



# Konkurrenskraftiga kollektiva kommunikationer

En studie av attityder till kollektivtrafik hos människor som pendlar till eller från Åstorp.

---

*Lydia Gustafsson*

2015

**Miljövetenskap**

Examensarbete för masterexamen, 30 hp

Lunds universitet



# Konkurrenskraftiga kollektiva kommunikationer

En studie av attityder till kollektivtrafik hos människor som pendlar till eller från Åstorp.

Lydia Gustafsson

2015

**Examensarbete för masterexamen, 30 hp, Lunds universitet**

Intern handledare: Johanna Alkan Olsson, Centrum för klimat- och miljöforskning, Lunds universitet

Extern handledare: Linda Svederberg, Åstorps kommun



# Abstract

With less than 15 000 inhabitants, Åstorp is a small municipality in the north west of Skåne. In the county there are two train stations and twenty-three bus stops. Despite the good opportunities for public transport, the municipality has high emissions of greenhouse gases from passenger transports if compared with other municipalities in Skåne. By means of a focus group, this paper employs a qualitative method to investigate people's attitudes towards public transport and what actions they believe may motivate more people to use public transport. In addition, a small literature study on attitudes towards public transport and travel patterns is carried out.

The literature study shows that more than 70 percent of the trips that residents of the municipality of Åstorp take are done by car. This is well above average for Skåne. The study shows that many of the arguments for travelling with both public transports and cars are egocentric, which means that they promote the individual's self-interest. Not all attitudes can be changed but by promoting the benefits of public transport the chance of getting people to utilize it is increased. To make public transport more competitive against the car, the journey must become more time-efficient. Public transport also has to improve in a more general sense. One way of making the public transport more attractive is by making the station area safer and more enjoyable. The municipality can also try to conduct information campaigns with the purpose of helping more people to discover the benefits of public transport.

This study is important since it will hopefully be used as a basis for municipal actions and political decisions. The results of those actions may make public transport more attractive and competitive against the car, which will lead to a reduction of greenhouse gas emissions from passenger transport.

# Innehållsförteckning

<b>ABSTRACT</b> .....	<b>5</b>	
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b> .....	<b>6</b>	
<b>1</b>	<b>INTRODUKTION</b> .....	<b>8</b>
1.1	PROBLEMBESKRIVNING .....	8
1.2	SYFTE, MÅL OCH AVGRÄNSNING .....	9
	<i>Syfte och mål</i> .....	9
	<i>Frågeställningar</i> .....	9
	<i>Avgränsning</i> .....	9
<b>2</b>	<b>TEORETISK BAKGRUND OM ATTITYDER</b> .....	<b>10</b>
2.1	VAD ÄR ATTITYDER? .....	10
2.2	MODELLER OCH TEORIER KRING ATTITYDER .....	10
	<i>Teorin om planerat beteende (TPB)</i> .....	10
	<i>Värdeexpressiva attityder</i> .....	11
	<i>Tillgänglighetsmodeller, attitydstruktur och uppdateringsmodellen</i> .....	12
2.3	FÖRÄNDRING AV ATTITYDER .....	13
<b>3</b>	<b>METOD</b> .....	<b>15</b>
3.1	FOKUSGRUPPER .....	15
3.2	ENKÄT .....	16
3.3	LITTERATURSTUDIE .....	16
<b>4</b>	<b>RESULTAT</b> .....	<b>17</b>
4.1	LITTERATURSTUDIE .....	17
	<i>Åstorps kommun</i> .....	17
	<i>Faktorer som påverkar resandet</i> .....	19
	<i>Kollektivtrafik till och från Åstorps kommun</i> .....	22
	<i>Resvanor i Åstorp, Skåne och Sverige</i> .....	25
4.2	FOKUSGRUPPER OCH ENKÄT .....	29
	<i>Fokusgrupper</i> .....	29
	<i>Enkät</i> .....	30
	<i>Gruppernas sammansättning</i> .....	30
	<i>Deltagarnas resvanor</i> .....	31
	<i>Argument för/emot samt för- och nackdelar med kollektivtrafik respektive biltrafik</i> .....	33
	<i>Förslag till åtgärder för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken</i> .....	38
<b>5</b>	<b>ANALYS OCH DISKUSSION</b> .....	<b>42</b>
5.1	FOKUSGRUPPER SOM METOD .....	42
5.2	SITUATIONEN I ÅSTORP .....	43
	<i>Växthusgaser</i> .....	43
	<i>Kollektiva möjligheter</i> .....	43
5.3	RESVANOR.....	44
	<i>Resvaneundersökningar</i> .....	44
	<i>Fokusgrupper</i> .....	46
5.4	KONKURRENSKRAFTIGA KOLLEKTIVA KOMMUNIKATIONER .....	46

5.5	ÅTGÄRDER FÖR ÖKAD ANDEL KOLLEKTIVTRAFIK.....	48
	<i>Kommunala åtgärder</i> .....	48
	<i>Vad andra aktörer kan göra</i> .....	51
	<i>Svåra förändringar</i> .....	52
5.6	FELKÄLLOR OCH OSÄKERHET .....	52
	<i>Statistik</i> .....	52
	<i>Referenser</i> .....	52
<b>6</b>	<b>SLUTSATS</b> .....	<b>53</b>
<b>7</b>	<b>TACK</b> .....	<b>54</b>
	<b>REFERENSER</b> .....	<b>55</b>
	<b>BILAGA 1 – INBJUDAN FOKUSGRUPP</b> .....	<b>60</b>
	<b>BILAGA 2 – BUSSHÅLLPLATSER, TÅGSTATIONER, LINJER</b> .....	<b>61</b>
	<b>BILAGA 3 – ENKÄT</b> .....	<b>63</b>

# 1 Introduktion

## 1.1 Problembeskrivning

*”De goda förutsättningarna till trots är bilandelen vad gäller persontransporter mycket hög vilket resulterar i att Åstorps kommun ligger i toppen av statistiken kring koldioxidutsläpp avseende transporter bland kommunerna i Skåne.” (Familjen Helsingborg, 2014)*

Så avslutas det uppdrag som Åstorps kommun lagt ut på Familjen Helsingborgs uppdragsbank och som mynnat ut i denna rapport. Hur kan man göra för att få kollektivtrafiken konkurrenskraftig jämfört med biltrafiken? Det är det problem som studien vill bidra till att lösa. Kollektivtrafik medför mindre miljökostnader för samhället än alternativ biltrafik (Sweco Göteborg, 2009), varför syftet med studien har hög miljövetenskaplig relevans. Genom att undersöka varför människor väljer kollektivtrafik alternativt biltrafik kan man arbeta med att ändra attityder så att fler väljer att åka kollektivt, något som alltså är mindre skadligt för miljön. Nedan beskrivs dels hur mycket växthusgaser biltrafik respektive kollektivtrafik ger upphov till men även hur utvecklingen ser ut för bil och kollektivtrafik, när det gäller antal resenärer och marknadsandelar. Avsnittet avslutas med några stycken om kollektivtrafikens samhällsnytta samt hur man ökar andelen kollektivtrafik.

Trafikverket (2014) har tagit fram siffror för vilken klimatpåverkan och energianvändning olika transportmedel har. Både buss (tätort samt landsbygd) och tåg (intercity) har betydligt lägre klimatpåverkan och energianvändning än bil i tätort. Klimatpåverkan från tåg är närmast försumbar jämfört med personbil i tätort och energianvändningen är ungefär en fjärdedel. För buss är klimatpåverkan och energianvändning högre vid tätortskörning än på landsväg men i båda fall är dessa faktorer mindre än hälften jämfört med personbil i tätort. Personbil på landsväg har förvisso lägre klimatpåverkan och energianvändning än personbil i tätort men den är fortfarande betydligt högre än buss och tåg. Enligt Naturvårdsverkets (2014) siffror för utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter stod transporter med personbil för drygt 58 procent av utsläppen år 2013. Järnvägen och busstrafiken står tillsammans för drygt 4 procent. De senaste drygt 20 åren (1990-2013) har utsläppen av växthusgaser från buss- och järnvägstrafik minskat något. Samma utveckling för bil visar på en tydlig minskning de senaste fem åren som mätningar har gjorts.

Trafikanalys (2014a) har undersökt hur persontransportarbetet i Sverige har utvecklats från 1999 till 2013. Persontransportarbetet mäts som personkilometer, det vill säga antal transporter multiplicerat med reslängden (Trafikanalys, u.å). Transporter med bil och järnväg har ökat medan transporter med buss har minskat något (Trafikanalys, 2014a). Den procentuella andelen kollektivtrafik har ökat något (från 19 till 23 procent) medan andelen biltrafik (både förare och passagerare) har varit ungefär lika stor (53-54 procent) under åren 2010-2014 (Ipsos, 2015). Enligt beräkningar från Sweco Göteborg (2009) ger kollektivtrafiken minskade kostnader för samhället jämfört med om dagens kollektivtrafik skulle ersättas med alternativ biltrafik. Genom att ha kollektivtrafik sparar Sverige årligen 22 miljarder kronor, bland annat genom minskade kostnader för trafikolyckor, utsläpp av växthusgaser och slitage på våra vägar. Tack vare kollektivtrafiken tvingas fler människor röra på sig (för att ta sig till och från kollektivtrafiken), något som ger minskade kostnader för hälso- och sjukvård. Genom att ha kollektivtrafik krävs färre parkeringsplatser, något som också leder till minskade omkostnader.

Att öka resandet med kollektivtrafik innebär att utsläppen ökar på grund av ökad energianvändning (Holmberg, 2013). Om man däremot samtidigt minskar resandet med bil, genom att bilister övergår



till kollektivtrafik, kan effekterna av en ökad kollektivtrafikanvändning vara positiv. Studier har visat att när användningen av kollektivtrafik ökar beror det främst på nygenererat resande och att människor som tidigare cyklade eller gick väljer tåg eller buss istället. Oftast kommer endast en fjärdedel från människor som tidigare använt bil. I norska studier har man dock sett att bilister bidragit med upp till 40 procent av ökningen. För att få en effektiv ökning av tidigare bilister som väljer kollektivtrafik kan det vara nödvändigt med en förbättrad kollektivtrafik i kombination med åtgärder som minskar biltrafiken.

Ipsos (2015) visar att det hos människor som i princip alltid väljer bilen finns störst potential att få folk att använda kollektivtrafik istället för bil. Det finns två skäl till det, dels så är den här gruppen människor relativt stor och dels är resorna de genomför ofta något längre samtidigt som de sällan använder sig av gång eller cykel som transportmedel. Enligt en prognos från Trafikverket kommer det regionala bilresandet öka mer än det regionala resandet med tåg och buss de kommande 15 åren (Röcklinger, 2012).

## 1.2 Syfte, mål och avgränsning

### Syfte och mål

Det övergripande syftet med studien är att undersöka hur situationen i Åstorp ser ut, vilka attityder som finns till kollektivtrafik samt att ta fram förslag till hur kommunen kan arbeta för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken. Ett mål är att studien ska kunna användas som underlag för politiker i Åstorps kommun när de fattar beslut som är relaterade till studiens syfte.

### Frågeställningar

Genom studien besvaras följande frågor:

- Hur höga är Åstorps kommuns utsläpp av koldioxid och hur förhåller de sig till utsläpp i andra skånska kommuner?
- Hur ser möjligheterna ut när det gäller kollektivtrafik i Åstorp – varifrån och när går bussar och tåg?
- Hur reser människor till och från Åstorps kommun?
- Varför åker en del bil när kollektivtrafik finns tillgänglig?

### Avgränsning

Studien avgränsas till att undersöka attityder kring pendling till/från arbete eller studier med kollektivtrafik (buss och tåg) respektive biltrafik till, från eller inom Åstorps kommun.

## 2 Teoretisk bakgrund om attityder

En del av denna studie handlar om att undersöka vilka attityder som finns till kollektivtrafik. För att kunna göra en djupare analys av studiens resultat behövs en teoretisk del om mekanismen bakom hur attityder skapas och fungerar samt hur de kan påverkas. Kapitlet börjar med en kort genomgång av vad attityder är för att sedan övergå i ett längre avsnitt med några olika modeller och teorier som finns om attityder och hur de kan påverkas.

### 2.1 Vad är attityder?

De flesta vetenskapliga definitionerna som finns för vad en attityd är är relativt lika (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 14). En definition är att en attityd är ”*en psykologisk tendens som uttrycks genom att värdera en specifik enhet med någon grad av gillande eller ogillande*” (Chaiken och Eagly, 1993). En människa kan ha attityder till en mängd olika saker, både konkreta och abstrakta (von Borgstede, 2008). Kognitiva, affektiva och beteendemässiga processer påverkar attityder och attityderna kan ge upphov till kognitiva, affektiva och beteendemässiga responser (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 15-16). Kognitiv process och respons handlar om erfarenheter, kunskap och uppfattningar medan affektiv process och respons beror på känslor (positiva eller negativa) förknippade till attitydobjekten. Den tredje typen, beteendemässig process och respons, handlar om det beteende som är kopplat till attityden.

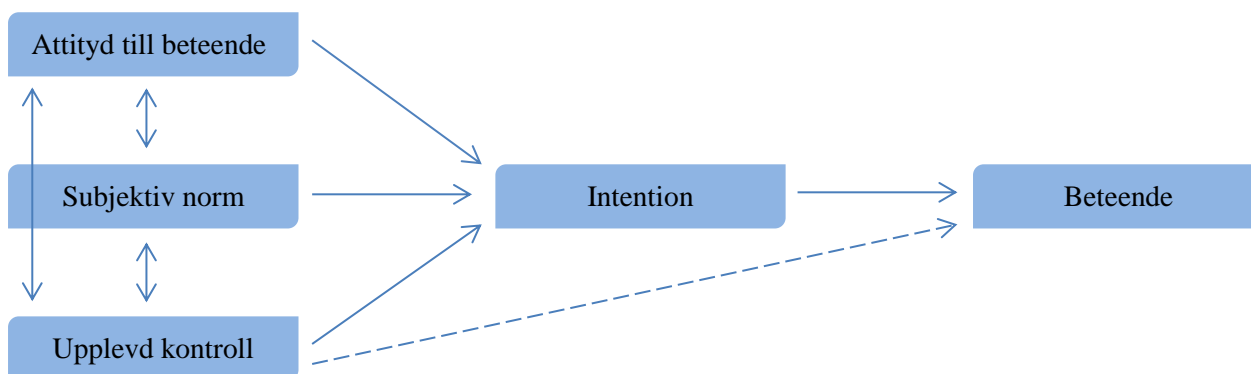
### 2.2 Modeller och teorier kring attityder

Nedan beskrivs några olika teorier som beskriver attityder, hur de kan påverkas samt hur de hänger ihop med beteende. De modeller eller teorier som behandlas är *Teorin om planerat beteende*, *Värdexpressiva attityder*, *Tillgänglighetsmodeller*, *Intern och extern attitydstruktur* samt *Uppdateringsmodellen*. Slutligen, som en praktisk tillämpning av de behandlade teorierna, diskuteras hur attityder kan förändras med utgångspunkt i texter om informationskampanjer då en del av syftet med denna studie är att diskutera vad som kan göras för att förbättra kollektivtrafikåkandet i Åstorp.

#### **Teorin om planerat beteende (TPB)**

Martinsson och Nilsson (2012, s. 13) utgår från att det finns ett starkt samband mellan attityder och beteende även om det inte är ett självklart samband. Ibland skiljer sig en människas beteende från de attityder denne säger sig ha. De menar dock att man trots dessa tveksamheter kan ”*säga ganska mycket om människors framtida beteende utifrån en attityd*”.

Teorin om planerat beteende syftar till att på förhand kunna säga de beteenden som kontrolleras av en individ, det vill säga sådana handlingar som individen själv väljer att genomföra (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 28). Det finns fem viktiga begrepp inom teorin om planerat beteende: attityd till beteende, subjektiv norm, upplevd kontroll, intention och beteende.



**Figur 1. Teorin om planerat beteende. Egen bild baserad på figur från Ajzen (1991).**

Precis som Figur 1 visar påverkas intentionen av vilken attityd som finns till beteendet, hur den subjektiva normen är och uppfattad kontroll (Ajzen, 1991). Med attityden till beteendet menas i vilket grad en individs bedömning av beteendet är fördelaktig eller ofördelaktig. Vidare finns den subjektiva normen som handlar om huruvida man tror att omgivningen vill att man ska utföra beteendet eller inte. Den slutliga faktorn som påverkar intentionen är den uppfattade kontrollen, alltså hur lätt eller svårt en individ upplever att det är att utföra ett visst beteende. Detta baseras troligtvis på individens tidigare erfarenheter och de hinder som denne förväntar sig. Om en person inte tror sig kunna utföra ett beteende kommer den inte heller försöka (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 29).

Ju mer fördelaktig den subjektiva normen och attityden är och ju större den uppfattade kontrollen är, desto starkare blir intentionen att utföra ett visst beteende (Ajzen, 1991). Hur stor inverkan de olika faktorerna har på intentionen varierar beroende på beteende och situation. I vissa fall behövs alla tre faktorer, i andra fall räcker det med attityden och den upplevda kontrollen och ibland kan attityden på egen hand ha en betydande påverkan på intentionen.

Teorin om planerat beteende kan vara relevant när man vill diskutera vilka attityder människor har till kollektivtrafik. Dessa attityder kan vara positiva eller negativa något som hör ihop med attityden till beteendet, om den är fördelaktig eller ofördelaktig. Vidare är det intressant att fundera över om det finns det någon subjektiv norm kring kollektivtrafik som är inbyggd i systemet. Den tredje faktorn som påverkar intentionen till ett beteende är den uppfattade kontrollen. Att övergå från biltrafik till kollektivtrafik är kanske ett större steg för vissa personer om förändringen innebär byten med buss och tåg, vilket kräver en större planering av resandet. Utifrån Ajzens teori borde det vara lättare att byta trafiksätt (beteende) om det nya är bytesfritt och personen har nära till station/hållplats så att det inte tar mer tid eller kräver mer planering. Har personen tidigare åkt tåg och då upplevt att det alltid varit försenat kommer det göra det svårare att börja åka tåg igen eftersom det finns en negativ upplevelse med det.

Externa händelser kan också påverka förhållandet mellan intentionen och beteendet och göra att en handling inte utförs trots att intentionen finns (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 29). Som ett exempel kan beteendet att cykla till jobbet nämnas. En extern händelse som kan avfärda beteendet trots att intentionen finns är till exempel punktering eller dåligt väder.

## Värdeexpressiva attityder

Vissa attityder är så kallade värdeexpressiva attityder vilket innebär att de kan kopplas ihop med olika värden (Jagers et al., 2009). Martinsson och Nilsson (2012, s. 22-23) tar upp tre generella etiska värden som kan kopplas till miljöattityder: ekocentriska, egocentriska och antropocentriska värden. För att kunna resonera kring hur olika människor förhåller sig till varför eller varför inte de åker kollektivtrafik är det viktigt att kunna kategorisera deras generella attityd i någon av dessa kategorier. Den ekocentriska etiken innebär att beteenden bedöms utifrån vilka konsekvenser de har

för natur och miljö (Merchant, 1992). I den egocentriska etiken värderas faktorer som gynnar den enskilda individens egenintresse positivt medan den antropocentriska etiken värderar människans välbefinnande högre än andra värden. I en studie om varför bilister väljer att avstå från att använda bilen konstateras att ekocentrism har en positiv effekt när det gäller inställningen till miljön medan antropocentrismen inte påverkar miljömedvetenheten (Garvill et al., 2001).

Olika attityder kan kopplas till olika värden, exempelvis kan attityder om bekväma sittplatser på bussen kopplas till de egocentriska värdena medan attityder om miljön är mer kopplade till de ekocentriska. En antropocentrisk etik kan innebära att de attityder personen har handlar om att kollektivtrafiken är bra för alla människor då den möjliggör att personer utan körkort kan transportera sig längre sträckor utan bil.

Attityder som är kopplade till värden är generellt svåra att ändra eftersom värden har en central funktion hos människor (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 44). Schwartz (1992) beskriver det som att värdena är en grundläggande motivation hos människor som påverkar hur vi tar till oss information och att de fungerar som en vägledning i vad som är viktigt i livet. För att ändra dessa attityder bör man fokusera på att påverka själva värdena som ligger bakom attityden (Eagly och Kulesa, 1997). Som exempel skriver Martinsson och Nilsson (2012, s. 44) att man som argument för att köpa ekologisk mat kan fokusera på den personliga hälsan när det gäller egocentriska värden, att det är bättre för djur och natur om man vill fånga de ekocentriska värdena och framhäva att det är bättre för de matproducenterna om det handlar om antropocentriska värden.

En teori som behandlar faktorer som påverkar attityder är den som Martinsson och Nilsson (2012, s. 17) kallar ”*uppfattning\*värdering-teorin*” (*expectancy-value theory* på engelska). Om man multiplicerar styrkan i en persons uppfattning med värderingen av resultatet och sedan summerar produkterna får man attityden till beteendet (Ajzen, 2005, s. 123).

När man diskuterar attityder till kollektivtrafik är uppfattning\*värdering-teorin intressant då den bland annat kan kopplas till hur olika människor värdesätter olika transportsätt (till exempel bil och tåg). Om en person värderar flexibilitet (till exempel möjligheten att kunna bestämma själv hur dags man vill åka till jobbet på morgonen) högt kommer personen troligtvis få en mer positiv attityd till bil än tåg. Detta eftersom uppfattningen kan vara att man med kollektivtrafik måste anpassa sig efter utbudet och tidtabellerna medan man med bil kan påverka själv när man vill åka. Värderar man däremot miljön högre så ses byten och planering av resor som ett mindre problem.

## **Tillgänglighetsmodeller, attitydstruktur och uppdateringsmodellen**

Lidskog och Sundqvist (2011, s. 89-90) hävdar att det inte finns någon ”*autonom och rationell individ med stor handlingskraft som är opåverkad av sitt sammanhang*”. De menar att individer istället formas av sina relationer och sin historia, att det en individ känner och tänker utvecklas i samspel med andra människor. En individ utvecklas alltså i detta sociala samspel men påverkar även de andra individerna som finns i samspelet.

Det finns flera sorters tillgänglighetsmodeller men en gemensam nämnare för en del olika varianter är att det inte finns något som kan kallas stabila attityder hos människor (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 19). Dessa modeller menar istället att en attityd formas på nytt då den behövs. Attityden formas av olika argument och överväganden som finns i individens medvetande just då. Dessa övervägande och argument är troligtvis motstridiga i många fall. Enligt dessa teorier menar man att till exempel massmedias rapportering kan påverka vilka argument och överväganden som finns i en människas medvetande. Massmedia påverkar människors åsikter och attityder på två sätt, dels genom *priming* och dels genom *framing* (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 45-59). Med *priming* avses de variationer som finns i massmedias rapportering av politiska frågor, vilket ger variationer i de kriterier som används av medborgare för deras politiska värderingar. När media uppmärksammar vissa frågor, men inte andra, gör det att en del argument blir mer dominanta än andra i människors

medvetande. Framing (även kallat gestaltningsteorin) handlar dels om samma process som priming, nämligen att massmedia uppmärksammar vissa frågor men inte andra. Utöver detta beror framing även på hur massmedia rapporterar om olika händelser. En och samma händelse kan beskrivas ur olika perspektiv, på olika sätt. Det saknas dock fortfarande kunskap om effekten av priming och framing kring miljö- och klimatfrågor.

