

”INGET ANNAT ALTERNATIV”

Kvinnors syn på kollektivtrafiken inför ett hållbart persontransportsystem i Bergsjön, Göteborg

Anna Blomqvist och Annika Lekman



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Kandidatuppsats i kulturgeografi HT11
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Handelshögskolan, Göteborgs universitet
Handledare Bertil Vilhelmson

Förord

Med uppsatsen vill vi bidra med kunskap om hur ett hållbart transportsystem kan utvecklas i Göteborg med fokus på Göteborgsförorten Bergsjön. Forskningsresultatet hoppas vi ska hjälpa till att bredda kunskaperna inför en långsiktig planering kring transport och jämställdhetsutveckling för att människors rörlighet inte ska hindra att en hållbar utveckling ska kunna ske.

Vi riktar ett stort tack till vår handledare Bertil Vilhelmson för all hjälp med att binda ihop uppsatsen och hitta den röda tråden. Ett stort tack riktar vi också till alla vänliga själar som mitt i vintern frivilligt stannat upp för att svara på våra intervjufrågor och därmed hjälpt oss kunna skriva vår uppsats. Vi tackar också varandra för gott samarbete och trevliga kaffepauser under arbetets gång.

Annika Lekman & Anna Blomqvist

28 december 2011

Sammanfattning

Det här en studie vars syfte är att undersöka hur planerna för ett hållbart persontransportsystem utvecklas i en storstad med särskild uppmärksamhet på kvinnor i förorter. I en av våra två undersökningar redovisas med hjälp av en kvalitativ metod hur ett hållbart persontransportsystem i Göteborg kan utvecklas, med särskilt fokus på hur förutsättningarna ser ut i området Bergsjön. Vi undersöker även genom en kvantitativ metod ett urval av arbetsföra kvinnor i Bergsjöns resvanor, deras inställning till det befintliga persontransportsystemet samt vad de har för behov av förändringar inför ett hållbart transportsystem. Ett hållbart transportsystem tillåter individers och samhällets basbehov att fungera säkert, utan att försämra för människor och ekosystems hälsa och utan att försämra miljön för kommande generationer. Ett hållbart transportsystem uppnås genom flera initiativ. Dels behöver fossila bränslen ersättas med förnyelsebara alternativ, dels behöver städernas bebyggelse och verksamheter förtätas så att en hög rörlighet inte är ett krav för att kunna delta i samhället, dels behöver kollektivtrafikens andel av resor öka. För att uppmuntra människor att övergå från bil till kollektiva färdmedel måste kollektivtrafiken kunna konkurrera med bilen som det mest effektiva och attraktiva färdmedlet. Människor måste känna att de vinner något på att välja att åka kollektivt och det kan ske dels genom att utveckla och förbättra kollektivtrafiken och dels genom tvingande styrmedel så som att höja bränslekostnader och införa trängselskatt.

Göteborg är en geografiskt utspridd och funktionsuppdelad stad där det ofta går snabbare att färdas med bil än med kollektivtrafik. Genom kollektivtrafikprogrammet K2020 ska kollektivtrafikens andel av resorna i Göteborg fördubblas, men det är först efter en utbyggnad och effektivisering av kollektivtrafiken. Bergsjön är en förort som ligger åtta kilometer från Göteborgs centrum. Bergsjöns befolkning består av en stor andel låginkomsttagare och få har tillgång till bil. Kollektivtrafiken står för nästan hälften av bergsjöbornas resor, de har passerat målet som Göteborg satt upp för kollektivtrafiken. I Bergsjön finns få arbetsplatser och eftersom Göteborg är en funktionsuppdelad och geografiskt utspridd stad är rörlighet en grundläggande förutsättning för att bergsjöborna ska kunna arbeta eller studera. Kvinnor reser oftare kollektivt än män, men det beror inte nödvändigtvis på att kvinnor är mer miljömedvetna än män. Genom intervjuer med 31 kvinnor bosatta i Bergsjön visade det sig att nästan ingen av de tillfrågade hade möjlighet att ta sig fram på ett annat sätt än med kollektivtrafiken. Bergsjöborna är ett föredöme för resten av staden med sin höga kollektivtrafikandel och kvinnor kan generellt ses som ett föredöme med sin höga kollektivtrafikandel. Samtidigt är det viktigt att inte glömma bort att förhållandet kan ändras. Om det främsta skälet för kollektivtrafikresenärer att åka kollektivt är för att de inte har något alternativ så finns det en risk att de, vid möjlighet, övergår till bil. En ökad inkomst resulterar ofta i ett bilköp, och ökade inkomster samt en lägre arbetslöshet är eftersträvansvärt i Bergsjön. För att få människor att fortsätta åka kollektivt oavsett vilka andra möjliga färd sätt de har tillgång till och för att få bilister att välja bort bilen och istället åka kollektivt behövs en kollektivtrafik som kan tävla mot bilen i form av effektivitet, kostnad, bekvämlighet och trygghet. De 31 intervjuade kvinnorna hade många åsikter och förslag till förbättringar av kollektivtrafiken som till exempel bättre skyddade och upplysta hållplatser, tätare turer, bättre betal- och informationssystem och nyare vagnar. Det är viktigt att befolkningen har rätt att vara med och påverka i planeringen av samhällets kollektiva resurser – så att besluten blir demokratiska, speglar den breda allmänhetens behov och blir förankrade i verkligheten.

Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	2
Innehållsförteckning	3
Figurförteckning	5
1 Introduktion	6
1.1 Problemformulering	6
1.2 Syfte	6
1.3 Frågeställningar	7
1.4 Disposition.....	7
1.5 Begreppsdefinitioner	7
2 Metod och vetenskapsteori	9
2.1 Att konstruera vetenskap	9
2.2 Avgränsningar	9
2.3 Metod	9
2.4 Giltighet och urval av undersökta kvinnor	11
2.5 Val av undersökningsplats.....	12
2.6 Alternativa metoder	13
2.7 Källkritik	13
3 Teoriavsnitt	15
3.1 Teoretiska utgångspunkter	15
3.1.1 Inledning.....	15
3.1.2 Kulturgeografiska utgångspunkter	15
3.1.3 Transportgeografi	15
3.1.4 Genusgeografi	16
3.1.5 Tidsgeografi.....	16
3.2 Ett ohållbart transportsystem.....	17
3.3 Ökad rörlighet och ökad stationaritet i Sverige	17
3.4 Rörlighet i ett genusperspektiv	18
3.5 Attityder.....	20
3.6 Ett hållbart transportsystem	21
4 Undersökning 1: Planeringen av ett hållbart transportsystem i Göteborg och Bergsjön	24
4.1 Mål för nationell transportpolitik och nationell jämställdhetspolitik	24
4.2 Utvecklingen i Göteborg	24

4.3 Resvanor i Göteborg.....	25
4.4 Kvinnor och mäns resor i Göteborgsregionen.....	26
4.5 Kvinnor och mäns attityder i Göteborgsregionen.....	26
4.6 Infrastrukturprojekt i Göteborgsregionen.....	27
4.6.1 Det Västsvenska paketet.....	27
4.6.2 Kollektivtrafikprogrammet; K2020.....	27
4.6.3 Trängselavgiften.....	28
4.7 Bergsjön - en del av en segregerad storstad	29
4.7.1 Göteborgs boendesegregation	29
4.7.2 Områdesbeskrivning av Bergsjön.....	29
4.7.3 Bergsjöns befolkning.....	31
4.7.4 Trafiken i Bergsjön.....	32
5 Undersökning 2: Några kvinnor i Bergsjöns inställning till kollektivtrafiken	35
5.1 Introduktion.....	35
5.2 Respondenternas ålder och sysselsättning.....	35
5.3 Varför väljer respondenterna att resa kollektivt?	36
5.4 Hur lång restid har respondenterna till sin dagliga sysselsättning?.....	37
5.5 Hur många byten behöver respondenterna göra på sin resväg till sin sysselsättning?	37
5.6 Hur nöjda är respondenterna med resans kostnad?	37
5.7 Hur nöjda är respondenterna med restiden till och från den dagliga sysselsättningen?	38
5.8 Hur nöjda är respondenterna med spårvagnens punktlighet?.....	40
5.9 Hur nöjda är respondenterna med tryggheten på de kollektiva fordonen?.....	40
5.10 Hur nöjda är respondenterna med tryggheten på vägen till och från hållplatsen?.....	41
5.11 Hur nöjda är respondenterna med antalet sittplatser på de kollektiva färdmedlen?	43
6 Slutdiskussion	44
6.1 Slutsatser	44
6.2 Diskussion	46
Litteraturförteckning.....	47
Bilaga 1 – Intervjumall	51

