte att koka soppa på en spik, i alla fall inte enbart.

Styrningsrestriktioner

Maktutövning i tidrummet benämns inom tidsgeografin styrningsrestriktioner. Vår rörelse är dagligen begränsad av olika restriktioner i såväl liten som stor skala. Det kan röra sig om kravet på biljett för att använda färdmedel eller på pass och visum samt bagageinnehåll vid passage över en nationsgräns. Vissa av gränserna är väldigt tydliga och fasta som dessa medan andra är mer vaga.³⁶

Hägerstrand använder begreppet domän för att beskriva de områden som olika maktutövare har kontroll över. Exempel på gränser till domäner kan vara hushållets låsta bostad, en villaägares tomtgräns eller på en annan nivå kommungränsen (inom vilken andra kommuner ej får agera). Oavsett skala och storlek så fyller domäner samma funktion. De utgör en sorts behållare som skyddar mot yttre påverkan och säkerställer kontrollen för den som har makt över den aktuella domänen. Rörelsen över gränsen till en domän är normalt besatt med restriktioner. Den kräver ofta någon form av betalning, ceremoni eller inbjudan.³⁷

Det är dock inte bara rummet som omgärdas av styrningsrestriktioner. Makt utövas också över tiden. Arbetsgivarens makt över de anställdas tid, och

34 Åquist (1992), s. 24. Notera dock tidigare resonemang om att tiden kan vara uppsplittrad på flera uppgifter som utförs inte parallellt men under en gemensam längre tidsperiod.

35 Hägerstrand (1970), s. 4:22.

36 Hägerstrand (1970), s. 4:25.

37 Hägerstrand (1970), 2. 4:26.

därigenom styrning av individens vardag, är det kanske mest uppenbara exemplet. Öppettiderna på livsmedelsaffären, kollektivtrafikens tidtabeller och förskolans schema är andra exempel som styr och skapar restriktioner för vilka beslut som är möjliga för individerna.³⁸

2.1.2 Dagsprogram

Ett av de viktigaste metoderna inom tidsgeografin är att utforma ett tid-rumsligt diagram. Dessa porträtterar vad som kallas en individbana och utgör ofta dagsprogram (men kan även göras över veckor, år, en livstid eller annan tidsenhet). Tänk dig att det geografiska rummet sammanpressas till ett plan (såsom i en vanlig karta). Höjdaxeln kan då istället användas för att beteckna tid. En förflyttning i rummet kommer då både uttecknas som en rörelse i kartan men också som en rörelse i tiden. En enskild händelse, isolerad i både tid och rum, blir det enda som utgör en punkt i diagrammet.³⁹ Diagrammet kan förenklas ytterligare genom att rummet sammanpressas, inte bara i höjd, utan även djup. Förflyttning i rummet förenklas då till förflyttning i en dimension. Den linje som bildas i diagrammet kallas individbana och är således en förenkling som följer en enskild individs rörelse i rum och tid.

2.1.3 Tidsgeografins ontologi

Kritiken mot en teori måste alltid relateras till dess premisser och ambitioner. Att kritisera teori för avsaknad av något som aldrig varit dess intention är mindre meningsfullt.

Åquist menar att tidsgeografin, i sin syn på hur världen är beskaffad, präglas av fysikalism. Fysikalism är, enligt Åquist, ett synsätt där hela världen kan beskrivas, fullständigt och komplett, utifrån fysiska begrepp och den materiella verkligheten. Sociala skeenden och mentala händelseförlopp är inte av intresse för tidsgeografin. Händelser hanteras inte heller med vaga termer eller abstraktioner utan med konkreta storheter. Hägerstrand skriver att det finns två världar som samexisterar: en mental värld och en kroppslig och att tidsgeografin endast beskriver den senare. Förutom tidsgeografins fysikaliska natur menar Åquist att dess tidsuppfattning är linjär och ”sekventiell”. Med andra ord att en viss händelse (B) föregås, och måste föregås, av en viss annan händelse (A). Tidssynen har alltså en betoning av kontext och i viss mån av linjära samband. Vidare menar hon att den tidsgeografiska världen har en inneboende knapphet av resurser. Detta kännetecknas både i dess syn på tiden och på rummet som båda är begränsade resurser som kan ”budgeteras”.⁴⁰

38 Åquist (1992), s. 24.

39 Hägerstrand (1970), s. 4:15.

40 Åquist (1992), s. 28 ff samt s. 148.

Jag kan hålla med Åquist om att tidsgeografin är mycket tekniskt inriktad och ibland kan upplevas som lite teoretiskt snäv eller enkelspårig. Men samtidigt är det teorier om någonting som i grunden är mycket självklart men som just därför behöver en förklaringsmodell. Så länge medvetenhet finns om att tidsgeografin är en beskrivande modell och inte en samhällsteori så anser jag att den är väl utvecklad och har teoretiskt djup.

2.2 Planeringsideal

För att analysera valen av färdmedel och färdmedlens beskaffenheter blir det också intressant att studera de planeringsideal som legat bakom besluten om trafikens utformning.

En viktig målsättning som nämns i de offentliga dokumenten är att prioritera kollektivtrafiken för att öka benägenheten att välja kollektivtrafik. Detta tar sin utgångspunkt i de nationella transportpolitiska målen om ett ”långsiktigt hållbart transportsystem”.⁴¹ Syftet med trafikplaneringen är därmed att underlätta för samtliga trafikmedlen men särskilt för kollektivtrafiken.

För kollektivtrafikresenärer finns det ur ett tidsgeografiskt perspektiv två huvudsakliga restriktioner: tidtabellens utformning (en styrningsrestriktion) samt kollektivtrafikens räckvidd. Med räckvidd menar jag här vilka platser resenären kan nå med kollektivtrafiken, vilket beror dels på vart hållplatserna placerats samt vilka linjer som angör dem. En restriktion jag ej berör i denna studie är tillträde och kostnaden för detsamma (biljettpris). För bilister är restriktionerna helt andra men i detta kapitel fokuseras på kollektivtrafiken. Det här kapitlet kommer kortfattat presentera de teorier som ligger bakom beslut om kollektivtrafikens räckvidd. Tidtabellens utformning utesluts framförallt för att tillgången är god på den linje som huvudsakligen undersöks, men också därför att mitt huvudintresse är den fysiska planeringen.

På vilka principer grundar sig beslut om hållplatsplacering? Hur tänker tjänstemännen inför planerandet av en busslinje? Enligt Mattias Schiöth, trafikutredare vid Skånetrafiken, tas utgångspunkt i logiska resonemang och busshållplatser placeras utifrån närhet till viktiga målpunkter för att minimera gångavståndet. Mellan 400 och 600 meter anges som ett bra avstånd mellan två busshållplatser på en linje.⁴² Officiella skrifter från Trafikverket och Boverket bekräftar hans beskrivning.

41 Boverket (2002) s. 28 samt Trafikverket & SKL (2012), s. 9.

42 Mattias Schiöth i mail till mig den 2 maj 2013: ”Hållplatshandboken ska gå att hitta på vår hemsida, men jag antar att den inte innehåller någon policy för placering av hållplats. Eventuellt innehåller någon lärobok/handbok teorier kring detta. Nyaste handboken finns på skl.se. Sök på "koltrast".

Annars går vi efter logiska resonemang. Vi försöker hitta de placeringar som ger bäst närhet till viktiga målpunkter och minimerar gångavstånden för alla berörda resenärer. Korsande linjer påverkar så att man får bra byteshållplatser. Torg och större korsningar brukar vara lämpliga. Övriga hållplatser placeras in med lämpliga avstånd, med rätt avvägning för allas restider - många hållplatser ger korta gångavstånd, men lång åktid när bussen ska stanna hela tiden. 400-600 meter är bra avstånd i stadstrafik. Och sist men inte minst måste det finns en sträcka längs gatan/vägen som det rent fysiskt går att placera läget på. Ibland ligger det infarter ivägen på bästa platsen och det kan också vara prioriterat att få plats med väderskydd, vilket ibland inte är helt lätt.”

2.2.1 Tillgänglighet

Traditionellt har trafikplanering varit inriktad på att skapa så stor rörlighet som möjligt, vilket ska förstås som att planeringen har premierat framkomlighet.⁴³ Bilen har tidigare stått i fokus för trafikplaneringen och dess framkomlighet har haft högsta prioritet.⁴⁴ Idag har istället kollektivtrafiken fått en allt viktigare och mer prioriterad roll för måluppfyllningen.⁴⁵

Kollektivtrafiken bör, enligt Trafikverket, planeras så att den ligger nära målpunkter som resenärerna vill komma åt. Exempelvis bör större arbetsplatser och köpcentran placeras i närheten av knutpunkter för kollektivtrafiken. Men även vad som kallas ”vardagliga resmål” bör vara nära kollektivtrafikens hållplatser, till dessa räknas förskolor, skolor och dagligvarubutiker.⁴⁶ Detta har en tydlig koppling till tidsgeografins resonemang om räckviddsrestriktioner.

Tillgänglighet förstås i planeringsskrifterna som möjligheten att nå något som är eftersträvansvärt.⁴⁷ Det går att göra en åtskillnad mellan begreppen rörlighet och tillgänglighet. Där rörlighet endast berör möjligheten till transporter fokuserar tillgänglighet på transporternas syfte och önskvärdhet. Ofta står begreppen i motsättning till varandra. Om till exempel en väg breddas eller motorväg anläggs med stora tillfarter så ökar rörligheten för den som är bilburen men samtidigt minskar tillgängligheten för de som ej använder bil då barriärer bildas.⁴⁸

Som ett acceptabelt gångavstånd till hållplatsen anges 400 meter som riktvärde.⁴⁹ Detta är det önskvärda avståndet mellan hemmet och kollektivtrafikhållplatsen.

2.2.2 Mobility Management

Något utanför denna studies huvudfokus ligger begreppet mobility management som på senare år blivit mer etablerat inom planeringsteori. anledningen till att det lyfts här är att jag kommer få anledning att återkomma till begreppet. Mobility management beskrivs som ”mjuka åtgärder” som kompletterar de traditionella planeringsinsatserna.⁵⁰ Mobility management syftar till att främst

43 Trivector (2010), s. 9.

44 Boverket (2002) s. 31.

45 Boverket (2002), s. 28 & 39 samt Holmberg, Bengt, Jansson, Håkan & Dozzi, Marit (2003), *Kollektivtrafik med människan i fokus*, SOU 2003:67, s. 19, samt Trafikverket & SKL (2012), s. 9.

46 Trafikverket & SKL (2012), s. 30.

47 Boverket (2002), s. 167 och Trivector (2010), s. 8.

48 Trivector (2010), s. 9.

49 Trafikverket & SKL (2012), s. 54.

50 Trivector (2010), s. 36 f.

med information ändra medborgarnas beteende och attityd vid valet av färdmedel för att premiera de transportsätt som definieras som hållbara främst: kollektivtrafik, gående, cykel.⁵¹

2.3 Vardagslivsperspektiv

Vardagslivsperspektivet tar sin utgångspunkt i individernas vardag. Med vardag menas här inte måndag till fredag mellan klockan 8-20 eller någon annan snäv, men kanske språkligt vanligare, definition utan samtliga veckan och årets dagar och samtliga av dess timmar. Både produktionen och reproduktionen innefattas.⁵² Det är i denna betydelse jag genomgående kommer använda begreppet vardag.

Vardagslivsperspektivet innebär att analys, teori och planering skall utgå från människors vardag. Syftet är att uppmärksamma olika sociala gruppers skilda behov.⁵³ Åquist menar att vardagslivsperspektivet utgår ifrån studiet av vardagen för att säga någonting om vårt samhälle i stort. Fokuset blir således individer vardagliga rutiner och bestyr men syftet är att säga någonting om kontexten, samhället, i vilken individen verkar.⁵⁴ Hägerstrand menar på liknande vis att vardagen är intressant att studera just för att de kan avslöja någonting om samhällets grundstenar.⁵⁵ Han skriver:

”Detta betraktelsesätt leder till slutsatsen, att ett studium som är så detaljerat att det inriktar sig på organiseringen av den enskilda dagen är motiverat. Den enskilda dagen har ett generellt intresse därför att för de allra flesta människor är den ena dagen den andra lik i en mängd avseenden, som speglar fundamentala drag i hela samhällets uppbyggnad.”⁵⁶

Som synes använder dock inte Hägerstrand begreppet vardag eller vardagsliv. Det ska nämnas att den definition av vardag och vardagsliv som jag angett ovan inte är den allena rådande utan att det inom forskningen finns flera olika definitioner av begreppen och närstående begrepp.⁵⁷

Är då tidsgeografi och vardagslivsperspektiv samma sak? Åquist skriver bland

51 Se exempelvis Katarzyna (2011) *Mobility Management Concept and Examples of its Usage in Polish Conditions*, samt Morfoulaki et al. (2011), *The contribution of urban mobility management to trip planning and the environmental upgrade of urban areas*.

52 Jalakas, Anne & Larsson, Anita (2008), *Jämställdhet nästa! - samhällsplanering ur ett genusperspektiv*, s. 80.

53 Åquist (2001)

54 Åquist (2001), s. 259 f.

55 Hägerstrand (1970), 4:20.

56 Hägerstrand (1970), 4:20.

57 För en utveckling av begreppet vardag se Åquist (2001), s. 257 ff.

annat att ”.../[vardagslivsperspektivets idéer] är inspirerade av det tidsgeografiska synsättet.”⁵⁸ Jag menar att vardagslivsperspektivet också är något vidare och att det grundar sig i en kritik som både Friberg och Åquist framför.

Åquist talar för att vardagslivsperspektivet både inom forskning och planeringen.⁵⁹ Det är här jag tror att synsättet har sin största styrka, då det kan fungera som en bro mellan planeringens ideal och den tidsgeografiska teoribildningen och därigenom tillföra någonting till dem båda. Både tidsgeografien och planeringen har traditionellt fått utstå kritik för sina drag av social ingenjörskonst.⁶⁰ Vardagslivsperspektivets fokus är individernas vardag och den lilla skalan. Inneboende finns ett fokus på brokigheten och de många skilda liv som samexisterar.

58 Åquist (2001), s. 256.

59 Åquist (2001), s. 256.

60 Åquist (2001), s. 256.

Kapitel 3

Metod

Studien baseras på ett empiriskt material som framtagits genom en frågeundersökning i vilken jag gjort intervjuer med småbarnsfamiljer boende i Stenkällan. Frågeundersökningen har genomförts i syfte att ta reda på hur vardagen faktiskt ser ut för småbarnsfamiljer i området och därigenom kunna studera vilka restriktioner i deras vardag som påverkar deras val av färdmedel. I det här kapitlet kommer jag beskriva hur den empiriska undersökningen har genomförts. Jag kommer inleda (3.1) med att presentera de mer teoretiska resonemang som har legat som grund för de avvägningar jag har gjort. Därefter i delkapitlet *Genomförande* (3.2) att beskriva mitt egna tillvägagångssätt.