Ett annat sätt att se på attityder och hur de byggs upp är genom att titta på det som kallas intern och extern attitydstruktur (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 33). Den interna strukturen säger hur attityden är konstruerad. Enligt Eagly och Kulesa (1997) byggs den interna strukturen upp av erfarenhet av eller indirekt exponering för attitydobjekt (genom till exempel mediabudskap). Den externa attitydstrukturen handlar om ”*förhållandet mellan attityden till en viss fråga, och attityden till andra attityder och värden*” (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 34). Attityder med starkt intern struktur är svåra att förändra, då ny information måste konkurrera med befintlig information (Eagly och Kulesa, 1997). Människan tenderar att söka information som passar med de attityder som redan finns, vilket innebär att om en person har en stark intern attitydstruktur kommer denne att aktivt söka information som stödjer den befintliga attityden.

Martinsson och Nilsson (2012, s. 19) har valt att översätta det som på engelska kallas *on-line model* till uppdateringsmodell. I uppdateringsmodellen förutsätts det att människor grundar sina bedömningar på de belegg som finns lagrade i minnet (Lodge et al., 1989). Martinsson och Nilsson (2012, s. 19) beskriver modellen enligt följande vid en jämförelse med tillgänglighetsmodeller, baserat på Lodge et al. (1989): det ”*existerar istället någon form av mer stabila attityder lagrade i långtidsminnet som individerna kan tillgå och frammana vid behov*”. Detta innebär att den information som en individ stöter på om ett attitydobjekt blandas med den information som redan finns i långtidslagrade attityder. Därefter sker en uppdatering av attityden med beaktande på den nya information som tillförts.

Alla dessa teorier är relevanta när man diskuterar miljöfrågor, till exempel att åka kollektivt istället för bil. Om allt man hör om kollektivtrafik är negativt (både i massmedia och bland människor i omgivningen) bör risken öka för att attityden till kollektivtrafik är negativ eftersom det finns mer negativa argument i medvetandet. Om man är miljömedveten och vill få fler att åka kollektivt är det kanske viktigt att prata om och förstärka det positiva så att det är det som finns lättillgängligt i personens medvetande. Skillnaden mellan uppdateringsmodellen och tillgänglighetsmodellerna är att uppdateringsmodellen säger att attityder kan vara stabila. Enligt den teorin bör attityder vara svårare att påverka då de har en stabil kärna.

## 2.3 Förändring av attityder

De teorier som behandlats tidigare i kapitlet ger några uppslag för hur man kan gå tillväga för att förändra attityder. Några teorier handlar om påverkan utifrån, dels från media och dels från människor i omgivningen. Vill man öka chansen till en positiv attityd till kollektivtrafik är det viktigt att bilden av kollektivtrafiken är positiv i media och att de argument som finns i omgivningen är positiva. På så sätt ökar chansen att en människa har fler positiva argument i sitt medvetande då en attityd till kollektivtrafik skapas. De olika teorierna indikerar dock att attityder kan vara olika svåra att förändra. Om en människa har en stark intern attitydstruktur är det mer troligt att denne söker argument som stämmer överens med den attityd som redan finns. Uppdateringsmodellen säger att det finns någon sorts stabil attityd som kan påverkas av information utifrån, vilket påminner om tankesättet med intern attitydstruktur. Är grundattityden mer stabil bör den vara svårare att påverka.

Enligt uppfattning\*värdering-teorin borde det vara lättare att påverka människor som ännu inte har någon större uppfattning om till exempel kollektivtrafik, förutsatt att det de värdesätter väldigt högt inte är en omöjlighet att leva upp till i kollektivtrafikens utbud. Genom att göra förbättringar i det

kollektiva utbudet, till exempel genom fler avgångar, skulle personens uppfattning kunna ändras vilket gör att attityden till kollektivtrafik kan bli mer positiv då möjligheten till flexibilitet ökar. På liknande sätt kan till exempel ett bussbolag satsa mer på att vara i tid för att påverka attityden hos de som värdesätter att komma i tid till jobbet väldigt högt. Den subjektiva normen kan spela en stor roll i teorin om planerat beteende. Om normen säger att det är bra att åka kollektivt bör chansen öka att människor väljer det färd sättet. Genom att påverka normen och öka acceptansen för att transportera sig utan bil bör kollektivtrafiken gynnas. Samma teori handlar om hur fördelaktig attityden är, något som går att koppla till övriga teorier som behandlats i kapitlet. Genom att använda dessa kan attityden påverkas till att bli mer positiv till kollektivtrafik och därmed ökar intentionen till att utföra ett visst beteende, i detta fall åka tåg eller buss istället för bil.

Utöver de genomgångna teorierna kan informationskampanjer vara en möjlighet till att förändra attityder hos människor. Precis som för priming och framing vad det gäller information i media finns det inte mycket forskning kring effekten av informationskampanjer när det gäller miljöfrågor. Riktad information från till exempel myndigheter kan dock vara ett viktigt bidrag när det handlar om att ändra attityder (Martinsson och Nilsson, 2012, s. 50).

I en nederländsk studie undersöktes attityder till bilanvändning och effekten av information, återkoppling och engagemang relaterade till bilanvändning (Tertoolen et al., 1998). I studien övervakades resebeteendet hos privatbilsförare under fyra perioder om två veckor vardera. Bilförarna fick återkoppling på de effekter deras bilanvändning hade på deras egen ekonomi och/eller miljön. De fick även information om bland annat vilken kollektivtrafik som fanns tillgänglig för deras situation. Utöver detta hade en del av förarna förbundit sig till att minska sin körsträcka. I studien analyserades både separata och kombinerade effekter av bland annat återkopplingen när det gäller miljö och ekonomi. Det konstateras att studien inte gav några effekter på resebeteendet och att effekten när det gäller attityder i vissa fall var tvärtemot vad som förväntades ur ett teoretiskt perspektiv. Vidare dras slutsatsen att förarna hade en mycket stark koppling mellan bilen och känslan av bekvämlighet och oberoende samt att de positiva attityderna är fler än de negativa.

Garvill et al. (2001) kommer fram till att man genom att öka människors miljömedvetenhet med information om de miljöhot som ökad bilism medför, kan få fler att avstå från bil. Det är dock störst chans att de som redan har en ekocentrisk inställning och prioriterar allmänintresset tar till sig sådan information. Vidare skriver författarna att då många åker bil av ren vana kan det vara svårt att påverka beteendet genom att tillföra ny information. Istället krävs att vanorna bryts för att därefter kunna få genomslag genom ny information.

Eagly och Kulesa (1997) anger fyra strategier som kan användas då man vill introducera mer miljövänliga strategier hos medborgare med en starkt intern attitydstruktur:

1. Utforma starka argument.
2. Använd material som överensstämmer med medborgarens interna attitydstruktur, men som syftar till att förändra attityden åt det mer miljövänliga hållet.
3. Framhäva många nya erfarenheter, det gör att den förändrade attityden baseras mer på de nya associationerna än de gamla.
4. Upprepa de nya associationer som introducerats.

## 3 Metod

I studien används huvudsakligen följande metoder: fokusgruppsintervjuer, enkät och litteraturstudie, vilka beskrivs nedan.

### 3.1 Fokusgrupper

Fokusgrupper är en sorts gruppintervju men skiljer sig från klassiska gruppintervjuer eftersom samspelet sker inom gruppen istället för mellan intervjuaren och deltagaren (Morgan, 1997, s. 2-3). Tack vare denna interaktion kan man få fram data som hade varit svår att producera annars. Gruppen samtalar om ett givet ämne och samtalen genererar kvalitativ data. Samtalet leds av en moderator (samtalsledare) som startar diskussionen och om det behövs, kommer med nya aspekter av ämnet (Wibeck, 2010, s. 11).

En del av studien genomförs med hjälp av fokusgrupper, där olika grupper av människor representeras i så stor utsträckning som möjligt – till exempel olika åldrar, kön, sysselsättning och boendeort. Fokusgruppernas samtal spelas in och transkriberas. Varje fokusgrupp består av 4-6 deltagare och utgörs av en blandning av människor som främst pendlar med bil och människor som främst pendlar med kollektivtrafik. En sådan gruppblandning borde leda till mer konstruktiva samtal eftersom fler åsikter möts.

Olika kontaktvägar används för att hitta deltagare till fokusgrupper, bland annat kommunens sociala medier (hemsida och Facebook-sida), kontakt med anställda inom kommunen, utdelning av lappar på Åstorps tågstation (en tisdagsmorgon och en torsdagseftermiddag) och kontakt med större företag i Åstorp samt närliggande kommuner. Den inbjudan som används finns i Bilaga 1. Information om studien publiceras även i två tidningar, på tidningarnas eget initiativ. För att öka motivationen till att delta i en fokusgrupp annonseras att fika och belöning utlovas till deltagarna.

De frågor som huvudsakligen diskuteras i fokusgrupperna är olika skäl till att välja kollektivtrafik alternativt att åka bil vid pendling, faktorer som kan påverka detta val samt vad Åstorps kommun kan göra för att öka användningen av kollektivtrafik. För att inte missa några samtalsområden utgår samtalen från sex olika ämnen, där varje ämne diskuteras var för sig under 10-15 minuter. Om samtalet börjar avta finns förberedda påståenden/frågor som kan användas för att få igång samtalet igen. De sex ämnen som diskuteras är:

- Positivt med och argument för kollektivtrafik.
- Negativt med och argument mot kollektivtrafik.
- Positivt med och argument för bilpendling.
- Negativt med och argument mot bilpendling.
- Förslag till vad som allmänt kan göras för att fler ska åka kollektivt (för att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftig).
- Förslag till vad kan kommunen göra för att fler ska åka kollektivt.

Genom att utgå från dessa ämnen styrs samtalet till att hålla sig till ämnet och upplägget med att ta varje ämne för sig ökar chansen att alla får framföra sina tankar och åsikter.

## 3.2 Enkät

En mindre enkät fylls i av deltagarna i fokusgrupperna för att få en bild av gruppernas sammansättning. Enkäten innehåller basala frågor om bland annat ålder, kön, sysselsättning, tillgång till bil, resvanor och ett kort avsnitt om attityder till olika färdmedel. Enkäten mejlas ut till deltagarna så de kan besvara den före fokusgruppen. Syftet med att skicka ut den i förväg är att vissa resultat från enkäten kan användas som underlag till frågor/påståenden i fokusgrupperna. Enkäten finns i Bilaga 3.

## 3.3 Litteraturstudie

För att kunna diskutera studiens resultat bättre kommer en mindre litteraturstudie genomföras där i huvudsak följande frågor undersöks:

1. Hur ser Åstorps kommun ut och vilka är de kollektiva möjligheterna med tåg och buss?
2. Vilka faktorer påverkar hur många och vilka som använder kollektivtrafik istället för bil?
3. Hur ser resvanorna ut i Åstorps kommun, Skåne och Sverige?



## 4 Resultat

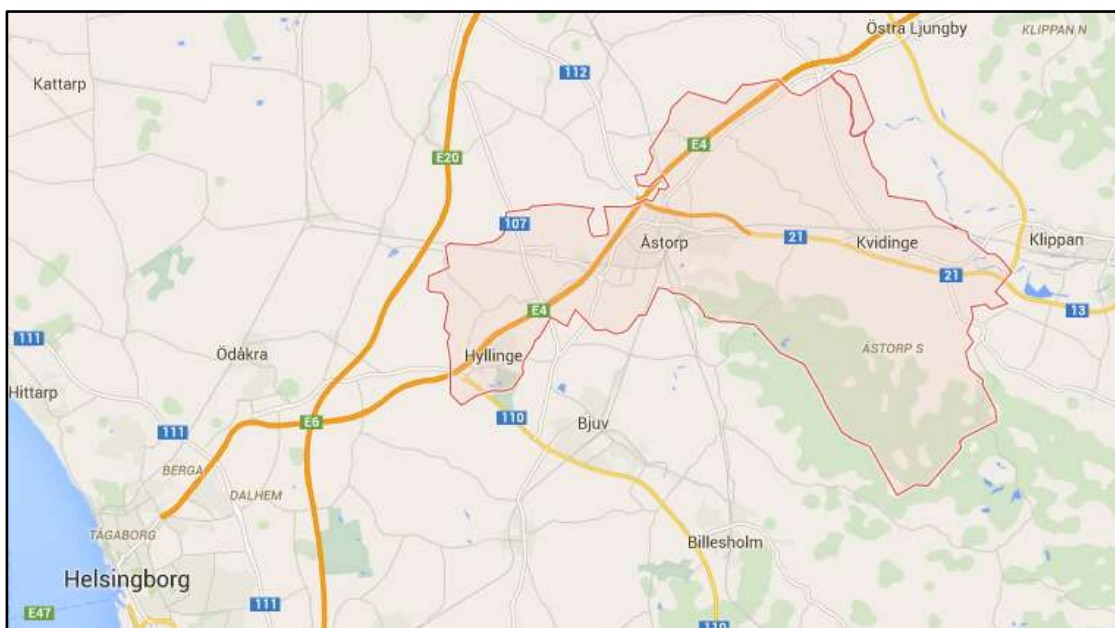
Resultatet är uppdelat i två delar, baserat på de metoder som använts: litteraturstudie samt fokusgrupp och enkät.

### 4.1 Litteraturstudie

En litteraturstudie har genomförts i syfte att få en bild av hur Åstorps kommun ser ut och vad det finns för befintlig kollektivtrafik men även för att få fram data om resvanor i Åstorp, Skåne och Sverige. Stora delar av dessa data kommer från SCB (Statistiska Centralbyrån), Skånetrafiken och resvaneundersökningar som gjorts i Skåne och Sverige. Litteraturstudien syftade även till att få fram kunskap och erfarenheter kring attityder och argument som rör kollektivtrafik. Nedan presenteras resultat från litteraturstudien, uppdelat i följande avsnitt:

- Åstorps kommun
- Faktorer som påverkar resandet
- Kollektivtrafik till och från Åstorps kommun
- Resvanor i Åstorp, Skåne och Sverige

#### Åstorps kommun



Figur 2. Karta som visar lokalisering för Åstorps kommun med tre av dess fyra tätorter (Hyllinge, Åstorp och Kvidinge) i förhållande till Helsingborg (Google, 2015).

Åstorp är en kommun i nordvästra Skåne som vid slutet av år 2013 hade knappt 15 000 invånare (SCB, 2014a). I Tabell 1 visas hur antal invånare är fördelat med avseende på kön och ålder. Kommunen består av fyra tätorter, Hyllinge, Kvidinge, Nyvång och Åstorp, se Figur 2 (Åstorps kommun, 2015). Av kommunens invånare bodde 15 procent i Hyllinge, 12,6 procent i Kvidinge och 64,3 procent i Åstorp år 2010 (SCB, 2013a). Därutöver bodde 0,7 procent i en småort och 7,4 procent utanför både småort och tätort. År 2010 var landarealen i hela kommunen 9296 hektar, varav 1017 hektar utgjorde tätort (SCB, 2013b). Samma år bodde knappt 92 procent av invånarna i tätorten.

**Tabell 1. Antal invånare i Åstorps kommun (SCB, 2014a). Visas både som totalt antal och fördelning mellan olika kön och åldrar.**

	Kön			Ålder (år)						
	Totalt	Kvinnor	Män	0-6	7-17	18-24	25-44	45-64	65-79	80+
<b>Antal invånare</b>	14927	7367	7560	1346	2088	1373	3765	3698	2016	641

Tabell 2 visar hur många förvärvsarbetande med arbetsställe i kommunen (dagbefolkning) det finns samt hur många som är förvärvsarbetande med bostad i kommunen (nattbefolkning) (SCB, 2014b). I tabellen visas även förvärvsintensiteten, det vill säga hur stor andel som förvärvsarbetar av kommunens befolkning 20-64 år. De näringsgrenar som har flest förvärvsarbetande (både dag- och nattbefolkning) är tillverknings- och utvinningsindustri, handel, utbildningsväsendet och enheter för vård och omsorg (SCB, 2011a-b).

**Tabell 2. Antal förvärvsarbetande dag- och nattbefolkning (16+ år) i Åstorps kommun samt förvärvsintensiteten (20-64 år) under 2013 (SCB, 2014b).**

	Dagbefolkning <sup>1</sup>	Nattbefolkning <sup>2</sup>	Förvärvsintensitet <sup>3</sup>
<b>Totalt</b>	5767	6503	72,5
<b>Kvinnor</b>	2726	3019	69,3
<b>Män</b>	3041	3484	75,7

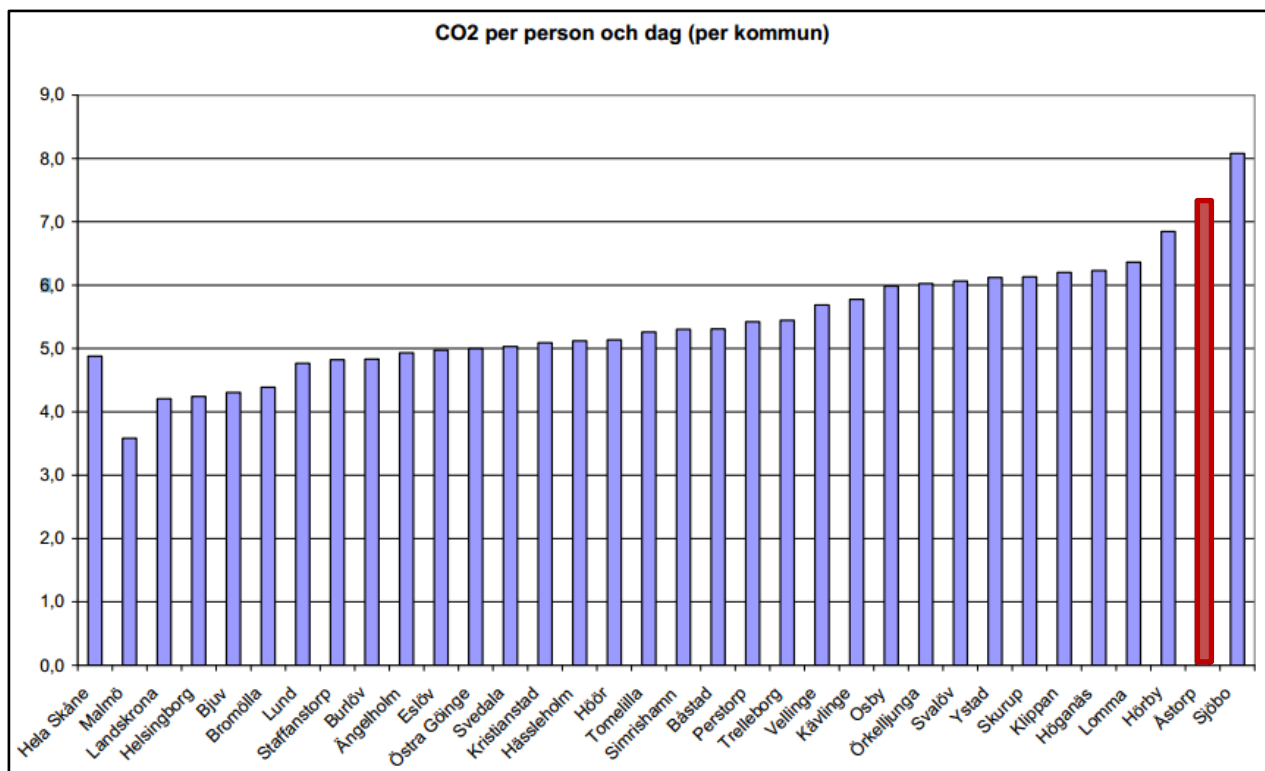
<sup>1</sup>Dagbefolkning = förvärvsarbetande med arbetsställe i kommunen (SCB, 2014b).

<sup>2</sup>Nattbefolkning = förvärvsarbetande med bostad i kommunen.

<sup>3</sup>Förvärvsintensitet = förvärvsarbetande som andel (%) av kommunens befolkning i åldersgruppen 20-64 år.

I SCB:s statistik för hur stor andel av kommunens befolkning som är förvärvsarbetande kan studerande ingå, i de fall studenten är inskriven för studier och samtidigt arbetar med ett lönebelopp som överstiger gränsen för förvärvsarbete (Sara, 2015).

Åstorp är en av de skånska kommuner som har högst koldioxidutsläpp från resandet, se Figur 3 (Trivector, 2013). Utsläppen är drygt 7 kg CO<sub>2</sub> per person och dag enligt de beräkningar som Trivector har gjort. Det är mer än 2 kg CO<sub>2</sub> mer per person och dag än genomsnittet i Skåne. Detta trots att det finns goda kollektiva möjligheter då Skånetrafiken har två tågstationer och drygt 20 busshållplatser i kommunen (Carlberg, 2015a-b).



Figur 3. Koldioxidutsläpp (kg) för det totala resandet per person och dag för boende i Skånes 33 kommuner (Trivector, 2013). Värdena är beräknade från resorna i Resvanor Syd 2007. Utsläppen för Åstorp är ungefär 7,3 kg CO<sub>2</sub> per person och dag. Bilden är omgjord i det avseendet att stapeln för Åstorp markerats röd.

Trivector (2013) konstaterar att tätorter med tåganslutning har lägre utsläpp av koldioxid per person än tätorter utan tåganslutning. Detta borde innebära att utsläppen i Åstorp skulle vara lägre än i till exempel Höganäs och Östra Göinge som är två kommuner utan tåganslutning – något som motivas i Figur 3.

## Faktorer som påverkar resandet

### Kollektivtrafikens roller

Holmberg (2013) menar att kollektivtrafiken främst har en social funktion i *lands- och glesbygd*, genom att göra det möjligt för människor utan tillgång till andra transportmedel att förflytta sig. Många av de resor som sker i lands- och glesbygd utgörs av skolresor. I *mindre städer* (20 000-60 000 invånare) finns det ofta ett stadslinjenät men det är ofta låg efterfrågan av kollektivtrafik eftersom många avstånd är så korta att människor kan cykla eller gå dit de ska. I både lands- och glesbygd samt mindre städer är det sällan brist på parkeringsplatser eller problem med trängsel, vilket gör bilen till ett attraktivt transportmedel. Det är först i våra *storstäder* (Stockholm, Göteborg, Malmö) som kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen.