Figurförteckning

Figur 2.1: Foto över spårvagnshållplatsen Galileis gata.....	11
Figur 4.1: Restidskvoter i Göteborg	25
Figur 4.2: Karta över trängselskattens zoner i Göteborg.....	28
Figur 4.3: Karta över Göteborgs stadsdelar.....	30
Figur 4.4: Bergsjöns åldersfördelning 2007	31
Figur 4.5: Karta över Bergsjön.....	32
Figur 4.6: Andel resor för olika färdstätt i Bergsjön 2005.	33
Figur 5.1: De intervjuade kvinnornas ålder och dagliga sysselsättning.	36
Figur 5.2: Respondenternas nöjdhet med resans kostnad.....	38
Figur 5.3: Respondenternas nöjdhet med restiden.	39
Figur 5.4: Respondenternas nöjdhet med spårvagnens punktlighet	40
Figur 5.5: Respondenternas nöjdhet med tryggheten på fordonen.....	41
Figur 5.6: Respondenternas nöjdhet med tryggheten till och från hållplatsen	42
Figur 5.7: Respondenternas nöjdhet med antalet sittplatser	43

1. Introduktion

1.1 Problemformulering

De allt snabbare färdssätten har gett människan en högre rörlighet, de har bidragit till en högre effektivitet, hjälpt till att utveckla länders ekonomi och för vissa människor har det bidragit till en högre tillgänglighet till samhället. Den höga rörligheten och tillgången till samhället är dock ojämnt fördelad och transportererna står för en stor del av koldioxidutsläppen, vilka bidrar till de globala klimatförändringarna. På lokal och regional nivå finns fler transportrelaterade problem. Buller, luftföroreningar och allt mer utspridda städer drabbar ofta de som inte bidragit till problemen – de utan tillgång till bil. De flesta är eniga om att en hållbar utveckling är eftersträvansvärt men för att uppnå en sådan behöver människor förändra sina resvanor. Inom transportgeografin så nämns vikten av hur människors attityder och beteenden i olika geografiska sammanhang, till exempel i olika stadsdelar, påverkar en övergång till ett hållbart transportsystem.

Bergsjön är ett område i nordöstra Göteborg, se figur 4.3, sid 31 för karta, som har låg medelinkomst och lägst bilinnehav i hela Göteborg. Endast 149 per 1000 invånare i östra Bergsjön respektive 192 per 1000 invånare för västra Bergsjön har bil, jämfört med hela Göteborg där 295 per 1000 invånare har registrerad bil (Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stadsledningskontor, 2011). På grund av det låga bilinnehavet och lokaliseringen i stadens periferi, åtta kilometer från Göteborgs centrum så är bergsjöborna beroende av en fungerande kollektivtrafik. Bergsjöborna har redan idag en hög användning av kollektivtrafiken och för en hållbar utveckling så bör de goda vanorna bestå. Därför är det viktigt att undersöka bergsjöbornas inställning till sitt nuvarande transportsystem samt förslag på förbättringar inför framtida transportsystem. Det är intressant att undersöka varför bergsjöborna väljer att resa kollektivt. Kvinnor har en lägre tillgång till bil än män och har därför ett större behov av kollektivtrafiken för att få tillgång till samhället. Enligt den sociala definitionen av hållbar utveckling så ska alla människor oavsett kön, etnicitet, ålder, inkomst ha lika rättigheter.

Vi vill undersöka hur ett hållbart persontransportsystem kan utvecklas i Göteborg. Vi vill även utföra en studie om några arbetsföra kvinnor i Bergsjöns resvanor och inställningar samt förslag till förbättringar av kollektivtrafiken, vilket kan ligga som grund för framtida forskning och framtida trafikplanering där de som idag reser med kollektivtrafiken sätts i fokus och deras behov och beteende får betydelse för hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Forskningsfältet är tvärvetenskapligt enligt traditionell forskning, eftersom det kräver ett helhetsperspektiv som ser till naturresurser och miljöpåverkan, tekniskt utveckling, ekonomisk tillväxt, sociala strukturer och samhällsförändringar i samverkan.

1.2 Syfte

Mot denna bakgrund är vårt syfte att undersöka hur planerna för ett hållbart persontransportsystem kan utvecklas i en storstad med särskild uppmärksamhet på kvinnors behov i förorter.

1.3 Frågeställningar

För att uppfylla vårt syfte har vi ställt upp följande frågeställningar;

- *Hur utvecklas ett hållbart persontransportsystem i Göteborg med särskild fokus på Bergsjön?*
- *Vad har ett urval av arbetsföra kvinnor i Bergsjön för resvanor och vilken inställning har de till kollektivtrafiken?*
- *Hur upplever några av de arbetsföra bergsjökvinnor sina dagliga resvanor i kollektivtrafiken gällande kostnad, restid, fordonet och dess punktlighet samt trygghet?*
- *Vad har de för förslag till förbättringar inför framtiden?*

1.4 Disposition

För att vi ska kunna uppfylla vårt syfte och besvara frågeställningarna har vi lagt upp vår uppsats på följande sätt; i metodavsnittet redovisar vi vilket tillvägagångssätt vi använder oss av i teoridel och undersökningar samt varför vi valt just några av Bergsjöns arbetsföra kvinnor till studien. Därefter följer våra teoretiska utgångspunkter där vi går igenom tidigare forskning för att motivera vårt urval och avgränsningar. Vi ger oss på att försöka förklara varför rörligheten ser ut som den gör idag och vad det har inneburit för olika sociala gruppers tillgänglighet i samhället. I kapitel fyra redovisar vi resultatet av den första undersökningen om vad ett hållbart persontransportsystem innebär vi skriver om förutsättningar, resvanor, attityder och infrastrukturprojekt i Göteborg och Bergsjön. I kapitel fem går vi vidare till intervjuundersökningen där vi redovisar och analyserar resultatet – som vi har valt att placera i ett gemensamt kapitel. Slutligen drar vi slutsatser och diskuterar det vi kommit fram till.

1.5 Begreppsdefinitioner

Rörlighet: Med detta begrepp avser vi genomgående fysisk rörlighet; ett sätt att nå olika platser och den service, sociala nätverk, arbeten osv. som finns där. Andra sätt att nå dessa platser kan vara genom It-teknik och telefon (Knowles m.fl. 2008, s.7).

Tillgänglighet: Med detta begrepp avser vi *”Inom geografi, möjligheter att ta del av något eftersträvansvärt. För en bestämd person beror dessa möjligheter exempelvis på hennes fysiska rörlighet och den geografiska närheten till det eftersökta. Faktorer som öppethållandetider och tillträdesregler kan också vara betydelsefulla”*(Nationalencyklopedin, 2011). Hur tillgänglig en plats är kan skilja sig beroende på till exempel individens kön, inkomst, yrke, härkomst, ålder och färdstätt. Det är alltså inte enbart en individs rörlighet som påverkar vilken tillgänglighet den har till olika aktiviteter och platser (Knowles m.fl, 2008, s.50).

Hållbar utveckling: I denna uppsats använder vi begreppet hållbar utveckling som lanserat i *Brundtlandrapporten 1987*, där begreppet definieras som *”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”*. Vi är medvetna om att begreppet ger utrymme för en vid tolkning. Vissa anser att den ekologiska dimensionen av begreppet är det allra viktigaste att ta hänsyn till medan andra endast ser den ekologiska dimensionen som en aspekt av begreppet hållbarhet, vid sidan av de

ekonomiska och sociala dimensionerna. Det råder ändå en rätt stor enighet om att hållbar utveckling bör vara det övergripande målet för samhällsutvecklingen både lokalt och globalt (Nationalencyklopedin, 2011).