3.1 Metodologiska utgångspunkter

I *Metodpraktikan* gör Esaiasson et al. en uppdelning i undersökningar med informanter respektive respondenter. I informant undersökningar behandlas svarspersonerna som *källor*, de skildrar hur verkligheten är beskaffad ur deras synvinkel – det är det som beskrivs som står i centrum. I respondentundersökningar kan man säga att det istället är svarspersonerna som står i centrum och vad de tycker och tänker om vissa frågor. Därför ställs samma, eller åtminstone likartade, frågor till samtliga respondenter. Forskaren försöker därefter finna mönster i respondenternas svar och förklara hur och varför olika grupper av respondenter skiljer sig åt.⁶¹

Respondentundersökningar delas vidare upp i kategorierna samtalsintervjuer och frågeundersökningar (även kallat surveyundersökningar). Skillnaden dem emellan är i princip hur bundna de är. Samtalsintervjuer består i samtal där frågorna kan varieras i ganska stor utsträckning i fråga om exempelvis ordningsföljd, formuleringar såväl som innehåll. Samtalsintervjuer har således en lägre grad av standardisering medan frågeundersökningen är mer standardiserad då samma frågor ställs till samtliga respondenter. Frågorna blir därmed mer strukturerade och preciserade i frågeundersökningen. Syftet i en frågeundersökning är att beskriva hur vanligt förekommande vissa svar är.⁶²

61 Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena (2007), *Metodpraktikan – konsten att studera samhälle, individ och marknad*, s. 258.

62 Esaiasson et al. (2007), s. 259.

3.1.1 Intervju respektive enkät

Jag har genomfört en frågeundersökning. Det finns flera former av frågeundersökningar, där huvudkategorierna är intervju- respektive enkätundersökning. Enkäter lämnas till respondenten som sedan svarar skriftligt och returnerar enkäten till forskaren. Vid intervjuer ställer istället forskaren eller annan intervjuare frågorna muntligen till respondenten som svarar direkt medan intervjuaren antecknar svaret.⁶³

Valet av metod för insamling av data beror på en mängd faktorer. Forskaren bör enligt Esaiasson m.fl. vid valet av metod bland annat ta kostnader, undersökningens omfattning, antal svars personer, svarsfrekvens, antal frågor och deras utformning i beaktande. I mitt fall rör det sig om respondenter som befinner sig i ett geografiskt avgränsat, och litet, område. Kostnaden för personliga intervjuer är därmed begränsade jämfört med om respondenterna varit utspridda över stora landmassor.⁶⁴

Enkäter som skickas via post eller elektroniskt anses ha den lägsta svarsfrekvensen, och flertalet påminnelser är nödvändiga, benägenheten att ställa upp anses öka vid personliga kontakter särskilt vid besök i hemmet eller ännu hellre vid ett tillfälle då respondenterna är samlade i ett annat syfte (som inte konkurrerar om tid och uppmärksamhet).⁶⁵

3.1.2 Respondenter utanför hemmet

Jag har övervägt möjligheten att söka mina respondenter på annat sätt än i hemmet. Framförallt har jag övervägt att söka dem vid knutpunkter i området eller på lokal förskola. Något som talar emot detta är att det är ont om naturliga knutpunkter dit hela målgruppen kan antas dras. Varken gällande livsmedelsbutik eller allmänning finns ett centralt beläget alternativ. Vidare är det svårt att avgöra vilka tider som ger störst spridning och det är svårt att garantera representativiteten. En plats som de allra flesta i urvalsgruppen kan antas besöka är dock förskolor och det hade varit möjligt att genomföra studien i anslutning till dessa.

Om frågorna ställts vid förskolor hade framförallt två strategier varit möjliga; För det första (1) hade, med förskolepersonalens medgivande, en enkät kunnat delas ut i post-/klädfacken. Den största nackdelen jag sett med detta förfarande är risken för låg svarsfrekvens. Ett annat problem vore att tid i min planering hade behövt läggas vid att invänta svar. För det andra (2) så hade jag kunnat

63 Esaiasson et al. (2007), s. 262.

64 Esaiasson et al. (2007), s. 264 ff.

65 Esaiasson et al. (2007), s. 264.

invänta föräldrarna vid tider för hämtning och lämning och i samband med detta bett om att få ställa ett par frågor. Detta hade gett den personliga intervjuens fördelar, dessutom hade med enkelhet frågor kunnat utformas som handlade om den specifika situationen i denna stund; alltså exempelvis frågor om vilket färdmedel och vilka stopp personen gjort innan barnet hämtades. Det som jag ansåg talade mycket starkt emot detta förfarande var mitt egna antagande om att föräldrar, liksom deras barn, skulle vara som mest stressade vid hämtning och lämning. Jag finner det mer troligt att föräldrarna har tid att avvara ett par minuter i den egna bostaden än på vägen till eller från jobb och bostad med småbarn i släptåg.

3.1.3 Metodvalets effekter

Valet av metod påverkar undersökningen i en mängd avseenden. Bland annat påverkar intervjusituationen oavsett om den sker via enkät eller personligt möte. Valet däremellan påverkar även hur frågorna kommer att utformas i en mängd avseenden.

Frågorna

Frågornas utformning påverkas av metodvalet. Mest anmärkningsvärd är benägenheten att svara på öppna frågor. Den ökar markant vid personliga intervjuer jämfört med när respondenten skriftligen måste formulera sitt svar.⁶⁶ Personliga intervjuer ger också en större frihet att ställa svåra eller komplexa frågor och möjlighet att avhjälpa fler direkta missförstånd samt språksvårigheter. Om respondenten inte förstår en fråga kan denne ställa frågor till intervjuaren vilken också själv kan notera tveksamheter och oklara formuleringar.⁶⁷ Exempelvis upptäckte jag att fråga 8 ”Vilken enskild faktor påverkar mest ditt val av färdmedel?” var onödigt svårt formulerad och kunde följas upp med förklaringen ”Varför väljer du bil?” för att underlätta för respondenten.

Det finns även en viss tendens till att respondenters motivation ökar vid personliga intervjuer framförallt vad gäller att svara på frågor som upplevs som tråkiga eller vars relevans inte är tydlig.⁶⁸ Risken för oseriösa svar minskar vid personliga intervjuer och möjligheten att upptäcka dem ökar.⁶⁹ Dessa tendenser har dock inte varit avgörande för mitt val av metod.

66 Esaiasson et al. (2007) s. 266 samt Flowerdew, Robin & Martin, David (2005), *Methods in Human Geography – a guide for students doing a research project*, s. 103.

67 Esaiasson et al. (2007) s. 266 samt Ejlertsson (1996) s. 12 samt Flowerdew et al. (2005) s. 103.

68 Flowerdew et al. (2005), s. 102.

69 Esaiasson et al. (2007) s. 265 samt Flowerdew et al. (2005) s. 103.

Intervjuareffekter

Den största nackdelen med personliga intervjuer är att den som utför intervjun oundvikligen påverkar respondenten. Detta kan ske genom medveten påverkan från intervjuaren, omedveten påverkan från dito samt att respondenten anpassar sig utifrån intervjuaren. Det förstnämnda, att intervjuaren medvetet försöker påverka respondenterna, är direkt felaktigt beteende och förstör genast validiteten för hela undersökningen, det är å andra sidan relativt ovanligt i forskningssammanhang. Att intervjuaren omedvetet påverkar sina respondenter på olika sätt är betydligt vanligare. Betoning och ansiktsuttryck kan påverka respondentens benägenhet att ge olika svar. Det kan också handla om hur intervjuaren tolkar svaren när anteckningar görs (särskilt på frågor med skalor). För att avhjälpa detta skall intervjuarna vara medvetna om problematiken och välutbildade.⁷⁰ Tydliga instruktioner till intervjuarna är också ett hjälpmedel som minskar riskerna för denna felkälla.⁷¹ När intervjuaren själv är upphovsman för forskningen, som i detta fall, anses risken att otydliga eller tvetydliga svar tolkas i enlighet med forskarens förförståelse som särskilt stor.⁷² Den tredje sortens problem, att respondenterna anpassar sina svar antingen medvetet eller omedvetet utifrån vem som ställer frågan, är de svåraste att åtgärda. Frågan är inte om utan i vilken utsträckning och hur detta sker. Respondenter tenderar att svara som de tror att det förväntas av dem, särskilt i frågor av känslig karaktär.⁷³

En fördel med den personliga intervjun är att den ger en större kontroll över att den avsedda personen besvarar frågorna.⁷⁴ I min studie så finns det på grund av vald metod ingen tvekan om att samtliga respondenter varit föräldrar⁷⁵ till småbarn.

3.1.4 Konstruerandet av dagsprogram

Hägerstrand har beskrivit dagsprogram som ett sätt att arbeta med tidsgeografin. Dagsprogrammen, med individbanor har en central roll inom teoribildningen, med ett större syfte än att enbart illustrera tankegångarna i teorin.

Mest utrymme hos Hägerstrand ägnas åt faktiska dagsprogram, informanter för dagbok över sin vardag som sedan används för att skapa individbanor. Men även andra typer av dagsprogram är möjliga. Önskvärda, så kallade ideala, dagsprogram kan vara mer intressanta än faktiska dagsprogram, enligt

70 Esaiasson et al. (2007) s. 265 f.

71 Flowerdew et al. (2005) s. 104.

72 Flowerdew et al. (2005) s. 85.

73 Esaiasson et al. (2007) s. 265 f.

74 Esaiasson et al. (2007) s. 265.

75 Med förälder avses här den vuxne barnet bor med, ej dess vårdnadshavare eller biologiska förälder. Ofta sammanfaller dock dessa roller.

Hägerstrand. Detta eftersom det faktiska dagsprogrammet alltid utgör en kompromiss med verkligheten, medan de ideala dagsprogrammen är kompromisslösa. Det kan också vara svårt att avgöra i vilken utsträckning ett visst val är frivilligt⁷⁶ eller som en konsekvens av restriktioner.⁷⁷ Ytterligare en form utgörs av de hypotetiska dagsprogrammen, som inte utgår från en specifik individ.

Mårtensson (1979) har i sin studie konstruerat fem dagsprogram som hon sedan har testat på olika bostadsorter i tre olika regioner med färdmedlen bil respektive kollektivtrafik. På så sätt har hon kunnat mäta mängden restriktioner och ”frihetsgraderna” som en individ skulle uppleva på de olika bostadsplatserna. De dagsprogram hon har konstruerat är av en mycket förenklad karaktär där inte varje dagligt bestyr och färd tas med utan hon fokuserar på ett fåtal stationer. Hennes första dagsprogram (A) består helt enkelt i stationerna: hemmet, arbetsplatsen och återigen hemmet. Detta program rationaliserar bort samtliga händelser inom stationerna och förutsätter inga andra ärenden utanför hemmet. Därefter har hon byggt vidare med fyra andra program där de tilltänkta individerna gör besök på ytterligare platser.⁷⁸

Den här typen av dagsprogram har jag valt att kalla för stilerade dagsprogram, hypotetiska program som baseras på ett antagande om vilka komponenter (ärenden) som skall ingå. Antaganden kan i sin tur med fördel baseras på vaneundersökningar över vilka ärenden som är mest förekommande.⁷⁹ Att jag valt att kalla dem stilerade beror på att de är minimalistiskt utformade då ytterligare stopp och aktiviteter inom en station har rationaliserats bort. Intresset för studien är istället förflyttningen mellan de olika stationerna och deras relativa lägen.

3.1.5 Validitet

Validitet kan kortfattat sägas beröra frågan om undersökningen är fri från systematiska fel.⁸⁰ Reliabilitet å sin sida handlar om huruvida en undersökning är korrekt utförd.⁸¹ Validiteten inbegriper frågan om kopplingen mellan den forskningsfråga som utgör arbetets grund och det som studeras samt de slutsatser som kan göras från materialet. Att orsakssambanden som presenteras är korrekta är även det en förutsättning för hög validitet i studien.⁸²

76 För textens ändamål är det ej aktuellt att diskutera olika filosofiska syner på begrepp såsom frihet och val.

77 Mårtensson (1979), s. 77.

78 Mårtensson (1979), s. 76 ff.

79 Mårtensson (1979), s. 72.

80 Esaiasson et al. (2007), s. 63.

81 Esaiasson et al. (2007), s. 63.

82 Esaiasson et al. (2007), s. 64.

3.2 Genomförande

Utöver de metoder jag huvudsakligen använt som presenteras här har jag även sökt såväl böcker som artiklar i digitala databaser. Jag har även haft kontakt med Mattias Schiöth vid Skånetrafiken som tillhandahållit resandestatistik och dokument.

3.2.1 Tillvägagångsätt

Tabell 1: Protokoll över svaren när jag ringt på de boendes dörrar.

Respons av dörrknackning	
ca 200	har ej öppnat
ca 230	var ej småbarnsföräldrar
ca 28	ville ej svara (första gången)
18	respondenter svarade.

Intervjuerna genomfördes av mig personligen helgen den fjärde och femte maj, 2013, från förmiddag till kväll. Återbesök gjordes måndag den sjätte maj hos de som vid tidigare besök bett mig att återkomma. För varje dörr jag ringt på har jag protokollfört responsen jag har fått, vid knappt hälften av dörrarna är det ingen som har öppnat. Av de som öppnat tillhör ungefär 230 personer/hushåll ej min målgrupp. Ytterligare en grupp om 28 personer har öppnat dörren och gjort gällande att de ej önskat delta, detta inkluderar både individer som direkt stängt dörren i ansiktet på mig och respondenter tillhörande målgruppen som bett mig återkomma. 18 av dessa 28 hushåll bedömer jag, antingen utifrån deras egna uttalanden eller utifrån mitt intryck⁸³ höra till min målgrupp, vilket alltså råkar vara lika många som responderat. Vid återbesök visade sig fem av dessa 18 ej höra till urvalet och fyra personer besvarade enkäten och hör således till mitt underlag, övriga nio öppnade ej dörren.⁸⁴ Slutligen erhöles därmed 18 svarande respondenter.

Jag har försökt uppträda så vänligt som möjligt och ursäktat att jag stört de som svarat på dörren. Vidare har jag givetvis tagit hänsyn till att vara propert klädd. Allt detta för att öka acceptansen för undersökningen både i form av respondenternas benägenhet att delta och för de som ej hört till målgruppen. Givetvis finns det ett antal boende som har störts av mitt besök vilket såklart är olyckligt.

Bias i stickprovet

För intervjuerna så har jag intervjuat den föräldern i hushållet som har öppnat och tagit emot mig vid dörren. I ett enskilt fall har de själva gjort upp om att jag

83 Vid ett fall ett barn på fem-sex år som öppnade dörren för mig och förklara att hans mamma var i affären men snart skulle vara tillbaka.

84 Gissningsvis var dem ej hemma, det finns i vartfall inte skäl att

istället skall fråga den andre föräldern. Jag har alltså inte bett om att få tala med den ena eller andre partnern. Det innebär att urvalet ej har skett slumpmässigt eftersom det inte är ren slump som avgör vem som öppnar dörren, istället beror detta på en mängd faktorer som sammantaget är omöjliga för mig att överblicka.

Ett bias i den typ av undersökning jag gjort är att ensamstående blir premierade över sammanboende. Detta eftersom det endast är en per hushåll som deltar i undersökningen och därmed sker ett urval i två steg: först kontaktas ett hushåll och därefter väljs en individ i hushållet. I området är det 15% av hushållen med barn där föräldern är ensamstående,⁸⁵ vilket betyder att ungefär 15% av de 67 (ca 10) hushållen som hör till mitt urval. Men samtidigt är dessa cirka 10 bara ungefär 8% av föräldrarna som totalt är cirka 124.

Vid intervjuer är det känt att det finns en tendens hos respondenter och informanter att svara på ett sådant sätt som de upplever förväntas av dem,⁸⁶ såväl utifrån vad som är socialt förväntat som utifrån vad de tror är intentionen med frågan. Detta gäller framförallt frågor om motiv och åsikter snarare än mer faktabaserade frågor, i min studie framförallt fråga 8, 9 och 10.