Olika grupper av människor har olika behov av kollektivtrafik (Holmberg, 2013). Av befolkningen (över 6 år) är ungefär 30 procent beroende av kollektivtrafik vid längre resor eftersom körkort eller tillgång till bil saknas. I en del fall finns både bil och körkort men många (ca 30 procent) kan vara beroende av kollektivtrafik ibland ändå eftersom någon annan i hushållet använder bilen. Resterande 40 procent är hushåll där antalet bilar är lika många som körkortet. Med hjälp av data från den nationella resvaneundersökning som gjordes 2011 visas att kvinnor är mer beroende av kollektivtrafik än män, vilket innebär att en god kollektivtrafik gynnar ett mer jämställt transportsystem.

## Drivkrafter och nöjdhet

Kollektivtrafikbarometern är en attityds- och kvalitetsundersökning som drivs av Svensk kollektivtrafik (Ipsos, 2015). Data tas fram av Ipsos Social Research Institute genom månatliga intervjuer av personer 15-75 år som valts ut genom statistiskt urval av svenska folket. I undersökningen deltar både personer som använder sig av kollektivtrafiken och personer som inte gör det.

I Kollektivtrafikbarometern listas tre drivkrafter till att välja kollektivtrafik:

- *Anser sig ha kunskap.* Med kunskap menas att för de flesta resor personen gör, vet denne hur den kan åka med ett visst kollektivtrafikbolag.
- *Ser produktfördelar jämfört med bil.* Personer som svarar detta menar att det finns fördelar med att åka med ett visst kollektivtrafikbolag gentemot att åka bil.
- *Anser utbudet är relevant.* Med detta menas att en person tycker sig kunna använda ett visst kollektivtrafikbolag till de flesta resor som denne genomför.

I Skåne var kunskap den viktigaste drivkraften, följt av produktfördelar och relevans (Ipsos, 2015). Korrelationsberäkningar har dock visat att en kombination av relevans och kunskap är den viktigaste drivkraften.



**Figur 4. Drivkrafter bakom resfrekvens och nöjdhet (Ipsos, 2015).**

I Figur 4 visas fyra drivkrafter bakom resfrekvens och nöjdhet (Ipsos, 2015). För att en kund ska vara nöjd är alla fyra faktorer viktiga medan de två nedre delarna är de som påverkar hur många som reser. Tre parametrar som är viktiga för användbarheten (som i sin tur påverkar resfrekvensen) är linjesträckning, avgångstider och enkelhet. Holmberg (2013) listar avgångstider, linjesträckning, enkelhet, kunskap samt förbättrade resmöjligheter som de fem faktorer/drivkrafter som han anser påverkar resandet mest. Alla faktorer, utom kunskap, hänger ihop med hur trafiksystemet är utformat. Han skriver dock att kunskapen i viss mån påverkas av systemets utformning då det är lättare att skaffa sig kunskap om ett enkelt system.

I Kollektivtrafikbarometern får deltagarna möjlighet att stämma eller inte stämma in i en rad påståenden om den regionala kollektivtrafiken (Ipsos, 2015). Studiens deltagare bedömer påståenden/frågor utifrån en femgradig skala, från 5. *Instämmer helt/mycket nöjd* till 1. *Tar helt avstånd/mycket missnöjd*. Svar på nivå 5 och 4 motsvarar kategorin *Nöjd* och svar på nivå 2 och 1 kategorin *Missnöjd*. Det påstående som flest (76 procent) instämde med var att *Det är lätt att få*

*information om avgångstider*. I botten på listan, med under 40 procent instämmande, finns påståenden om att det fungerar bra med information vid förseningar och förändringar av tidtabeller. Från 2010 till 2014 har instämmandet i påståendet *Det är enkelt att köpa <bolaget>s biljetter och kort* minskat från 58 procent till 51 procent. År 2014 svarade 51 procent av allmänheten Mycket nöjd eller Ganska nöjd på frågan *Hur nöjd är du sammanfattningsvis med <bolaget>?* Kvinnor är lika nöjda eller mer nöjda än män på de flesta påståenden/frågor som fanns i undersökningen.

### Konkurrenskraftig kollektivtrafik

Det finns potential att få bilister att börja använda kollektivtrafik istället för bil om kvaliteten på kollektivtrafiken förbättras (Friman et al., 2012). Vad begreppet kvalitet innebär kan variera och beror på sammanhanget och de skäl som gör att bilister väljer just bil. I vissa fall kan det räcka med att förbättra tillgängligheten medan andra kräver större åtgärder då bilisten är mer känslomässigt fäst vid bilen. I en studie från Stockholm konstaterar man att andelen kollektivtrafik minskar snabbt om kvoten i restid mellan kollektivtrafik och bil ökar (Holmberg, 2013). För att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftig krävs alltså stora förbättringar om restiden är mycket längre än med bil. Trivector (2005) skriver att det krävs låga restidskvoter för att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Holmberg (2013) skriver om några faktorer som underlättar för resenärer när de ska åka kollektivt. Bland annat handlar det om fasta avgångstider, något som gör det lättare att minnas tidtabellen. En annan faktor är täta avgångar. Är intervallet mellan avgångarna kortare än 10 minuter spelar tidtabellen mindre roll för resenären som då inte anpassar sig till tidtabellen. I sin Klimat- och energistrategi skriver Länsstyrelsen Skåne (2013) om några sätt som kan göra att andelen biltrafik minskar och andelen kollektivtrafik ökar.

1. Påverka beteendet hos de som använder privatbilar så att resor istället sker med kollektivtrafik, cykel eller till fots.
2. Gör trafikregleringar som minskar biltrafiken, exempelvis enkelriktning av gator och parkeringsavgiftsreglering.
3. Investera i järnvägsnätet, både för person- och godstrafik.
4. Gynna resande med kollektivtrafik genom att förbättra restider och utveckla linjenätet.

Undersökningar i Danmark och Kristinehamn har visat att införandet av gratis kollektivtrafik skulle öka resandet men att antalet bilister som byter färdmedel är begränsat (Holmberg, 2013). I Avesta har det gjorts en lyckad satsning med gratis kollektivtrafik (Nyblad, 2014). Försöket började i juni 2012 och pågick till sommaren 2014, för att nu ha blivit permanent. Kommunen betalade tidigare knappt 24 miljoner per år för kollektivtrafiken och för att kunna erbjuda gratis kollektivtrafik beräknas kostnaden öka med drygt 4 miljoner kronor per år. Den främsta orsaken till den ökade kostnaden är ökat underhåll av bussar då de slits mer vid den ökade användningen gratis kollektivtrafik ger. Genom införandet av fri kollektivtrafik görs det 100 000 färre bilresor per år i kommunen vilket årligen har sänkt utsläppen av koldioxid med 40 ton.

### Information och marknadsföring

En viktig faktor vid resande med kollektivtrafik är att informationen är bra utformad (Holmberg, 2013). Den ska vara entydig, logisk, enkel, fullständig och lättfattlig.

Holmberg (2013) skriver att mycket resande styrs av ren vana, det vill säga att folk inte funderar på resesätt varje gång de reser. En möjlighet att bryta denna vana uppstår då folk flyttar eller byter jobb, genom att vid dessa tillfällen informera om de kollektiva möjligheter som finns. Vid marknadsföring av kollektivtrafik är det bra att fokusera på den individuella nytta resesättet kan ge,

till exempel att man slipper leta parkering, att man sparar pengar och att det går att arbeta under resan. Att fokusera på generella budskap såsom miljö har visat sig ha liten effekt. Det har visat sig att direktmarknadsföring, alltså marknadsföring riktad till enskilda individer, kan få bilister att börja använda sig av kollektivtrafik istället för bil.

Vid en Google-sökning på ”kollektivtrafik kommun” länkade många träffar till olika kommuners sidor om kollektivtrafik, bland annat Lerum och Höör. På sidorna fanns bland annat kort information om fördelar med kollektivtrafik, vilken kollektivtrafik som finns tillgänglig samt länk till det lokala kollektivtrafikbolaget. Motsvarande information hittades inte på Åstorps kommuns hemsida.

## Kollektivtrafik till och från Åstorps kommun

### Antal avgångar från hållplatser i kommunen

Enligt uppgift från Skånetrafiken finns det två tågstationer och 23 busshållplatser i Åstorps kommun, se Bilaga 2 (Carlberg, 2015a-b). Tidigare fanns ytterligare sju busshållplatser i kommunen men då buss 520 i augusti 2014 slutade trafikera sträckan Åstorp-Kvidinge-Klippan försvann dessa (Carlberg, 2015a-b; Schlein, 2014).

Tabell 3 visar det totala antalet avgångar med olika buss- och tåglinjer som stannar vid någon station/hållplats i kommunen (Skånetrafiken, 2014a-f; Carlberg, 2015a-b). I Skånetrafikens tidtabeller står det att särskilda tider kan gälla under jul, nyår, påsk, midsommar och övriga storhelger (Skånetrafiken, 2014a-f). Det finns även anmärkningar i tidtabellerna som visar att en del turer endast går ibland. Alla turer, inklusive de med anmärkningar finns med i sammanställningen. De anmärkningar som finns är följande:

- Endast natt mot lördag och natt mot den 3 april och 1 maj 2015.
- Går endast måndag-torsdag.
- Endast natt mot den 26 och 27 december 2014, 4 april, 6 april, 2 maj, 7 juni, 21 juni och 1 november 2015.
- Turen går ej 14 juni – 15 augusti 2015.

**Tabell 3. Antal avgångar med olika buss- och tåglinjer som passerar hållplatser och tågstationer i Åstorps kommun (Skånetrafiken, 2014a-f; Carlberg, 2015a-b). För vissa avgångar finns särskilda anmärkningar, till exempel att de endast går vissa dagar eller perioder, något sammanställningen inte tar hänsyn till. Vid storhelger kan avgångarna avvika från ordinarie tidtabell, inte heller det tar sammanställningen hänsyn till.**

Färdmedel	Hållplatser i Åstorps kommun som passeras	Antal avgångar per dag		
		Måndag-fredag	Lördag	Söndag
<b>Pågatåg 5 Kristianstad – Hässleholm – Helsingborg</b>	Kvidinge station Åstorps station	37	18	17

<b>Pågatåg 5 Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad</b>		37	19	17
<b>Regionbuss 229 Åstorp – Billesholm</b>	Åstorp Björnåsvägen Åstorp Helsingborgsgatan	3	-	-
<b>Regionbuss 229 Billesholm – Åstorp</b>	Åstorp Trädgårdsgatan Åstorps station	3	-	-
<b>Regionbuss 230 Helsingborg – Bjuv – Billesholm – Kågeröd – Svalöv – Teckomatorp</b>	Ecophon Hyllinge St Hyllingegård Hyllinge Storcenter Hyllinge Torget	18	8	8
<b>Regionbuss 230 Teckomatorp – Svalöv – Kågeröd – Billesholm – Bjuv – Helsingborg</b>		19	9	9
<b>Regionbuss 514 Åstorp – Ängelholm</b>	Åstorp Helsingborgsgatan Åstorp Målaregatan Åstorp Trädgårdsgatan Åstorps station	12	-	-
<b>Regionbuss 514 Ängelholm – Åstorp</b>		12	-	-
<b>Regionbuss 520 Åstorp – Helsingborg</b>	Ecophon Hyllinge Diamantvägen Hyllinge Storcenter Hyllinge Torget Nyvång Checkpoint Nyvång Svedbergsgatan V Broby Ekebro V Broby Kyrkan V Broby Vägkorsningen Åstorp Björnekulla Åstorp Dala Åstorp Idrottsgatan Åstorp Nyvångsgatan Åstorp Sporthallen Åstorp Vattenverksvägen Åstorps station	36	16	12
<b>Regionbuss 520 Helsingborg – Åstorp</b>		35	16	11
<b>SkåneExpressen 10 Markaryd – Örkelljunga – Helsingborg</b>	Hyllinge Hasslarpsvägen Åstorp E4	25	11	10
<b>SkåneExpressen 10 Helsingborg – Örkelljunga – Markaryd</b>		25	11	10

## Ytterligare information om olika tåg- och busslinjer

Nedan följer kommentarer kring olika buss- och tåglinjer som är viktiga att ha i åtanke, då vissa turer inte går hela sträckan eller bara vissa tider på dygnet.

### *Pågatåg 5*

Tidtabellen som Tabell 3 baseras på gäller 14 december 2014-19 april 2015 (Skånetrafiken, 2014a). Den 20 april börjar en ny tidtabell gälla för Pågatåg 5, vilket innebär att en del av avgångarna fredag, lördag och söndag ersätts med buss (Skånetrafiken, 2014g). Denna tidtabell gäller till och med 14 juni. Anledningen till den nya tidtabellen är att det från 20 april till 4 oktober sker banarbete mellan Bjuv och Perstorp (Skånetrafiken, 2014h). Från den 15 juni till och med den 9 augusti kommer det inte gå några tåg alls på sträckan Bjuv-Perstorp, istället finns det ersättningsbussar. Från den 10 augusti kommer tågen åter gå på vardagarna men inte på helgerna.

En del avgångar går endast Åstorp-Helsingborg/Helsingborg-Åstorp eller Hässleholm-Helsingborg/Helsingborg-Hässleholm (Skånetrafiken, 2014a). Vid de avgångar som bara går Hässleholm-Åstorp/Åstorp-Hässleholm finns dock ofta tåg Kristianstad-Hässleholm/Hässleholm-Kristianstad som synkar så att det smidigt går att ta sig hela vägen. Drygt hälften av avgångarna passerar Kvidinge måndag-fredag. Under lördag och söndag passerar alla avgångar Kvidinge. Det tidigaste tåget avgår på vardagar från Åstorp 05:12 (mot Helsingborg) och 04:40 (mot Hässleholm/Kristianstad). Tåget går sedan regelbundet hela dagen (två gånger per timme) fram till 00:12 (måndag-lördag) alternativt 01:12 (fredag-lördag) (mot Helsingborg) och 23:40 (måndag-lördag) alternativt 00:40 (fredag-lördag) (mot Hässleholm/Kristianstad). Under helgerna går tågen en gång i timmen men börjar inte gå lika tidigt på dagen och går inte lika sent under söndagar.

### *Regionbuss 229*

Tidtabellen som Tabell 3 baseras på gäller 14 december 2014-12 december 2015 (Skånetrafiken, 2014b). Bussen går endast på vardagar och har en avgång på morgonen (runt klockan 07:30) och två på eftermiddagen (runt klockan 15 och 16) i vardera riktning.

### *Regionbuss 230*

Tidtabellen som Tabell 3 baseras på gäller 14 december 2014-12 december 2015 (Skånetrafiken, 2014c). Enstaka avgångar går endast Helsingborg-Billesholm/Billesholm-Helsingborg eller Billesholm/Kågeröd Lunnaskolan/Svalöv-Helsingborg/Billesholm/Kågeröd Lunnaskolan/Svalöv-Helsingborg. Under vardagar har bussen 18 avgångar i riktning mot Teckomatorp och 19 avgångar i riktning mot Helsingborg. På lördagar och söndagar är motsvarande siffror åtta och nio. Under vardagar går bussen mot Teckomatorp regelbundet från 06:16 till 20:33 och har sista avgång 02:00 (endast natt mot lördag). För avgångarna i motsatt riktning finns en regelbundenhet från 05:21 till 19:13. På lördagar och söndagar finns avgångar från 08:41 till 02:00 i riktning mot Teckomatorp och från 09:13/09:20 till 22:13 i riktning mot Helsingborg.

### *Regionbuss 514*

Tidtabellen som Tabell 3 baseras på gäller 14 december 2014-12 december 2015 (Skånetrafiken, 2014d). Bussen går endast på vardagar, med 12 avgångar i vardera riktning. För riktningen Åstorp-Ängelholm är tidigaste avgång 06:30 och senaste 18:10. Buss från Ängelholm anländer i Åstorp tidigast 06:27 och senast 18:37.

### *Regionbuss 520*

Tidtabellen som Tabell 3 baseras på gäller 14 december 2014-12 december 2015 (Skånetrafiken, 2014e). Buss 520 från Åstorp (Vattenverksvägen) till Helsingborg avgår som tidigaste 05:47 på



vardagar och senast 03:17. De två senaste avgångarna gäller dock bara natt till lördag, senaste ordinarie avgång på övriga vardagar är 23:47. Fram till 20:47 avgår bussen två gånger per timme, därefter en gång per timme. På lördagar går bussen ungefär en gång i timmen från 08:47 till 00:47, med sista avgång 03:17. Ungefär samma turtäthet gäller på söndagar, bortsett från att första avgång mot Helsingborg är 09:47. I motsatt riktning, från Helsingborg till Åstorp, anländer bussarna till en av kommunens första hållplatser (Hyllinge Storcenter) tidigast 05:41 och senast 02:41 på vardagar. De två senaste turerna gäller dock endast natt på lördag, senaste tur som går övriga vardagar anländer 23:11. Fram till 20:11 går bussen två gånger i timmen, därefter en gång i timmen. Både på lördagar och söndagar går bussen ungefär en gång i timmen, med tidigaste avgång från Hyllinge Storcenter 08:11 på lördagar och 10:11 på söndagar. Sista turen båda dagar avgår 02:41.

### *SkåneExpressen 10*

Tidtabellen som Tabell 3 baseras på gäller 14 december 2014-13 juni 2015 (Skånetrafiken, 2014f). Ungefär hälften av avgångarna går bara Örkelljunga-Helsingborg/Helsingborg-Örkelljunga. I något fall finns dock anslutande buss i Örkelljunga mot Markaryd, annars får man vänta på nästa avgång. Under vardagar går första turen från Åstorp mot Helsingborg 06:18 och sista turerna 21:38 eller 23:38 (endast natt mot lördag). Turerna går minst en gång i timmen men ibland så ofta som var tjugonde minut. På lördagar går bussen varje eller varannan timme från 07:38 till 23:38. Ungefär samma turtäthet råder på söndagar men tidigaste avgång är då 09:38 och senaste 23:38. I motsatt riktning, från Helsingborg via Åstorp mot Örkelljunga eller Markaryd går bussen under vardagar en eller två gånger i timmen från 06:33 till 22:43 eller 00:43 (endast natt mot lördag). På lördagar och söndagar går bussen varje eller varannan timme från 08:43/10:43 till 00:43.

### Aktörer som deltar i kollektivtrafiken

Det finns en rad olika aktörer som är inblandade när det handlar om kollektivtrafik i Skåne (Skånetrafiken, u.å a). På Skånetrafikens hemsida finns information om de olika aktörer som påverkar tågtrafiken. Huvudman för Pågatågen är Skånetrafiken vilket innebär att de beställer trafiken och bestämmer avgifterna. Öresundstågen drivs av Öresundståg AB som har några olika kollektivtrafikbolag bakom sig, bland annat Västtrafik, Skånetrafiken och Hallandstrafiken. På uppdrag av Skånetrafiken och Öresundståg AB körs tågen av Arriva Tåg AB (Pågatåg) och Transdev Sverige AB (Öresundståg, på svenska sidan). Den myndighet som ansvarar för att järnvägsnätet i Sverige fungerar och underhålls (till exempel kontaktledningar, växlar och spår) är Trafikverket. De gör även tidtabellerna och det baseras på hur många tåg som får plats på spåren. Utöver detta är Trafikverket även ansvarig för utrop på stationer, information på skyltar och monitorer samt att styra trafiken. Det övergripande säkerhetsansvaret har Transportstyrelsen som även ansvarar för att utredning vid tillbud och olyckor samt att medge trafiktillstånd. Många av stationerna drivs av kommunerna med undantag för vissa som ägs och drivs av Jernhusen. Baserat på information på Jernhusens hemsida ansvarar de inte för stationen i vare sig Kvidinge eller Åstorp (Jernhusen, u.å).

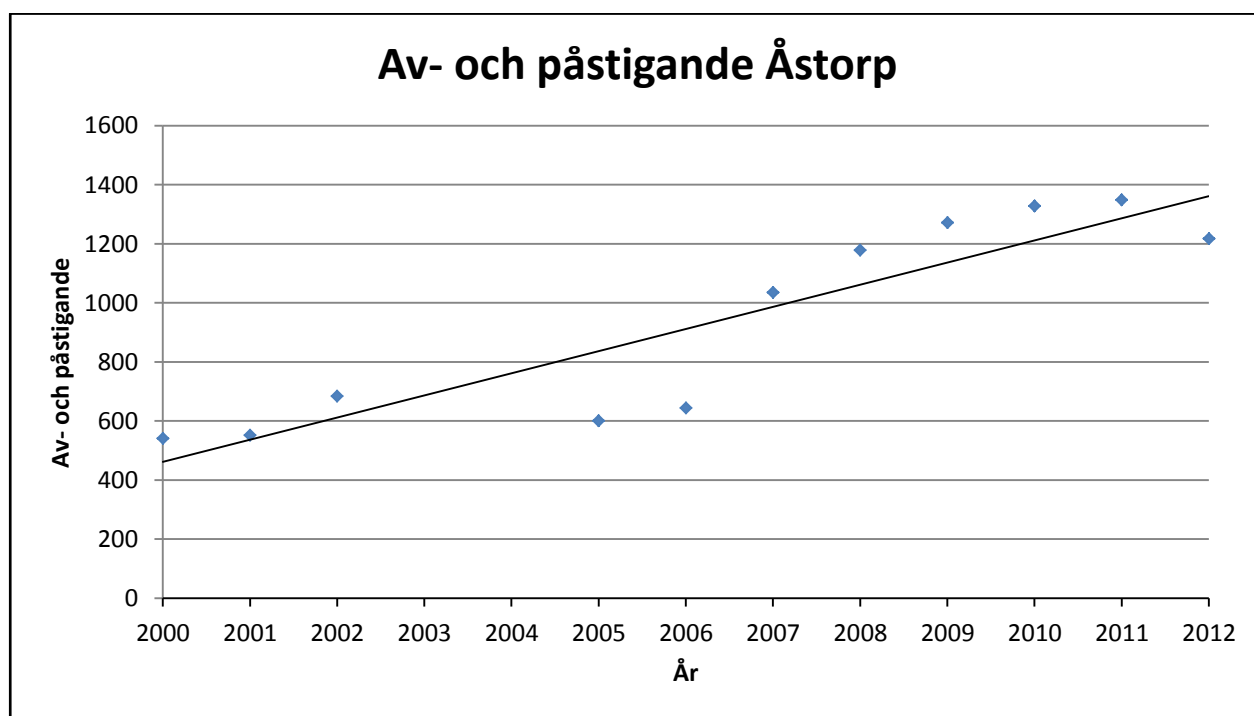
### **Resvanor i Åstorp, Skåne och Sverige**

Tabell 4 visar hur många människor som var folkbokförda i respektive utanför Åstorps kommun den 31 december 2013 och som arbetade i respektive utanför Åstorps kommun under november månad samma år (SCB, uå; Ekmark, 2015). Tabellen visar att det är fler som pendlar ut från kommunen än till den.

Tabell 4. Antal personer bor och arbetar i Åstorps kommun alternativt pendlar till eller från kommunen för att arbeta (SCB, uå). Mätningar har gjorts genom att jämföra hur många som bodde i respektive utanför Åstorps kommun den 31 december 2013 med hur många som arbetade i respektive utanför Åstorps kommun under november 2013 (Ekmark, 2015).