Kollektivtrafik: I den här uppsatsen använder vi oss av Trafikanalys definition av kollektivtrafik som *”i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.”* Förutsättningen för kollektivtrafiken är enligt Trafikanalys att den är känd i förväg och regelbundet erbjuds i form av köp av biljett, avgift eller erbjuden förmån. Allmän kollektivtrafik är sådan som ofta är linjelagd och innefattar inte färdtjänst eller skolskjuts. Den allmänna kollektivtrafiken är delvis finansierad av samhället (Trafikanalys, 2011, s.12).

Persontransportsystem: Nationalencyklopedin definierar ”transportsystem” som *”sammanfattningen av alla transporter i ett land”* (Nationalencyklopedin, 2012). Med begreppet ”persontransportsystem” avser vi de transporter vars huvuduppgift är att transportera människor.

2 Metod och vetenskapsteori

2.1 Att konstruera vetenskap

En vetenskaplig paradox är att om vetenskapen ständigt går framåt ökar våra kunskaper, så kan vi ändå aldrig veta något helt säkert. När vetenskapliga framsteg görs blir det nödvändigt att förkasta gammal kunskap. Kunskap är alltså bara provisorisk sanning då den i framtiden kan komma att ersättas av annan kunskap (Gren och Hallin, 2003 s.38-39). Vetenskap konstrueras vidare socialt mellan människor. Värderingar kan läggas i begrepp och symboler. Samhället konstrueras genom sociala relationer mellan människor, därav kan samhället och det sociala livet förstås som sociala konstruktioner (Ibid. s. 72). Maktrelationer inom diskursen påverkar vem eller vilka som är med och påverkar synen på vilken kunskap som produceras och är giltig. Desto större makt, desto större möjlighet att skapa och påverka en diskurs, till exempel genom forskningsbidrag (Ibid. s. 39). Alla forskare har någon sorts social bakgrund som påverkar hur de tänker och handlar. Förförståelsen spelar stor roll för forskningen. I samhällsvetenskapen är forskaren själv en del av samhället han eller hon studerar, vilket innebär att oavsett hur objektiv forskaren vill vara så kan det vara svårt för forskaren att själv se hur han eller hon påverkas av sociala konstruktioner, då även det språk som forskaren använder sig av är socialt konstruerat. Det finns inget helt neutralt språk som forskaren kan använda sig av. Begreppen är fyllda med olika värden som tolkas olika beroende på förförståelsen hos individen. Till exempel är genusvetenskapen en förhållandevis ung forskningsvetenskap och den belyser många ämnen som hör ihop med det biologiska och socialt konstruerade könet samt de många rumsliga skillnader som kommer därav. Detta gäller också kunskaperna kring kollektivtrafik som historiskt konstruerats av män för manliga resande.

2.2 Avgränsningar

Uppsatsen vi ska skriva har en bred och tvärvetenskaplig teoretisk ansats inom ramarna för kulturgeografien. Vi har valt att använda oss av flera av kulturgeografins underdiscipliners ansatser; transportgeografien, genusgeografien och tidsgeografien. Underdisciplinernas förhållningssätt är viktiga för att vi ska kunna genomföra vår studie. Vi har med information som vi bedömt som relevant för studien vi ska utföra. Kandidatuppsatsens teoridel innehåller övergripande, utvald teori relevant för skalnivåerna Sverige – Göteborg – Bergsjön.

I uppsatsen avses främst lokal allmän kollektivtrafik inom Göteborgs stad, men även i viss mån regional kollektivtrafik eftersom att regional kollektivtrafik ingår i de initiativ som finns för att utveckla kollektivtrafiken i regionen, detta eftersom att en regionförstoring med ökad pendling är ett mål som bland andra Västra Götalandsregionen satt upp. I uppsatsens andra resultatdel där intervjuundersökningen med bergsjökvinnor redovisas talas det främst om spårvagnarna. Spårvagnarna blev det naturliga samtalsämnet eftersom att intervjuerna skedde vid en hållplats för spårvagnar. Vi har dock inte valt att avgränsa oss till ett specifikt kollektivt fordon, detta eftersom att Göteborgs kollektivtrafik innefattar flera olika färdstätt och att respondenternas resor därmed kan innefatta byten till andra fordon, exempelvis buss.

2.3 Metod

För att uppfylla vårt preciserade syfte, vilket är att undersöka hur ett hållbart persontransportsystem i Göteborg, med särskild fokus på Bergsjön kan utvecklas, så har vi

dels valt att göra en kvalitativ litteraturstudie. Till litteraturstudien har vi läst planer och dokument om hur Göteborgs kollektivtrafik ska utvecklas och hur ett hållbart transportsystem planeras utvecklas i Sverige och i Göteborg. De dokument vi tittat på är bland annat regeringens mål gällande jämställdhet och transportpolitik, Bergsjöns områdesbeskrivning, plandokument för fysisk planering i Västragötalandsregionen.

Vi har även valt att arbeta utefter en kvantitativ metod för att uppfylla vårt syfte, genom att intervjua några kvinnor i Bergsjön om deras resvanor, inställning till det befintliga persontransportsystemet samt deras förslag till förbättringar. Vi vill mäta resultatet från intervjuerna i statistik för att se om vi kan urskilja några återkommande tendenser. Resultaten av intervjuerna kommer även att redovisas genom text (Gren o Hallin, 2003 s. 36-37).

Vi har valt att genomföra strukturerade intervjuer, se bilaga 1, med några arbetsföra kvinnor bosatta i Bergsjön som använder sig av de kollektiva transportmedlen för att ta sig till sin dagliga sysselsättning. I en intervjuprocess finns olika faser och i vår process har vi först valt syfte, formulerat frågeställningar, sammanställt en forskningsplan och en intervjumall och slutligen utfört intervjun. Vid en respondentundersökning står svarspersonerna i centrum i undersökningen och det är deras inställning som är studieobjektet. Intervjuundersökningen bygger på muntlig kommunikation. Respondenten svarar muntligt på frågorna och svaren skrivs ned på papper av oss. Vi vill veta vad varje enskild person tycker och ställer därför samma frågor till alla personerna. Att utföra personliga intervjuer är fördelaktigt eftersom att vi då direkt kan läsa respondenternas uttryck om något är oklart och de kan få hjälp att förstå. Därefter förs respondenternas svar över till tabeller i kalkylprogrammet Excell. Nackdelen med den valda metoden är att det är tidskrävande för oss att utföra intervjuerna personligen och vi riskerar att påverka respondenternas svar med vår närvaro. Att utföra intervjuerna via telefon skulle kunna vara ett bra alternativ eftersom att sådana intervjuer är billiga att administrera och har en låg påverkningsgrad och de skulle bidra till en större geografisk mångfald. Via telefon kan vi dock inte tolka ansiktsuttryck eller stötta respondenten. Geografisk mångfald är inte heller något vi eftersträvar i vår studie.

Den strukturerade intervjun har både slutna frågor med begränsade svarsalternativ och öppna frågor. Den sista frågan i intervjun är en öppen fråga där respondenterna själva får möjlighet att utveckla vad de tycker skulle kunna förbättras med kollektivtrafiken. Tre typer av data kan identifieras genom intervjumallen, precis som med en enkät. Frågor om respondentens bakgrund bidrar med data som klassificerar respondenten i grupper i fråga om ålder, bosättning och sysselsättning. Sedan följer frågor om respondentens resvanor som bidrar med data om respondentens beteende; hur lång tid hon reser och hur många byten hon måste göra för att ta sig till sin sysselsättning. Den tredje kategorin data kommer från de frågor där respondenten själv får komma med synpunkter och datan bidrar med information om respondentens inställning till sina resvanor och till transportsystemet, samt respondentens förslag till förändringar (Flowerdew o Martin 2005 s.79). Därefter kan vi mäta hur nöjda några kvinnor är med det kollektiva transportsystemet och identifiera deras beteende – hur de använder kollektivtrafiken, attityder och önskemål till förbättringar. Det finns risker att frågorna missförstås och i vår studie kan det särskilt uppstå problem med språkbarriärer och tidsbrist som kan innebära koncentrationssvårigheter i och med att undersökningen kommer att ske på hållplatser där människor ständigt är i rörelse på väg någonstans.