3.2.2 Frågornas utformning

I bilaga 1 finns frågeformuläret som jag använt i fält. Det har funnits möjlighet för respondenterna att se frågorna och svarsalternativen medan jag läst upp dem, vilket varit den huvudsakliga kommunikationsmedlet. Att lägga mycket vikt vid formuleringen av frågorna är oerhört viktigt vid alla frågeundersökningar. Det är av största vikt att frågorna är enkla att förstå men framförallt att frågan motsvarar det som forskaren avser. Det är också oerhört viktigt att frågorna inte formuleras så att de är tvetydiga

1a. Hur många barn, sex år eller yngre, har du?

1b. Hur många barn äldre än sex år har du?

Den första frågan jag ställde respondenterna som valde att ställa upp på intervju var hur många barn, sex år eller yngre, de har. Svarsalternativen var ett eller flera samt inga. Syftet med att inleda med denna fråga är självfallet att direkt kunna avfärda eventuella personer som trots allt inte hörde till urvalet. För undersökningen är det också av intresse att veta om det finns några äldre barn i hushållet. En viss brist var att det fanns för få svarsalternativ på frågan. Tre alternativ hade varit bättre. I min önskan att göra datahanteringen lätthanterad så förenklade jag för mycket och gjorde istället analysen svårare.

85 Malmö Stad (2008).

86 Esaiasson et al. (2007), s. 266.

Notera att jag ej har läst upp svarsalternativ utan att respondenterna direkt svarat hur många barn de har. Därmed vet jag att det var ytterst få av dem som svarade ”2 eller fler” som i själva verket hade tre barn i relevant ålderskategori.

2. Hur reser du oftast till och från din sysselsättning?

(Ex. Arbete, studier, praktik eller arbetsmarknadsåtgärd)

Syftet med att ställa denna fråga har givetvis varit att ta reda på vilket färdmedel respondenterna använder, vilket är den viktigaste bakgrundsvariabeln.

Man bör generellt undvika begrepp som ”oftast” eller andra oklara tidsangivelser.⁸⁷ Här har jag medvetet valt att gå ifrån den principen. En alternativ formulering hade varit ”Hur reste du senast till och från din arbetsplats?”, men det jag intresserar mig för är inte den enskilda resan utan ett generellt beteende. Jag förutsatte i min frågeformulering att respondenten oftast väljer⁸⁸ samma färdmedel men att det finns utrymme för variation. Jag har inte upplevt att någon respondent tvekat vid svaret på frågan och behövt välja mellan två i stort sett likvärdiga färdmedel. Två respondenter har dock direkt nämnt att de i vissa situationer väljer ett annat färdmedel. Den ena väljer normalt cykel men tar bussen vid vinterväglag. Den andre uppgav att hon oftast använde bilen (vilken förövrigt ”i viss mån” underlättar hennes vardag) men att hon också regelbundet använde kollektivtrafik.

Jag har valt uttrycket sysselsättning eftersom det är en etablerad, om än något formell, term för flera olika sorters daglig verksamhet. Jag har också specificerat vad jag menar med exemplen arbete, studier, praktik och arbetsmarknadsåtgärd. Dessa exempel har jag dock enbart läst upp om jag märkt av en tvekan eller ett oförstående av frågan.

4. Vart ligger din arbetsplats?

Ange antingen dess gatunamn eller namnet på närmsta busshållplats.

Syftet med frågan är tvådelat: dels vill jag veta ungefär hur långt respondenterna har till sin arbetsplats. Att be om avståndsbedömning är dock alltid lite vanskligt. Dels så vill jag inför konstruerandet av dagsprogram ha uppsikt över om det finns några mönster i vart respondenterna arbetar som jag kan ta hänsyn till. Syftet med att fråga efter arbetsplatsens läge är att få en generell bild snarare än en exakt position.

87 Ejlertsson (1996) s. 44.

88 Jag kommer genomgående använda uttrycket ”väljer” när jag talar om vilket färdmedel respondenterna oftast nyttjar. Detta ska inte tolkas som att jag anser att det är ett helt fritt val för respondenterna. Jag är medveten om att yttre faktorer, och kanske framförallt tidsgeografiska restriktioner, starkt påverkar och beskär valet till den grad att det i vissa fall endast finns ett rimligt alternativ. Valet har istället gjorts för att slippa språkliga krombukter och i viss mån för att påängtera för läsaren att andra val faktiskt hade varit möjliga även om de i vissa fall hade krävt ändrade förutsättningar.

Frågan kan tyckas enkel men visade sig svårformulerad. För det första är begreppet arbetsplats inte optimalt då det kan uppfattas som snävt, jag har dock valt att tolka det mycket brett vilket också respondenterna skulle informerats om ifall fråga uppstått. Den huvudsakliga funderingen jag haft är vilka svarsalternativ som skulle anges. Längre tänkte jag att respondenterna skulle ange orten, samt för Malmö stadsdelsområde. Ett tag funderade jag istället på att specificera ett par "centra", eller kluster om man så vill, där många individer arbetar och fråga ifall respondenten jobbade i närheten av någon av dessa. Till slut valde jag dock en mer öppen och mer preciserad fråga. Anledningen till att två alternativ gavs var en insikt om att alla inte vet vilken adress deras arbetsplats ligger på.

Ett problem med frågan är att den inte kan hantera flera arbetsplatser eller mer oklara situationer. Jag mötte ett par respondenter som i sitt arbete reste mellan olika klienter/kunder eller av andra skäl ej hade en fast arbetsplats till vilken arbetsdagen var förlagd. De fick då istället uppge lokaliseringen av en verkstad eller ett kontor från vilken arbetet utgick. Dock vet jag att detta i minst ett fall påverkade svaren på efterföljande frågor, främst fråga nio. En respondent hade arbetsplats vid två olika kontor som han alternerade mellan och uppgav båda dessa.

Att jag valde att tillåta två svarsalternativ innebär att det kan finnas tillfällen då jag tolkat det som att respondenten uppgett gatuadressen, då denne i själva verket har uppgett en busshållplats eller vice versa. Jag tror dock inte att detta har skett. På grund av frågans syfte spelar det mindre roll om det skiljer upp till ett par hundra meter mellan faktiskt arbetsplats och min tolkning.

5. Om era barn går i förskola, ligger denna inom gångavstånd?

Ifall förskolan ligger nära hemmet är de möjliga färdmedlen betydligt fler än om det är ett långt avstånd till förskolan. Vad som tolkas som gångavstånd är givetvis olika. Att istället fråga efter en meter angivelse vore dock minst lika problematiskt. För det första (1) så vet förmodligen inte respondenterna detta, vilket kan leda till så väl bortfall av svar som felaktiga sådana. För det andra (2) är respondentens bedömning av sträckan mer intressant än dess faktiska längd.

Att ställa dubbla frågor, alltså frågor som egentligen innehåller två istället för en fråga, bör undvikas.⁸⁹ Här frågar jag i själva verket både huruvida det är gångavstånd eller ej till förskolan samt huruvida barnet alls går i förskola. Jag menar dock att problemen i detta fall är begränsade då antalet som ej har barn i förskola kan antas vara lågt i målgruppen och eventuella oklarheter kan bemötas

89 Ejlertsson (1996) s. 51.

av mig. Jag har därför valt att prioritera en begränsning av mängden frågor.

6. Vilka av följande stopp, om något, har du gjort på vägen till eller från din arbetsplats senaste veckan?

För att kunna konstruera dagsprogram är denna fråga av största vikt. Frågans syfte är att ta reda på vilka ärenden respondenterna brukar göra. Jag har undvikit oprecisa tidsbegrepp och istället arbetat med att få en mer preciserad fråga med en bestämd tidsenhet.⁹⁰ Vidare måste hänsyn tas till respondenternas förmåga att minnas vad de gjort, varför tiden har begränsats till en vecka. Jag har heller inte frågat om frekvensen för handlingen. I utformandet av svarsalternativen har jag försökt skapa alternativ som är uttömmande men ej överlappande (ömsesidigt uteslutande). Dock är det inte praktiskt möjligt, eller ens önskvärt, att täcka in samtliga tänkbara ärenden under på förhand avgränsade svaraalternativ. Jag har medvetet uteslutit exempelvis läkarbesök och istället låtit dessa falla inom kategorin "andra ärenden".⁹¹ Istället för att ha med potentiellt känsliga ärenden har dessa fått klassas som "övriga".⁹² I fält fick jag också erfarenhet av att en respondent valde svarsalternativet "annat ärende" men ej ville specificera vad det rörde sig om.

7. Är det något av ovan nämnda stopp du hade velat göra men ej haft möjlighet till?

Tidsgeografin intresserar sig särskilt för restriktioner och vad som begränsar individernas möjligheter. Denna fråga syftar till att koppla tillbaka till teorin genom att fråga respondenterna om det är några ärenden de hade velat utträta men ej haft möjlighet till. Frågan är i övrigt utformad såsom fråga nummer 6 och presenteras som ett komplement eller följdfråga på frågan innan. Det är troligt att en positivt formulerad fråga istället hade gett ett större antal svar. Exempelvis "...hade velat göra om du haft möjlighet."

8. Vilken enskild faktor påverkar mest ditt val av färdmedel?

Syftet med frågan har varit att utreda varför respondenterna väljer det färdmedel de väljer. Efter lång övervägning beslutade jag mig för att ha en öppen fråga istället för att konstruera några förutbestämda kategorier. Nackdelarna med öppna frågor är främst att de är svårare att analysera samt att de oftast sker ett internt bortfall då respondenter väljer att inte besvara frågan.⁹³ Jag har inte haft något internt bortfall på min fråga vilket förmodligen beror på två faktorer: för det första och viktigaste att frågan ställts i en intervju och inte i en enkät. För

90 Ex. Ejlertsson (1996) s. 44.

91 EjlerEjlertsson (1996) s. 61 ff och Esaiasson et al. (2007) s. 277 ff.

92 Ejlertsson (1996), s. 58.

93 Esaiasson et al. (2007), s. 277.

det andra eftersom att svaret som efterfrågas i princip utgörs av ett ord, inget behov av att formulera väl avvägda meningar.

9. Hur väl passar kollektivtrafiken för dig?

Syftet med frågan är att ta reda på hur både de som reser med kollektivtrafik och de som inte gör det ser på kollektivtrafiken. Jag har låtit respondenterna svara på en femgradig skala där alternativen ett, tre och fem har specificerats med betydelse. När vi nått frågan så har jag först beskrivit hur skalan ser ut samtidigt som jag tydligt vänt formuläret mot respondenten och pekat på alternativen medan de presenterats i syfte att vara tydlig. Eftersom det inte går att förutsätta att samtliga respondenter har en tydlig åsikt så har ett ”vet ej” alternativ getts, detta har dock inte muntligen presenterats (för att undvika överrepresentation) men har varit synligt när jag visat enkäten för respondenterna. Av samma skäl så har en femgradig, och därmed udda, skala med ett ”neutralt” mittenalternativ valts.⁹⁴

10. Anser du att bil underlättar, alternativt skulle underlätta, din vardag?

När jag läst upp frågan så har jag anpassat den utifrån vad respondenten svarat på tidigare frågor så att jag till bilisterna frågat ”Anser du att bil underlättar din vardag?” medan jag till de som ej åker bil frågat ”Anser du att bil skulle underlätta din vardag?” Vidare så har jag varit särskilt noggrann med att jag alltid läst upp samtliga fem svarsalternativ, helst innan respondenten har svarat.

Syftet med frågan har varit att ta reda på om det finns någon skillnad mellan gruppen individer som idag väljer bil och de som inte gör det med avseende på vad de anser om bilen och dess förmåga att förenkla vardagen.

Avslutningsvis har jag frågat respondenterna vilken könstillhörighet de har och om det är något övrigt de velat bidra med till undersökningen. Fråga 12 har jag också själv kontinuerligt använt för att fylla i övriga kommentarer som respondenterna gett i samband med enkäten.

Ytterligare möjliga frågor

När man återvänder från fält efter att ha genomfört en frågeundersökning eller liknande tror jag att det ofrånkomligen finns frågor som hade kunnat ställas men ej ställdes.⁹⁵ Enkäter kan vara mer svår genomförda än vad första anblick ger intryck av.⁹⁶ När det är dags att ställa frågor är man också ofta begränsad av hur många frågor som är rimligt att ställa. Det är kanske först när det insamlade materialet börjar hanteras som man upptäcker att vissa frågor saknas eller har

94 Ejlerstsson (1996), s. 70.

95 Ejlerstsson (1996) s. 5.

96 Se exempelvis Ejlerstsson (1996) s. 5.

ställt helt fel. För att minska riskerna med detta har enkäten visats för fyra personer varav två småbarnsföräldrar. Nedan följer en diskussion om ett par frågeområden som jag hade kunnat beröra:

För det första så frågar jag aldrig respondenterna om deras sysselsättning. Jag frågar inte om mina respondenter arbetar eller studerar och heller inte om de gör något helt annat. Det är ju inte väldigt långsökt att anta att några i urvalsgruppen är föräldralediga. Jag känner inte att det är ett problem med mitt material att jag ej vet ifall det är arbete, studier eller någon form av arbetsmarknadsåtgärd (ex. praktik) som respondenterna sysslar med. Däremot hade det varit en fördel att veta hur jag skulle hantera föräldralediga. Jag har trots allt endast mött en föräldraledig respondent under fältarbetet, vilket kanske är tur eftersom dennas sysselsättning kraftigt påverkar deras svar på enkäten. Den aktuella respondenten hör inte till de 18 som jag redogör för i detta arbete, han och jag valde nämligen att avbryta intervjun i förtid då han hade ärenden på annan plats.

En respondent, också utöver de 18 jag intervjuat, visade sig bo i Trelleborg. Jag hade uppenbarligen inte varit tillräckligt specifik när jag ringde på dörren och förklarade att jag var intresserad av att tala med småbarnsföräldrar med barn upp till sex år. Genom att som fråga ett eller två fråga om bostaden hade respondenter som ej hörde till urvalet snabbt kunnat identifieras. Dock är jag inte säker på att kontrollfrågor upplevs som särskilt positiva av de tilltänkta respondenterna.

I min enkät har jag ej haft beredskap för att hantera eventuella fall där barnen gått på förskola men ej varit på denna den senaste veckan (exempelvis på grund av sjukdom). Jag har heller inte haft beredskap för fall barnen då gått på någon annan daglig verksamhet, exempelvis dagmamma, det hade dock varit lätt att på plats komplettera under fråga tolv (övrigt).

En fråga som hade varit intressant och som fanns med i ett tidigare utkast var en fråga ställd till bilister om vad som hade kunnat få dem att välja kollektivtrafik som resmedel. Detta hade dock varit en normativ och ledande fråga vilket var huvudskälet till att den ströks.

Det hade också varit intressant att mer direkt fråga respondenterna om vad de upplever för restriktioner i sin vardag. Frågan hade behövt formuleras så att den inte fastna i tidsgeografiska begrepp som är främmande för respondenterna och förmodligen hade det krävts två frågor. En anledning till att så inte skedde var för att frågan redan ställs indirekt genom andra frågor, framförallt fråga 7.

3.2.3 Stiliserade dagsprogram

Framställandet av dagsprogram är en vanlig arbetsmetod inom tidsgeografien.