	Bor och arbetar i kommunen	Inpendlare	Utpendlare
<b>Totalt</b>	2645	3122	3858
<b>Kvinnor</b>	1291	1435	1728
<b>Män</b>	1354	1687	2130

Figur 5 visas hur många resenärer som klev på eller gick av tåget på stationen i Åstorp under en normal höstvardag (Skånetrafiken, 2012). Data visas för år 2000-2012 med undantag för 2003-2004 då data saknas. Figuren visar att det finns en positiv trend kring hur många som åker tåg, även om det skedde en minskning med ca 10 procent från 2011 till 2012.



Figur 5. Totalt antal av- och påstigande vid Åstorps tågstation en normal höstvardag under åren 2000-2012 (Skånetrafiken, 2012). Data saknas för 2003 och 2004. Egen figur.

I *Analys för resvanor* finns data från de resvaneundersökningar som gjorts i Skåne år 2007 och 2013 (Indebetou et al., 2014). Resvaneundersökningarna baseras på en resdagbok samt en enkät. I resdagboken fick studiernas deltagare notera alla resor som gjordes under en viss mätdag och genom enkäten fick man fram information om studiens deltagare och deras tillgång till olika färdmedel. Studierna omfattade endast personer i åldern 15-84 år som är bosatta i Skåne. Vissa justeringar har gjorts så att resultatet ska motsvara hela Skånes population. Detta har gjorts eftersom vissa grupper vanligtvis faller bort på grund av till exempel ointresse eller problem med språket.

Data från Indebetou et al. (2014) (*Analys för resvanor*) har tagits fram genom att välja Åstorp som hemkommun. Då presenteras data som berör kommunen, förutsatt att det finns minst 39 svar/resor

för den kategori (resor, reserelationer, resenären) som väljs. För att få relevant data att jämföra med har data även hämtats för Bjuv och Klippan, två till Åstorp närliggande kommuner, samt för hela Skåne. I flera fall fanns data inte tillgänglig på grund av att det fanns för få svar/resor (färre än 39) i den sökta kategorin.

Tabell 5 visar fördelningen av de olika färdmedel som användes vid resor i Åstorp, Bjuv och Klippan samt genomsnittet för Skåne under åren 2007 och 2013. Data kommer från två resvaneundersökningar som gjordes just åren 2007 och 2013. Av tabellen ser man att bilanvändning i både Åstorp, Bjuv och Klippan är högre än genomsnittet i Skåne båda mätåren men att den i Åstorp har minskat mellan mätningarna. (Indebetou et al., 2014)

**Tabell 5. Andel resor med olika färdmedel i Åstorp, Bjuv, Klippan samt hela Skåne år 2007 och 2013 (Indebetou et al., 2014). Data visas som procent.**

		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
<b>Åstorp</b>	2007	83	4	2	4	7	1
	2013	74	9	1	4	11	1
<b>Bjuv</b>	2007	76	4	6	7	7	2
	2013	82	1	3	8	6	0
<b>Klippan</b>	2007	70	5	4	8	10	2
	2013	66	4	8	11	9	2
<b>Skåne</b>	2007	58	9	5	15	12	2
	2013	57	9	6	15	11	2

I Tabell 6 visas färdmedelsfördelningen i Sverige år 2012-2013 (Trafikanalys, 2014b). Mer än hälften av resorna sker med bil och en knapp åttondel med kollektivtrafik.

**Tabell 6. Andel resor med olika färdmedel i Sverige år 2012-2013 (Trafikanalys, 2014b). Data visas som procent och är omgjorda från statistik om antal resor med olika färdmedel.**

	Bil	Kollektivtrafik	Till fots, cykel	Övriga färd sätt	Uppgift saknas
<b>Andel</b>	52,5	12,3	31,3	2,3	1,6

I Tabell 7 visas i hur stor utsträckning kvinnor och män i Åstorp använder de olika färdmedlen (Indebetou et al., 2014). Tabellen visar även genomsnittet för Skåne. Både kvinnor och män använder bil i störst utsträckning och män i högre utsträckning än kvinnor. I Åstorp använder 15 procent av kvinnorna kollektivtrafik och tio procent av männen. Genomsnittet för Skåne är 17 respektive 14 procent, det vill säga något högre än i Åstorp.

**Tabell 7. Användning av olika färdmedel i Åstorp samt hela Skåne fördelat på kvinnor och män (Indebetou et al., 2014). Anges som procent.**

		Bil	Buss	Tåg	Cykel	Till fots	Annat
Åstorp	Kvinnor	65	11	4	5	14	
	Män	76	8	2	2	9	2
Skåne	Kvinnor	51	11	6	17	13	2
	Män	63	8	6	13	9	2

Tabell 8 visar att skåningars bilresor i snitt är kortare än de genomsnittliga bilresorna i Sverige (Indebetou et al., 2014; Trafikanalys, 2014b). Även reslängden med kollektivtrafik är kortare. I Skåne görs i snitt 2,3 resor per person och dag och den genomsnittliga reslängden per person och dag är 56,1 km. Det svenska genomsnittet för antal resor per person och dag är 1,53 och den genomsnittliga reslängden per person och dag är 44 km.

**Tabell 8. Genomsnittlig reslängd i kilometer per resa i Skåne (2013) respektive hela Sverige (2012-2013) med olika färdmedel (Indebetou et al., 2014; Trafikanalys, 2014b). Med resa menas en resa som "startar och slutar i respondentens permanenta bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfällig övernattningsplats".**

	Bil	Kollektivtrafik	Till fots, cykel	Annat
Skåne	20	31,3	2	217,3
Sverige	36	36	2,9	306

Skåne är det tredje största länet när det gäller hur många resor som genomfördes per invånare med kollektivtrafik år 2013 (Trafikanalys, 2014c). Skåne ligger dock under Sveriges genomsnitt. Statistik visar att i Skåne gjordes 122 påstigningar per invånare på kollektivtrafiken, varav 33 på tåg och 89 på buss. Det län som hade flest påstigningar var Stockholm län där det totala antalet var 355, varav 140 på buss och 47 på tåg. Resterande påstigningar gjordes på tunnelbana, spårvagn eller fartyg. Genomsnittet för Sverige är 148 påstigningar på kollektivtrafiken.

Resvaneundersökningar har genomförts i Skåne år 2007 och 2013 (Indebetou och Quester, 2008; Wahl, 2015). Båda undersökningar har resulterat i bland annat resematriser som visar det antal resor skåningarna gör under en vardag. Resematiserna är framtagna genom att beräkna antal resor per person och dygn för att sedan räkna upp det till hela befolkningen (Indebetou, 2015; Wahl, 2015). På så sätt får man totalt antal resor. Matriserna visar dock inte hur många människor som reser. En och samma person kan alltså ge upphov till flera resor (t.ex. pendling morgon och eftermiddag). Värdena som ligger till grund för matriserna år 2007 är i vissa fall baserade på mycket få svar vilket gör dem osäkra. Det är viktigt att ha i åtanke att värdena i resematiserna har skalats upp från en undersökning vilket gör att de inte helt stämmer överens med verkligheten. Enligt Wahl (2015) ska värdena i matriserna för 2013 ses "som en indikation och ett sätt att se hur olika kommuner förhåller sig till varandra".

Resematiserna för resor med bil och kollektivtrafik visar resor mellan Åstorp och 32 andra skånska orter samt inom Åstorp (Indebetou och Quester, 2008; Ullberg och Wahl, 2014). För tio orter skedde inga resor, varken med bil eller kollektivtrafik, något av åren. Dessa orter är Bromölla, Burlöv, Hörby, Osby, Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Svedala, Tomelilla, Vellinge. Mellan Åstorp och följande orter skedde resor med bil men inte med kollektivtrafik under något av åren 2007 och 2013: Båstad, Eslöv, Höganäs, Höör, Kristianstad, Kävlinge, Lomma, Staffanstorp, Svalöv, Ystad, Östra Göinge.

Enligt de uppskalade siffrorna fanns det inga resor mellan Trelleborg och Åstorp med bil något av åren men under 2007 skedde drygt 100 resor per dag med kollektivtrafik (Indebetou och Quester, 2008; Ullberg och Wahl, 2014). Mellan Åstorp och Bjuv skedde resor med båda färdstegen båda åren förutom 2013 då inga resor skedde med kollektivtrafiken. Den kommun som det var flest resor till/från med båda färdstegen och under båda åren var Helsingborg (ca 6400-11500 med bil och 1808-2111 med kollektivtrafik). Inom Åstorps kommun var antalet resor med bil ungefär 1000-1500 färre än till/från Helsingborg. Övriga skånska kommuner som fanns med i resematriken är Hässleholm, Klippan, Landskrona, Lund, Malmö, Perstorp, Ängelholm och Örkelljunga. Precis som med Bjuv var antalet resor med kollektivtrafik till/från Lund noll år 2013. År 2007 var motsvarande siffra 754. I undersökningarna har även resor utanför Skåne tagits med. År 2007 var alla dessa siffror hopslagna medan de 2013 var uppdelade på Danmark, Blekinge, Halland, Småland samt övriga Sverige+utomlands. Till/från platser utanför Skåne skedde det år 2007 1036 bilresor och 197 resor med kollektivtrafik. Vid mätningen 2013 var det noll resor till/från alla platser utom Danmark, där det var 28 resor med bil.

## 4.2 Fokusgrupper och enkät

Nedan presenteras resultatet som kom fram i diskussionerna i fokusgrupperna och den enkät som fokusgruppernas deltagare besvarade. Först redovisas hur många som deltog i fokusgrupperna och var dessa hölls, därefter finns en kort redovisning av svarsfrekvensen för enkäten. Vidare följer en presentation av fokusgruppernas sammansättning, baserat på svaren i enkäten. Slutligen finns två avsnitt, där det första hanterar resultatet av enkätens frågor om resvanor och attityder och det andra resultatet av de samtal som skedde i fokusgrupperna.

### Fokusgrupper

Totalt träffades 14 personer fördelat på tre fokusgrupper. En grupp, om fyra personer, bestod av studenter och lärare på Komvux i Åstorp och träffades på Komvux onsdag 18 mars 12.00. Övriga två grupper utgjordes av människor som rekryterats genom inbjudan (se bilaga 1) till fokusgrupp på kommunens sociala medier, Åstorps station samt i lokaltidningar. Den ena gruppen bestod av sex personer och träffades tisdag 17 mars 17.30 och den andra omfattande fyra personer och hölls torsdag 26 mars 17.30. Båda dessa grupper träffades i kommunhuset i Åstorp. Alla deltagare fick en belöning som tack för hjälpen i form av ett presentkort à 100 kronor på ICA eller SF Bio. Åstorps kommun tillhandahöll presentkortet samt fika vid de två tillfällena som fokusgrupper träffades i kommunhuset. Inför fokusgruppen hade en del frågor och påståenden förberetts, med syfte att användas om samtalet skulle avstanna eller behöva ny input.

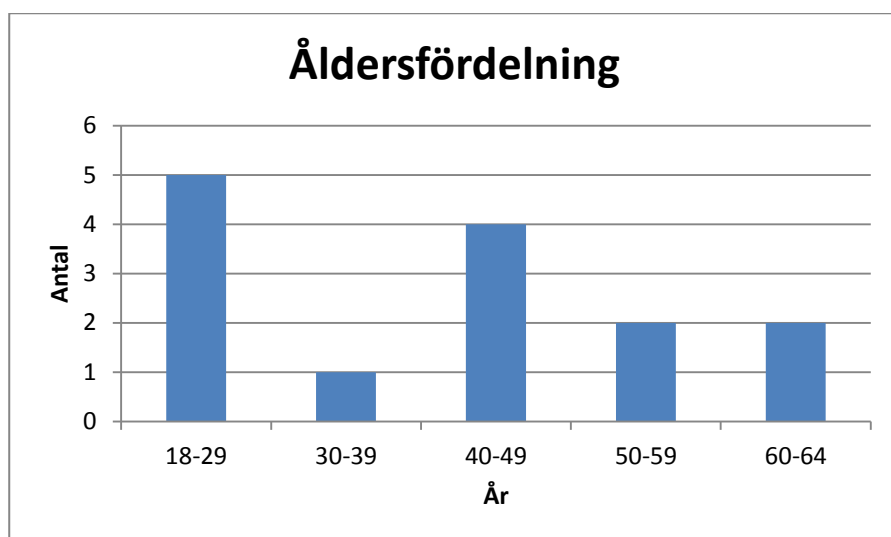
## Enkät

Enkäten (se bilaga 3) besvarades elektroniskt eller i pappersform av alla 14 personer som deltog i fokusgrupperna.

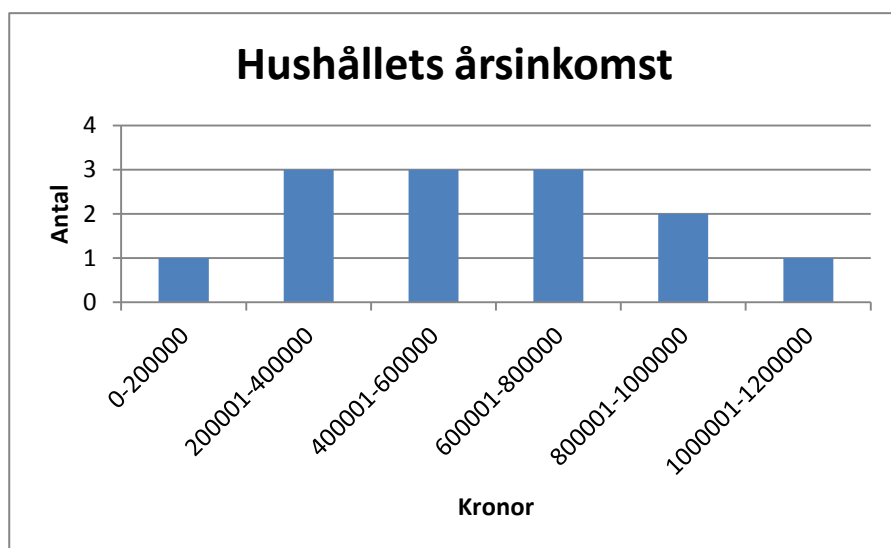
## Gruppernas sammansättning

I detta avsnitt visas hur sammansättningen i de tre fokusgrupperna var, baserat på enkäten. Sammansättningen visas totalt för alla deltagare, det vill säga ingen redovisning sker för de enskilda grupperna.

Figur 6 visar åldersfördelningen i fokusgrupperna. En dryg tredjedel av deltagarna var 18-29 år och en knapp tredjedel 40-49 år. Ingen deltagare var äldre än 64 år. Deltagarna utgjordes av tre män och elva kvinnor. Elva deltagare har avslutad utbildning på högskola eller universitet och tre deltagare någon form av eftergymnasial utbildning. I dagsläget studerar tre av deltagare och övriga elva förvärvsarbetar. I Figur 7 visas hushållens totala årsinkomst, någon som varierar på grund av olika stora hushåll och olika sysselsättning. I snitt tjänade hushållets vuxna (äldre än 19 år) 85 000-600 000 kronor per år, med ett genomsnitt på 320 400 kronor per år.



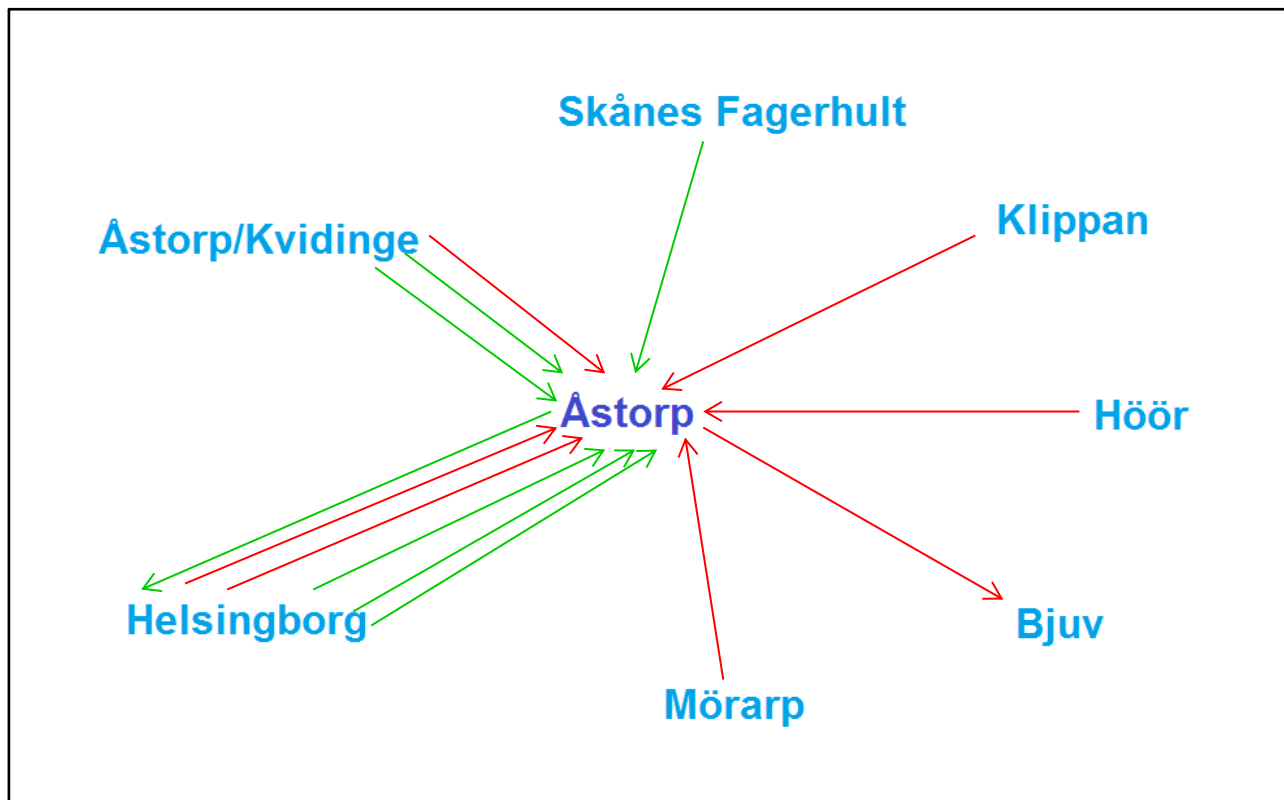
Figur 6. Åldersfördelning i fokusgrupperna. (N = 14)



Figur 7. Hushållets årsinkomst. En person valde att inte besvara frågan om årsinkomst.

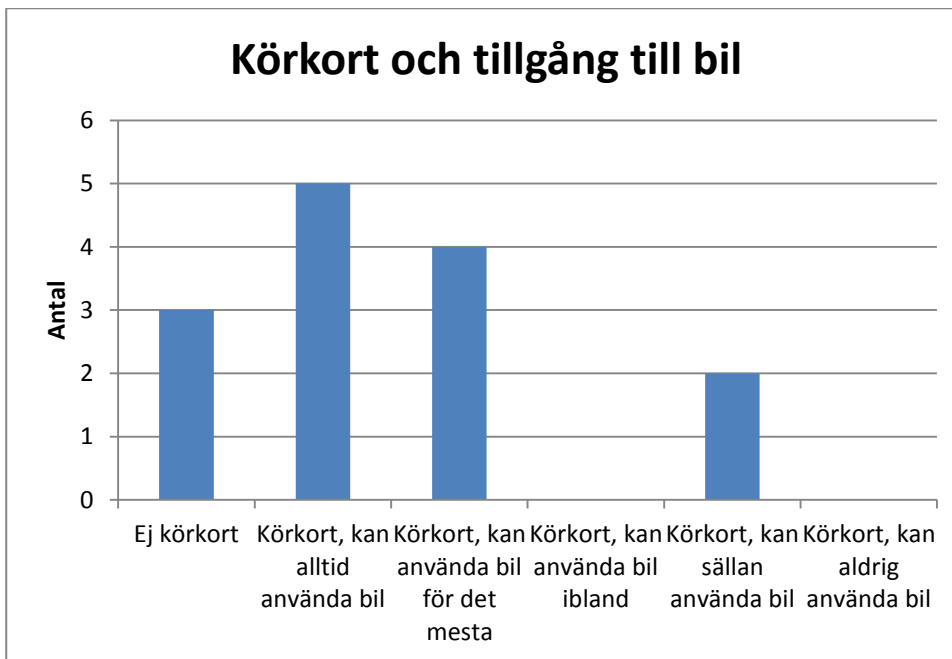
## Deltagarnas resvanor

Figur 8 visar mellan vilka orter studiens deltagare pendlar och vilket färdmedel de använder. En stor del av deltagarna, 9 stycken, är så kallade inpendlare vilket innebär att de har sin arbetsplats i Åstorp men bor i en annan ort. Tre av deltagarna bor i Åstorps kommun, varav två pendlar från tätorten Kvidinge till tätorten Åstorp. Hälften av deltagarna använder sig av kollektivtrafik när de pendlar.



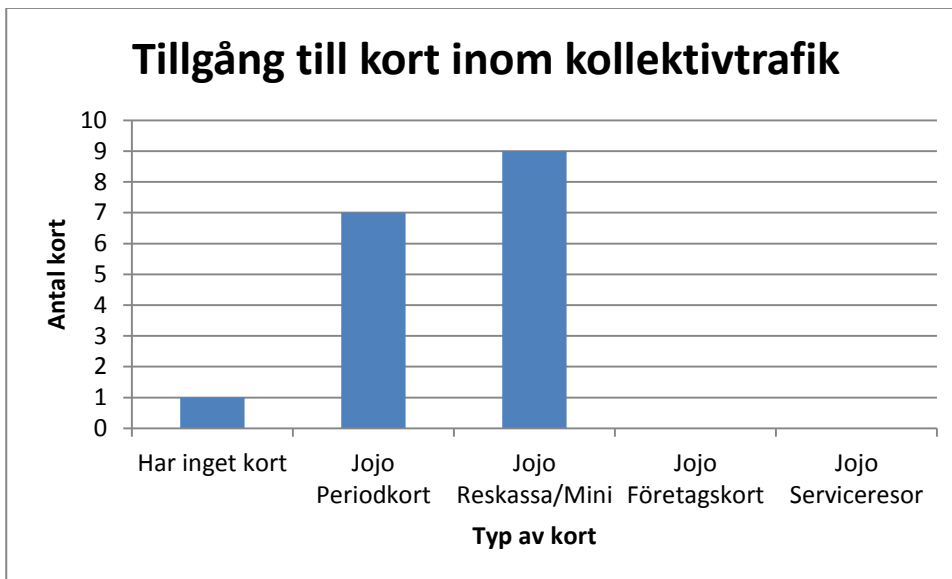
**Figur 8. Pilarna visar mellan vilka orter studiens deltagare pendlar (pilen pekar på arbets-/studieorten). Gröna pilar visar de som pendlar kollektivt och röda de som pendlar med bil. Totalt 14 deltagare, varav hälften pendlar med kollektivtrafik. 9 av studiens deltagare är inpendlare, 2 deltagare utpendlare och 3 deltagare pendlar inom kommunen.**

Av studiens 14 deltagare har 11 stycken körkort och av dem är det fem stycken som alltid har tillgång till bil, se Figur 9. Hos deltagarna finns totalt 16 bilar men i vissa hushåll finns ingen bil och i andra upp till tre bilar. Bensin är det vanligaste drivmedlet och används i drygt hälften av bilarna. En knapp tredjedel av bilarna körs på diesel och två stycken är flexifuelbilar som använder bensin och etanol. Fyra av bilarna är miljöbilar och finns i fyra olika hushåll.