Vi kommer att grunda intervjuernas resultat på empiriska observationer. Slutsatserna kommer att dras induktivt – där empiriska fakta kommer att ligga i fokus även om våra intervjufrågor också är teoretiskt motiverade och grundade (Thurén, 2007 s.22). Genom att studera

verkligheten kan empirisk data tas fram, analyseras och slutligen kan vi undersöka om det är möjligt att dra slutsatser av det som upplevts (Gren Hallin, 2003 s.34). Vi strävar efter att vara så objektiva som möjligt när vi genomför vår undersökning. Vi som forskare förväntas ändå reflektera över vår egen position och hur vår position påverkar de slutsatser som dras eftersom att det kan påverka val av studieobjekt, frågeställning, infallsvinkel och datainsamlingsmetod. Vi är kvinnor som studerar kulturgeografi och utformar studien efter våra kunskaper och preferenser. Vi är dessutom båda användare av kollektivtrafiken i Göteborg och ingen av oss har körkort eller bil. Respondenterna får själva svara och gradera frågorna. Vi har inga ledande frågor i stil med "Tänker du mycket på miljön när du väljer färdmedel?" Vi utformar frågorna på förhand, därmed kommer vår förförståelse och utformning av intervjumallen att påverka hur studien ser ut och därmed också resultatet. Med förförståelse så menar vi den samling av förkunskaper, fördomar och erfarenheter som vi har haft då vi utformat intervjumallen och tolkat resultatet (Thurén, 2007 s.58).



Figur 2.1: Foto över spårvagnshållplatsen Galileis gata. Annika Lekman - i ljusgrå mössa - intervjuar en anonym kvinna - i röd mössa, som precis hoppat av spårvagnen på vägen hem i riktning mot Bergsjön om hennes resvanor med kollektivtrafiken. Samtidigt saktar en ny spårvagn in med potentiella respondenter från Bergsjön i riktning mot Göteborgs centrum. Foto: Anna Blomqvist

2.4 Giltighet och urval av undersökta kvinnor

Vi har valt att göra ett tillfällighetsurval eller ett så kallat bekvämlighetsurval av kvinnor som rör sig på spårvagnshållplatsen Galileis gata i Bergsjön eftersom att vi var tvungna att hålla oss inom uppsatsens ramar vilket innebär att tiden är begränsad. Tillfällighetsurvalet, till skillnad från det slumpmässiga urvalet, är oftast inte representativt för en hel population och kan leda till missvisande slutsatser av populationen. Resultatet kommer endast att spegla de kvinnors inställning som vi intervjuar, vi kan alltså inte dra några generella slutsatser om alla kvinnor som är bosatta i Bergsjön och inte ens om de kvinnor som använder sig av

spårvagnshållplatsen Galileis gata för att resa med kollektivtrafiken vid de tillfällen då vi valt att genomföra intervjuerna. En annan anledning till att vi inte kan dra några slutsatser om hela Bergsjöns population är att inkomst, boendesituation, sysselsättning, familjesammansättning och bilinnehav är attribut som varierar mellan bostadsområden i Bergsjön och vår undersökning är geografiskt lokaliserad till endast en av fyra spårvagnshållplatser i Bergsjön. För vårt syfte är dock undersökningen av stor vikt. Vi har bestämt när och var vi ska få tag i de respondenter som ska vara med i undersökningen, hur många som ska vara med, vilket kön och vilken ålder respondenterna ska besitta. Målet är att cirka 30 kvinnor i arbetsför ålder, vilket innebär mellan 18-65 år, ska ingå i vår intervjuundersökning (Holme, 1997, s.183f). Kvinnorna kommer att vara anonyma i den bemärkelse att vi inte frågar vad de heter då intervjuerna utförs på plats i Bergsjön, namnen är heller inte intressant för studiens syfte, se bilaga 1 för intervjuguide.

Vår uppsats med ett begränsat antal respondenter och på en avgränsad plats i Bergsjön kan stå som en förstudie till en större undersökning.

2.5 Val av undersökningsplats

Vår undersökningsplats för intervjuerna med kvinnor som reser kollektivt är hållplatsen Galileis gata i västra Bergsjön i Göteborg (se figur 2.1 för foto, figur 4.3 för karta över Göteborgs stadsdelar och figur 4.5 för karta över Bergsjön), vilket är ändamålsenligt för undersökningen på grund av vårt urval som består av några kvinnor i Bergsjön som åker kollektivt.

Anledningen till att vi valde just Galileis gata var att vi upplevde det största flödet av människor där. För vår valda urvalsmetod, tillfällighetsurvalet, var ett högt flöde av människor en förutsättning för att kunna genomföra intervjuerna. Valet av undersökningsplatsen gör att undersökningen får ett begränsat rumsligt perspektiv, med endast förankring och lokalisering i Bergsjön (Gren o Hallin 2003, s.13). Bergsjön ligger långt ut i stadsdelen Östra Göteborg, cirka åtta kilometer från Göteborgs centrum och är en typisk svensk storstadsförort som växte fram under miljonprogrammets dagar, under 1970-talet. Detta kommer ligga till grund i teori och analys då vi endast kommer att studera ett specifikt geografiskt område och kan inte dra några slutsatser om andra områden. Vi hoppas dock att vår studie av några kvinnor i den lokala miljön kan relateras till andra miljöer i en övergripande kontext gällande planering av jämställda kollektiva kommunikationer.

De senaste åren har det skett en upprustning av området omkring hållplatsen Galileis gata, se figur 2.1. De lokala fastighetsägarna i området har tillsammans bidragit till att rusta upp Gårdsås torg som ligger precis ovanför hållplatsen. Torget var nedgånget innan det rustades upp och en plats som upplevdes som otrygg. Idag har nya verksamheter etablerats på torget, till exempel mataffären Lidl och Bergsjöns folkhögskolecentrum. Spårvagnshållplatsen har flyttats ut från en mörk tunnel och rustats upp (Holmberg, 2009, s.7). Brottsligheten har sedan år 2000 minskat med 35 procent i området kring hållplatsen, men trots det uppger de boende år 2008 att tryggheten utomhus på kvällstid inte har förändrats (Holmberg, 2009, s.8). Enligt Brottsförebyggande rådets rapport upplevde de boende att spårvagnshållplatsen Galileis gata var den otryggaste platsen i hela Bergsjön, det är dock något som har förändrats sedan hållplatsens rustades upp och flyttades ut från tunneln (Holmberg, 2009, s.19). Gångvägarna från bostadsområdena till hållplatserna i Bergsjön har under hösten fått uppmärksamhet i media. Tryggheten på väg till hållplatsen Teleskopsgatan som är hållplatsen efter Galileis gata fick strax innan vår undersökning påbörjades uppmärksamhet i och med att en grupp boende i

området börjat bevaka en trappa där det skett upprepade rån och rånförsök under hösten 2011 (Nyström och Andersson, 2011).

Nackdelen med att utföra studien på en hållplats är att folk är i rörelse och kanske inte har tid att besvara våra frågor. Bortfallet kan bli stort då många kan tänkas tacka nej på grund av till exempel tidsbrist eller språkbarriärer. Dock har vi bara ett fåtal frågor som inte tar så lång tid att besvara, vi har därför bedömt att det är ändamålsenligt att befinna oss på hållplatsen och ställa frågorna. Alternativet skulle vara att utföra studien ombord på de kollektiva fordonen men vi har bedömt att detta skulle inkräkta för mycket på de eventuella respondenternas integritet. Hela undersökningen grundas på frivillighet och ingen kan tvingas att svara. Vi skulle även kunna välja att hitta kvinnor för vår intervjustudie i Bergsjön på ett bibliotek eller i en mataffär. Fördelarna skulle då kunna vara att det finns mer tid till att besvara frågorna. Dock blir tiden för undersökningen mer effektiv på hållplatsen då det kan tänkas ta längre tid att hitta respondenter som ofta åker kollektivt utanför kollektivtrafiksystemet. Det valda läget gör att vi får tag i kvinnor som bevisligen använder kollektivtrafiken. Genom platsen som studien utförs på och med den utvalda populationen blir studien relevant för syftet och vetenskapligt förankrad.