Jag har konstruerat tre Stiliserade dagsprogram med utgångspunkt från svaren i enkäten. Syftet är att diskutera valet av färdmedel och jämföra framförallt kollektivtrafik med bil.

Utifrån svaren på enkäten har jag tagit fram tre typfall över tre olika personers vardagar. Intentionen är inte att de i sig själva skall vara representativa men att de tillsammans ska ge en representativ helhetsbild. För varje typperson kommer jag presentera ett stiliserat dagsschema och sedan kommer jag först att beskriva hur personen kan uppfylla det med kollektivtrafik för att sedan göra samma dagsprogram men med bil som färdmedel. Syftet är att se hur olika restriktioner tar sig uttryck beroende på valet av färdmedel.

När jag konstuerat mina dagsprogram har jag utgått från ärenden som varit vanliga bland mina respondenter, framförallt att hämta och lämna barn vid förskola och skola samt att handla i livsmedelbutik. Det finns inga tydliga mönster i var mina respondenter arbetat varför jag har fått göra generaliseringar. Tre respondenter jobbar centralt i Malmö varför detta har valts som arbetsplats för en typperson. Ytterligare tre jobbar i Lund, men dock på ganska skilda platser i staden, varför en av typpersonernas arbetsplats placerats till denna ort. Ganska många respondenter jobbar i vad som skulle kunna betecknas syd-östra Malmö, till vilket jag räknar Fosie och Svågertorp. Två av dessa jobbar i industriområdet Yttre Fosie, två i Svågertorp och två i Augustenborg.

Därefter har jag skapat ett dagsprogram för varje typperson där jag steg för steg har gått igenom hur respondenten förflyttar sig mellan de platser där aktivitet sker (inom tidsgeografi kallat stationer). För förflyttningarna har jag förlitat mig på två antaganden: för det första att det tar ungefär tio minuter att gå en kilometer för en vuxen individ. För det andra att jag kan förlita mig på att Skånetrafikens tidsberäkningar i deras geografiska informationssystem, kallat "Reseplanerare", är tillförlitliga.⁹⁷

Genom Reseplaneraren har jag kunnat söka på de aktuella resor som typpersonerna har behövt genomföra vid en viss given tidpunkt i dagsprogrammet och därmed fått förslag på såväl resväg som dess tidsåtgång. Jag har dock inte rakt av använt de första alternativet som presenterats utan jag har jämfört olika alternativ och bedömt vilket som varit rimligast. Framförallt gäller detta vid byten då Reseplaneraren tenderar att ge upphov till orimligt långa stopp. Vid rimlighetsbedömningen har hänsyn tagits till att de tänkta typpersonerna är vana pendlare och därmed kan tänkas acceptera snäva stopp. Även för bilresorna har jag tagit hjälp av Skånetrafikens beräkningar men jag har varit mer försiktig med användandet av dessa siffror, dels genom att göra en

97 Skånetrafiken (2013a), *Reseplaneraren*.

rimlighetsbedömning och dels genom att göra korsjämförelser med Google Maps verktyg för beräkning av bilresor – tidsåtgången har dock visat sig jämförbar.

I mina dagsprogram har jag av pedagogiska skäl förutsatt att typresonerna har flexitid, detta för att i jämförelsen mellan kollektivtrafik och bil ha en fast tidpunkt då typpersonen lämnar hemmet. Därmed utgör skillnaden i hemkomsttid tidsvinsten/-förlusten i jämförelsen. För en person med bunden arbetstid så kommer tidsvinsten istället vara uppdelad på morgon och kväll vilket generellt får anses som sämre för individen.

3.3.4 Statistiska metoder

Statistiska beräkningar kan användas för att generalisera resultatet i ett stickprov till att gälla en hel population. Med population menas här samtliga individer som har varit möjliga att väljas ut till stickprovet – det är dem som urvalet syftar till att säga någonting om.⁹⁸ I mitt fall är populationen, som konstaterats i kapitlet avgränsningar (1.4), samtliga småbarnsfamiljer med barn som är sex år eller yngre som bor i stadsdelsområdet Stenkällan, inom 400 meter från busshållplatsen Stenkällan men ej längre bort än Högatorpsvägen. Det innebär cirka 67 hushåll.

Utifrån ett stickprov så kan en punktskattning göras av hur många antalet i stickprovet motsvarar i hela populationen. Denna punktskattning kommer dock sällan vara helt riktig; den kommer att variera beroende på vilka individer som valts ut till stickprovet från populationen. Om urvalet sker slumpmässigt är det därmed turen, eller oturen, som avgör hur stor avvikelser blir mellan punktskattningen och det faktiska värdet i populationen. För att komma ifrån detta kan ett konfidensintervall istället beräknas. Det innebär att ett symmetriskt intervall skapas kring punktskattningen vars storlek bestäms av hur noggrant man vill att undersökningen skall vara, vilket benämns signifikansnivå.⁹⁹ Eftersom parametern inte kan antas vara normalfördelad så används den så kallade t-fördelningen.¹⁰⁰ Vidare så måste kompensering ske för att populationen inte är oändlig utan att den är begränsad till 67 hushåll.¹⁰¹

98 Körner, Svante & Wahlgren, Lars (2002), *Praktisk statistik*, s. 108.

99 Körner, Svante & Wahlgren, Lars (2006), *Statistisk dataanalys*, s. 158.

100 Lind, Douglas A., Marchal, William G. & Wathen, Samuel A. (2012), *Statistical Techniques in Business & Economics*, s. 306.

101 Lind et al. (2012), s. 320.

Resultat

4.1 Frågeundersökningen

Jag samlat in 18 enkäter, vilket motsvarar ungefär 26,1 procent av hushållen i min målgrupp. I tabellen nedan presenteras mycket kortfattat några bakgrundsvariabler för respondenterna. Antalet kvinnor respektive män, hur många barn upp till sex år gamla familjerna har och hur många familjer som har barn som är äldre än så. Samt vilket färdmedel respondenten använder och hur långt denne har till förskolan.

Tabell 2: Bakgrundsvariabler för de 18 respondenterna, antal män respektive kvinnor, antal barn de har, hur de åker till sin arbetsplats och var förskolan ligger.

Antal respondenter	18 svarande	
Kön	8 kvinnor	10 män
Barn ≤ 6 år	10 familjer med ett barn	8 familjer med två eller fler
Barn ≥ 6 år	5 familjer med ett barn	3 familjer med två eller fler
Färdmedel	15 styckna kör bil	3 styckna gör det ej
Försola	16 har gångavstånd till förskolan	2 har längre än så

En övervägande majoritet av föräldrarna jag talat med väljer att oftast resa med bil till och från sin sysselsättning¹⁰². Närmare bestämt är det 15 av de 18 (83 %) som väljer detta färdmedel. Det är endast tre respondenter som väljer ett annat färdmedel: två väljer att resa med kollektivtrafik och en cykel. Båda som väljer kollektivtrafik som färdmedel saknar tillgång till både bil och körkort medan cyklisten har körkort men ej bil.

Därmed kan vi genom ett konfidensintervall konstantera att det är mellan 67,4 och 99,3% av populationen som väljer att köra bil. Vi kan med andra ord statistiskt säkerställa att det är en mycket stor andel av målgruppen som kör bil.

Av föräldrarna jag talat med är det endast tre som har ett ensamt barn. Övriga respondenter har två eller fler barn. I åtta av respondenternas familjer finns barn som är äldre än sex år. Det innebär att 44,4 procent av respondenterna har barn i denna ålderskategori.

102 Notera att jag ej har frågat *vad* respondenterna har för huvudsaklig sysselsättning. Jag har således ej gjort skillnad mellan avlönat arbete, studier eller arbetsmarknadsåtgärder. Intrycket jag fått är att nästan samtliga arbetar och att några enskilda studerar vid universitet (inkluderat forskarutbildning). För min studie har jag bedömt det som irrelevant vad som sysselsätter respondenterna så länge de i stort sett dagligen reser till och från en "arbetsplats".

4.1.1 Val av färdmedel

Varför respondenterna valt sitt färdmedel

När respondenterna fått frågan varför de valt det färdmedel de oftast använder så svarar de allra flesta att tid och enkelhet är de viktigaste skälen. Frågan jag ställt är öppen och jag har därefter kategoriserat svaren. De flesta har angett två svar, jag har då skrivit ner båda i den ordning som de uppgetts. 15 respondenter uppger vad jag klassat som "tidsaspekter", närmare bestämt så är det sju av dem som säger att "tid" är den enskilt viktigaste anledningen till deras val av färdmedel. Ytterligare andra talar om att de har "ont om tid", "inte hinner annars" eller att buss och i vissa fall även cykel tar för lång tid. Observera dock att även den ena kollektivtrafikresenären uppger tid som skäl för sitt val. Även cyklisten uppger tidsvinst som skäl till sitt färdmedel.

Det näst vanligaste argumentet bakom valet av färdmedel är vad jag väljer att kalla "enkelhet" – det valda färdmedlet anses smidigare än andra. Tio respondenter hamnar inom denna kategori i sina val, dock är spridningen större gällande vilket uttryck som används. Dessa är bland annat enkelt, smidigt och bekvämlighet. En respondent uppgav "lätthet" och specificerade strax, halvt på skämt, att det rörde sig om "lathet". En annan jobbar på flera olika arbetsplatser och uppger detta som skäl för att välja bil och ytterligare en har tre barn som alla ska till olika (för)skolor. En bilist uppger också att bilen inte tar längre tid än andra färdmedel men att den är smidigare när hon hämtar barnen.

Det är endast tre skäl som faller utanför de kategorier jag satt upp. En person nämner förutom tid också avstånd. Den ena kollektivtrafikresenären uppger avsaknaden av körkort som ett skäl. Båda kollektivtrafikresenärerna anger visserligen att de saknar körkort men det är endast den ena som ser detta som en viktig faktor i valet av färdmedel. Den andre uppger istället att "Bussen går där jag annars hade kört bil" som skäl, något som jag på grund av hur det sades tolkar som ett miljö- eller klimatargument. Dock kan vi inte säkert säga att detta verkligen är skälet utan det är möjligt att respondenten anser att buss är bekvämare och när de ändå kör samma väg som bilen så finns ingen fördel för bilen.

Vad respondenterna anser om kollektivtrafiken

Samtliga respondenter (18 av 18) har på en femgradig skala svarat att hållplatsens läge i Stenkällan passar dem mycket bra. De flesta anser också att turtätheten är god. Medan ingen respondent anser att turtätheten är dålig men desto fler respondenter som varken anser att den är bra eller dålig och ännu fler som svarat att de ej vet. På den femgradiga skalan ges därför snittvärdet 4,1 till turtätheten när respondenterna vägs samman. Vad gäller tidtabellens utformning

är åsikterna något mer spridda även om en majoritet (nio personer) anser att den är mycket väl anpassad till deras behov så är det några (fyra) respondenter, som för övrigt är bilister, som anser att den är mycket dåligt utformad. Totalt värderas tidtabellen till 3,7 i genomsnitt.

Restiden till och möjligheten att nå arbetsplatsen anser dock respondenterna är betydligt sämre. Vars genomsnitt ligger på 2,7 respektive 2,8 på den femgradiga skalan. Det är lika många (sju) respondenter som anser att kollektivtrafiken är mycket dåligt anpassad för att nå deras arbetsplats som anser att den är mycket väl anpassad för detsamma. Tillsammans med de två som anser att kollektivtrafiken erbjuder dåliga möjligheter att nå arbetsplatsen så erhålls ett genomsnitt på 2,88.

Respondenterna tycker att kollektivtrafiken erbjuder relativt goda förutsättningar för att uträtta ärenden (3,69) och att handla (3,33). Däremot är det många som anser att kollektivtrafiken är dåligt anpassad för att hämta barn (2,43). Den sistnämnda siffran skall dock tas med lite försiktighet eftersom många respondenter först svarat att de ej behöver kollektivtrafik för att hämta barnen eftersom det, som tidigare konstaterats, är gångavstånd. En del har därför svarat varken bra eller dåligt. Totalt sett har dock sju respondenter svarat att kollektivtrafiken är dåligt anpassad för att hämta barnen. Det finns ingen förskola eller skola i närområdet som ligger intill en busshållplats utan de flesta förskole och skolenheter ligger intill Husie mosse vilket är i området utkant medan bussen går centralt i området vilket innebär att respondenterna måste gå fram och tillbaka om de väljer buss.

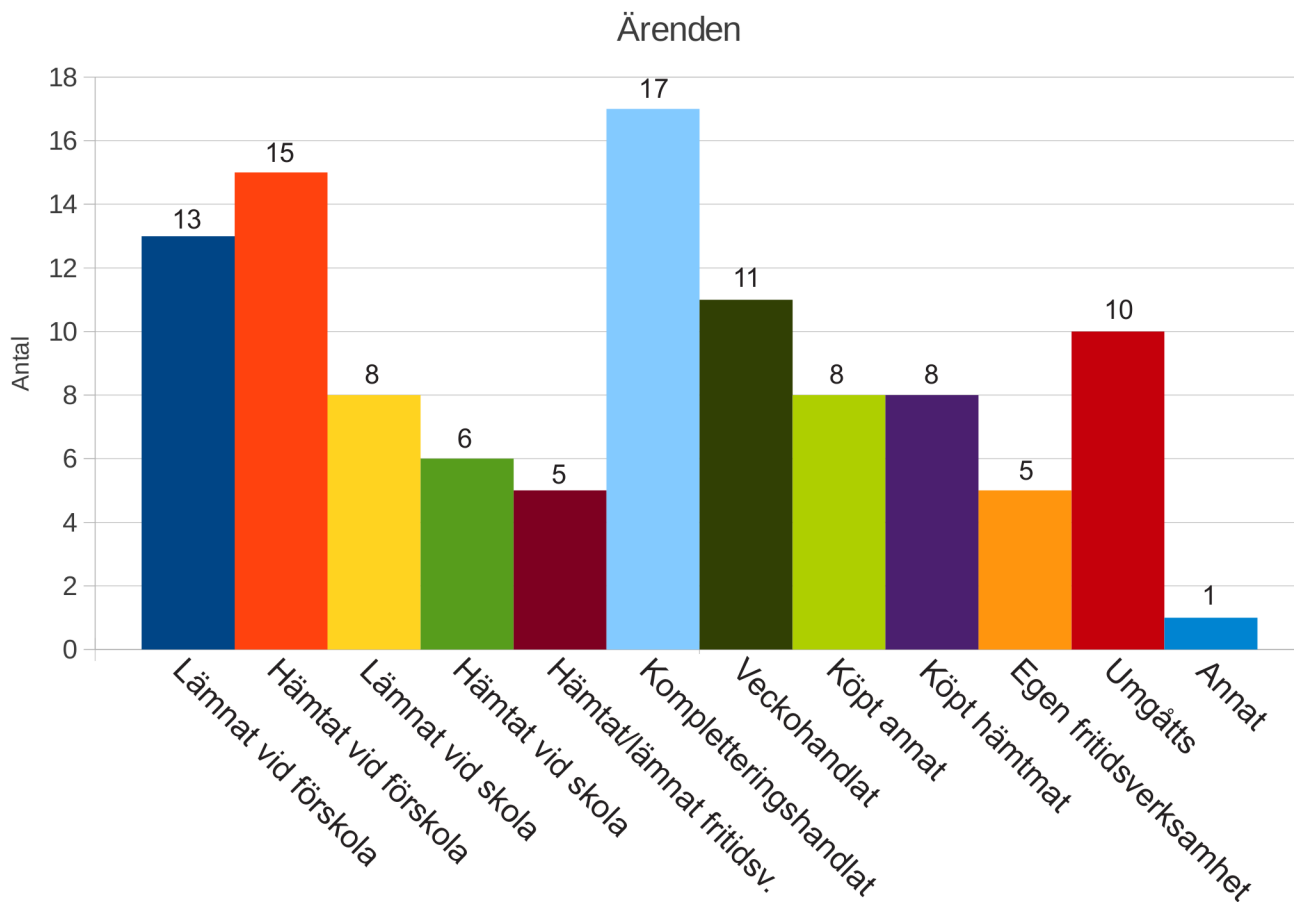
Finns det några skillnader mellan hur respondenterna som väljer bil respektive inte gör det ser på kollektivtrafiken? Oavsett färdmedel anses kollektivtrafikens hållplatser, tidtabell och turtäthet vara väl utformad för att passa den enskilde respondenten. Däremot ges möjligheten att nå arbetsplatsen och restiden till densamma mycket goda betyg (femmor rakt igenom) av de två kollektivtrafikresenärerna medan cyklisten anser att det är för komplicerat att med byten ta sig till sin arbetsplats. Bilisterna ger lägre värden till båda dessa faktorer men endast betydligt mycket lägre till restiden (2,23).