Figur 9. Antal deltagare med eller utan körkort samt olika grader av tillgång till bil.

Enligt Figur 10 har endast en av deltagarna inte tillgång till något av Skånetrafikens Jojo-kort för resor inom kollektivtrafiken. Tre deltagare har både Jojo Periodkort och Jojo Reskassa/Mini medan ingen deltagare har Jojo Företagskort eller Jojo Serviceresor. Fyra personer har endast Jojo Periodkort och sex personer endast Jojo Reskassa/Mini.



Figur 10. Antal deltagare med tillgång till olika typer av Jojo-kort som används på Skånetrafikens bussar och tåg.

Tabell 9 visar hur lång medelsträcka deltagarna har från hem och arbete/studieplats till busshållplats, tågstation och parkeringsplats. För varje sträcka visas även ett intervall från kortaste till längsta sträckan för att få en liten fingervisning om variationen. Medelsträckan är kortast till parkeringsplatserna och längst till tågstationerna. Många har parkeringsplats i direkt anslutning till hem eller arbete/studieplats.



**Tabell 9. Avstånd från hem och arbete/studieplats till busshållplats, tågstation och parkeringsplats. Alla avstånd anges i meter.**

Från	Till	Medelsträcka (m)	Intervall (m)	Antal svarande
Hem	Busshållplats	792	50-5000	12
	Tågstation	1568	50-10000	14
	Parkeringsplats	62	0-500	13
Arbete/studieplats	Busshållplats	314	50-1000	14
	Tågstation	1407	150-4000	14
	Parkeringsplats	68	0-500	14

Bland deltagarna har elva stycken tillgång till gratis parkeringsplats på arbets- eller studieplats. Tre stycken får ersättning för bil i tjänsten och två stycken har företagsbil/bilpoolsbil (samma som får ersättning för bil i tjänsten). Två deltagare har tillgång till tjänstecykel och en har ett subventionerat kort för kollektivtrafiken. En deltagare har en förmånsbeskattad bilparkering och för en deltagare finns en bil på arbetet som kan användas vid behov.

### Argument för/emot samt för- och nackdelar med kollektivtrafik respektive biltrafik

Vid de tre fokusgrupperna kom det upp många argument för att använda sig av kollektivtrafik respektive biltrafik samt för- och nackdelar med de olika trafikslagen. Fyra större områden identifierades: komfort/trygghet, miljö, effektivitet/tid och ekonomi. Figur 11-15 tar upp de flesta av de argument/värdeladdade ord som kom upp i fokusgrupperna. De begrepp som förekommer mer ofta är markerade med fetstil. Det som nedan avses med positivt är fördelar och argument för ett visst trafikslag och med negativt menas nackdelar och argument mot ett visst trafikslag. I Tabell 10 finns en förteckning över vilka personer som står bakom citaten som förekommer i avsnittet.

**Tabell 10. Vilka personer som står bakom de beteckningar som finns efter citaten.**

Beteckning	Vem
<b>K1</b>	Kvinna, 42 år, åker främst buss
<b>K2</b>	Kvinna, 29 år, åker främst buss och tåg
<b>K3</b>	Kvinna, 63 år, åker främst bil
<b>K4</b>	Kvinna, 63 år, åker främst bil

**K5** Kvinna, 43 år, åker främst tåg

**K6** Kvinna, 33 år, åker främst tåg

### Komfort/trygghet

I begreppen komfort och trygghet innefattas dels bekvämlighet men även smidighet och säkerhet ur ett trafikperspektiv.

Ordet bekvämt kom upp som en positiv faktor både vid samtal om kollektivtrafik och biltrafik, dock något oftare vid kollektivtrafik. Många av de som ofta använde sig av kollektivtrafik kunde se en fördel med att inte behöva köra – att kunna koppla av och känna en trygghet i att någon annan kör, särskilt om man är morgontrött vid pendling till jobbet.

*”Sen tycker jag också det är väldigt bekvämt och framför allt tycker jag det är tryggt när det har varit dåligt väder. Och slippa sitta själv i en bil och köra, att man sätter sig ner och det är någon annan som sköter det åt en.” (K1)*

Ett av de argument som kom upp oftast när det pratades om positiva aspekter med biltrafik är möjligheten att göra ärenden utefter vägen, till exempel stanna till i mataffären efter jobbet. Dessutom pratade flera deltagare om möjligheten att ha med sig grejer i bilen, något som är mer osmidigt om man åker buss eller tåg. En deltagare fick medhåll i sin kommentar om att vägnätet är bilanpassat.

*”Alltså vägnätet är mycket genare och smidigare, det är ju väldigt bilanpassat.” (K2)*

Precis som Figur 11 visar kom det upp många negativa faktorer med kollektivtrafik, bland annat att informationen är bristfällig vid förseningar och att stationsområdet känns otryggt.

	<b>Kollektivtrafik</b>	<b>Biltrafik</b>
<b>Positivt</b>	<b>Bekvämt</b> <b>Avkopplande</b> <b>Kan sova/läsa</b> <b>Säkrare</b> Smidigt Avslappande Tryggt att låta någon annan köra Jätteskönt Ankommer centralt i staden Behöver inte tänka på parkering Mentalt att kunna stänga av jobbet	<b>Flexibilitet</b> <b>Kan göra ärenden utefter vägen</b> <b>Vana att köra</b> <b>Vägnätet är bilanpassat</b> <b>Smidigt</b> Kontroll över läget Bekvämt Kan lyssna på radion och sjunga med Som en belöning för att ha åkt kollektivt hela livet hittills Kan lätt ta med grejer

	<p>Kan röra på sig</p> <p>Känsla av frihet att kunna ta sig någonstans utan att vara beroende av någon annan</p> <p>Smidigt om man åker ensam</p> <p>Kan transportera sig utan att ha bil</p> <p>Sommarkortet är bra</p> <p>Smidigt att köpa biljett i appen om man bara ska vara här en helg</p> <p>Får en cykeltur/promenad när man tar sig till buss/tåg</p> <p>Goda kollektiva möjligheter</p>	<p>Roligt att köra</p> <p>Har egen parkeringsplats på jobbet</p> <p>Smidigt om man har stor familj</p> <p>Blir inte så beroende</p> <p>Körkort alternativt körkort och bil krävs i tjänsten</p>
<p><b>Negativt</b></p>	<p><b>Trångt</b></p> <p><b>Otryggt på stationen (ruffigt, gäng)</b></p> <p><b>Standarden på perrong och station (brist på vindskydd m.m.)</b></p> <p>Dålig information vid förseningar</p> <p>Kan bli irriterat (med andra resenärer)</p> <p>Otrevliga människor och otrevliga situationer</p> <p>Stressad personal</p> <p>Man måste samsas om ditt utrymme</p> <p>Tvingas sitta bredvid någon man inte vill sitta bredvid</p> <p>Folk som luktar rök, parfym, pratar högt i telefon</p> <p>Transporten till stationen</p> <p>Kallt att stå och vänta</p> <p>Transport från E4:an in till Åstorp saknas</p> <p>Flyttar bara förseningen några minuter åt gången (i informationen)</p> <p>Osmidigt att inte kunna göra en paus i månadskortet när man laddar det (om det inte gått ut)</p> <p>Krångligt att köpa mobilbiljett</p> <p>Tar upp till ett dygn innan pengarna finns på kortet om man laddar via internet</p>	<p><b>Säkerhet, olyckor</b></p> <p>Kan reta sig på andra trafikanter</p> <p>Kan inte alltid räkna med att bilen fungerar</p> <p>Måste planera så att det finns drivmedel</p> <p>Jobbigt att leta parkering</p> <p>Tråkigt att behöva ta hand om bilen</p> <p>Blir beroende av andra om man samåker</p> <p>Trångt på vägarna</p> <p>Dagens bilar görs inte som förr då en kompis kunde meka med dem</p> <p>För tekniskt avancerat</p> <p>Osäkert att veta om bilverkstaden har gjort det de ska</p>

	<p>Bökigt att köpa tillköpsbiljett</p> <p>Otydlig ansvarsfördelning (Skånetrafiken, Trafikverket, kommunen)</p> <p>Kollektivtrafiken är inte utbyggt i förhållande till antal resenärer</p>	
--	---	--

Figur 11. Argument för/emot samt för- och nackdelar med kollektivtrafik respektive biltrafik när det gäller komfort och trygghet.

### Miljö

Med miljö menas den yttre miljön, bland annat med avseende på utsläpp av växthusgaser.

Deltagarna i alla grupper var överens om att kollektivtrafik är bättre för miljön än biltrafik.

*”Jag tycker också att det framför allt är miljön som är det mest positiva med att åka kollektivt.”* (K3)

En deltagare kunde dock se en positiv miljöaspekt med bilar, nämligen att utvecklingen går framåt vilket gör nyare bilar mer miljövänliga än gamla. En person med miljöbil fick av mig frågan om hon kände att hon hade mer rätt att åka bil för att hon hade en miljöbil. Svaret blev följande:

*”Nej, jag hade kört ändå. Jag hade en Saab innan, eller har haft Saabar. Det var bara lite billigare bil och drar lite mindre bensin. Och så ligger det i att man ska ha miljöbil.”* (K4)

	Kollektivtrafik	Biltrafik
Positivt	Bra för miljön	Utvecklingen går framåt med miljöbilar osv.
Negativt		Dåligt för miljön

Figur 12. Argument för/emot samt för- och nackdelar med kollektivtrafik respektive biltrafik när det gäller miljö.

### Effektivitet/tid

Effektivitet och tid handlar både om tidsbesparing och vad tiden kan användas till, men även om själva tidtabellen för tåg/buss.

En fördel med kollektivtrafik, framför allt tåg, vilket flera personer lyfte fram, är att tiden på tåget kan användas till att börja arbetsdagen genom att läsa in sig på något eller studera. Man kan också på annat sätt förbereda arbetsdagen, vilket följande citat visar:

*”Jag har också sett folk som plattar håret och sminkar sig.”* (K5)

Även för biltrafik framhövdes en typ av effektivitet men då handlade det om att man kan utföra ärenden utefter sträckan man åker, till exempel handla eller stanna och träna – något som av flera ansågs krångligare när man reser kollektivt. En deltagare tog sig till och från jobbet med buss fyra dagar i veckan men på grund av träning efter jobbet den femte dagen använde hon sig då av bil, för att det skulle ta betydligt längre tid och vara osmidigt att åka tåg och buss den dagen då träningen inte var på samma ort som arbetsplatsen eller hemmet.

”Man kan göra ärenden på vägen, man kunde bara köra inom det här och fixa.” (K6)

De flesta personer som åkte bil gjorde det för att de sparade tid även om någon enstaka kollektivtrafikåkare också menade på att deras transportval sparade tid. Generellt var dock den stora nackdelen med kollektivtrafiken just tiden, mycket på grund av att tåg/bussar blir försenade, eller till och med ställs in ibland.

	Kollektivtrafik	Biltrafik
<b>Positivt</b>	<p><b>Kan utnyttja tiden till att arbeta/studera som en förberedelse för dagen</b></p> <p>Effektivt</p> <p>Sparar tid</p> <p>Snabbare</p> <p>Genom att ha en tid att passa minskar risken för att jobba över</p>	<p><b>Sparar tid</b></p> <p><b>Flexibilitet</b></p> <p><b>Kan göra ärenden på vägen</b></p> <p>Ger längre tid hemma</p> <p>Kan jobba kvällar/dygnspass</p> <p>Fortare</p> <p>Snabbt</p>
<b>Negativt</b>	<p><b>Förseningar</b></p> <p><b>Förlorar tid på att åka tåg/buss</b></p> <p><b>Stressigt att hinna med byten</b></p> <p>Tåg fastnar eller ställs in, blir stående</p> <p>Känns inte lika säkert att komma fram</p> <p>Entimmestrafik</p> <p>Banarbete gör att det tar längre tid</p> <p>Osynkade tåg – bortkastad tid vid bytet</p> <p>Bussen synkar inte med när skolan börjar</p>	<p><b>Ståendes i köer</b></p> <p>Vägarbete gör att det tar längre tid</p>

Figur 13. Argument för/emot samt för- och nackdelar med kollektivtrafik respektive biltrafik när det gäller effektivitet och tid.

### Ekonomi

Området ekonomi handlar dels om direkta kostnader för olika sorters pendling (t.ex. att köpa ett månadskort för kollektivtrafiken) men även om indirekta kostnader (t.ex. service av bil).

I stora drag anser fokusgruppernas deltagare att det är billigare att åka kollektivt än att använda sig av bilen eftersom det tillkommer kostnader för service, däck och körkort för att kunna äga och köra en bil. Vid diskussionerna framkom även att ingen har som löneförmån att få ersättning för pendling med kollektivtrafik till och från jobbet men däremot har flera personer tillgång till Jojo Reskassa då resor görs i tjänsten.

”Jag kan ju bara säga att jag började av helt ekonomiska skäl.” (K1)

”Många gånger blir det ju också liksom dyra saker, klumpsumma. Nu ska man ha vinterdäck eller sommardäck eller ska man in på service. Alltså det blir stora summor på en gång liksom.” (K6)

	Kollektivtrafik	Biltrafik
Positivt	Billigare	Sparar pengar vid samåkning Miljöbilar är skattebefriade fem år Billigare
Negativt	Varje resa kan kanske uppfattas som dyr Sällanresorna upplevs som dyra	Dyrt (service, däck m.m.) Slitage Körkort kostar pengar

Figur 14. Argument för/emot samt för- och nackdelar med kollektivtrafik respektive biltrafik när det gäller ekonomi.

## Förslag till åtgärder för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken

De förslag till åtgärder som kom upp i fokusgruppernas diskussioner har nedan delats upp på fyra områden. Tre av områdena skiljer sig från varandra eftersom de riktar sig till olika aktörer medan det fjärde området handlar specifikt om stationsområdet. För att se vilka personer som ligger bakom de olika citaten, se Tabell 10.

- Stationsområdet: förslag på vad man kan göra vid stationsområdet för att det ska bli mer attraktivt och därmed få fler att använda sig av kollektivtrafiken.
- Skånetrafiken/andra aktörer: förslag på vad Skånetrafiken och andra aktörer (till exempel Trafikverket och de som kör på uppdrag av Skånetrafiken) kan göra för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken.
- Politiken (i ett större perspektiv): förslag på vad till exempel Sverige som land (exempelvis Riksdagen) kan göra för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken.
- Kommunen: förslag på vad Åstorps kommun kan göra för att få fler att använda sig av kollektivtrafiken.

### Stationsområdet

Många i fokusgrupperna upplever att stationsområdet inte känns attraktivt och ibland även otryggt. De åtgärdsförslag som kom upp mest frekvent handlar om att på olika sätt snygga till stationen och göra den tryggare, dels genom ökat underhåll och dels genom någon form av bemanning.

”Sen kan jag ju tycka att själva stationsområdet är väldigt tråkigt, men det ska ju hända mycket nu det kommande halvåret, kanske att det kan gynna att fler åker om det känns, om det blir lite trevligare där uppe och känns lite tryggare.” (K6)

- Fräscha upp och snygga till hela stationsområdet.

- Ge resenärerna trygga och bekväma hållplatser.
- Öka underhåll på stationerna.
- Bemanna stationen.
- Ordna någon typ av servicetelefon på stationen som man kan ringa om det känns otryggt eller om man har frågor kring kollektivtrafiken.
- Ordna fler papperskorgar.
- Sittplatser, tak och vindskydd behövs.
- För in gröna inslag i stationsområdet.

### Skånetrafiken/andra aktörer

En stor del av åtgärdsförslagen som kom upp i fokusgrupperna handlar om själva buss- och tågtrafiken, något som i stor utsträckning berör Skånetrafiken. Flera personer upplever att de kollektiva möjligheterna blivit sämre sedan buss 520 slutade gå mellan Åstorp och Kvidinge och önskar därför få tillbaka bussen den sträckan. Utöver detta framfördes önskemål på tätare turer och att bussarna ska gå oftare de tider på dygnet som det är flest resenärer.

*”Det är likadant, 10:ans buss som jag åker, de är fulla på morgonen de två första turerna för då ska ju alla till sina jobb, det är jättemycket folk som åker. Likadant när du ska hem, men då är problemet att den stannar på halva vägen då, så att vi som ska vidare och de som ska ända upp till Markaryd de kommer ju inte liksom längre va. Och sedan mitt på dagen, då kan den ju gå hela sträckan Markaryd-Helsingborg och där sitter en person och det känns liksom som ett hän när man sitter där och vet liksom att...” (K1)*

- Tätare trafik.
- Anslutningar som synkar (så man slipper långa väntetider).
- Anslutningsbuss från E4:an till Åstorps station.
- Bussen mellan Markaryd och Helsingborg borde alltid gå hela sträckan (inte bara mitt på dagen när det ändå inte är så många som åker).
- Fler avgångar med tåget från Kvidinge.
- Möjlighet att kunna ladda periodkort i appen och ändå få rabatt.
- Ta tillbaka buss 520 mellan Åstorp och Kvidinge, åtminstone en gång i timmen (så det finns två avgångar i timmen, en med tåg och en med buss).
- Buss direkt Åstorp – Bjuv (skulle kunna göra att fler pendlar kollektivt till Findus).
- Dubbelspår hela vägen.
- Se till att bussar går oftare de tider som det är fler resenärer.
- De olika aktörerna som kör kollektivtrafiken måste samarbeta.
- Skånetrafiken och Trafikverket måste kommunicera bättre med varandra (t.ex. kring information om förseningar på skärmarna).

## Politiken (i ett större perspektiv)

Alla fokusgrupper fick frågan om vad som skulle kunna göras på ett större, till exempel nationellt, plan för få fler att åka kollektivt. Några förslag som kom upp handlar om att Sverige måste satsa mer på just kollektivtrafiken men även att makthavare ska föregå med gott exempel.

*”...att faktiskt satsa kollektivt. För det är lite en sådan mental grej också tror jag hos de flesta människorna att pratar inte ens våra makthavare, de vi har röstat fram, om hur du kan ta dig utan att använda bilen. De sätter ju någon form av, jag menar vi gör ju som andra människor gör, sätter någon form av standard. Att börja prata om kollektivtrafiken på ett annat sätt än vad man gör idag...” (K2)*

- Satsa kollektivt.
- Börja prata om kollektivtrafik på ett annat sätt.
- Makthavare måste föregå med gott exempel.
- Öka underhållet.
- Planera för en utbyggnad på ett vettigt sätt.

## Kommunen

De åtgärdsförslag som kom upp specifikt för kommunen handlar i stora drag om fyra punkter: marknadsföring, policy, föregå med gott exempel samt att ställa krav på Skånetrafiken. Att föregå med gott exempel kom upp flertalet gånger och handlar om att kommunen måste vara ett föredöme, att de måste börja arbetet och visa hur man kan göra, så att kommunens företag och invånare kan haka på sedan. Genom att till exempel smalna av gator och göra dem mindre lämpliga för bil visar kommunen att de satsar på miljön.

*”...tala om vad bra det är att bo här, med närheten till allt det här. Och när någonting lägger ner i Åstorp, ja men det finns ju tusen möjligheter runt om, vi har bra pendling och förhoppningsvis blir det bättre. Istället för att vara rädd att alla flyttar in till Helsingborg, för det är ingen som kan. Få folk att flytta ut istället, till en bra miljö.” (K3)*

- Marknadsföring
  - Satsa på grön marknadsföring.
  - Tänk på hur kommunen vill se hållbar utveckling gestaltad i Åstorp.
  - Locka med en morot, t.ex. en fin park, om utsläppen minskar.
  - Kommunen marknadsför sig som Söderåsstaden, något den inte känns som nu.
  - Prata om närheten till t.ex. Helsingborg, bara 20 minuter med tåg. Prata om att det är en knutpunkt för kollektivtrafik, vilka möjligheter som finns.
  - Erbjud gratis Jojo-kort för kollektivtrafiken till kommunens invånare under en period.
- Skapa en policy som säger hur kommunens anställda ska transportera sig (beroende på avstånd och kollektiva möjligheter).
- Föregå med gott exempel



- Visa att det är okej att arbeta på tåget – t.ex. löneförmån hos kommunalanställda att få betald arbetstid på tåget.
  - Anlägg inte parkeringsplatser överallt, det uppmuntrar till att ta bilen.
  - Gör bra cykelvägar och smalna av gatorna så de blir mindre bilvänliga.
  - Undersök möjligheterna med Jojo Företagskort på kommunen som arbetsplats.
- Trycka på och våga ställa krav på Skånetrafiken.

# 5 Analys och diskussion

## 5.1 Fokusgrupper som metod

Som metod har fokusgrupper fungerat bra då det möjliggjort för människor att framföra sina åsikter om kollektivtrafik och biltrafik. En risk med metoden är att det är främst de som är intresserade av frågan som deltar. I denna studie har dock både bilister och kollektivtrafikanvändare deltagit vilket ger den önskvärda bredden i åsikterna. Dessvärre kan det vara så att de som inte var intresserade av att delta har viktiga åsikter och förslag till förändringar. Det skulle även kunna vara så att de inte har så många åsikter i frågan och därmed väljer att inte delta. En annan nackdel med fokusgrupper är att vissa personer riskerar att inte komma till tals om det finns någon i gruppen som är dominant. Min upplevelse är dock att alla i grupperna fick chansen att säga vad de vill utan att någon avbröt eller överröstade.

Underlaget från fokusgrupperna är något tunt, eftersom det endast blev tre grupper. Det finns flera skäl till detta, bland annat att studien genomförs under en begränsad tid varför mer tid inte kunde läggas på att bjuda in potentiella deltagare. Eftersom underlaget är begränsat är det viktigt att inte dra för stora slutsatser eller generalisera till större grupper, utan främst se resultatet från fokusgrupperna som idéer från några enskilda personer. Det går inte heller att dra några slutsatser baserat på kön, ålder, inkomst, sysselsättning eller utbildningsgrad. Det hade varit önskvärt med fler män i studien, något som tyvärr inte gick att lösa i och med att de tillfällen som fokusgrupperna hölls inte passade några av de anmälda männens kalendrar. Åldersfördelningen i grupperna är acceptabel men det hade varit önskvärt med någon mer i åldern 30-39 år för att få en jämnare fördelning. Personer i den åldern kan vara småbarnsföräldrar vilket skulle kunna påverka valet av transportmedel. Alla deltagare hade minst eftergymnasial utbildning, de flesta från högskola eller universitet. Det hade varit intressant att ha med deltagare med lägre utbildningsnivå för att se om utbildningsgraden kan påverka attityderna och miljömedvetenheten. Det går att konstatera att deltagarnas in- och utpendling inte är proportionerlig mot den in- och utpendling som sker i Åstorps kommun. Generell statistik visar att fler pendlar ut än in medan det bland fokusgruppernas deltagare är fler inpendlare än utpendlare. Det är dock svårt att säga om detta påverkar vilka åsikter som finns till kollektivtrafik, det vill säga om det skiljer sig hos de som bor i kommunen och de som arbetar i den.