2.6 Alternativa metoder

Djupintervjuer skulle vara lämpliga för att få fram information om respondenternas individuella situationer och för att skapa djupare förståelse för dessa. Att dela ut dagböcker till kvinnorna skulle synliggöra veckolånga aktivitetsmönster och visa hur livet fördelas i tid och rum. I denna uppsats kommer vi inte få fram den sortens kunskap om de respondenter som ingår i studien, utan endast få kunskaper om deras inställning till och användningen av kollektivtrafiken och behov av förbättringar, i en större eller vidare undersökning hade djupare metoder dock varit önskvärt. Storskaliga enkäter skulle kunna vara ett bra alternativ för få fram information om många kvinnor i Bergsjöns inställning till kollektivtrafiken, samt förslag på förbättringar. Dock finns det ingen chans att hjälpa, ge djupare förklaring och ge stöd till respondenten – som kanske inte förstår frågorna. Då riskerar forskaren få många bortfall till resultatet.

2.7 Källkritik

Vi använder oss av en kvalitativ metod för att göra vår litteraturstudie och en kvantitativ metod för att kvantifiera några kvinnliga bergsjöbors inställning till sina dagliga resor. Vår teoridel och vår litteraturstudie bygger på sekundära källor medan resultatet bygger på både sekundära och primära källor. Dels ska vi intervjua kvinnor för att få direkt förstahandsinformation, i detta fall kvantitativ data. Dels ska vi använda oss av resultat baserad på andra forskares empiriska studier som vi sedan diskuterar och sammanställer till teoridelen och till slutdiskussionen. Vi kommer grunda våra resultat på tidigare forskning och empiriska observationer för att få ett tillförlitligt material och därefter dra slutsatser induktivt. Respondenternas åsikter ligger som grund för resultatet. Det finns en risk att vi påverkar de intervjuade med frågornas formulering och vår närvaro, därmed kan respondenternas svars tillförlitlighet ifrågasättas.

Litteraturen som valts är skriven av forskare inom olika discipliner, men domineras av kulturgeografisk forskning. Litteraturen består främst av avhandlingar och vetenskapliga artiklar, vilka har högst validitet. Litteraturen har valts i syfte att vara så objektiv som möjligt, dock har det varit svårt att hitta forskning inom ämnet som ställer sig positivt till dagens persontransportssystem och dess påverkan på samhället och miljön. Samtliga forskare ställer sig kritiskt till utvecklingen. Teoridelen består av ett stort antal forskare inom ämnet, vilket vi

anser styrker teoridelens giltighet. Litteraturen har en större validitet ju närmare i tiden den ligger i och med att den ska användas till en ny undersökning. Den äldre litteraturen är dock intressant ur flera aspekter särskilt genom den historiska bakgrund den bidrar till. Vi har varit noggranna med att kritiskt granska den information som vi erhållit från statliga verk och från regeringens skrifter samt från oberoende Internetkällor. Källorna presenteras enligt Harvardmetoden i den löpande texten, samt i en litteraturförteckning, se innehållsförteckning för sidhänvisning. Figuren till uppsatsen har vi gjort själva om ingen annan källa anges i figurbeskrivningen.

3 Teoriavsnitt

3.1 Teoretiska utgångspunkter

3.1.1 Inledning

I den här teorigenomgången ger vi en introduktion till kulturgeografin och några av dess underdiscipliner; transportgeografi, genusgeografi och tidsgeografi vars ansatser är relevanta för uppsatsen. Vidare följer en kort blick i backspegeln över dagens transportsystems uppkomst. Sedan följer en överblick över hur rörligheten ser ut i Sverige idag, samt en fördjupning i hur rörligheten och tillgängligheten till samhället ser olika ut för kvinnor och män. Sedan, med hjälp av tidigare forskning, försöker vi ge svar på hur ett hållbart transportsystem kan uppnås för att nå en hållbar utveckling. Teoriavsnittet ska bidra med en förståelse till våra undersökningar.

3.1.2 Kulturgeografiska utgångspunkter

Inom kulturgeografin har synen på kunskap förändrats över tid. Det har alltid varit en viktig kunskap för människan att kartlägga boplatser och dess omgivning. Kulturgeografin kännetecknas av att vara ett syntesämne med ett brett helhetsperspektiv mellan människa och miljö – sammanfattningsvis ett integrativt kunskapssynsätt (Gren och Hallin 2003 s 219). Inom kulturgeografin har det studerats unika företeelser ideografiskt; forskarna gör en korologisk indelning av jordytan i mindre enheter för att kunna studera företeelser och skillnader i ett rumsligt perspektiv. Det sker hela tiden ett komplext utbyte mellan teori och praktik inom kunskapssynen och utvecklingen går därför framåt. Inom kulturgeografin har det skett ett paradigmskifte. Historisk så har synsättet varit positivistiskt med strävan efter absolut sanning, men allt eftersom detta naturvetenskapliga synsätt blev kritiserat fick den samhällsförankrade hermeneutiken – tolkningsläran, ett större utrymme. Oavsett vilken vetenskap forskaren tillhör så är kunskapen socialt konstruerad eftersom att forskningsresultaten måste tolkas för att kunna bli kunskap. De flesta diskurser inom de flesta vetenskaper har länge dominerats av män från västerländska länder. En stor del av befolkningen är inte representerade inom forskning, och på grund av det är de inte lika gynnade av den (Gren och Hallin 2003 s. 43).

Även synen på rummet har förändrats inom kulturgeografin, från att ha varit präglad av en rumsfetischism där rummet tillskrivs en egen kraft och i sig erbjuder möjligheter för vissa människor till att ha fått en allt mindre viktig roll. Idag är fortfarande den rumsliga uppfattningen och dess påverkan mycket viktig, men rummet i sig ses inte som att ha lika stor inverkan på människan som förr. Hierarkiska maktstrukturer och sociala förhållanden skapar också rumsliga relationer, som till exempel påverkar en människas möjligheter att få jobb och inkomst. Människors transportvillkor i Bergsjön påverkas exempelvis inte bara av geografiska förhållanden utan också av sociala och kulturella förhållanden.

3.1.3 Transportgeografi

Transportgeografin utvecklades som en underdisciplin till kulturgeografin på 1960-70 talet i och med ökande person- och godstransporter i samhället. Inom ämnet studeras infrastrukturens och bebyggelsens betydelse för flöden av varor och människor, samt avståndets betydelse för rörligheten. Transportgeografin är nära kopplad till transport och stadsplaneringen (Krantz, 1999, s.10). Färdätten har blivit allt mer avancerade och ett

utvecklat transportsystem har varit en förutsättning för ekonomisk tillväxt, samtidigt som ekonomisk tillväxt också varit en förutsättning för att kunna bygga ut transportsystemet. Behovet av transporter har existerat så länge som människors önskan och behov av att nå varor, information, tjänster och andra människor på andra platser existerat. Transportgeografer studerar de rumsliga aspekterna av transporter (Knowles m.fl. 2008, s.4). Bebyggelse och verksamheter har spridits ut i ett större geografiskt område, där vissa sociala grupper och platser har gynnats framför andra (Ibid., s.10). De utspridda verksamheterna har skapat ett större krav på en hög rörlighet. Den utspridda geografin har både inneburit en större frihet och valmöjligheter, men också ett större tvång. Tillgängligheten till samhället, till exempel tillgängligheten till den allt mer utspridda arbetsmarknaden beror idag allt mer på hur stor rörlighet en individ har, i mångt och mycket på om individen har tillgång till bil (Krantz, 1999 s.1). I och med en allt större medvetenhet om transporternas påverkan på miljön och orättvisorna som uppstår som ett resultat av det allt mer utspridda samhället har det blivit allt viktigare att gå över till ett hållbart transportsystem.