Hade bil underlättat för respondenten?

På frågan om bil underlättar eller skulle ha underlättat respondentens vardag så svarar samtliga bilister att den underlättar medan samtliga tre icke-bilister svarar att den inte hade underlättat. De allra flesta väljer extremvärdena ”Ja, i stor utstäckning” respektive ”Nej, inte alls”, cyklisten säger att bil hade underlättat i viss mån och tre bilister säger att bilen underlättar deras vardag i viss mån.

4.1.2 Ärenden på vägen

Jag har frågat respondenterna vilka ärenden de gjort på vägen till och ifrån sin sysselsättning den senaste veckan. I diagrammet nedan presenteras hur många respondenter som gjort de olika ärenden.



Figur 4: Antal respondenter (angett som ärende; antal) som utträttat ett visst ärende den senaste veckan på vägen till eller ifrån sin sysselsättning.

Som syns i diagrammet är det absolut vanligaste ärendet att göra mindre inköp i livsmedelbutik vilket jag i formuläret kallat ”handlat för dagen eller komplettering i livsmedelsbutik”, nästan samtliga har gjort detta stopp den senaste veckan. En typ av stopp som är ännu vanligare, även om det inte framkommer klart i diagrammet; att hämta och lämna sina barn på förskola. Samtliga respondenter gör endera av detta och 11 av 18 har både hämtat och lämnat barn vid förskolan den senaste veckan på vägen till eller ifrån sin sysselsättning. Något som förvånade mig var att en så stor andel (61 %) den senaste veckan har veckohandlat eller gjort andra större livsmedelsinköp på vägen till eller från sin sysselsättning. Jag vill av ett par skäl vara lite försiktig med att tolka denna siffra. För det första (1) hur tolkas min formulering ”annan

längre tidsperiod”? Min intention var att det skulle tolkas som ett flertal dagar eller mer (upp till en månad). Det finns dock en risk att det tolkats som inköp för mer än en dag. För det andra (2) upptäckte jag snart i insamlandet att det var bra att vid svarsalternativ 6G inflika ”Fortfarande på vägen till eller från din sysselsättning den senaste veckan; Har du...” Eftersom jag upplevde att respondenterna annars glömde av sig vad huvudfrågan var. Att jag ej från början insett detta utan införde det efter ett par respondenter då jag såg ett behov av ytterligare tydlighet är ofördelaktigt för undersökningen. Av dessa skäl kan man misstänka en risk för att andelen som veckohandlat anges till något högre än vad det annars hade gjort. Jag förväntar mig dock inte att denna överrepresentation är betydande och det kan konstateras att en stor andel utför veckohandling på vägen till, eller troligast, ifrån sin arbetsplats.

Andra ärenden som är förhållandevis vanliga (cirka hälften av respondenterna) är att göra andra inköp, köpa hämtmat, lämna vid skola samt umgås med vänner eller kollegor. Av de åtta som köpt hämtmat så har fem även gjort andra inköp.

Ärenden efter kön

Det är från tidigare forskning känt att kvinnor ansvarar för en större andel av hushållsarbetet.¹⁰³ Känt är också att kvinnor ansvarar för en större andel av de ärenden som görs på vägen till och från arbetsplatsen. Det har nämligen konstaterats att resmönstret för kvinnor och män skiljer sig åt på sådant sätt att män gör mer direkta resor med färre stopp på vägen till och från sina arbetsplatser, medan kvinnor i större utsträckning utträttar ärenden och gör flera stopp på vägen.¹⁰⁴

Hur ser det då ut i mitt stickprov? Kan några tendenser utläsas? Det är i stort sett lika stor andel av kvinnorna i urvalet som av männen som har hämtat barn på förskola den senaste veckan (80 respektive 87,5 procent). Något färre män, om än mer än hälften (60 %), har lämnat barn vid förskolan vilket kan jämföras med samtliga kvinnor utom en (87,5 %). Vad gäller att lämna barn vid skolan finns ingen könsskillnad. Samtliga respondenter som har barn i skolålder har utfört denna syssla på vägen till arbetsplatsen. Det är fem respondenter som har hämtat eller lämnat barn vid en annan fritidsverksamhet än fritids i anslutning till skolan, varav tre kvinnor och två män – antalet anser jag är för lågt för att dra några slutsatser.

Det finns ingen skillnad mellan kompletteringshandling som går att belägga. Däremot har en större andel män gjort större inköp av livsmedel (70 %, motsvarande bland kvinnorna är 50 %). För andelen som gjort andra inköp är

103 Se exempelvis Carin Holmberg (1993), *Det kallas kärlek*.

104 Se exempelvis Jalakas & Larsson (2008), s. 112.

situationen den omvända. Det är endast tre män (30 %) men fem kvinnor (62.5 %) som utträttat detta ärende. Många fler män som uppger att de köpt hämtmat senaste veckan (60 mot 25 procent av respondenterna). Skillnaden mellan könen är större i förhållande till vilken sorts inköp som gjorts än huruvida inköp har gjorts.

Den absolut största skillnaden mellan män och kvinnor gäller frågan om egna fritidssysslor på vägen mellan arbetsplatsen och hemmet. Hälften av männen uppger att de ägnat sig åt egen fritidsverksamhet och hela 70 procent uppger att de har umgåtts med vänner eller kollegor mellan sin sysselsättning och hemmet. Tre kvinnor (37,5 %) uppger att de umgåtts med vänner eller kollegor, ingen har deltagit i egen fritidsverksamhet. Det är alltså en betydande skillnad i hur många män som har haft eller tagit sig tid att ägna sig åt egna fritidssysslor jämfört med kvinnorna.

Sammantaget tycks skillnaderna mellan hur många olika typer av ärenden som de responderande kvinnorna respektive männen har ägnat sig åt vara liten. Männen har i snitt fyllt i 6,1 av de tolv möjliga svarsalternativen medan kvinnorna har fyllt i 5,75 stycken. Om egna fritidsverksamheter och att umgås med vänner och kollegor tas ut ur beräkningen så har istället män i snitt gjort 4,9 (av tio) ärenden medan kvinnor har gjort 5,4 stycken. En intressant men inte markant skillnad.

Notera att det inte framgår ur materialet hur ofta respondenterna ägnat sig åt de olika sysslorna, bara ifall de överhuvudtaget gjort dem någon gång den senaste veckan.

Önskvärda ärenden

Få respondenter anger att de önskat göra någonting som de ej haft möjlighet till (fråga 7). Sex respondenter har svarat jakande på frågan medan övriga valt att lämna den blank (se tabell 2). Av dessa sex är två personer som önskat göra mer än en sak utöver vad de redan gjort. Det är väldigt få respondenter att göra några

Tabell 3: De sex respondenter som uppgett att de velat göra något de ej haft möjlighet till, samt vad.

Hade velat	Kön
Umgåtts med vänner + egen fritidsverksamhet (träning)	Kvinna
Egen fritidsverksamhet	Kvinna
Köpt annat	Man
Köpt annat	Man
Veckohandlat	Man
Hämtat barn på skola samt förskola	Man

omfattande studier av men ett mycket intressant samband kan synas. De två kvinnor som svarat på frågan uppger att de önskat ha möjlighet till egen fritidsverksamhet och den ena hade dessutom också velat umgås med vänner. När frågan först ställdes till henne svarade hon också att hon ”alltid har möjlighet” att göra de ärenden hon ville eftersom hon cyklade, kort därefter sa hon trots allt att hon hade velat ha tid att träna och umgås med vänner. De fyra männen svarar istället att de velat ha möjlighet att göra olika inköp respektive att hämta barnen. Med andra ord så svarar männen på frågan att de velat bidra mer till hushållet medan kvinnorna svarar att de velat ha mer tid till sig själva – ett mycket intressant resultat.

4.1.3 Arbete på annan ort

Det är 7 respondenter (38,9 %) som har sin sysselsättning utanför Malmö, till detta räknas både Lund liksom adresser i Danmark samt Lomma och Åkarp, jag har också valt att inkludera den respondent som har arbetsplats i både Malmö och Lund i denna kategori. 71 % av de med arbetsplats på annan ort är män medan 45,5 % av dem som har sysselsättning inom Malmö är män. Båda dessa tal är att jämföra med att 55,5 % av respondenterna som är män. Därmed finns det en betydande övervikt av män bland de respondenter som har sysselsättning utanför Malmö Stad.

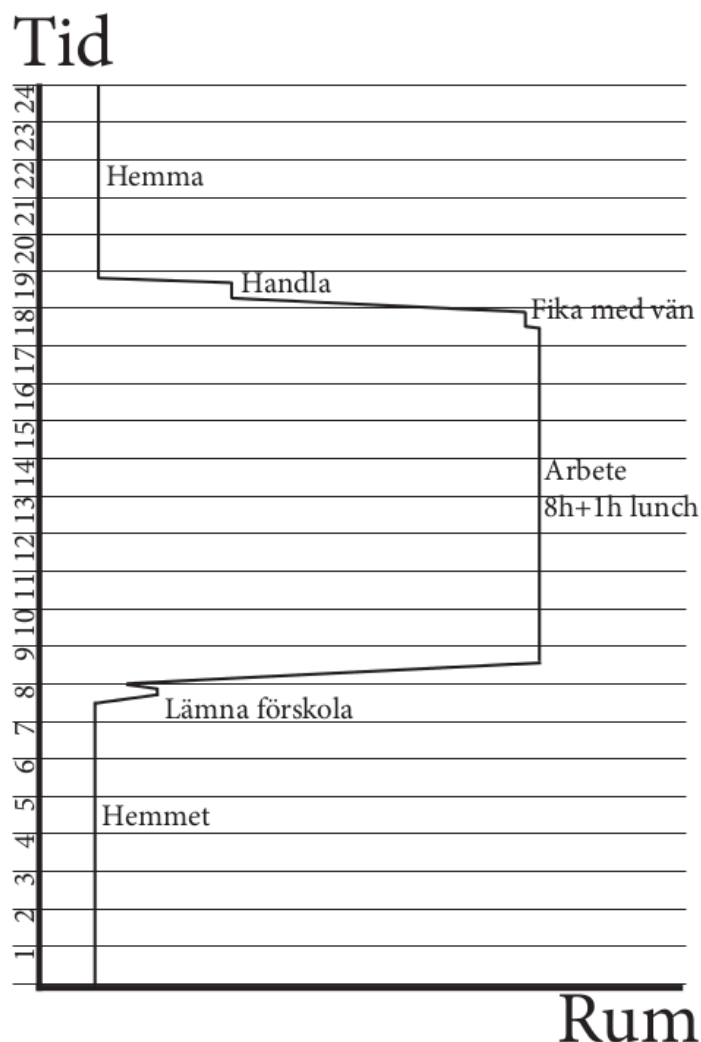
4.2 Konstruerade dagsprogram

I detta delkapitel presenteras de stiliserade dagsprogram jag konstruerat. Kommenterar och koppling till teori sker först i nästa kapitel.

4.2.1 Typfall I: "Mio"

Mio bor i ett av flerfamiljshusen på Sergeantgatan och har två barn som båda går i förskola intill Husie mosse. Arbetsplatsen ligger centralt belägen i Malmö innerstad.

Hemmet → förskolan → arbetet → fika med vän → livsmedelbutik → hem



Figur 5: Tidsdiagram över konstruerat dagsprogram för typfall I vid val av buss som färdmedel. Vi kan se "Mios" individbana för den tänkta dagen. Rörelse i x-led indikerar rörelse i rummet och rörelse i y-led markerar rörelse i tiden, snea linjer markerar förflyttning vertikala linjer markerar stillavarande vid en "station".

Mio lämnar hemmet 7:20 och går med de två barnen i barnvagn till förskolan.

Det tar cirka tio minuter att gå den dryga kilometern men tillsammans med att ta sig ut ur trapphus och in på förskolan blir det en kvarts promenad. Efter att ha klätt av barnen ytterkläderna och småpratad med personalen så har det gått tio minuter innan Mio är påväg tillbaka till busshållplatsen. Det tar bara cirka sex minuter att gå till busshållplatsen och där avgår bussarna minst var fjärde minut så här dags. Mio får springa den sista biten för att hinna med 7:56 bussen. Kl 8:15 kliver Mio av vid Studentgatan och promenerar de sista 400 metrarna till jobbet och kan idag kliva in på arbetsplatsen 8:20. Ytterligare två bussar hade varit möjliga att ta och ändå komma i tid till 8:30. Efter åtta timmars arbete, med en timmes lunchrast, har klockan blivit 17:20. Efter att ha avslutat för dagen har Mio planerat för en fika med en vän innan det är dags att åka hem till familjen. De ses 17:30 på ett närbeläget café och tar en fika på en halvtimme innan det är dags att bryta upp. 18:12 tar Mio bussen men kliver av vid Rosengård Centrum (13 minuter senare) för att stanna och handla. Eftersom det endast är enskilda varor som ska kompletteras och Mio är van vid butikens utformning så tar det en halvtimme innan det är dags att kliva på bussen igen. 18:49 är bussen framme i Stenkällan och efter några minuters promenad är Mio hemma.

Typfall I med bil

Om Mio istället hade valt bil som färdmedel så skulle restiderna både på vägen till jobbet och därifrån minskat med ungefär 5 minuter. Tid hade också sparats på sträckan hemifrån till förskolan som bara hade tagit någon minut, plus den tid det tar att kliva i och ur bilen. Sammantaget hade restiden minskat med ungefär 20-25 minuter. Generellt brukar bussresenärer också få vänta vid busshållplatser ett antal minuter som bilister annars slipper. Eftersom bussarna går såpass tätt hade det i Mios fall endast rört sig om ett fåtal minuter på en arbetsdag, tid som dock kan anses vara en mycket irriterande förlust. Å andra sidan går också tid åt till att hitta lämpliga parkeringsplatser, i Mios fall har jag förutsatt att arbetsgivaren erbjuder parkeringsplats.