Alla samtal i fokusgrupperna spelades in men på grund av tekniska problem blev inspelningen från ett gruppsamtal bristfällig och kunde inte transkriberas. Just den gruppen hade dock inte lika långa samtal som övriga två, varför mina anteckningar omfattade det mesta som sades.

En alternativ metod som hade kunna användas för att få veta hur folk tänker om kollektivtrafik är en omfattande enkät som skickas ut till slumpvis utvalda kommuninvånare med möjlighet att därefter delta i fördjupande intervjuer. Den metoden skulle dock ta betydligt längre tid, både att förbereda men också att genomföra och sammanställa resultatet. Dessutom skulle det leda till större omkostnader för kommunen, eftersom allt ska skickas ut med posten. Ytterligare en nackdel med enkäter är att man endast hade nått de som pendlar ut från Åstorp. En tanke som funnits var att genomföra kompletterande intervjuer med pendlare på tågen, eftersom det ett tag såg ut att främst bli bilister i fokusgrupperna. Detta skulle dock kräva mer planering och vara svårt att genomföra eftersom det gäller att få tag i personer som åker just till eller från Åstorp och som dessutom ska sitta på tåget så pass länge att intervjun hinner genomföras. Tack vare att fler tågpendlare anmälde

sitt intresse till att delta i fokusgrupperna kunde kompletterande intervjuer undvikas och tiden fokuseras på att transkribera och sammanställa resultatet från fokusgrupperna istället.

## 5.2 Situationen i Åstorp

### Växthusgaser

Det är tydligt att bilar ger upphov till högre utsläpp av växthusgaser än kollektivtrafik, både sett som enskilda transportsätt men även till de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige. Trots detta väljer drygt 70 procent av invånarna i Åstorps kommun att åka just bil. Framst biltransporter men även transporter via järnväg har ökat de senaste åren, något som är intressant eftersom litteraturen även visar att utsläppen från biltrafiken har minskat. En förklaring till detta skulle kunna vara att det finns alltför många miljöbilar på marknaden och med lägre priser samtidigt som även de bilar som inte klassas som miljöbilar blir mer bränslesnåla och bättre på att rena avgaser.

Data från Trivector (2013) visar att Åstorp är den kommun som har näst högst utsläpp av koldioxid från persontransporter i Skåne. Samma företag har även sagt att kommuner med tåganslutning bör ha lägre utsläpp än kommuner utan. Detta verkar inte stämma i Åstorps fall då både Höganäs och Östra Göinge har lägre utsläpp fastän de inte har någon tåganslutning. Östra Göinge är med knappt 14 000 invånare ungefär lika stor kommun som Åstorp medan Höganäs kommun har drygt 25 000 invånare. Vid en snabb sökning på Skånetrafiken är det svårt att se hur utbudet med kollektivtrafik ser ut i Östra Göinge, men i Höganäs finns ett antal regionbussar som går till bland annat Ängelholm, Landskrona och Helsingborg. Det verkar dock inte vara förklaringen till att Höganäs har lägre utsläpp. Vad man kan fundera på är om det i Höganäs, eftersom det är en större kommun, finns fler arbetstillfällen lokalt vilket gör att människor kan transportera sig mer med cykel och till fots? Att utsläppen är högre i Åstorp än medelvärdet för Skåne kan också ha att göra med att det är en mindre kommun med sämre kollektiva möjligheter än till exempel större kommuner som Lund och Malmö. I dessa kommuner är det dessutom möjligt att smidigt transportera sig till jobb och studier med cykel eller till fots. Då både E4:an och väg 21 går förbi Åstorps kommun skulle det kunna vara en förklaring till utsläppen är så höga i Åstorp. Då data från Trivector (2013) är baserad på resvaneundersökningarna verkar detta dock inte vara förklaringen. Som jag senare diskuterar ska statistiken från resvaneundersökningarna analyseras med en viss försiktighet, varför även utsläppsvärden baserad på denna statistik bör ses mer som en fingervisning än den absoluta sanningen. För att verkligen veta om utsläppen är betydligt högre i Åstorp behöver mätningar av växthusgaser göras som kan jämföras med liknande mätningar i andra städer. Vid dessa mätningar behöver man ta hänsyn till närheten till de större vägarna E4 och 21, då de bör dra upp halterna även om de inte orsakas av enbart invånare i Åstorps kommun.

### Kollektiva möjligheter

Pågatågen mellan Kristianstad och Helsingborg stannar i Åstorp ungefär två gånger i timmen och i Kvidinge en gång i timmen dagtid, vilket möjliggör för människor att pendla till och från bland annat Bjuv, Klippan, Tyringe och Hässleholm. Tågen går så pass tidigt och sent på dagen att de borde kunna vara användbara även för de som arbetar natt. Precis som resultatet visar går vissa turer inte hela sträckan utan det krävs ofta byte i Hässleholm. Ganska ofta finns då ett anslutande tåg inom 15 minuter. En nackdel som kom fram i alla fokusgrupper är att sedan Pågatågen började trafikera Kvidinge har de kollektiva möjligheterna försämrats eftersom buss 520 slutat trafikera sträckan Åstorp-Kvidinge-Klippan. Dessutom stannar tåget bara en gång i timmen i Kvidinge vilket begränsar möjligheten att ta sig den korta sträckan till Åstorp utan bil. När jag bjöd in människor på Åstorps station till fokusgrupperna påpekade en kvinna att i och med att buss 520 slutat trafikera den tidigare nämnda sträckan var hon nu tvungen att ta bilen tre kilometer till stationen, när hon

tidigare hade 50 meter till busshållplatsen. Nedläggningen av bussen den sträckan kan ha gjort det svårt för folk att ta sig in till Åstorp eller Kvidinge vilket har ökat risken för att fler åker bil, om bilen ändå krävs för att ta sig till tåget.

Buss 229 (Åstorp-Billesholm) och 514 (Åstorp-Ängelholm) går endast på vardagar och buss 229 vara mest fördelaktig för skolungdomar eftersom den bara har två avgångar på eftermiddagen, en runt klockan 15 och en runt 16. Bussen till och från Ängelholm passar nog bra för de som arbetar dagtid och endast på vardagar. På helger går det att ta sig till Ängelholm men då krävs byte Helsingborg. Buss 230 passerar också Billesholm men även under helgerna vilket gör det möjligt att ta sig till Billesholm alla dagar i veckan utan att behöva göra byten. Även buss 230 borde passa bra för de som arbetar dagtid, precis som buss 520 och SkåneExpressen 10. De två sistnämnda bussarna skulle även kunna vara möjliga pendlingsbussar för de som arbetar nattetid då de har relativt tidiga avgångar på morgonen och sena på kvällen. SkåneExpressen 10 gör två stopp, ett vid Hyllinge och ett vid Åstorp E4. Från hållplatsen i Åstorp är det ca 2 kilometer till Åstorps station och centrum, vilket kan göra det stressigt för folk på morgonen om de ska hinna gå den drygt 20 minuter långa promenaden till eller från bussen.

I studien skulle två personer som bor i Åstorp men arbetar på Findus i Bjuv deltagit men den ena fick förhinder. Båda två åker bil till jobbet trots att det, efter lite sökningar på Skånetrafikens reseplanerare, framgår att man kan ta sig från Åstorps station till Findus eller tvärtom på 15-37 minuter från strax före klockan 06 på morgonen till strax efter elva på kvällen. Med bil tar sträckan 11-15 minuter enligt Google Maps. Om man tar den kortare tåg- och bussturen (15 minuter) borde det alltså inte ta mycket längre tid än med bil. Ändå valde båda två att åka bil, den ena eftersom hon tyckte hon skulle förlora tid på att åka kollektivt. Det skulle kunna vara fallet om man inte bor centralt i Åstorp utan har en liten bit till stationen. Alternativt har personerna kanske inte undersökt de kollektiva möjligheterna ordentligt och åker av vana, trots att det skulle kunna ha skett förändringar sedan de började åka bil.

Under sommaren 2015 genomförs banarbete vilket gör att tågen från mitten av juni till början av augusti inte kommer att trafikera sträckan Bjuv-Perstorp, och därmed inte heller Åstorp. Det är svårt att på förhand säga hur det kommer påverka resandet och människors inställning till kollektivtrafik. Det bör dock ha en negativ inverkan då det troligtvis kommer ta längre tid att resa i och med att tågen ersätts av buss. Det finns en risk att människor som i dagsläget åker tåg börjar pendla med bilen under sommaren för att slippa banarbetet. När ordningen sedan är återställd och tågen går som vanligt igen finns en viss fara i att några av de som började åka bil fortsätter med det av vana eller bekvämlighet.

## 5.3 Resvanor

### Resvaneundersökningar

Det är viktigt att ha en viss försiktighet när man drar slutsatser från statistik om resvanor där grunddata har skalats upp för att motsvara befolkningen. Det finns alltid en risk att de man intervjuar inte motsvarar verkligheten och då blir de uppskalade siffrorna skeva. Statistiken bör därför mer ses som en fingervisning än exakta svar.

Resultatet visar att det är fler som pendlar ut från Åstorp än in till Åstorp vilket troligtvis beror på att Åstorp är en mindre ort med begränsat utbud av arbetstillfällen. Arbetstillfällen kan istället finnas i större närliggande orter som Hässleholm, Helsingborg och Ängelholm. Hur många som dagligen går av eller på tåget i Åstorp har ökat med ca 650 personer från år 2000 till 2012. Ökningen skulle kunna bero på några olika saker. Antingen så har Skånetrafiken börjat ha fler avgångar vilket gör det mer attraktivt att åka kollektivt då man inte behöver vänta så länge om man

missar en avgång. Alternativt har resande med kollektivtrafik fått ett bättre rykte eller mer uppmuntran av omgivningen, till exempel arbetsplatsen. Ytterligare en förklaring skulle kunna vara befolkningsutvecklingen i Åstorps kommun. Ökar befolkningen ökar även antalet potentiella resenärer. Även om en ökning har skett sedan år 2000 har en viss minskning skett från år 2009 till 2012. Att antalet av- och påstigande har minskat de senaste åren kan bero på att det flera somrar har varit underhållsarbeten vilket påverkat hur tågen går, något som gör det mindre attraktivt att åka tåg eftersom risken för förseningar ökar och man kan tvingas åka tågersättande buss istället.

Både Åstorp och de kommuner som resestatistiken jämförs med, Bjuv och Klippan, har högre andel resor som sker med bil än genomsnittet i Skåne. Troligtvis är det för att det är mindre städer där fler bor på landsbygden och fler behöver transportera sig till andra orter för att arbeta, i kombination med att kollektivtrafiken kan anses ta längre tid och ge mindre frihet. I Åstorp gjordes 10 procent av resorna med kollektivtrafik år 2013 men bara fyra procent i Bjuv, trots att kommunerna ligger bredvid varandra utmed järnvägen och Bjuv ligger närmre Helsingborg. Antagligen handlar det om statistiska osäkerheter i de resvaneundersökningar som har gjorts, att de människor man pratar med inte motsvarar verkligheten fullt ut. År 2007 var motsvarande siffror nämligen sex procent för Åstorp och elva procent för Bjuv, något som stärker att statistiken mer är en fingervisning. Andelen kollektivtrafik skiljer sig dock inte så mycket från den genomsnittliga andelen för hela Skåne (15 procent) när det gäller Åstorp. Den stora skillnaden är gång och cykel vilket gissningsvis beror på i att större städer finns större möjlighet att transportera sig till jobb utan motorfordon eftersom fler jobbmöjligheter finns i staden. Även när man jämför med Sveriges genomsnittliga andel kollektivtrafik, 12,3 procent, är Åstorp inte alltför långt efter. Däremot är andelen bilresor i Åstorp betydligt högre då rikets snitt är 52,5 procent, alltså mer än 20 procentenheter lägre än Åstorp.

Holmberg (2013) skriver att kvinnor är mer beroende av kollektivtrafiken än män, något som i viss mån bekräftas av att 13 procent av de resor Åstorps kvinnor gör är med kollektivtrafik men bara 10 procent av männens. Siffrorna är liknande för genomsnittet i Skåne, om än något högre för båda könen. Det är även stora skillnader i vilken utsträckning gång och cykel används som transportmedel, även dessa transportslag är vanligare hos kvinnor. Att kvinnor använder cykel och gång i större utsträckning hänger nog ihop med att något fler kvinnor än män både bor och arbetar i kommunen, och då kan transportera sig utan motorfordon. Alternativt är kvinnor kanske mer miljömedvetna och väljer därför att resa med kollektivtrafik istället för bil.

Data över resors längd och antal resor per person finns tyvärr inte för Åstorp, eftersom antalet svar/resor understeg 39. Däremot fanns data för Skåne och via annan litteratur även för Sverige. Siffrorna visar tydligt att skåningarnas resor är fler (0,8 fler/person och dag) men kortare samt att den totala resesträckan per dag är längre än genomsnittet i Sverige. Att varje resa inte är så lång kan säkert bero på att Skåne som län inte är så stort medan avstånd i till exempel Norrland antagligen är längre, något som drar upp Sveriges snitt. Även om Skåne är det tredje största länet när det gäller antal resor med kollektivtrafik per invånare ligger länet en bit under rikets medel. En trolig anledning kan vara att rikets genomsnitt höjs av den omfattande kollektivtrafiken i Stockholm.

När det gäller resematriserna som skapades genom resvaneundersökningarna 2007 och 2013 finns stora osäkerheter. Exempelvis säger matriserna att det inte skedde några resor med kollektivtrafik mellan Åstorp och Bjuv år 2013, något som låter märkligt då orterna ligger bredvid varandra och har goda förbindelser med tåg en gång i halvtimmen dagtid. Troligtvis var det ingen av deltagarna i resvaneundersökningen 2013 som pendlade den sträckan och därmed fanns inga siffror att skala upp till hela Skånes befolkning. Ytterligare några siffror som tyder på brister eller skillnader i undersökningarna är att den tidigare undersökningen säger att drygt 1000 resor skedde med bil till/från orter utanför Skåne, medan den senare visade på endast 28 resor med bil utanför Skåne (alla till/från Danmark). Den ort som de flesta resorna till/från Åstorp sker till/från, både med bil och kollektivtrafik, är Helsingborg. Det är inte orimligt då det tar ca 20 minuter med bil och ytterligare ett par minuter med tåg att transportera sig den sträckan. I Helsingborg finns stora arbets- och boendemöjligheter då det är en stor stad (man kan till exempel bo i Helsingborg och arbeta i Åstorp). Den ort som det skedde näst flest bilresor till var Åstorp vilket kan bero på att kommunen

har flera tätorter som det är så pass långt avstånd mellan att cykel eller gång kan upplevas som besvärliga transportmedel. De är möjligt att ta sig mellan tätorterna med buss och tåg men mellan Kvidinge och Åstorp går det som nämnts tidigare endast ett tåg per timme. Till Hyllinge kan man ta buss 520 och SkåneExpressen 10, med den lilla noteringen att SkåneExpressen 10 inte stannar inne i centrala Åstorp utan endast vid E4:an. Buss 520 gör fler stopp, både i Åstorp och Hyllinge men stannar även i Nyvång. Jag kan tänka mig att en del drar sig för att ta tåget mellan Kvidinge och Åstorp om tåget passar dåligt med till exempel arbetstiderna eftersom det kan innebära upp till en timmes väntetid, och precis som framgår av fokusgruppernas resultat upplevs stationerna inte vara så attraktiva eller trygga.

## Fokusgrupper

Många av deltagarna i fokusgrupperna pendlar in till Åstorp vilket troligtvis beror på att flertalet av dem arbetar inom kommunen och därmed fick information om fokusgrupperna mer direkt än de som sett informationen i olika media (till exempel tidningen och Facebook).

I fyra av deltagarnas hushåll fanns miljöbilar vilket indikerar på en viss miljömedvetenhet alternativt att ekonomin fått spela in vid valet av bil, då till exempel miljöbilar med diesel drar mindre bränsle vilket ger ekonomiska besparingar. Alla deltagare utom en hade tillgång till ett Jojokort att använda på kollektivtrafiken i Skåne. Den person som inte hade tillgång åker troligtvis med kollektivtrafik mycket sällan eller aldrig. Man kan ana att de som hade tillgång till Jojo Reskassa/Mini använder sig av kollektivtrafiken någon gång ibland, men inte så ofta att det lönar sig med ett periodkort.

Baserat på hur långa avstånd deltagarna har till busshållplats, tågstation och parkeringsplats både från hemmet och arbetsplatsen har de olika avstånden olika fördelar. Det klart kortaste avståndet var till parkeringsplatsen vilket uppmuntrar till att köra bil eftersom tid kan sparas genom att inte behöva transportera sig någon längre sträcka för att komma till bilen. Avstånden till busshållplats och tågstation var mer varierande. När det gäller sträckan från hemmet till tågstationen är detta viktigt att notera då deltagaren med längst avstånd (en mil) drar upp medelvärdet på sträckan. Med en mil till närmsta tågstation kan det kanske kännas smidigare att ta bilen även om just denna person hade 300 meter till busshållplatsen och åkte buss nästan varje arbetsdag. Det är svårt att, baserat på deltagarnas olika avstånd, se var smärtgränsen går för hur långt man kan transportera sig med cykel eller gång till buss och tåg innan man väljer bilen istället. En fördel med att ha en lite längre sträcka till tåg och buss är möjligheten till vardagsmotion genom att cykla eller gå till tåget/bussen. Om en person väljer att cykla eller gå en viss sträcka till bussen/tåget istället för att ta bilen beror nog på om man kan se de hälsomässiga fördelarna med motionen och hur lång tid det tar att transportera sig. Tar bussen/tåget ganska lång tid kan det kanske kännas stressigt att gå eller cykla innan det, ifall det rör sig om en lite längre sträcka. Medelsträckorna från arbetsplatsen till busshållplats/tågstation är kortare än från hemmet vilket troligtvis beror på att arbets- och studieplatsen ofta ligger inne i ett samhälle, vilket även tågstation och busshållplats ofta gör.

En mycket stor andel av deltagarna har tillgång till gratis parkeringsplats på sin studie- eller arbetsplats, något som uppmuntrar till att pendla med bil. Vissa av dessa deltagare väljer dock att åka med kollektivtrafiken i alla fall, kanske för att körkort eller tillgång till bil saknas eller för att andra fördelar kan ses med kollektivtrafik.

## 5.4 Konkurrenskraftiga kollektiva kommunikationer

Det är viktigt att poängtera att det inte räcker med att bara få fler att åka kollektivt för att miljön ska ta mindre skada, det handlar om vilka som börjar åka. Om det endast är människor som brukade transportera sig med cykel kan det leda till ökade utsläpp av växthusgaser då de genererar nytt

resande. Är det istället tidigare bilister som börjar åka tåg eller buss innebär det att deras bilar inte kommer släppa ut lika mycket växthusgaser eftersom de används mindre och de nya transporterna med kollektivtrafik inte ger upphov till lika höga utsläpp som biltransporterna gjorde. I ett sådant fall minskar alltså utsläppen av växthusgaser vilket har en positiv inverkan på miljön och samhällets ekonomi. Bland annat Trivector skriver att det är viktigt att förbättra kollektivtrafiken för att få bilister att byta transportsätt. Utöver detta kan det krävas åtgärder som gör det mindre attraktivt att åka bil, till exempel införande eller höjning av parkeringsavgifter eller enkelriktning av gator för att göra det svårare att åka bil inne i centrum. Parkeringsavgift på arbets- och studieplats kan också minska viljan att åka bil.

Effektivitet och tid är viktiga faktorer när det gäller val av transportsätt. Baserat på samtalen i fokusgrupperna finns det flera skäl till att välja bil framför buss och tåg. Flexibiliteten, till exempel möjligheten att få välja själv när man vill åka till och från jobbet, är ett. Med motsvarande kollektivtrafik kanske man tvingas åka tidigare än man tänkt, eftersom man måste anpassa sig till avgångstiderna för bussar och tåg. Dessutom upplevde flera personer att deras resa till jobbet skulle ta märkbart längre tid om de skulle använda sig av kollektivtrafik istället för bil. Den stora fördelen med att åka tåg eller buss är möjligheten att arbeta ombord eller vila en stund efter en tung arbetsdag. Några enstaka deltagare upplevde att det tog lika lång eller kortare tid med tåg eller buss. Det beror nog mycket på hur långt det är till tågstation eller busshållplats, om man har byten och hur lätt det är att hitta parkeringsplats. Har man inga byten och bor och arbetar nära tågstationen kan det mycket väl ta kortare tid än om man ska leta parkeringsplats både vid jobbet och där man bor. Just tiden är en viktig aspekt för att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftig. Om restiderna kan hållas nere blir den mer attraktiv och tillgänglig.

Storleken på staden påverkar möjligheterna till en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Som det framgår av resultatet är det först i *storstäder* som kollektivtrafiken verkligen kan bli konkurrenskraftig mot bilen. Åstorps kommun är långt ifrån en storstad med sina knappt 15 000 invånare och passar enligt Holmbergs definition inte in ens på *mindre städer*. Däremot bör kommunen inte heller räknas som enbart *lands- eller glesbygd*. Båda dessa kategorier har dock en gemensam nämnare när det handlar om konkurrenskraftig kollektivtrafik, nämligen att det sällan är brist på parkeringsplatser. Med långa avstånd (som inte passar gång eller cykel) in från landet till centrum blir bilen ett naturligt alternativ. Bor man i kommunens tätorter kan bilen ändå kännas mer attraktiv eftersom det ofta inte är så trångt på gatorna och därmed smidigt att ta bilen till jobbet eller affären. I mindre städer kan det dessutom röra sig om avstånd som är så korta att de går att cykla eller gå, något som minskar behovet av kollektivtrafik. I Åstorps fall handlar det dock förmodligen mer om att påverka trafikvalet hos de som pendlar till och från kommunen, snarare än de som både bor och arbetar i kommunen.