3.1.4 Genusgeografi

Genusgeografi studerar alternativa tolkningar av sociala relationer, samhällsbyggnad och maktstrukturer (Forsberg 2003 s. 12). Den grundläggande problematiseringen har varit uppdelningen mellan produktion och reproduktion mellan det offentliga och privata och uppdelningens rumsliga konsekvenser. Forskningen har visat på könsmissiga skillnader i materiella villkor och möjligheter mellan män och kvinnor, men också på skillnader mellan olika gruppers villkor i samhället. På senare tid har forskningen identifierat olika former för vad som anses maskulint och feminint i olika rumsliga miljöer och vilken typ av kön som dominerar olika rum. Inom genusgeografin spelar rummets påverkan stor roll – genom nedärvda strukturer och handlingsmönster i skapandet av könsrelationerna (Ibid. s.23 f). Genusforskningen får kritik i form av att den både kräver likabehandling samtidigt som den kräver särbehandling av kvinnor i form av positiv särbehandling. För att uppnå en situation där jämställdheten präglar en arbetsplats så kan det vara nödvändigt med speciella åtgärder för att bryta den mansdominerade tillsättningstradition som varit norm (Ibid. s. 11). Även möjligheterna till att använda transportsystemet är ofta genuspräglat och kräver vidare genusforskning.

3.1.5 Tidsgeografi

Den tidsgeografiska forskningen tillför ett helhetsperspektiv till den traditionella kulturgeografiska forskningen. Inom tidsgeografin har människan med kön och ålder i fysiska kroppar en central roll. Tidsgeografin tar inte bara upp produktivitet i samhället utan också icke produktiva verksamheter och visar att alla verksamheter tar tid och rum i anspråk. Skillnader mellan manliga och kvinnliga kroppar får olika handlingsutrymme beroende av socioekonomiska maktstrukturer. Tidsgeografin visar att vilka färdmedel en människa har tillgång till påverkar hur stor del tiden och rummet påverkar hennes rörlighet (Forsberg 2003 s.34 f). Ansvar i hemmet och i familjen sätter restriktioner för deltagandet på arbetsmarknaden. Relationer mellan tid och rum skapar skilda verkligheter för kvinnor och män i ett könsuppdelat samhälle. I och med att kvinnors aktivitetsmönster synliggörs och bundenheten till hemmet kan förklaras av att många aktiviteter som kvinnor utför sker i hemmet kan tidsgeografin visa att kvinnor utför både obetalt och betalt arbete. Tidsgeografin synliggör föreställningarna om hemmet som en trygg plats som människan längtar tillbaka till i vuxen ålder, den formar människans identitet och att förlora sitt hem är att förlora sin identitet. Föreställningen av hemmet som en skyddad sfär står i motsats till den offentliga oskyddade produktionsfären. Genusgeografin motsätter sig denna föreställning, och menar

att uppdelningen mellan privat och offentlig sfär samt produktion och reproduktion är konstlad. För många kvinnor är hemmet ett fängelse där de är inlåsta och riskerar att bli misshandlade. Upplevelsen av hemmet – precis som alla andra rum beror på de sociala relationer som äger rum där (Ibid. s. 37 f).

3.2 Ett ohållbart transportsystem

För att uppfylla uppsatsens syfte som är att undersöka hur ett hållbart persontransportsystem kan utvecklas är det relevant att förklara hur dagens transportsystem uppstått. När bilen fick sitt stora genomslag som privat färdmedel under 1950-talet var den svenska bebyggelsen och infrastrukturen dåligt förberedd (Andréasson, 2000, s.82). Kollektivtrafiken hade 1950 stått för 70 procent av persontransporterna men bara ett decennium senare fanns ett omvänt förhållande, bilen stod nu för 70 procent av persontransporterna. Reslängden som svenskarna färdades under den här perioden mer än fördubblades; från 17,8 miljarder kilometer per år till 44,5 miljarder kilometer (Ibid., s.80). Det rådde en optimistisk anda bland både befolkning, politiker och näringsliv. Än så länge var de problem som bilismen skulle bidra till främst sådana som hade med bilsäkerhet att göra, exempelvis skulle bilister och fotgängare skiljas åt genom stadsplanering. Miljöproblemen som bilen skulle bidra till var än så länge inte särskilt uppmärksammade eller kända. Sverige inspirerades av USA och målet blev att anpassa samhället efter bilen, motorvägar byggdes ut och städerna spriddes ut i landskapet. Ny bostadsbebyggelse och nya köpcentrum anlades i städernas periferi och en funktionsuppdelning uppstod mellan arbete, service och bostäder. Allt gjordes för att ge mer plats åt allt fler bilar i enlighet med det som planerarna kallade ”predict and provide”(Ibid. s.83). Protesterna lät sig vänta till 1970-talet då rivning av gammal bebyggelse för byggandet av motorvägar och parkeringshus började kritiseras (Ibid. s.88). Oljekrisen 1973-74 gjorde människor allt mer uppmärksamma på hur sårbart ett samhälle som bygger på bilismen är (Ibid. s.89). Diskursen Hållbara Transporter uppstod ur en motsättning som utvecklades på 1970-talet och som var emot motorvägsutbyggnad eftersom det visat sig ha negativa effekter på städer och luft. Att medvetet sakta ner fordon visade sig ha positiv inverkan på luftkvaliteten och minskade även personskadorna. Medvetenheten om hållbarhet bland befolkningen, som Brundtlandrapporten bidrog till var en anledning till att diskursen om hållbara transporter utvecklades. Men trots en större miljömedvetenhet och trots protesterna så tilläts städer fortsätta spridas ut i landskapet (Bruun, 2010)

3.3 Ökad rörlighet och ökad stationaritet i Sverige

Eftersom vårt preciserade syfte är att undersöka hur ett hållbart persontransportsystem kan utvecklas i Göteborg, med särskilt fokus på Bergsjön och att undersöka kvinnor i Bergsjöns inställning till det kollektiva transportsystemet och till sina resvanor är det viktigt att undersöka de underliggande anledningarna till att människor reser samt hur de reser.

I och med att transporttekniken och kommunikationstekniken blivit allt snabbare, tillgängligare och billigare har svenskarnas rörlighet ökat, svenskar reser idag mer än någonsin. Fler människor har tillgång till bil, mobiltelefon och Internet, därmed ökar de sin rumsliga utsträckning både fysiskt och virtuellt (Frändberg m.fl. 2005 s. 9f). Den ökade rörligheten kan ses som positiv för att samhället ska utvecklas framåt och för människans individuella frihet. Men den ökande rörligheten kan också ses som orsak till kontaktlöshet i samhället och bidra till en ökad stress för människor (Ibid. s. 9f). Människor har inte bara behov av rörlighet utan också av stationaritet och de olika behoven kan bara undersökas i relation till varandra. Medan rörligheten teoretiseras som positiv för vidgade

handlingsmöjligheter, frihet och framåtsträvande så ses ofta stationariteten negativ i bemärkelse av stillastående, inlåsning och tillbakasträvan (Ibid. s.31).

Den tiden människor har vunnit på att resa snabbare lägger de ofta på att resa längre bort, inte alltid av egen vilja. De allt längre resorna som människor utför varje dag beror till stor del på den fysiska miljön och att de aktiviteter människor utför blir allt mer utspridda i landskapet (Krantz, 1999,s.25). Reslängden och restiden till arbeten har ökat medan antalet resor till arbeten har varit stabilt. Den geografiska strukturen samt viljan eller tvånget att söka jobb inom ett större geografiskt område är några av de viktigaste förklaringarna till trenden (Ibid. s.79). Genom bland annat ny teknologi som It-teknik har resvanor försvunnit men också uppstått. Vissa resor uteblir till exempel genom internetshopping, medan andra resor uppstår, när till exempel sista minuten resor bokas. Att resa idag är inte nödvändigtvis en kostnad, resor kan även ske för resandets skull (Banister, 2007, s.74). Resan kan ses som värdefull egentid, särskilt för kvinnor som reser mellan betalt och obetalt arbete. Det som hindrar individer att resa långa avstånd är bland annat tidsbegränsningar. Många av de aktiviteter som individer utför dagligen har en fixerad plats i rummet och desto fler sådana aktiviteter, så som att hämta barn på dagis, handla mat och jobba, desto mer begränsade är individer att resa långa avstånd (Sandow, 2008, s.15). Att kunna resa snabbt har för många blivit en självklarhet och en växande inkomst betyder i många fall ett bilinköp. Tillgången till bil kan förändra en persons tillgång till olika platser (Vilhelmson, 2007, s.146).