4.2.2 Typfall II: "Karin"

Karin bor i en av villorna på Källbodgatan och har ett barn i förskola vid Husie mosse och ett annat i skola på samma ställe. Karins arbetsplats ligger vid Lunds universitetssjukhus. Det dagsprogram jag konstruerat ser ut som följer:

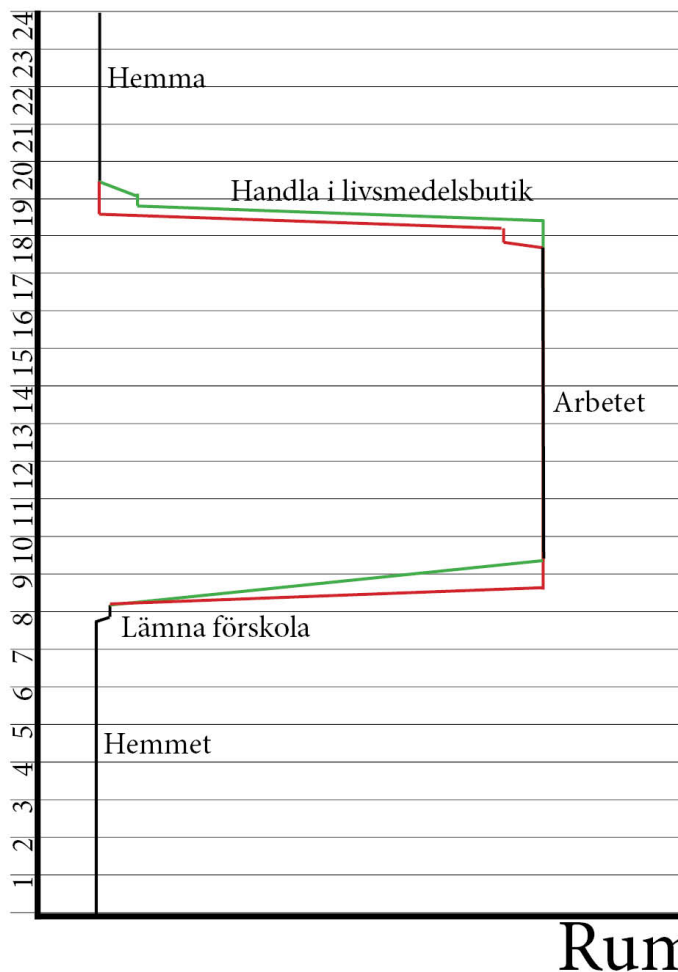
Hemmet → förskola → skola → arbetet → livsmedelbutik → hem

Karin lämnar hemmet med sina barn kl 7:50 och går sedan runt huset och genom trädgården mot Husie mosse. Väl framme vid skolområdet lämnar hon det äldre barnet vid grinden till skolan och går vidare till förskolan. Promenaden tar bara ett par minuter och efter en kvart är Karin på väg tillbaka mot

busshållplatsen. Efter ytterligare åtta minuter är Karin framme och kan två minuter senare ta 8:11 bussen in till Malmö central. 8:38 ankommer hon de dagar bussen är i tid, men hon har gott om tid för att slippa stressa när bussen allt som oftast är försenad. 8:44 avgår hennes tåg till Lund och därifrån kan hon välja på ett flertal bussar, både lokala och regionala, i den så kallade "Lundalänken", idag blir det nr 166 som avgår 8:56 och hon ankommer till busshållplatsen 9:00. Kvart över nio har hon bytt om och är klar att börja sitt arbetspass.

Kl 18:15 lämnar hon arbetsplatsen på väg mot bussen hem. Hon kan då välja mellan att ta en buss från universitetssjukhuset till LTH eller att gå den sträckan. Oavsett så kommer hon hinna med buss nummer 170 som avgår kl 18:28 mot Malmö Hyllie, via Höja där hon kliver av klockan 18:53. Hon kan därefter handla i livsmedelbutiken (ett 17 minuters stopp) på Höja för att sedan promenera de knappt 900 metrarna hem, vilket tar cirka 9 minuter. Hon är då hemma hos familjen klockan 19:19.

Tid



Figur 6: Individbana för typfall II "Karin". Rött markerar hennes individbana om hon väljer bil medan grönt markerar individbanan med kollektivtrafik. Svart markerar att hon befinner sig på samma plats vid samma tid oavsett färdmedel. Totalt sparar "Karin" 40³ minuter på en dag om hon väljer bil.

Typfall II med bil

Om Karin istället väljer att ta bilen så åker hon först runt området till förskolan, något mer än en kilometer, vilket endast tar ca tre minuter. Väl där parkerar hon och hjälper barnen ur bilen och det yngsta barnet till förskolan. Även denna gång tar lämningen totalt ungefär en kvart och 8:05 kan hon sätta sig i bilen igen för att köra till arbetet. Resan tar cirka 25 minuter och hon är framme 8:30 vid universitetssjukhuset i Lund. Kvart i nio har hon bytt om och kan påbörja sitt arbetspass. På morgonen har hon därmed sparat en halvtimmes restid.

När hon efter nio timmar ska lämna arbetsplatsen är klockan 17:45 och hon går då till bilen. Ett par minuter senare är hon på väg ut ur Lund men gör en kort avstickare till en större livsmedelsbutik på Magistratsvägen innan hon fortsätter ut till motorvägen. Stoppet tar cirka 20 minuter och 18:15 är hon åter på väg mot Stenkällan dit hon anländer, vid sin egna uppfart cirka 22 minuter senare kl 18:37. Totalt har hon därmed sparat omkring 40 minuter gentemot när hon åker med kollektivtrafik.

4.2.3 Typfall III: ”Björn”

Björn bor i flerfamiljshuset på Sergeantgatan och har ett barn som går på Höja förskola. Han jobbar på Stenåldersgatan i Yttre Fosie.

Hemmet → förskola → arbetet → förskola → livsmedelsbutik → hem

Björn lämnar hemmet tillsammans med sitt barn kl 07:20 och promenerar cirka 250 meter till Höja förskola på andra sidan Agnesfridsvägen. Efter att ha lämnat och klätt av barnet ytterkläderna samt bytt något ord med förskoleläraren fortsätter han mot bussen, klockan är då 7:32. Ett par minuter senare är han på busshållplatsen Västra Skrävlinge där han inväntar buss nummer 33 som avgår 07:45 och ankommer Bronsyxegatan 07:52 varifrån det är 1,6 kilometers, eller 16 minuters, promenad. 8:10 anländer han arbetsplatsen.

För att också hinna hämta barnen så har Björn nyttjat den lagstadgade rätten för föräldrar att gå ner i deltid, därför slutar han arbetsdagen klockan 15:00.¹⁰⁵ Efter ombyte så promenerar han till busshållplatsen och är där ca 15:20, varpå 8 minuters vänta uppstår innan han tar bussen till Västra Skrävlinge. 15:35 kliver han av bussen och går mot förskolan där han kan hämta sina barn strax innan kvart i fyra. Bredvid dagis ligger en livsmedelsbutik där de stannar för att handla i 15 minuter, hemma i lägenheten är dem cirka 16:10.

105 Lag SFS 1995:584, §7

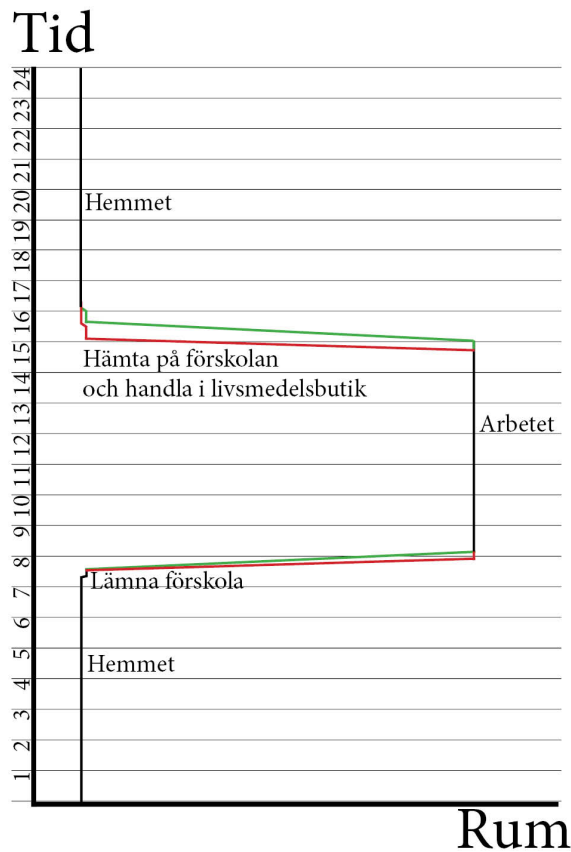


Illustration 7: Individbana för typfall II "Björn". Rött markerar individbanan om bil väljs som färdmedel medan grönt markerar individbanan med kollektivtrafik. Svart markerar där dessa två individbanor sammanstrålar.

Typfall III med bil

Om Björn istället väljer bilen som färdmedel och lämnar hemmet med barnen kl 07:20 så finns det två möjliga alternativ. Antingen går han med barnen till förskolan och går sedan tillbaka samma väg som han kommit och ytterligare några meter, då skulle han liksom ovan lämna förskolan 07:32 och sedan starta bilen ungefär 07:38. Alternativet är att han med barnen först går till bilen och sedan kör runt kvarteret. I såntfall är han framme på förskolan 07:28, och lämnar förskolan kl 07:36. Bilresan till arbetsplatsen tar sedan nio minuter, plus tid för att kliva i och ur bilen totalt så är han framme cirka 07:50 respektive två minuter senare om han istället går mellan förskolan och bilen. Tidsvinsten gentemot kollektivtrafik är alltså 20 minuter på morgonen. När arbetsdagen sedan är över kl 14:40 så byter han om och kör därefter till förskolan där han är ungefär en kvart senare. Därefter besöker dem butiken i femton minuter och kör sedan hem vilket enbart tar fyra minuter. Klockan 15:05 är han hemma och har då under dagen sparat en timme jämfört med kollektivtrafiken.

4.2.4 Analys av typfallen

Det finns i samtliga typfall en tidsvinst med bil jämfört med kollektivtrafik även

om det är ganska stor skillnad mellan 20, 40 respektive 60 minuters tidsvinst. Skillnaderna beror framförallt på hur väl kollektivtrafiken stämmer överens med det önskade resandet.

Det tycks inte finnas något direkt samband mellan resans längd och tidsvinsten för bil jämfört med kollektivtrafik, Mio har visserligen den kortaste resan men Karins resa till Lund är fem gånger så lång som både Mios och Björns resor.

Vi kan också notera att det ofta inte är själva kollektivtrafikresans tidsåtgång utan den tillkommande gångsträckan som är den stora problemet. För Björn utgör dessa mer än 30 minuter, halva tiden, för Karin respektive Mio cirka 25 minuter vilket innebär att dessa promenader för Mio åter upp hela tidsvinsten med bil och medför att kollektivtrafiken faktiskt skulle bli tidseffektivare än bilen om bara samtliga stationer (hemmet, förskolan m.fl.) och hållplatser som Mio nyttjar legat i anslutning till varandra.

För samtliga typpersoner uppstår även väntetider på kollektivtrafikens olika hållplatser då personerna får vänta på bussar och tåg. Dessa väntetider beror på de styrningsrestriktioner som tidtabellen sätter på individerna. I verkligheten hade individerna förmodligen i möjligaste mån försökt anpassa sin vardag efter tidtabellen som därigenom har en styrande funktion.

4.3 Diskussion

Oavsett färdmedel anser respondenterna att det färdmedel de oftast väljer är bättre än andra. Exempelvis anser bilister att bilen är fördelaktig vad gäller tid och enkelhet samtidigt som de som inte väljer bil har samma argument för sina färdmedel: tidsvinst och enkelhet. Bilister anser vidare att bilen underlättar deras vardag mycket medan icke-bilister inte anser att den hade underlättat. Det finns således en stark tendens till att svara utifrån sin egna situation och premiera de val som respondenten själv har gjort. Antingen kan detta tolkas som att respondenterna gjort mycket rationella val som påverkar de övriga parametrarna. Med andra ord: deras val är så rationellt att de faktiskt hade varit en nackdel för icke-bilisterna att åka bil medan det varit en nackdel för bilisterna att åka kollektivt eller cykla. När jag möter dem har de redan gjort dessa väl genomtänkta val och därmed vet de att deras färdmedel är det som är mest lämpat och mest rationellt för dem själva. Men det kan också tolkas som att respondenterna inte alls är så rationella utan, undermedvetet eller medvetet, tenderar att i svaren premiera de val dem själva gjort. Det kan antingen bero på att de har valt sitt färdmedel utifrån en förförståelse för att detta är det bästa möjliga och därmed också kommer svara som om det var det. Det kan också bero på att de inte har testat alternativen, ett antal bilister sa faktiskt detta rakt ut

när jag frågade om hur väl kollektivtrafiken passade dem i olika avseenden – de visste inte eftersom de aldrig åkt med den. För att kunna avgöra vilka av dessa möjligheter som föreligger hade jag behövt studera psykologi eller teorier om rationella val.¹⁰⁶

4.3.1 Restriktioner

Få respondenter har svarat att de finns ärenden de önskat göra men som de ej har utfört (se sid. 34). En möjlig tolkning är givetvis att det finns få restriktioner i respondenternas vardag, att de har gott om tid att göra det de hade önskat och att stressnivån därmed är låg. En annan tolkning, som jag håller för betydligt mer trolig, är att respondenterna inte alls hinner allt de hade önskat med men har accepterat detta som ett faktum och svarar därefter.

Här kan de konstruerade dagsprogrammen komplettera då dessa visar att samtliga respondenter möter en mängd restriktioner, oavsett val av färdmedel. Exempel på begränsningar oavsett färdmedel är arbetstider och arbetsplatsens position. Bilister begränsas därtill av bland annat möjligheten att finna parkeringsplats, men också av begränsningar som ligger utanför denna studie. Den som reser med kollektivtrafik begränsas dock av fler restriktioner eftersom individen då är beroende av fler beslut som fattats av andra.

I studien framkommer tendenser till att män och kvinnor i vissa avseenden gör olika ärenden och val. Detta gäller bland annat inköp där ungefär lika många manliga som kvinnliga respondenter har gjort inköp men av olika karaktär. Min empiri har inte kunnat ge vidare belägg för att kvinnor skulle göra fler stopp på sina resor mellan arbetsplatsen och hemmet än män. Detta har beroende av framförallt frågans konstruktion ej kunnat testas då antalet ärenden per dag ej efterfrågats. Att exempelvis män i större utsträckning uppger att de gjort inköp för längre tidsperioder än vad kvinnor uppger kanske kan tolkas som att männen gjort färre men större inköp medan kvinnorna gjort inköp under fler av veckans dagar.

4.3.2 Närhet

Flera aspekter i studien pekar på att planeringen bör ta ett helhetsgrepp och planera för både hållplatser och funktioner samt deras placering i förhållande till varandra. Detta framgår bland annat i den teoretiska grunden, i respondenternas åsikt om den bristande möjligheten att nå sina arbetsplatser samt av de konstruerade dagsprogrammen. Samtliga av dessa faktorer pekar på målsättningen om närhet mellan funktioner och hållplatser.