Enligt litteraturstudien finns det en skillnad i kollektivtrafikanvändning mellan kvinnor och män där kvinnor är mer beroende av kollektivtrafik än män. Detta skulle kunna ha olika förklaringar. Kan det vara så att kvinnor generellt är mer miljömedvetna och därmed väljer mer miljövänliga transportmedel? En annan förklaring kan vara att mannen historiskt sett har varit den som kört bilen och att den traditionen finns kvar i många hushåll även om det i många hushåll ofta är båda könen som kör bil. Ganska ofta är nog mannen den i hushållet som har högst lön och kanske då menar att han ska prioriteras högst när det handlar om bilen, om den är viktigt för att kunna ta sig till och från det inkomstbringande arbetet. Och om hushållet då bara har en bil kvarstå kollektivtrafiken till kvinnan. Precis som en utvecklad kollektivtrafik kan göra det mer jämställt mellan könen med avseende på möjligheten att transportera sig, är kollektivtrafiken även viktigt för jämställdhet mellan olika grupper i samhället. Unga människor som ännu inte tagit körkort och låginkomsttagare får med kollektivtrafiken chansen att transportera sig till jobb och fritidsaktiviteter utan att vara beroende av andra människor med körkort och bil.

Den viktigaste drivkraften för att åka kollektivt i Skåne var *kunskap*, vilket skulle kunna innefatta hur lätt det är att betala och läsa tidtabeller. Kollektivtrafikbarometern visar dock att det är viktigt att kombinera kunskapen med ett *relevant utbud*. Att utbudet är relevant skulle kunna innebära att

de behov som finns tillgodoses, till exempel att en person kan ta sig från hemmet till arbetsplatsen utan att behöva vänta 45 minuter vid ett byte, eller att tåg och bussar går tillräckligt tidigt och sent för att kunna använda dessa även vid arbete nattetid. Den tredje drivkraften som tas upp är att det ska finnas *produktfördelar jämfört med bil*. Det skulle kunna röra sig om möjligheten att jobba på tåget, något man sällan kan göra om man åker bil, och att man inte behöver oroa sig för att köra bil morgontrött och därmed utgöra trafikfara för sig själv och andra. Ipsos drivkrafter går att koppla ihop med Holmbergs fem. *Avgångstider* och *linjesträckning* hör nära samman med ett relevant utbud – bussar och tåg ska gå på rätt ställen och med tillräckliga intervall. *Enkelhet* och *kunskap* handlar om kunskap, alltså hur lätt det är att veta hur man åker. *Förbättrade resmöjligheter* skulle kunna kopplas samman med att kollektivtrafiken ska ha produktfördelar jämfört med bil. För att människor ska åka med kollektivtrafik måste den kunna erbjuda något som bilen inte kan, till exempel möjligheten att kunna sova under resan.

## 5.5 Åtgärder för ökad andel kollektivtrafik

### Kommunala åtgärder

Det är inte så svårt att få folk att berätta om de för- och nackdelar de tycker kollektivtrafik och biltrafik har. Vissa av dessa åsikter kan dock vara väldigt djupt rotade och svåra att få en person att förändra. Därför är det viktigt att fundera på vilka argument/attityder som står emot varandra och vilka som är möjliga att påverka. Nedan diskuteras skäl för och emot kollektivtrafik samt olika förändringsförslag som kommunen kan använda.

Jag upplever att det finns en strävan att öka kollektivtrafikåkandet i samhället, men samtidigt inbjuder ännu inte trafiksystemet riktigt till det. Samhället bygger ofta på att man har bil när man transporterar sig. Detta kan påverka hur en person väljer att agera, vilket framgår av Teorin om planerat beteende. Om den subjektiva normen är fördelaktig, till exempel att samhället vill att man åker kollektivt, blir intentionen till att åka kollektivt starkare. Problemet är att normen i detta fall kan upplevas som lite tvetydig eftersom vägnätet är mer utbyggt än järnvägsnätet. Den delen av normen gynnar ett bilburet beteende. Genom att kommunen visar vad de vill, kan kanske den subjektiva normen ändras till att fler uppfattar att kollektivtrafik är önskvärd i samhället och därmed får en ökad intention till att åka kollektivt.

Bland de argument/attityder som kom upp i fokusgrupperna kan många delas in i kategorierna ekocentriska, egocentriska och antropocentriska värden. Det tydligaste exemplet på ett ekocentriskt värde var att ett viktigt skäl till att använda kollektivtrafik istället för bil är för att det är mer *miljövänligt*, det vill säga har inte samma negativa påverkan på naturen. *Bekvämt*, *trångt* och *billigare* kan klassas som egocentriska då alla tre handlar om den personliga komforten och ekonomin. Att kollektivtrafiken är billigare kan också vara av antropocentriskt värde då det *möjliggör för fler att kunna transportera sig*. På samma sätt får fler chansen till frihet genom att inte vara beroende av bil och körkort för transport. De flesta värdeladdade ord som kom upp i fokusgrupperna kan ses som egocentriska, båda när det gäller positiva och negativa aspekter för båda trafikslagen. Detta kan vara viktigt att tänka på när man gör satsningar på att få fler att åka kollektivt. Genom att tillgodose de faktorer som många värdesätter, till exempel bekvämlighet och trängsel, borde chansen öka att fler trivs med kollektivtrafiken. Just dessa två värden är mer aktuella för Skånetrafikens arbete då det inte är något som kommunen direkt kan påverka.

Enligt flera källor är värdeexpressiva attityder svårförändrade eftersom de är så grundläggande i det vi gör. På samma sätt som Martinsson och Nilsson skriver om vilka argument som kan användas för att få fler att köpa ekologisk mat är det viktigt att hitta olika argument för att åka kollektivtrafik, som kan kopplas till olika värden. Ett ekocentriskt värde är att kollektivtrafik ger upphov till mindre utsläpp av växthusgaser, vilket ger mindre skada på den biologiska mångfalden och påverkar



klimatet mindre. För att koppla det till ett egocentriskt värde kan man framhäva att den biologiska mångfalden är viktigt för att kunna äta till exempel viltkött (som är beroende av en rik fauna och flora). Andra egocentriska värden kan vara de ekonomiska skälen, att man slipper krångla med service och besiktning av bilen och inte behöver sätta sig bakom ratten vid trötthet – i tåget eller bussen kör någon annan. De viktigaste antropocentriska värdena har redan nämnts, nämligen att kollektivtrafiken är mer tillgänglig för alla – oavsett ålder, samhällsklass och ekonomisk status. Tack vare befintlig kollektivtrafik sparas årligen minst 22 miljarder kronor i Sverige, till följd av bland annat minskade utsläpp, sjukhuskostnader och vägslitage. Jag upplever att man generellt använder miljön som främsta anledning till att åka kollektivt istället för bil. Det kanske är minst lika viktigt att trycka på de andra punkterna, för att öka chansen att de som är mer egocentriska eller antropocentriska ska kunna se fördelar med att åka kollektivt. Detta eftersom dessa människor kanske inte motiveras av miljön men däremot av att få en förbättrad hälsa eller att samhället inte ska lägga mer pengar än nödvändigt på vägunderhåll.

Enligt olika modeller är attityder olika stabila men gemensamt för modellerna är att attityderna påverkas av information utifrån, till exempel från media. Kommunen har ingen makt att påverka vad som står i tidningarna men kan däremot använda media till att annonsera om kampanjer för att få fler att åka kollektivt. På så sätt kan människor som läser tidningen ta till sig positiva budskap om kollektivtrafik som sedan finns tillgängliga i medvetandet när attityder skapas eller förändras. Genom att förbättra till exempel stationsområdet ökar chansen att människor i omgivningen pratar positivt om att åka tåg och buss, något som också finns i medvetande när attityder skapas eller förändras.

### Information och marknadsföring

Det är osäkert hur stor effekt informationskampanjer har när det gäller miljöfrågor men några författare är svagt positiva. I kommunens fall kan det handla om att uppmärksamma fördelarna med kollektivtrafik, något som vissa kanske inte skulle tänka på annars. Effekten av en kampanj är osäker men det finns en möjlighet att några människor får upp ögonen för kollektivtrafik. Flera av fokusgruppernas deltagare tog upp detta som ett förslag, något som tyder på att de själva kanske skulle påverkas av en kampanj. Några positiva argument som kan användas är att man anländer centralt i staden, kan röra på sig under resans gång (framför allt med tåg) och kan sova medan man åker. Just det faktum att man ofta anländer centralt i en stad kan kopplas samman med en nackdel med biltrafik, att det kan vara jobbigt att hitta parkering. Med till exempel tåget är man centralt i staden från början och kan uträtta sina ärenden eller gå till jobbet. En kampanj skulle kunna genomföras när det pågående banarbetet är färdigt, för att lyfta fram de förbättringar som banarbetet medförde och på så sätt kanske kunna fånga upp de som valt bort kollektivtrafik på grund av banarbetet. När det gäller ekonomi verkade ingen i fokusgrupperna tycka att det är dyrt att åka med kollektivtrafik, åtminstone inte om man har periodkort. De flesta var överens om att det är dyrare att köra bil, då det med bilen tillkommer kostnader för service, försäkring och besiktning, inte bara själva drivmedlet. Just denna faktor, priset, behöver man inte påverka utan bara framhäva att det av många upplevs som billigare att ta tåget eller bussen än att äga en bil. Människor som redan äger en bil skulle kunna tycka att det blir extrakostnader för att åka kollektivt, eftersom de redan har bilen och betalar bland annat skatt och service även om de inte kör.

Vid en Google-sökning upptäcktes det att många kommuner på sin hemsida har en sida om kollektivtrafik. Detta skulle kunna vara ett sätt för Åstorps kommun att visa att man tycker kollektivtrafiken är viktig. Sidan skulle kunna finnas under *Bygga och bo* eller *Gator och trafik*. Förslagsvis finns på sidan en liten text om fördelarna (både ekonomiska och miljömässiga) med kollektivtrafik. Utöver detta kan det finnas en kort genomgång av vilka buss- och tåglinjer som passerar kommunens olika hållplatser och mellan vilka orter dessa linjer sträcker sig. Detta skulle kunna kompletteras med några exempel på hur lång tid det tar att transportera sig till olika orter, till exempel från Hyllinge till Helsingborg, Åstorp till Ängelholm och Kvidinge till Hässleholm. På sidan bör det även finnas en länk till Skånetrafikens hemsida. Den lilla ansträngning det krävs för

göra sidan kan göra att nyinflyttade lättare hittar till kollektivtrafiken (om man inte redan känner till Skånetrafiken) samt att kommunen visar att man tycker kollektivtrafik är bra.

Det var ingen som såg några nackdelar när det gäller kollektivtrafik och miljö, vilket känns logiskt eftersom bilar ger upphov till mer utsläpp av växthusgaser. För bil kom den positiva aspekten upp att bilar blir alltmer energisnåla och att utvecklingen får framåt med miljöbilar. Om människor av olika skäl inte kan åka kollektivtrafik, till exempel för att de måste ha bil i tjänsten, så kan kommunen uppmuntra till miljöbil.

### Stationsområdet

Det fanns många argument mot kollektivtrafik och dessa är viktiga att arbeta bort om fler ska åka kollektivt. En nackdel är att stationsområdet, främst i Åstorp, inte känns tryggt och eller attraktivt. Flertalet förslag till åtgärder kom upp just när det gäller stationsområdet, bland annat bemanning (till exempel på kvällar), införande av gröna element och fler papperskorgar. Genom att göra den enkla åtgärden att placera fler papperskorgar på stationsområdet ökar chansen för att folk slänger skräpet på rätt ställe och området blir därmed mindre skräpigt vilket ger en mer positiv bild för den som väntar på tåg eller buss. Någon deltagare pratade om de träd som tidigare stod utmed spåren men som nu är borttagna och vilken förlust det blev utseendemässigt. Ett förslag till att göra stationen lite vackrare är att föra in gröna inslag. Det skulle kunna handla om nya träd i anslutning till stationen, planteringar med blommor eller att på något annat sätt få in mer av naturen i staden, som en förlängning av den vackra miljön runt Söderåsen (kommunen marknadsför sig som Söderåsstaden).

### Föregå med gott exempel

Flera deltagare föreslog att kommunen tar fram en policy för hur kommunens anställda ska transportera sig till och från arbetet. Policyn kan vara en del av en större hållbarhetspolicy (som till exempel handlar om hur kommunen ska återvinna) där ett kapitel handlar om hållbart resande. Det skulle det kunna anges vissa avståndintervall där man rekommenderar olika färd sätt. Som ett exempel kan man uppmuntra till cykel eller gång om avståndet understiger fem kilometer. När det gäller kollektivtrafik kan det kanske vara lättare att ange hur mycket längre tid buss/tåg får ta innan det är mer tillåtet att använda bilen. Tar det till exempel 30 minuter att åka bil, kan man kanske acceptera att kollektivtrafiken tar 40 minuter.

Kommunen kan uppmuntra sina anställda till att använda kollektivtrafik istället för bil genom att skapa riktlinjer för att kunna arbeta under resan. De som pendlar längre sträckor kan använda tiden ombord till att börja arbetsdagen, om detta räknas in i arbetstiden. För att kommunens ledning ska motiveras till att satsa mer på kollektivtrafik kan samhällsnyttan framhävas. Om kommunen kan få fler att låta bilen stå kommer utsläppen från biltrafiken minska i Åstorp vilket ger minskade miljökostnader och ökad hälsa – dels för att folk kommer röra mer på sig och dels för att luftkvaliteten kan bli bättre. Dessutom minskar kostnader för underhåll av vägar då dessa slits mindre när färre fordon trafikerar dem.

Det är viktigt att även kommunens invånare påverkas då många pendlar ut från kommunen med bil till sin arbetsplats. För att åstadkomma denna förändring kan informationskampanjer ha en viss effekt, något som diskuteras ovan. Det är även viktigt för kommunen att föregå med gott exempel, till exempel genom att införa åtgärderna som diskuteras ovan (bland annat policy). På så sätt kan människor se att kommunen tar ansvar för miljön, och företag i Åstorp kan därmed känna att det är viktigt att också göra det.

Kommunen har möjlighet att påverka i vilken utsträckning stadskärnan uppmuntrar till bilanvändning. Genom att smalna av eller enkelrikta gator samt förbättra cykel- och gångvägar visar man vilka transportsätt man vill gynna och det blir mindre smidigt att köra bil. En deltagare tyckte att det är viktigt att kommunen tänker till när de anlägger parkeringsplatser. För varje

parkeringsplats som tillkommer blir det lättare för människor att transportera sig med bil. Om det är brist på parkeringsplatser kanske människor tänker till en gång extra innan de tar bilen för att åka in till Åstorp, samma sträcka går kanske att cykla eller åka kollektivt. Av litteraturstudien framgår att avgiftsbelagda parkeringsplatser kan ha en viss effekt på människors vilja att åka bil. Om det i kommunen finns avgiftsfri parkering kan denna förses med en avgift så att det får en ekonomisk konsekvens att transportera sig med bil.

I någon grupp föreslogs det att kommunen skulle ge sina invånare Jojo-kort (period eller reskassa). Detta skulle kunna ske i olika utsträckning och under olika lång tid. Till exempel kan man satsa på vissa åldersgrupper eller bostadsområden. Förhoppningen är att dessa människor då får chansen att prova på att åka kollektivt, något de kanske inte skulle göra annars. Om vissa personerna redan åker kollektivt kan de se det som en uppmuntran till att fortsätta.

Försök med avgiftsfri kollektivtrafik har gjorts på flera ställen, dock utan större resultat om man bortser från Avesta. Gratis kollektivtrafik är inte möjligt i Åstorps kommun då det inte finns någon lokaltrafik.

### Våga ställa krav

Vill kommunen ha förbättrade möjligheter till kollektivtrafik måste de förhandla och våga ställa krav. Det var något som många i fokusgrupperna tryckte på, framför allt att trycka på Skånetrafiken, när det till exempel gäller de punkter som diskuterats i nästa avsnitt.

### **Vad andra aktörer kan göra**

Många av de förändringsförslag som kom upp berör Skånetrafiken och dess trafik. En punkt som kom upp i alla grupper var buss 520 som tidigare gick mellan Åstorp och Klippan via Kvidinge. När den försvann blev de kollektiva möjligheterna sämre då tåget stannar i Kvidinge endast en gång i timmen samt att de som bor vid någon av hållplatserna som tidigare trafikerades får svårare att ta sig till tågstationerna. Ett konkret förslag var att bussen tas tillbaka en gång i timmen så att det finns två möjligheter i timmen till kollektiv transport från Kvidinge. Utöver detta önskades tätare trafik med bland annat tågen, något som troligtvis är svårt att genomföra. Trafikverket är den myndighet som bestämmer hur tågen kan gå, för att det ska flyta på i tågtrafiken och alla tåg ska få plats på rälsen. Detta skulle också kunna vara en anledning till att tåget bara stannar i Kvidinge en gång i timmen.

Informationen vid förseningar upplevs vara bristfällig ibland och är alltså inget som ligger på Skånetrafikens bord, utan på Trafikverkets. För att Skånetrafiken ska få ett bättre rykte är detta information som behöver spridas, så att människor inte klagar på fel aktör.

Många av de punkter som kom upp under effektivitet/tid handlar om Skånetrafiken och Trafikverket, till exempel att tåg är försenade eller blir stående. Det senare kanske kan förbättras med ökat underhåll. Att få tåg och bussar att alltid vara samordnade kan vara svårt eftersom det inte bara är en buss och ett tåg som ska matcha utan flera.

Det är viktigt att på ett större plan satsa på kollektivt resande och att makthavare föregår med gott exempel. Vill politikerna ha ett bättre klimat måste även de använda sig av kollektivtrafiken. Ser människor att politikerna fortsätter åka bil och flyg när de transporterar sig är det svårt att motivera sig själv till att åka kollektivt.

## Svåra förändringar

Det finns vissa nackdelar med kollektivtrafiken som är svårpåverkade, till exempel att man kan tvingas sitta bredvid någon man inte vill eller att människor luktar rök och parfym. Detta är väldigt subjektivt och inget som kommunen, Skånetrafiken eller någon annan kan göra något åt. Den enda som kan påverka det är personen själv, genom att förändra den egna uppfattningen. Någon deltagare var tvungen att ha körkort i tjänsten, vilket också är svårt att förändra.

## 5.6 Felkällor och osäkerhet

### Statistik

I problembeskrivningen nämns det hur stora utsläpp järnvägen respektive busstrafiken svarar för. Det framgår inte av Naturvårdsverket om busstrafiken bara innefattar lokal och regional kollektivtrafik eller även bussbolag som kör privata resor.

Värdena i Tabell 5 var lite olika vid två olika sökningar och några rader blir mer än 100 procent när man summerar dem. Att det blir mer än 100 procent beror troligtvis på avrundningar i den använda databasen och påverkar inte statistiken nämnvärt. Några av de värden som skiljde sig åt vid sökningarna varierade med några procentenheter vilket påverkar resultatet. Det är dock svårt att i efterhand veta säkert om felen beror på databasen eller slarvig avläsning.

En brist med resvaneundersökningarna är att de är utförda i mindre omfattning och sedan skalas upp till att motsvara befolkningen. Detta gör att resultatet beror mycket på vilka personer som deltar i undersökning, risken finns att någon grupp missas. Detta kan förklara varför det enligt resematriserna inte görs några resor alls på vissa distanser (t.ex. Åstorp-Bjuv). I själva verket sker kanske resor på dessa distanser men inte hos någon av dem som deltog i resvaneundersökningarna. I vissa resvaneundersökningar görs lite justeringar i resultatet av just denna anledning, så att resultatet mer ska spegla verkligheten.

Sammanfattningsvis behövs det mer utförlig, omfattande och tillförlitlig statistik om kommunerna ska kunna använda den i sitt arbete med hållbart resande. I dagsläget är det viktigt att ta mycket av statistiken med en viss försiktighet, eftersom den inte är omfattande nog för att vara helt tillförlitlig på lokal nivå. Däremot ger statistiken en indikation på ungefär hur många som resor, med vilka färdmedel och mellan vilka sträckor.

### Referenser

Två källor, *Eagly och Kulesa (1997)* samt *Chaiken och Eagly (1993)*, som finns i avsnittet *Teoretisk bakgrund om attityder* har använts trots att originalkällorna inte har lästs. Detta på grund av svårigheter att få tillgång till dem, då de inte funnits på internet, på biblioteken på Lunds universitet eller på Bibliotek Skåne Nordväst. Den information som hämtats från dessa källor finns i *Martinsson och Nilsson (2012)* och jag har bedömt att deras källhänvisningar verkar vara av kvalitet, och därför valt att använda dem utan att ha haft möjligheten att kontrollera de ursprungliga källorna.

## 6 Slutsats

Det är tydligt att kommunens utsläpp från persontransporter är höga jämfört med många skånska kommuner. Det beror antagligen på att en stor andel av de resor som sker bland kommunens invånare sker med bil, långt fler än vad som i medeltal görs i Skåne.

Sammanfattningsvis finns det goda kollektiva möjligheter från olika platser i kommunen, även om vissa brister finns när det gäller anslutningar och antal avgångar (framför allt från Kvidinge). Det går att relativt smidigt ta sig till flera större städer med eller utan byte.

Tre av de viktigaste skälen till att människor åker bil istället för kollektivtrafik är att det tar kortare tid med bilen och att de med den får möjlighet att uträta ärenden utefter vägen samt inte behöver anpassa sig lika mycket till klockan. De främsta skälen till att åka kollektivt är att det är mer miljövänligt, kostar mindre än bil och att restiden kan utnyttjas till att bland annat arbeta eller sova.

Enligt olika teorier fungerar attityder på olika sätt, de kan vara stabila i olika grad och vara kopplade till olika värden. Generellt verkar det finnas vissa svårigheter med att förändra attityder men möjligheten finns genom olika metoder.

Av studien framgår att det finns många faktorer som påverkar hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs och därmed följer många olika förslag varav många är kopplade till stationsområdet och kommunens interna miljöarbete. Dessutom behöver kommunen påverka bland annat Skånetrafiken för att få den kollektivtrafik som behövs för kommunens invånare och de som pendlar in till kommunen.

Precis som studiens rubrik avslöjar handlar arbetet om hur man kan göra kollektivtrafiken konkurrenskraftig. Baserat på litteraturstudien är detta svårt i mindre städer, som till exempel Åstorp, men för att öka chansen krävs det att kollektivtrafiken kan erbjuda något som bilen inte kan samt att restiden med kollektivtrafik inte är betydligt längre än resan med bil. Utöver detta kan bilminskande, till exempel minskad eller dyrare parkering, åtgärder ha en positiv effekt.

## 7 Tack

Först och främst vill jag tacka alla som deltog i fokusgrupperna och på så sätt delade med sig av sina värdefulla erfarenheter och synpunkter. Utan er hade jag inte fått veta hur pendlare tänker!

Jag vill rikta ett tack till min kontaktperson på Åstorps kommun, Linda Svederberg. Stort tack för att jag fått möjligheten göra detta arbete, det har varit både roligt och givande. Min förhoppning är att rapporten ska kunna bidra till framsteg i kommunens miljöarbete.

Även Malin Bergman på Åstorps kommun förtjänar ett tack. Tack för hjälpen med att ordna fika och belöning till fokusgrupperna.