Bilnehavet är ojämnt fördelat bland befolkningen, 20 procent av den vuxna befolkningen har inte tillgång till bil i hushållet, 50 procent har tillgång till en bil och övriga 30 procent har tillgång till två eller fler bilar i sitt hushåll. Samborådande hushåll har i högre utsträckning tillgång till bil än ensamstående. Familjer med barn har bil i större utsträckning än familjer utan barn och glesbygdsboende har bil i större utsträckning än stadsbor. I glesbygden har nio av tio tillgång till bil medan endast sex av tio människor har det i storstadsregionerna. Det är andelen hushåll med tillgång till två bilar som vuxit snabbast medan andelen människor som inte har någon tillgång till en bil i hushållets situation bestått oförändrad (Frändberg m.fl., 2005 s.45). Personbilarnas snabba, flexibla, individuella resor består till tre fjärdedelar av den svenska befolkningens reslängder och svenskarnas bilnehav fortsätter alltså att öka. Kollektivtrafiken, vilken är linjenätsbunden och tidtabellsstyrd, svarar endast för en sjättedel av den samlade reslängden och har legat på en relativt stabil nivå de senaste decennierna. Det är dock genom en ökad andel kollektivtrafik som de ekologiska, ekonomiska och sociala problemen – genererade av resandet – planeras lösas. Stabiliteten kan tolkas som ett resultat av de få statliga satsningar på kollektivtrafiken för att göra den ekonomiskt försvarbar och tillgänglig, samtidigt som privatbilismens dominerande bekvämlighet och attraktivitet ökat. Kollektivtrafiken är en viktig del av transportsystemet, särskilt för den delen av befolkningen som inte har tillgång till egen bil. I storstäder är kollektivtrafiken särskilt viktig med tanke på de problem som en ökad biltrafik i städer lett till, så som trängsel, säkerhetsbrister och dålig luft (Ibid s. 45). I Sverige utgör persontransporter en tredjedel av utgifterna i den gemensamma hushållsbudgeten efter boende och mat. Av de 170 miljarder kronor som privatpersoner lägger på transporter så står bilismen för 100 miljarder. 12 miljarder läggs på kollektivtrafik, flygresor, tåg och taxifärder årligen. Utöver dessa siffror så tillkommer skatter och avgifter för att finansiera transporternas infrastruktur (Frändberg m.fl. 2005, s.35f).

3.4 Rörlighet i ett genusperspektiv

Ur ett historiskt perspektiv har rörligheten och dess fördelning mellan kvinnor och män förändrats. Jordbrukssamhällets män och kvinnor hade ett gemensamt fysiskt rum som arbetsplats – gården, där de bodde med tillhörande mark. Deras arbetsuppgifter var uppdelade

efter kön men könsrollerna kunde inte alltid upprätthållas. Vid övergången från jordbrukssamhället till industrisamhället skildes bostadsplats och arbetsplats åt. Kvinnor knöts till bostaden med det största ansvaret för de obetalda arbetsuppgifterna. Industrialismen skapade den ekonomiska värderingen av olika arbeten. Det manliga arbetet utanför hemmet avlönades, medan det kvinnliga arbetet som utfördes i hemmet inte avlönades, kvinnan sattes i en beroendesituation till männen eftersom det var männen som tjänade pengar. Kvinnans arbetskraft behövdes dock inom vissa verksamheter som pedagogiskt arbete och inom vården, men de fungerade ofta som en buffert (Friberg 1999 s 43f).

I dagens Sverige har de allra flesta kvinnor ett avlönat arbete men det finns fortfarande stora skillnader mellan könen i uppdelningen av det oavlönade arbetet. Den bristande jämställdheten mellan könen i fråga om oavlönat och avlönat arbete har inneburit att en individs kön blivit ett villkor för hur stor rörlighet individen har (Krantz 1999 s.18). Rörlighet reflekterar inte bara hur samhället är geografiskt strukturerat utan även hur det är socialt strukturerat. Avstånd är relaterat till makt och en hög rörlighet innebär en större tillgång till samhället och därmed en större makt i samhället (Cattan 2008 s.86). Kvinnor har haft sämre möjlighet att påverka samhällets fysiska utformning – till exempel vilka transportsystem som prioriterats (Frändberg m.fl. 2005 s.40). Manliga planerare, ingenjörer, arkitekter och beslutsfattare har dominerat skapandet av den fysiska miljön (Friberg, 1999 s 38). Uppdelningen av stadens funktioner där olika delar av staden binds ihop med olika verksamheter är ett utmärkande drag i västerländsk stadsplanering, vilket leder till det rumsliga problemet att binda ihop produktionen med reproduktionen. Den funktionsuppdelade staden innebär särskilt en nackdel för de kvinnor som har ett större ansvar för den reproduktiva delen samtidigt som de är verksamma inom den produktiva delen av samhället. Stadsstrukturer där stadsdelar är byggda för att bo i respektive arbeta i, som till exempel vårt undersökningsområde Bergsjön, skapar svårigheter när vardagliga verksamheter ska kombineras (Forsberg 2003 s.53).

Reslängd, restid och val av färdmedel är sammanlänkat med livsstil och vart i livscykeln en individ befinner sig i. Även när hänsyn tas till de faktorer som eventuellt hör samman med en individs livscykel så kör män bil mer än kvinnor (Polk 2004 s.185 f). Kvinnors begränsade rörlighet beror dels på att de ofta inte har tillgång till bil och i ett utspritt landskap kan det innebära en sämre tillgång till samhället (Krantz 1999 s.102). Dels beror kvinnors begränsade rörlighet på den ojämna fördelningen av det obetalda arbetet i hushållet. Många av de aktiviteter som individer utför dagligen har en fixerad plats i rummet och i tiden och desto fler sådana aktiviteter (så som att hämta barn på dagis, handla mat, jobba), desto mer begränsade är individer att resa långa avstånd (Sandow 2008 s.15). Män och kvinnor har olika geografisk räckvidd. Då kvinnor ofta pendlar kortare sträckor mellan hem och arbete och använder andra färdmedel än män påverkar det vilken arbetsmarknad som står tillgänglig för dem. Rummet skapar då olika villkor för män och kvinnor. Kvinnor gör statistiskt fler inköpsresor och fler barnrelaterade resor medan männen gör fler långa tjänsteresor (Frändberg m.fl. 2005 s. 40). Kvinnors tillgänglighet påverkas även av vart de är bosatta. En studie från Köpenhamn visar att det finns stora skillnader i reslängd mellan kvinnor och män i förorter. I och med en mindre koncentration av arbete, affärer och fritidsaktiviteter i förorter jämfört med i centrum så skapas en fördel för de bilburna männen. Den lägre koncentrationen av service gör att män reser längre för att delta i aktiviteter medan kvinnor istället nöjer sig med det lokala utbudet eller väljer att inte delta i aktiviteter alls (Næss 2008 s.185). Den ökande tillgången till bil bland kvinnor har dock inneburit en möjlighet att bredda sin arbetsmarknad trots komplicerade vardagsmönster (Andréasson 2000 s.217).