106 Se exempelvis Andersen, Heine & Kaspersen, Lars Bo (red) (2003), *Klassisk och modern samhällsteori*, s. 261.

Slutsatser

De viktigaste slutsatserna som kan dras av studien är att:

- En majoritet väljer bil som färdmedel. Kollektivtrafiken anses dock av respondenterna god i alla undersökta avseenden utom restiden och möjligheten att nå arbetsplatsen.
- Oavsett färdmedel föredras det egna som anses tidseffektivt och smidigt.
- Hållplatsens närhet till de funktioner som eftersträvas av individerna är avgörande för hur effektiv kollektivtrafiken är i förhållande till bilen.
- Tidsvinsten för bil jämfört med kollektivtrafik består i stor utsträckning av gångtider.

Vilka slutsatser går att dra av studien? Går det att svara på varför respondenterna och småbarnsföräldrar boende i Stenkällan väljer de färdmedel som de gör? Till att börja med så är det uppenbart att de allra flesta respondenterna väljer bil som färdmedel till och från sin sysselsättning. Något som också med säkerhet kan konstateras för samtliga småbarnsföräldrar som bor i närheten av busshållplatsen Stenkällan, det är inte omöjligt att ytterligare generalisera detta till att gälla småbarnsfamiljer boende i villasamhällen som liknar Stenkällan.

Det är rimligt att anta att småbarnsföräldrar har en relativt stressig vardag där många uppgifter måste lösas och flera viljor vill göra sig gällande. Därför blir det också särskilt intressant att studera hur restriktioner i vardagen påverkar denna grupp.

Av typfallen kan slutsatsen dras att det finns en tidsvinst med bil framför kollektivtrafik men att dess storhet varierar framförallt beroende på hur nära arbetsplatsen ligger de kollektivtrafik stråk som med enkelhet nås från hemmet. Vilket kan beskrivas som en kapacitetsbegränsning. Byten inom kollektivtrafiken innebär alltid tidsförluster och anses dessutom såväl inom tidsgeografin som planeringsteori som särskilt irriterande för individen. Tidsgeografiskt kan detta förstås som kopplingsrestriktioner (buss såväl som passagerare måste befinna sig på samma plats). Kollektivtrafik är dessutom alltid omgärdad av styrningsrestriktioner då kollektivtrafikoperatören styr dess utformning och därmed resenärernas vardag. En faktor som gör att

respondenterna väljer bil tycks utifrån min empiri vara hur lätt det anses vara att nå arbetsplatsen och vilken restid som fås med kollektivtrafik.

Utöver de aspekter med restriktioner som belysts i denna uppsats så tror jag att en väldigt viktig orsak till valet av färdmedel är av mer psykologisk natur. Det finns tendenser i materialet som tyder på att valet av färdmedel delvis sker på grund av förutfattade idéer om vilka färdmedel som är mest lämpade. Det vore intressant att utifrån sociologiska och psykologiska teorier studera om valet av färdmedel är förutbestämt utifrån respondentens uppfattningar om de olika färdmedlen, och om denna förförståelse är rationellt grundad eller ej. Det ligger inte långt bort, särskilt inte när det egna resandet beaktas, att anta att valet i stor utsträckning sker ”av gammal vana”. På senare år har begreppet *mobility management* etablerats allt mer inom forskningen och planeringen. Idén är helt enkelt att låta testpersoner prova på ett färdmedel, företrädesvis kollektivtrafik eller cykel, framför ett annat. Tanken är att testpersonerna efteråt i större utsträckning kommer välja det nya färdmedlet istället för att återgå till sitt tidigare val eller som komplement till detsamma.

Både i de planeringsdokument jag har läst liksom inom tidsgeografin belyses avståndet mellan kollektivtrafikhållplatserna och målpunkterna för resan. Vi kan av typfallen se att detta är en mycket avgörande faktor för hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken kan anses vara i jämförelse med bilen. När hållplatserna ligger nära både hem, förskola, arbetsplats och andra stationer som individen eftersträvar en tillgång till är tidsvinsten med bil liten. Men när dessa avstånd ökar så ökar även tiden för gång och resans totala tidsåtgång stiger snabbt. I jämförelse med bilen är detta endast ett problem när tillgången till parkeringsplatser är god, om sådana saknas eller av planeringsskäl har placerats på ett avstånd från målpunkterna uppstår samma gångtider. Traditionellt har rörligheten för bilister och deras tillgång till parkeringsplatser i nära anslutning till målet ansetts som eftersträvansvärt inom planeringen.

När ett bostadsområde planeras bör hållplatser placeras på sådant sätt att de ligger i anslutning till funktioner som de boende vill nå i sin vardag exempelvis förskolor och livsmedelsbutik. Om fördel vill ges till kollektivtrafik kan övervägas ifall bilparkeringen behöver vara i anslutning till hemmet eller om den för området kan samlokaliseras till en punkt som placeras decentralt. Därigenom kan garanteras att samtliga boende har ett kortare gångavstånd till sin närmsta busshållplats än till sin parkeringsplats samt att den förstnämnda ligger närmare de delmålspunkter som resenären kan väntas vilja nå.

Placeringen av hållplatser kan vidare antas ha en effekt på den byggda strukturen och dess innehåll. Det är rimligt att anta att en hållplats placering,

särskilt i ett område där många väljer kollektivtrafiken, påverkar etableringen av olika funktioner särskilt närbutiker.

5.1.1 Tidsgeografiska restriktioner

Tidsgeografin har bidragit med mycket till min studie och det tidsgeografiska tankesättet har gett perspektiv på respondenternas svar. Uppdelningen av restriktionerna i olika kategorier kan tyckas otymplig i vissa fall. Men uppdelningen skall snarare tolkas som ett sätt att pedagogiskt förklara teorin än en modell för klassificeringen av restriktioner.

5.1.2 Ökat kollektivt resande

I planeringsdokumenten framhålls ett ökat kollektivt resande både i absoluta tal och som andel av det sammanlagda resandet, som en viktig målsättning. Detta för att uppnå klimat och miljömässiga målsättningar, sammanfattat i begreppet ”hållbart resande”. Kan denna studie bidra med erfarenheter som kan vara användbara för att uppnå denna målsättning?

De boende i Stenkällan bor vid ett tättrafikerat, såkallat starkt, kollektivtrafikstråk men respondenterna väljer trots detta i väldigt stor utsträckning bilen som färdmedel. Vidare menar de att bilen underlättar mycket för dem. En slutsats jag drar av det är att det inte räcker att kollektivtrafiken är bra, eller ens mycket bra, för att få en majoritet att välja den som sitt huvudsakliga färdmedel. Istället behöver individer fås att välja kollektivtrafiken på andra sätt.

Här blir olika insatser för att ändra medborgarnas vanor, såsom mobility management, intressanta. Uppsatsens syfte har inte varit att testa dessa insatser effektivitet.

Ifall vi vill att många fler ska välja kollektivtrafik, oavsett om skälen till detta är klimatmässiga, en konkurrens om utrymmet i städerna eller god lokal miljö, så tror jag att större insatser behövs. Jag menar att mina respondenters svar antyder att kollektivtrafiken måste bli bättre än bilen för att på allvar utmana dennas särställning. Är det möjligt för kollektivtrafiken att bli bättre än den privata bilen? En resa med kollektivtrafik omfattas alltid av restriktioner och kommer aldrig att kunna vara rakare och genare än en resa där resenären själv kan välja start och målpunkt och den rakaste vägen däremellan. Vi ska dock minnas att även bilen omfattas av restriktioner: en bil får endast köra på stadens gator och med vissa förutbestämda hastigheter. Därtill är vissa gator enkelriktade och vid rödljus måste bilisten stanna. Men en resa utan stopp, privat bil, tar troligen också kortare tid en resa där färdmedlet (bussen) stannar för att ta upp och släppa av andra passagerare. Undantaget är givetvis om en annan teknik används, exempelvis spårburen trafik framför bilar. Även separata bussfiler och

signalprioritering kan göra att kollektivtrafiken når högre hastighet trots uppehåll ifall personbilarna på grund av trafikstockning måste hålla låg hastighet. Om kollektivtrafiken skall lyckas vara *bättre* och inte endast nästan *lika bra* som den privata bilen så måste vi i grunden förändra hur våra städer har planerats – bilen har sedan länge varit norm och gatunätet är anpassat för god framkomlighet. Endast om bilens framkomlighet utmanas och nedprioriteras genom att den beläggs med restriktioner kommer kollektivtrafiken kunna bli *bättre*. En uppoffring som det inte är säkert att vi, som samhälle – medborgare, beslutsfattare och planerare, är intresserade av att göra.

5.2 Metodologiska slutsatser

Ett av mina syften har varit att dra lärdomar om metoderna som använts. Mycket av denna diskussion presenteras i metodkapitlet, här kommer endast mer övergripande slutsatser att presenteras.

Den absolut viktigaste slutsatsen jag dragit av fältarbetet är det faktum att en snäv urvalsgrupp har underlättat arbetet väldigt mycket. Redan innan jag gav mig ut i fält så visste jag att en snäv urvalsgrupp innebar fördelar ur ett statistiskt perspektiv. Färre svarande respondenter behövs för att nå samma andel av populationen. I fält visade det sig att detta urval hade ytterligare två stora fördelar: för det första så upplevde de som öppnade dörren att mitt intrång var mindre störande och för det andra så kan fler respondenter valt att svara. Vad gäller det första så var det inte ovanligt att en person som inte hörde till mitt urval först var besvrad över att bli störd men när jag förklarade hur mitt urval såg ut och de insåg att de ej hörde dit, så lättade deras irritation. Vad gäller det andra så upplevde jag att respondenterna i målgruppen var mer benägna att svara eftersom dem kände sig mer utvalda och kanske eftersom det vore svårare för dem att säga ”kan du inte fråga någon annan?”

Därför menar jag att en snäv urvalsgrupp är till fördel när en undersökning måste utformas så att individer utanför urvalet måste störa för att målgruppen skall kunna hittas. Önskvärt vore givetvis att urvalsramen var så pass komplett och uppdaterad att personer som ej hört till urvalet alltså inte behövt störas, något som tyvärr ej varit möjligt i denna undersökning.

Att ha en väl uppdaterad urvalsram underlättar arbetet markant. Att som i mitt fall ringa på dörren till personer som ej haft småbarn har varit ett mycket tidskrävande arbete. Om jag redan från början vetat i vilka bostäder småbarnsföräldrar bott så hade jag haft tidsmässig och praktisk möjlighet göra många fler återbesök, minska bortfallet och höja antalet respondenter. Stor omsorg och tid bör läggas på att konstruera en urvalsram. Urvalsramen är

såpass viktig att möjligheten att skapa den kan vara avgörande för vilken målgrupp som väljs och forskningsprojektets syfte. Tyvärr är möjligheten att få tillgång till data på hushålls och individ nivå låg. Dels för att det sedan folkräkningen i början av 1990-talet ej har förts någon officiell statistik över hushåll och dels eftersom åtkomsten till statistik på individnivå är begränsad av hänsyn till individerna och sekretess. Därmed är det förmodligen mycket svårt för en uppsats på denna nivå att få tillgång till den typen av data, men betydligt lättare för en avhandling eller ett kommunalt initierat projekt. Ofta förekommer också kostnader för att få tillgång till denna typ av bakgrundsdata.

Genom att först med hjälp av en frågeundersökning söka svar på hur de boende i ett område utformar sin vardag, vad de har för vanor och vilka funktioner som eftersträvas och därefter konstruera ett antal stiliserade dagsprogram, är det möjligt att undersöka ett områdes kvalitéer och hur områdets utformning inverkar på de restriktioner som de boende möter. Om undersökningen görs i större skala, med fler målgrupper än i denna ”pilotstudie”, kan även erfarenheter fås om hur dessa faktorer skiljer sig mellan olika grupper. Därigenom kan metoden möjligen användas för att försöka överbygga problemet med att det endast tas hänsyn till vissa grupperns behov.¹⁰⁷ Detta förutsätter en medvetenhet om riskerna och ett det arbetas aktivt för att inkludera samtliga grupper. En av riskerna är själva föreställningen om uppdelning i grupper med särskilda behov eftersom dessa grupper består av individer som sinsemellan kan vara mycket olika.

107 Se exempelvis Boverket (2002), s. 128.

Referenslista

- Andersen, Heine & Kaspersen, Lars Bo** (red) (2003), *Klassisk och modern samhällsteori*, Översättning Sten Andersson, Studentlitteratur, Lund.
- Boverket** (2002), *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelse planera*, Viveca Berntsson (red), Karlskrona.
- Ejlertsson, Göran** (1996), *Enkäten i praktiken – en handbok i enkätmetodik*, Studentlitteratur, Lund.
- Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena** (2007), *Metodpraktikan – konsten att studera samhälle, individ och marknad*, tredje upplagan, Nordstedts Juridik AB, Stockholm.
- Flowerdew, Robin & Martin, David** (2005), *Methods in Human Geography – a guide for students doing a research project*, andra utgåvan, första utgåvan 1997, Pearson Education Limited, Edinburgh.
- Friberg, Tora** (1990), *Kvinnors vardag – Om kvinnors arbete och liv. Anpassningsstrategier i tid och rum*, Meddelanden från Lunds universitets geografiska institutioner, avhandlingar 109, Lund University Press, Lund.
- Holmberg, Carin** (1993), *Det kallas kärlek – en socialpsykologisk studie om kvinnors underordning och mäns överordning bland unga jämställda par*, Alfabeta Bokförlag AB.
- Holmberg, Bengt, Jansson, Håkan & Dozzi, Marit** (2003), *Kollektivtrafik med människan i fokus*, SOU 2003:67, Stockholm.
- Hägerstrand, Torsten** (1970), *Tidsanvändning och omgivningsstruktur*, i *Urbaniseringen i Sverige* SOU 197:14, Expertgruppen för regional utredningsverksamhet, Stockholm.
- Hägerstrand, Torsten** (1991), *Om tidens vidd och tingens ordning – Texter av Torsten Hägerstrand*, Gösta Carlestam och Barbro Sollbe (red), Byggnadsrådet, Stockholm.
- Jalakas, Anne & Larsson, Anita** (2008), *Jämställdhet nästa! - samhällsplanering ur ett genusperspektiv*, SNS förlag, första upplagan, Stockholm.
- Katarzyna, Nosal** (2011) *Mobility Management Concept and Examples of its Usage in Polish Conditions*, i *Transport Problems: an International Scientific Journal*. Dec2011, Vol. 6 Issue 4, p13-22.
- Körner, Svante & Wahlgren, Lars** (2006), *Statistisk dataanalys*, upplaga 4:7, Studentlitteratur, Lund.
- Körner, Svante & Wahlgren, Lars** (2002), *Praktisk statistik*, upplaga 3:9, Studentlitteratur, Lund.
- Lind, Douglas A., Marchal, William G. & Wathen, Samuel A.** (2012), *Statistical Techniques in Business & Economics*, femtonde upplagan, McGraw-Hill/Irwin, New York.
- Malmö Stad** (2008), *Områdesfakta Stenkällan*, Malmö.
- Malmö Stad** (2009), *Framtidens kollektivtrafik i Malmö – Slutrapport*, Malmö.
- Malmö Stad, Gatukontoret & Skånetrafiken** (2009), *Superbuss i Malmö – Förslag till utvecklingskoncept för linje 5 Hyllie-Centralen-Stenkällan*, författare: Mattias Schiöth & Linda Herrström, Koll2015, Malmö.
- Malmö Stad & Skånetrafiken** (2011), *Avsiktsförklaring mellan Malmö Stad och Skånetrafiken gällande superbuss*, Dnr 380/2011-082, Löpnr 2011.3970.
- Morfoulaki, Maria, Mitsakis, Evangelos, Chrysostomou, Katerina & Stamos, Iraklis** (2011), *The*

contribution of urban mobility management to trip planning and the environmental upgrade of urban areas, i *The State of the Art in the European Quantitative Oriented Transportation and Logistics Research - 14th Euro Working Group on Transportation & 26th Mini Euro Conference & 1st European Scientific Conference on Air Transport*, Procedia - Social and Behavioral Sciences 20:162-170

Mårtensson, Solveig (1979), *On the Formation of Biographies in Space-Time Environments*, Meddelanden från Lunds Universitets Geografiska Institution, avhandlingar 84, Lund University Press, Lund.