Jag vill tacka min handledare på Lunds universitet, Johanna Alkan Olsson, för din eminenta handledning. Alla kommentarer, tankar och idéer har hjälpt mig framåt i arbetet!

Och så ett sista tack till min mamma, som lagt ner tid på att korrekturläsa rapporten.

# Referenser

Ajzen, I., 1991. *The Theory of Planned Behavior*. Organizational Behavior and Human Decision Processes: volym 50, s. 179-211.

Ajzen, I., 2005. *Attitudes, personality and behavior*. Open University Press, Berkshire. 192 s.

Carlberg, J., 2015a. *Personlig kontakt om tågstationer och busshållplatser i Åstorps kommun*. Mejl 2015-03-09.

Carlberg, J., 2015b. *Personlig kontakt om tågstationer och busshållplatser i Åstorps kommun*. Mejl 2015-03-12.

Chaiken, S. och Eagly, A.H., 1993. *The psychology of attitudes*. Harcourt Brace & Company, Fort Worth. 794 s.

Eagly, A. H., och Kulesa, P., 1997. *Attitudes, attitude structure, and resistance to change. Implications for persuasion on environmental issues*. I: Bazerman, M. H., Messick, D. M., Tenbrunsel, A. E. och Wade-Benzoni, K. A. (red.). *Environment, ethics and behavior: The psychology of environmental valuation*. Lexington Books, San Fransisco. S. 122-153.

Ekmark, S., 2015. *Personlig kontakt om upphov till viss statistik på SCB:s hemsida*. Mejl 2015-02-02.

Familjen Helsingborg, 2014. *Konkurrenskraftiga kollektiva kommunikationer*. [[www.uppdragsbanken.nu/wp-content/uploads/2014/02/Uppdragsmall-Astorp.pdf](http://www.uppdragsbanken.nu/wp-content/uploads/2014/02/Uppdragsmall-Astorp.pdf)] Använd 2015-03-17.

Friman, M., Gärling, T., Hartig, T., Redman, L., 2012. *Quality attributes of public transport that attract car users: A research review*. Transport Policy: volym 25 (2013), s. 119-127.

Garvill, J., Marell, A., Nordlund, A., 2001. *Varför avstår bilister från att använda bilen? Betydelsen av miljömedvetande, attityd till färdmedel, yttre restriktioner och vana*.

Google, 2015. *Åstorp*. [<https://www.google.se/maps/place/%C3%85storp/@56.1143621,12.8257447,11z/data=!4m2!3m1!1s0x4653d3df066c17ed:0x20c0652abd36f30c>] Använd 2015-01-31.

Holmberg, B., 2013. *Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning*. Lunds universitet, Lund.

Indebetou, L., 2015. *Personlig kontakt om Resvanor Syd 2007*. Mejl 2015-02-10.

Indebetou, L. och Quester, A., 2008. *Resvanor Syd 2007 : sammanställning av resultat*. Beställare: Skånetrafiken.

- Indebetou, L., Quester, A., Ullberg, M., Wahl, C., 2014. *Analys för resvanor*. Webverktyg baserat på Resvaneundersökning år 2007 och 2013.  
[<http://kollap.malmo.se/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=AccessPointDMZ%2FResvanor.qvw&host=QVS%40srvwinqvdms01&anonymous=true>]  
Använd 2015-02-16.
- Ipsos, 2015. *Årsrapport 2014 – Kollektivtrafikbarometern*. Svensk kollektivtrafik, Stockholm.
- Jagers, S., Martinsson, J., Nilsson, A., 2009. *Kan vi påverka folks miljöattityder genom information? : En analys av radiosatsningen "Klimatfeber"*. Rapport till Expertgruppen för miljöstudier 2009:4.
- Jernhusen, u.å. *Din station*.  
[<http://www.dinstation.se/>]  
Använd 2015-05-15.
- Lidskog, R. och Sundqvist, G., 2011. *Miljösociologi*. Studentlitteratur AB, Lund. 182 s.
- Lodge, M., McGraw, K.M. och Stroh, P., 1989. *An Impression-Driven Model of Candidate Evaluation*. The American Political Science Review: volym 83, nummer 2, s. 399-419.
- Länstyrelsen Skåne, 2013. *Klimat- och energistrategi för Skåne*.
- Martinsson, J. och Nilsson, A., 2012. *Attityder till miljöfrågor*. Studentlitteratur AB, Lund. 98 s.
- Merchant, C., 1992. *Radical ecology: The search for a livable world*. Routledge, London.
- Morgan, D.L., 1997. *Focus groups as qualitative research*. Sage, London.
- Naturvårdsverket, 2014. *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 1990-2013*.  
[<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>]  
Använd 2015-03-05.
- Nyblad, H., 2014. *Fri kollektivtrafik en självklarhet*. Artikel i Ljusnan, publicerad på [helahalingland.se](http://www.helahalingland.se) 2014-11-03.  
[<http://www.helahalingland.se/halingland/bollnas/fri-kollektivtrafik-en-sjalvklarhet>]  
Använd 2015-05-12.
- Röcklinger, M., 2012. *Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 – Prognos för personresande*. Trafikverket, Borlänge.
- Sara, 2015. *Personlig kontakt om upphov till viss statistik på SCB:s hemsida*. Mejl 2015-03-03.
- SCB, u.å. *Antal pendlare per län och kommun*.  
[<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/Sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetsstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7895/7902/23020/>]  
Använd 2015-01-31.



SCB, 2011a. *Antal förvärvsarbetande (dagbefolkning) efter näringsgren (SNI 2007) åren 2000-2010 (modellbaserad tillbakaskrivning 2000-2007).*

[[http://www.scb.se/Statistik/AM/AM0207/2010A01/Tabell\\_09.xls](http://www.scb.se/Statistik/AM/AM0207/2010A01/Tabell_09.xls)]

Använd 2015-02-16.

SCB, 2011b. *Antal förvärvsarbetande (nattbefolkning) efter näringsgren (SNI 2007) åren 2000-2010 (modellbaserad tillbakaskrivning 2000-2007).*

[[http://www.scb.se/Statistik/AM/AM0207/2010A01/Tabell\\_10.xls](http://www.scb.se/Statistik/AM/AM0207/2010A01/Tabell_10.xls)]

Använd 2015-02-16.

SCB, 2013a. *Tätorter; arealer, befolkning. Dokument: Folkmängd per tätort och småort 2010, per kommun.*

[[http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Tatorter-arealer-befolkning/#c\\_li\\_335300](http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Tatorter-arealer-befolkning/#c_li_335300)]

Använd 2015-01-31.

SCB, 2013b. *Tätorter; arealer, befolkning. Dokument: Landareal, folkmängd och invånartäthet (inv/km<sup>2</sup>), per tätort 2005 och 2010.*

[[http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Tatorter-arealer-befolkning/#c\\_li\\_335300](http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Tatorter-arealer-befolkning/#c_li_335300)]

Använd 2015-01-31.

SCB, 2014a. *Folkmängd i riket, län och kommuner efter kön och ålder 31 december 2013.*

[<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riket/159277/>]

Använd 2015-01-31.

SCB, 2014b. *Antal förvärvsarbetande och förvärvsintensitet per kommun.*

[<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/Sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7895/7902/124856/>]

Använd 2015-02-16.

Schlein, S., 2014. *Stor oro när busslinje dras in.* Artikel i Helsingborgs dagblad, publicerad på hd.se 2014-08-13.

[<http://www.hd.se/lokalt/klippan/2014/08/13/stor-oro-nar-busslinje-dras-in/>]

Använd 2015-05-12.

Schwartz, S. H., 1992. *Universals in the content and structure of values: Theoretical advances and empirical tests in 20 countries.* I: Zanna, M. P. (red.). *Advances in Experimental Social Psychology* (vol. 25). Academic Press, New York.

Skånetrafiken, u.å a. *Vem gör vad i tågtrafiken?*

[<http://www.skanetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=35061&epslanguage=SV>]

Använd 2015-05-14.

Skånetrafiken, u.å b. *Reseplaneraren – sök från hållplats/station.*

[<http://www.reseplaneraren.skanetrafiken.se/queryStation.aspx>]

Använd 2015-03-10.

Skånetrafiken, 2012. *Antal resor per station i Skåne 2000-2012.*

[<http://www.mynewsdesk.com/se/skanetrafiken/documents/antal-resor-per-station-i-skaane-2000-2012-24006>]

Använd 2015-03-02.

- Skånetrafiken, 2014a. *5 Kristianstad – Hässleholm – Helsingborg*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/141214\\_150419/Tag\\_5\\_141214\\_150419.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/141214_150419/Tag_5_141214_150419.pdf)]  
Använd 2015-03-03.
- Skånetrafiken, 2014b. *229 Åstorp – Billesholm*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214\\_151212/Regionbuss\\_229\\_141214\\_151212.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214_151212/Regionbuss_229_141214_151212.pdf)]  
Använd 2015-03-03.
- Skånetrafiken, 2014c. *230 Helsingborg – Bjuv – Billesholm – Kågeröd – Svalöv – Teckomatorp*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214\\_151212/Regionbuss\\_230\\_141214\\_151212.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214_151212/Regionbuss_230_141214_151212.pdf)]  
Använd 2015-03-13.
- Skånetrafiken, 2014d. *514 Ängelholm – Åstorp*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214\\_151212/Regionbuss\\_514\\_141214\\_151212.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214_151212/Regionbuss_514_141214_151212.pdf)]  
Använd 2015-03-03.
- Skånetrafiken, 2014e. *520 Åstorp – Helsingborg*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214\\_151212/Regionbuss\\_520\\_141214\\_151212.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214_151212/Regionbuss_520_141214_151212.pdf)]  
Använd 2015-03-03.
- Skånetrafiken, 2014f. *SkE10 Markaryd – Helsingborg*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214\\_150613/Regionbuss\\_SkaneExpressen10\\_141214\\_150613.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/141214_150613/Regionbuss_SkaneExpressen10_141214_150613.pdf)]  
Använd 2015-03-03.
- Skånetrafiken, 2014g. *5 Hässleholm – Helsingborg*.  
[[http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/150420\\_150614/Tag\\_5\\_150420\\_150614.pdf](http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/150420_150614/Tag_5_150420_150614.pdf)]  
Använd 2015-04-14.
- Skånetrafiken, 2014h. *Banarbete Bjuv-Perstorp 20 april-4 oktober*.  
[<http://www.skanetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=35729&epslanguage=SV>]  
Använd 2015-04-16.
- Sweco Göteborg, 2009. *Kollektivtrafikens samhällsnytta – den lokala och regionala kollektivtrafiken*. Svensk kollektivtrafik.
- Tertoolen, G., Van Kreveld, D., Verstraten, B., 1998. *Psychological resistance against attempts to reduce private car use*. Transportation Research Part A: volym 32, nummer 3, s. 171-181.
- Trafikanalys, u.å. *Transportarbete*.  
[<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/>]  
Använd 2015-03-10.
- Trafikanalys, 2014a. *Transportarbete 1950-2013*.  
[[http://trafa.se/PageDocuments/Transportarbete\\_1950-2013.xlsx](http://trafa.se/PageDocuments/Transportarbete_1950-2013.xlsx)]  
Använd 2015-03-10.
- Trafikanalys, 2014b. *RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2012-2013*. Statistik 2014:10.
- Trafikanalys, 2014c. *Lokal och regional kollektivtrafik 2013*. Statistik 2014:22.

Trafikverket, 2014. *Jämför trafikslag*.  
[<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Jamfor-trafikslag/>]  
Använd 2015-04-14.

Trivector, 2005. *Hur får man ökad andel resande med gc och kollektivtrafik med hjälp av aktörer utanför transportsektorn?* Rapport 2005:12. Beställare: Vägverket, FoU Storstad för alla.

Trivector, 2013. *Klimatsmart stadsutveckling workshop*. Presentation 2013-08-21.

Ullberg, M. och Wahl, C., 2014. *Resvaneundersökning 2013*. Beställare: Malmö stad.

von Borgstede, C., 2008. *Kan normer och attityder påverka vårt vardagliga beteende? Miljöhandlingar ur ett miljöpsykologiskt perspektiv*. Presentation 2008-12-02. Psykologiska institutionen, EPU Göteborgs universitet.

Wahl, C., 2015. *Personlig kontakt om Resvaneundersökning 2013*. Mejl 2015-02-10.

Wibeck, V., 2010. *Fokusgrupper : Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Studentlitteratur AB, Lund. 178 ss.

Åstorps kommun, 2015. *Kommunfakta*.  
[<http://astorp.se/toppmeny/paverka/kommunfakta.4.7c2ad66612eb961390980003226.html>]  
Använd 2015-05-18.

# Bilaga 1 – inbjudan fokusgrupp

Följande meddelande spreds på Åstorps kommuns sociala medier (hemsida och Facebook), på olika företag som skulle kunna ha anställda som pendlar till/från Åstorp (t.ex. Åstorps kommun och Findus) och genom utdelning på Åstorps station. Syftet med meddelandet var att få deltagare till fokusgrupperna. Meddelandet började spridas under vecka 8.

---

## Deltagare sökes till fokusgrupper om pendling och kollektivtrafik!

Hej! Jag heter Lydia Gustafsson och skriver under våren mitt examensarbete i miljö- och hälsoskydd vid Lunds universitet och i samarbete med Åstorps kommun. Arbetet handlar om ”*Konkurrenskraftiga kollektiva kommunikationer*” och syftar till att undersöka vilka attityder och åsikter som finns kring pendling med kollektivtrafik respektive bil bland människor som pendlar till eller från Åstorp.



**Har du körkort och pendlar till eller från Åstorps kommun? I så fall är du intressant för min studie! Jag vill komma i kontakt med människor som väljer att pendla med kollektivtrafik alternativt med bil.**



I fokusgrupperna samlas cirka 6-8 män och kvinnor i olika åldrar, och med olika boendeform och sysselsättning för att diskutera kollektivtrafik. Vi pratar om skäl till att välja kollektivtrafik alternativt att åka med bil vid pendling, faktorer som kan ändra detta val samt vad kommunen kan göra för att öka användningen av kollektivtrafik.



Fokusgrupperna kommer att ses vid ett tillfälle (ca 1-1½ timme) i Åstorps kommunhus någon gång under vecka 12 och 13 (beroende på när det passar gruppen). Alla deltagare bjuds på fika och en belöning som tack för hjälpen.

**Vill du delta i en fokusgrupp och hjälpa mig i min studie? Hör då av dig till mig senast fredagen den 6 mars. Du når mig på [mih13lgu@student.lu.se](mailto:mih13lgu@student.lu.se) eller 0706-753356. Kontakta mig också om du har några frågor om studien – jag berättar gärna mer.**

---

## Bilaga 2 – busshållplatser, tågstationer, linjer

Den första kolumnen i tabellen nedan visar de stationer/hållplatser som trafikeras av tåg och/eller buss i Åstorps kommun. (Carlberg, 2015a-b; Skånetrafiken, u.å b) Den andra kolumnen anger om det är tåg, buss eller både tåg och buss som trafikerar stationen/hållplatsen. I kolumn tre visas vilka linjer som trafikerar de olika hållplatserna/stationerna.

**Tabell 11. Tågstationer och busshållplatser i Åstorps kommun samt vilka typer av fordon som trafikerar. (Carlberg, 2015a-b; Skånetrafiken, u.å b) Tabellen visar även vilka linjer som trafikerar stationen/hållplatsen. (Skånetrafiken, u.å b) A-B anger busshållplatsens läge och 1-3 anger vilket spår tåget går från.**

Station/hållplats	Trafikas av följande fordon	Trafikeras av följande linjer
Ecophon / A, B	Buss	230, 520
Hyllinge Diamantvägen / A, B	Buss	520
Hyllinge Hasslarpsvägen / A, B	Buss	SkåneExpressen10
Hyllinge St Hyllingegård / A, B	Buss	230
Hyllinge Storcenter / A, B	Buss	230, 520
Hyllinge Torget / A, B	Buss	230, 520
Kvidinge station / 2	Tåg	Pågatåg
Nyvång Checkpoint / A, B	Buss	520
Nyvång Svedbergsgatan / A, B	Buss	520
V Broby Ekebro / A, B	Buss	520
V Broby Kyrkan / A, B	Buss	520
V Broby Vägkorsningen / A, B	Buss	520
Åstorp Björnekulla / A, B	Buss	520

Åstorp Björnåsvägen / A, B	Buss	229
Åstorp Dala / A, B	Buss	520
Åstorp E4 / A, B	Buss	SkåneExpressen10
Åstorp Helsingborgsgatan / A	Buss	514
Åstorp Idrottsgatan / A, B	Buss	520
Åstorp Målaregatan / A, B	Buss	514
Åstorp Nyvångsgatan / A, B	Buss	520
Åstorp Sporthallen / A, B	Buss	520
Åstorp Trädgårdsgatan / B	Buss	514
Åstorp Vattenverksvägen / A, B	Buss	520
Åstorps station / 1, 3	Tåg	Pågatåg
Åstorps station / A, B	Buss	514, 520

# Bilaga 3 – enkät

Följande enkät delades ut till fokusgruppernas deltagare via mejl eller i pappersform under vecka 11, med önskemål om att få den besvarade enkäten under samma vecka eller början av vecka 12.

---

## Konkurrenskraftiga kollektiva kommunikationer

Enkät till deltagare i fokusgrupper

Enkätens syfte är att ge en bild av fokusgruppernas sammansättning men också att få en snabb överblick över vilka argument som finns till val av olika färdmedel.

Den består av fem delar: en del med bakgrundsfrågor, två delar om resvanor, en del om attityder och en avslutande del med kontaktuppgifter.

Det tar ungefär 10 minuter att fylla i enkäten. Ingen koppling till dig som person kommer att göras i redovisningen av enkäten.

Kryssa bara i ett alternativ per fråga om inte något annat anges vid frågan.

Om något verkar oklart eller om du har en fundering kring någon fråga, får du gärna höra av dig till mig på [mih13lgu@student.lu.se](mailto:mih13lgu@student.lu.se) eller 0706-75 33 56.

Tack för att du fyller i den här enkäten!

Vänlig hälsning  
*Lydia Gustafsson*

### 1. Kön, ålder, sysselsättning och boende

1.1. Vilket är ditt kön?

- Kvinna
- Man
- Annat

1.2. Hur gammal är du?

år

1.3. Vilket är din högsta avslutade utbildning?

- Grundskola/folkskola
- Gymnasium/realskola
- Eftergymnasial utbildning, annan än högskola/universitet
- Utbildning på högskola/universitet

1.4. Vilken inriktning har din högsta avslutade utbildning?

1.5. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

- Förvärvsarbetar
- Studerar
- Sjukskriven
- Föräldraledig
- Arbetsökande
- Pensionär
- Annat:

1.6. Om du förvärvsarbetar eller studerar, inom vilket område arbetar/studerar du? (Flera alternativ kan kryssas i.)

- Administration, ekonomi, juridik
- Bygg och anläggning
- Data/IT
- Försäljning, inköp, marknadsföring
- Hantverkare
- Hotell, restaurang, storhushåll
- Hälso- och sjukvård
- Industriell tillverkning
- Installation, underhåll, drift
- Kropps- och skönhetsvård
- Kultur, media, design
- Militärt arbete
- Naturbruk
- Naturvetenskapligt arbete
- Pedagogiskt arbete
- Sanering och renhållning
- Socialt arbete
- Säkerhetsarbete
- Tekniskt arbete
- Transport
- Annat:

1.7. Hur ser din familjesituation ut?

- Enstamstående
- Ensamstående med barn
- Sambo/gift
- Sambo/gift med barn
- Annan: Klicka här för att ange text.

1.8. Hur många personer är ni i ditt hushåll? (Räkna även med dig själv.)

- 0-18 år      st
- 19-64 år    st
- 65-74 år    st



75 år +        st

**1.9. Ungefär vad är hushållets sammanlagda årsinkomst före skatt?** (Pension och studiemedel ska räknas in men inte bidrag som t.ex. bostads- och barnbidrag. Tips: du kan multiplicera månadsinkomsten med 12.)

kr

1.10. I vilken kommun är du folkbokförd?

1.11. Var bor du?

- Tätort
- Glesbygd

1.12. Hur bor du?

- Flerfamiljshus (lägenhet)
- Fristående en- eller tvåfamiljshus (villa)
- Radhus/kedjehus
- Annat: Klicka här för att ange text.

1.13. Bor du utmed en buss- eller tåglinje?

- Ja
- Nej

## 2. Resvanor

2.1. Har du körkort?

- Ja
- Nej

Om ja, hur länge har du haft körkort?

år

2.2. Hur många i hushållet har körkort?

st

2.3. Hur många bilar har hushållet tillgång till? (Räkna även med eventuella förmåns- och leasingbilar.)

st

2.4. Vilka drivmedel används i bilarna? (Flera alternativ kan kryssas i om hushållet har tillgång flera bilar.)

- Bensin
- Diesel
- Etanol (E85)
- El



2.11. Om du åker buss eller tåg, hur många byten brukar du ha när du pendlar din vanliga sträcka?

byten

2.12. Ungefär hur långt har du från hemmet till närmsta busshållplats?

meter

2.13. Ungefär hur långt har du från hemmet till närmsta järnvägsstation?

meter

2.14. Ungefär hur långt har du från hemmet till närmsta bilparkering?

meter

### 3. Frågor till dig som förvärvsarbetar eller studerar

Du som inte förvärvsarbetar eller studerar går vidare till avsnitt 4.

3.1. Ungefär hur långt har du från arbete/studieplats till närmsta busshållplats?

meter

3.2. Ungefär hur långt har du från arbete/studieplats till närmsta järnvägsstation?

meter

3.3. Ungefär hur långt har du från arbete/studieplats till närmsta bilparkering?

meter

3.4. Har du tillgång till något av följande på arbetsplatsen/studieplatsen? (Flera alternativ kan kryssas i.)

- Fri parkering
- Parkering med avgift
- Förmånsbeskattad parkering
- Företagsbil/bilpoolsbil
- Förmånsbil
- Ersättning för bil i tjänsten
- Subventionerat kort för kollektivtrafiken
- Tjänstecykel
- Annat:
- Inte något av ovanstående alternativ

### 4. Attityder

4.1. Om du huvudsakligen pendlar med bil, vilket är ditt främsta skäl till det valet?

4.2. Om du huvudsakligen pendlar med buss, vilket är ditt främsta skäl till det valet?

4.3. Om du huvudsakligen pendlar med tåg, vilket är ditt främsta skäl till det valet?

4.4. Vad är dina främsta skäl till att inte använda andra färdmedel än det du huvudsakligen pendlar med?

## 5. Kontaktuppgifter

5.1. Får jag kontakta dig för att komplettera enkäten via telefon om något verkar oklart? Alla svar förblir anonyma.

- Ja
- Nej

Om ja, ange namn och telefonnummer nedan.

Namn:

Telefonnummer:

Anträffas bäst klockan:

---



LUNDS UNIVERSITET

Miljövetenskaplig utbildning

Centrum för klimat- och  
miljöforskning

Ekologihuset

223 62 Lund