Nyerges, Timothy L., **Couclelis**, Helen & **McMaster**, Robert (2011), *The SAGE Handbook of GIS and Society – Designing Public Participation Geographic Information Systems*, sid 347-367 i *The SAGE Handbok of GIS and Society*, SAGE.

Regeringen (2008), *Mål för framtidens resor och transporter*, proposition 2008/09:93, Stockholm.

SCB (2008), *Ny hushålls- och bostadsstatistik*, <http://www.scb.se/hob> [läst 27 maj 2013]

Schiöth, Mattias (2013), *mailkorrespondens*, mailkorrespondens mellan Göran Sevelin och Mattias Schiöth, trafikutredare Skånetrafiken, 2 maj 2013.

Skånetrafiken (2006), *Med buss i Skåne – strategi för busstrafiken*, redaktör: Kerstin Gustafsson, Hässleholm.

Skånetrafiken (2009), *Turräkning linje 5 och 35*, Skånetrafiken PASTA räkningsid 200902090.

Skånetrafiken (2012), *Tidtabellsändringar för stadsbuss Malmö från 9 december 2012*, <http://www.skanetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=33447&epslanguage=SV> [läst 27 maj 2013].

Skånetrafiken (2013a), *Reseplaneraren*, http://www.reseplaneraren.skanetrafiken.se/querypage_adv.aspx [läst 15-27 maj 2013].

Skånetrafiken (2013b), *Tidtabell Linje 5 Malmö*, 121209-130601, giltig december 2012 – juni 2013.

Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting (2012), *Kol-TRAST – Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, författare: Per Gunnar Andersson, Astrid Bergman, Paulina Eriksson, Lena Fredriksson, Malin Gibrand, Joel Hansson, och Erik Sjaunja.

Trivector (2010), *Trafik i hållbara städer*, framtagen på beställning av Riksdagens utredningstjänst, författare: Lena Smidfelt Rosqvist et al., Lund.

Törnqvist, Gunnar (2003), *Kreativitet i tid och rum*, i Eric Clark, Per Olof Hallin & Mats Widgren (red) (2003), *Tidsrumsfragment – en vänbok till Bo Lenntorp*, Stockholm och Lund.

Åquist, Ann-Cathrine (1992), *Tidseografi i samspel med samhällsteori*, Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institutioner, avhandlingar 115, Lund University Press, Lund.

Åquist, Ann-Cathrine (2001), *Vardagslivsperspektiv som planeringsredskap*, i Elander, Ingemar (red) (2001), *Den motsägelsefulla staden – vardagsliv och urbana regimer*, Studentlitteratur, upplaga 1:5, Malmö.

Brödtexten i uppsatsen är skriven med Liberation Serif, 12 pt, 120 % radavstånd och 6+2 cm marginal. Uppsatsen innehåller 18400 ord (inklusive innehålls-, referenslista m.m.). För rubriker används typsnittet Century Schoolbook L.

Bilagor

Bilaga 1: Enkät

Enkäten som använts såsom den såg ut i fält.

Bilaga 2: Rådata

Insamlad data i tabellform, samtliga 18 respondenter. Notera att ID ej anger i vilken ordning intervjuerna gjorts utan ordningen jag fört in dem.

Resande i Stenkällan

Målgruppen för denna enkät är småbarnsföräldrar boende i Stenkällan som reser till och ifrån sin sysselsättning. Syftet är att undersöka resandet för att dra slutsatser om planeringen av trafiksystem i området. Enkäten utförs som del av examensarbete vid Samhällsplanerarprogrammet vid Lunds Universitet. Din medverkan uppskattas väldigt mycket, tack på förhand.

1a. Hur många barn, sex år eller yngre, har du?

- 1 2 eller fler Inga. *Tack för din medverkan men du faller utanför denna studies område.*

1b. Hur många barn äldre än sex år har du?

- 0 1 2 eller fler

2. Hur reser du oftast till och från din sysselsättning? (Ex. Arbete, studier, praktik eller arbetsmarknadsåtgärd)

- Med kollektivtrafik. Samåker i bil.
 Med egen bil. Annat färdmedel. Nämligen: _____

3. Vilken tillgång har du till bil?

- Har varken bil eller körkort. Har körkort samt tillgång till bil i hushållet.
 Har körkort men ej bil. Har tillgång till tjänstebil. (väljs ihop med annat alternativ.)

4. Vart ligger din arbetsplats? (Inklusive studieplats, praktik eller arbetsmarknadsåtgärd)

Ange antingen dess gatuadress _____,
eller namnet på närmsta busshållplats _____.

5. Om era barn går i förskola, ligger denna inom gångavstånd?

- Ja Nej Barn går ej i förskola

6. Vilka av följande stopp, om något, har du gjort på vägen till eller från din arbetsplats senaste veckan?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Lämnat barn på förskola. | <input type="checkbox"/> Handlat för veckan eller annan längre tidsperiod i livsmedelbutik. |
| <input type="checkbox"/> Hämtat barn på förskola. | <input type="checkbox"/> Handlat i annan butik än livsmedelsbutik. |
| <input type="checkbox"/> Lämnat barn på skola (eller fritids). | <input type="checkbox"/> Köpt hämtmat på restaurang eller snabbmatsställe. |
| <input type="checkbox"/> Hämtat barn på skola (eller fritids). | <input type="checkbox"/> Egen fritidsverksamhet, exempelvis träning. |
| <input type="checkbox"/> Hämtat eller lämnat barn vid fritidsverksamhet. | <input type="checkbox"/> Umgåtts med vänner eller kollegor. |
| <input type="checkbox"/> Handlat för dagen eller komplettering i livsmedelsbutik. | <input type="checkbox"/> Andra ärenden _____ |

7. Är det något av ovan nämnda stopp du hade velat göra men ej haft möjlighet till?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Lämnat barn på förskola. | <input type="checkbox"/> Handlat för veckan eller annan längre tidsperiod i livsmedelbutik. |
| <input type="checkbox"/> Hämtat barn på förskola. | <input type="checkbox"/> Handlat i annan butik än livsmedelsbutik. |
| <input type="checkbox"/> Lämnat barn på skola (eller fritids). | <input type="checkbox"/> Köpt hämtmat på restaurang eller snabbmatsställe. |
| <input type="checkbox"/> Hämtat barn på skola (eller fritids). | <input type="checkbox"/> Egen fritidsverksamhet, exempelvis träning. |
| <input type="checkbox"/> Hämtat eller lämnat barn vid fritidsverksamhet. | <input type="checkbox"/> Umgåtts med vänner eller kollegor. |
| <input type="checkbox"/> Handlat för dagen eller komplettering i livsmedelsbutik. | <input type="checkbox"/> Andra ärenden _____ |

8. Vilken enskild faktor påverkar mest ditt val av färdmedel?

Nu följer några frågor med en femgradig skala som går från "Mycket dåligt" till "Mycket väl" med mittenalternativet "Varken bra eller dåligt".

9. Hur väl passar kollektivtrafiken för dig i avseende på:

	Mycket dåligt	Varken bra eller dåligt			Mycket väl	Vet ej.
Tidtabellens utformning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Turtäthet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hållplats läge i Stenkällan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Knutpunkter (ex Centralen & Konserthuset)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att nå din arbetsplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restid till arbetsplatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Din möjlighet att...						
Handla i livsmedelsbutik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uträtta ärenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hämta eller lämna barn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Anser du att bil underlättar, alternativt skulle underlätta, din vardag?

Ja, i stor utsträckning

Ja, i viss mån

Vet ej

Nej, inte särskilt

Nej, inte alls

11. Vilken könstillhörighet har du?

- Kvinna.
 Man.

12. Någonting annat du vill kommentera?

Tack så mycket för din tid!

Bilaga 2

ID	1A. Barn ≤6	1B. Barn >6	2. Färdmedel	2B. Annat färdmedel?	3. Bil tillgång	4. Vart arbete	5. Förskola
12	2	0	2	0	3	Ågatan (arlov)	1
17	2	0	2	0	2	Brömby, danmark	1
18	2	0	2	0	2	Köpenhamn	1
9	1	0	2	0	2	Företagsvägen (Nova Lund)	1
3	1	2	2	0	2	HSC (Health Science Center) Lund Univ.	1
14	1	1	2	0	2	Slättängsgatan (Lomma)	0
4	2	0	1	0	0	Mårtenslund (Lund) & Lilla torg (Malmö)	1
8	1	2	2	0	3	Risyxegatan	1
13	2	0	2	0	2	Silversgatan (Malmö)	1
16	1	1	2	0	2	Svågertorp	1
6	1	2	2	0	3	Södertull/Gustaf Adolfs Torg	1
11	2	0	2	0	3	Augustenborgsgatan	1
2	1	1	1	0	0	Knivgatan, Malmö	1
5	1	0	2	0	2	Carl Gustafsväg (Malmö)	0
15	2	0	2	0	2	Stenåldersgatan	1
1	1	0	2	0	3	Svågertorp	1
7	1	1	2	0	2	Von Rosens väg	1
10	2	1	4	Cykel	1	Lönngården (busshållplats)	1

Kodning:

0 = 0 st
 1 = 1 st
 2 = 2 eller fler

1 = kollektivtrafik
 2 = med egen bil
 3 = samåker i bil
 4 =cykel

Text.
 1 = svar uteblivit
 0 = Nej

0 = varken bil eller körkort
 1 = körkort
 2 = bil & körkort
 3 = körkort, bil & tjänstebil

1 = ja
 0 = nej
 X = går ej i för

Bilaga 2

6A. Lämnat förskola	6B. Hämtat förskola	6C. Lämnat skola	6D. Hämtat skola	6E. hämtat/lämnat fritidsverksamhet	6F. Kompletterings handlat
1	1	0	0	0	1
0	1	0	1	1	1
1	1	1	1	0	1
1	1	0	0	0	1
1	1	1	0	1	1
1	1	1	1	0	1
1	1	0	0	0	1
0	1	0	0	1	1
0	1	0	0	0	1
1	0	1	0	0	1
0	0	1	1	0	1
1	1	0	0	0	1
0	0	1	0	0	0
1	1	0	0	1	1
1	1	0	0	0	1
1	1	0	0	0	1
1	1	1	1	0	1
1	1	1	1	1	1

0 = nej
1 = ja
rskola

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

Bilaga 2

6G. Veckohandlat	6H. Köpt annat	6I. Hämtmat	6J. Egen fritidsverksamhet	6K. Umgåtts	6L. Annat	7A. Lämnat förskola	7B. Hämtat förskola
1	0	0	0	1	0	0	0
0	0	1	1	1	0	0	0
0	0	1	0	1	0	0	0
1	1	1	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1	0	1	0	0	0
1	0	0	1	1	0	0	0
0	1	1	1	1	0	0	0
1	1	1	1	1	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	1
1	0	0		0	1	0	0
1	0	1	0	1	0	0	0
0	1	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	1	0	0	0
1	1	1	0	0	0	0	0
0	1	0	0	1	0	0	0

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

Bilaga 2

7C. Lämnat skola	7D. Hämtat skola	7E. hämtat/lämnat friditsverksamhet	7F. Kompletterings handlat	7G. Veckohandlat	7H. Köpt annat
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	1	0
0	0	0	0	0	0
0	1	0	0	0	0
0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

Bilaga 2

7I. Hämtmat	7J. Egen fritidsverksamhet	7K. Umgåtts	7L. Annat	8. Varför färdmedel?	9A. Tidtabell
0	0	0	0	Hinner inte annars.	5
0	0	0	0	Ont om tid.	1
0	0	0	0	Enklast. Tid.	1
0	0	0	0	Tiden för bussresa.	3
0	1	0	0	Lämnar och hämtar på tre olika ställen. För att hinna.	X
0	0	0	0	Tid. Buss klyddigt.	5
0	0	0	0	Enkelt. Tid. "Bussen går där jag annars hade kört bil." Miljö.	3
0	0	0	0	Bekvämt.	X
0	0	0	0	Jobbar på olika ställen. Tar tid med buss & cykel.	5
0	0	0	0	Tid & avstånd.	5
0	0	0	0	Tid.	1
0	0	0	0	Lätthet. (Lathet).	5
0	0	0	0	Har ej körkort. Smidigare.	5
0	0	0	0	Tid.	5
0	0	0	0	Bekvämlighet. Tid.	1
0	0	0	0	Enkelhet. Tid.	5
0	1	1	0	Bil tar inte längre tid. Smidigt (hämta barnen).	4
0	0	0	0	Snabbare. Med buss måste hon gå upp tidigt.	5

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

0 = nej
1 = ja

Text

1 = mycket dålig
3 = varken bra/dålig
5 = mycket väl
X = vet ej

Bilaga 2

9B. Turtäthet	9C. Hållplatsen i Stenkällan	9D. Knutpunkter.	9E. Att nå arbete	9F. Restid	9G. Handla	9H. Ärenden	9I. Hämta/lämna
5	5	5	1	1	4	4	5
3	5	5	1	1	1	1	3
X	5	5	1	1	5	5	1
3	5	5	3	2	3	4	X
X	5	4	5	4	2	3	1
5	5	5	X	X	5	5	1
3	5	5	5	5	4	4	5
X	5	X	1	X	5	X	X
-	5	5	2	2	2	5	3
5	5	5	2	2	1	1	1
3	5	1	5	1	2	1	4
5	5	3	5	3	5	5	1
5	5	5	5	5	5	5	5
5	5	3	1	1	2	4	2
-	5	5	1	1	3	X	3
X	5	5	5	5	2	2	2
4	5	1	5	5	5	5	1
X	5	5	1	4	4	5	1

1 = mycket dåligt
 3 = varken bra/dåligt
 5 = mycket väl
 X = vet ej

1 = mycket dåligt
 3 = varken bra/dåligt
 5 = mycket väl
 X = vet ej

Bilaga 2

10. Underlättar bil?	11. Kön
1	0
1	0
1	0
1	0
1	1
1	1
5	0
1	0
2	0
1	0
1	0
2	0
5	1
1	1
1	1
1	1
2	1
4	1

1 = Ja, i stor utsträckn 1 = kvinna
2 = Ja, i viss mån 0 = man
3 = vet ej
4 = Nej, inte särskilt

12. Övrigt?

9I: "Behövs ej" inom gångavstånd.

Funderade [när hon flyttade hit] på att lämna med bil och sedan ta bussen till jobbet. Men ej gjort så.

9I: behöver ej buss, nära.

Konsult, olika arbetsplatser. Därför beror 9E & F på uppdrag.
Tillgång till tjänstebil på jobbet men ej hemma.

Använder regelbundet kollektivtrafik, men oftast bil. 9: Svårt att nå Möllevångstorget och Mobilia, samt även Triangeln.

7: "Har alltid möjlighet, har cykel." Oroar sig över närmiljön p.g.a. busshållplatsen: avgaser och buller när bussen står på hela natten, vaknar.

text