För samhällsplanering är det viktigt att undersöka skillnaderna mellan kvinnors och mäns rörlighet och se hur förändrade könsroller kan påverka hur framtidens transporter kan se ut och huruvida de kommer att bidra till en bättre eller sämre miljö (Næss 2008 s.173). Män bidrar i högre grad än kvinnor till miljöproblem på grund av att de reser längre och med bil (Hjortol 2008 s.193). Kvinnor använder kollektiva färdmedel mer än män och det kan enligt Naturvårdsverkets rapport *”Jämställd hållbar framtid”* inte förklaras av att kvinnor skulle vara mer miljömedvetna än män utan att kvinnor på grund av maktrelationer i samhället och hushållet inte har tillgång till privatbil är snarare skälet (Wihlborg och Skill 2004, s.55). En förklaring till kvinnornas höga kollektiv användning skulle enligt Trafikverkets rapport *”Trängselskattens effekter på män och kvinnors resande i Göteborg – en kvalitativ studie”* kunna vara att arbetsplatserna inom den kvinnodominerade offentliga sektorn ligger lokaliserade inom områden med bra kollektivtrafik (Trafikverket, 2011). Tora Friberg skriver i *”Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation”* om att arbetsplatser, arbetsplatsernas produktion och arbetsplatsernas lokalisering är formade av föreställningar om manligt och kvinnligt. Friberg menar att en kollektivtrafik där hållplatser och tidtabeller är direkt kopplade till verksamheter med social service kommer att vara utformade efter kvinnors behov eftersom att dessa arbetsplatser domineras av kvinnor (Friberg 1999 s 38 f). Arbetsmarknadens geografiska spridning innebär en segregation på arbetsmarknaden som ständigt återskapas sig själv. Segregeringen påverkar kvinnor negativt eftersom att de för att få en ökad inkomst eller göra karriär förväntas kunna ta jobb som innebär att de måste arbetspendla, vilket blir svårt tidsmässigt för de kvinnor som inte har tillgång till bil och som har det huvudsakliga ansvaret för hushåll och barn (Sandow 2008 s.24). För att kvinnor ska kunna erövra platser de historiskt sett inte haft tillgång till så behöver de kunna röra sig mellan olika platser på ett smidigt, snabbt och tryggt sätt. Många kvinnor upplever sig inte ha samma rätt som män att vistas utanför sin bostad nattetid, de har därmed inte samma makt över det offentliga rummet (Friberg 1999 s.38 f). Offentliga platser med dålig belysning och ödliga kollektivtrafikplatser kan vara rum som undviks av kvinnor i största möjliga mån. Paradoxalt så är det ”trygga hemmet” fortfarande det farligaste rummet för kvinnan att vistas i – det är enligt brottsstatistiken här flest övergrepp sker mot kvinnor (Friberg 1999 s.47).

3.5 Attityder

Bilen har kommit att ha olika status och symbolik för kvinnor och män, vilka är skapade genom kulturella och sociala normer och symboler (Polk, s.186). Föreställningar om manligt och kvinnligt finns inom många olika forum och formar också människors vardagsliv. Värden sätts i företeelser och föremål i samhället som människor väljer att omge sig med för att stärka sin identitet. Tora Friberg skriver att bilen är ett bra exempel på ett materiellt ting som formar vardagslivet och som stärker särskilt den manliga identiteten. I bilannonser har kvinnans roll länge varit att skänka lite estetisk glans till försäljningen (Friberg, 1999 s.38). Attitydundersökningar visar att de flesta människor har kunskap om bilismens negativa effekter på miljön. Frändberg m.fl. menar i *”Rörlighetens omvandling”* att för att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrerande alternativ till bilen räcker det inte att människor har tillräckligt mycket kunskap om bilismen och dess negativa effekter. De negativa effekterna uppfattas fortfarande som kollektiva och drabbar människor på annan plats och tid. Människor måste se kollektivtrafiken som mer attraktiv än bilismen för att de ska övergå till kollektivtrafik (Frändberg 2005 s.63). Forskning visar att värderingar som etableras under människans barn och ungdomsår håller i sig under hela människans livstid. Trots ett stort miljöengagemang bland den yngre generationen så vill de ofta ut och resa - se världen. Unga kvinnor har en mer positiv inställning till kollektivtrafiken än unga män. Kvinnorna lägger

också större vikt vid säkerhet och trygghetsaspekten när de väljer färdmedel (Frändberg m.fl. 2005 s. 52).

3.6 Ett hållbart transportsystem

Enligt en definition av hållbara transporter som vi valt att utgå ifrån i denna uppsats är; ett hållbart transportsystem ett sådant vilket tillåter individers och samhällens basbehov att fungera säkert, utan att försämra för människor och ekosystems hälsa och utan att försämra miljön för kommande generationer. Ett hållbart transportsystem ska vara ett som samhället har råd med, som fungerar effektivt, erbjuder olika möjligheter för transporter och som stöttar upp en ekonomisk välfärd. Systemet ska begränsa utsläpp och avfall i den takten att jorden hinner återhämta sig, till exempel genom att minimera konsumtionen av icke förnybara resurser, återanvända och återvinna resurserna samt att minska transporternas markanvändning (Bruun m.fl. 2010 s. 2-3).

Den omfattande bilismen skapar problem för den sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarheten. Transporter orsakar både direkta och indirekta konsekvenser för samhället. De direkta konsekvenserna är de som påverkar miljön; global uppvärmning, buller och luftföroreningar medan de indirekta är sådana som framträder på lång sikt; de som påverkar markanvändningen genom att ta natur och jordbruksmark i anspråk, skapar barriärer och ett utspritt samhälle. De indirekta cementerar människors bilberoende, vilket har gjort det problematiskt för människor att välja ett mer miljövänligt färdssätt (Knowles m.fl. 2008, s.31). I Sverige står transportsektorn för cirka 40 procent av koldioxidutsläppen (Naturskyddsföreningen, 2010).

Bilarnas framfart har delvis varit på bekostnad av kollektivtrafikens. Massbilismen blev en fråga för demokratin då bilismen spred sig till den stora massan av befolkningen, att äga bil ansågs som en rättighet. I många delar av världen finns en önskan om att tillhöra medelklassen och för många människor innebär det att ha en bil. Bilar genererar en hög energiförbrukning per capita och står för en stor produktion av växthusgaser vilket i städer leder till smog och surt regn som sprider sig över landgränserna. Bilar skapar visuella och audiella störningar och genererar höga samhällskostnader. Transportgenererade föroreningar är exempel på externa effekter på samhället som förutom försämrade luftkvalité och buller också ger upphov till jorderosion och översvämningar från asfalteringarna (Bruun m.fl. 2010 s.164). Trafikstockningar sker på regionala vägar under rusningstrafik, oftast på mornarna och eftermiddagarna. Allt eftersom bilismen ökar, till exempel genom tjänsteresor så kan trafikstockningar uppstå dygnet runt. Att få bilister att gå över till kollektivtrafik skulle minska parkeringsbehovet och spara mycket mark till fördel för grönytor, rekreation eller odlingsbar mark för livsmedelsproduktion (Ibid. s.104).

Biltrafiken skapar också negativa sociala effekter på samhället. Bristen på promenadstråk minskar till exempel människors gemenskap. Enligt Bruun m.fl. så utvecklas barn bättre i områden med promenadstråk. Vägar skapar otrevliga grannskap och blir fysiska barriärer. Det är oftast billigare att bo i utkanten av städer och det kan betyda att den fattigare delen av befolkningen tvingas flytta ut till perifera områden med bristande kollektivtrafiken och därmed tvingas till bilinnehav. Sammanfattningsvis så utgör bilar ett stort hot för miljön, säkerheten och människans hälsa. De utgör en stor kostnad i form av inköp, skatter, avgifter och bränslekostnader (Ibid. s.101). Däremot skapar ett kollektivt transportsystem som är jämställt och där alla delar på kostnaderna lika möjligheter för alla oberoende av bakgrund (Ibid. s.16).

I en internationell studie som undersökte storstäders bilberoende visade det sig att markanvändningen var den viktigaste variabeln som påverkade bilberoendet. Desto tätare bebyggda och befolkade städer, desto bättre tillgång till olika butiker, större andel kollektivtrafikanvändare, cyklisterna och fotgängarna (Andréasson, 2000, s.100). Uppfattningen att nya eller bredare vägar skulle göra att trafikstockning kan undvikas stämmer inte, enligt *"the black hole theory of highway construction"* leder dessa snarare till fler bilar, utspridning av bostäder och etablering av stora köpcentrum, vilket i sin tur leder till ett ökat bilberoende och till ökad trafikstockning (Andréasson, 2000, s.195). Trafikplanering och stadsplanering i Sverige har hittills syftat till att förbättra tillgängligheten i transportsystemen. Offentliga investeringar i transporternas infrastruktur har gett goda möjligheter till ökat resande. Även när planeringsprinciperna kompletterades med krav på att anpassa bebyggelsen till kollektivtrafiken innebär inte det nödvändigtvis att bilismen minskade. En utökad kollektivtrafik innebär även den en förskjutning i funktionsmönster, vilket ökar resandet även med bil (Westford, 2004, s.131). Enligt Down-Thomsons paradox innebär utbyggandet av vägar tillfälligt mindre trafikstockningar och det gör i sin tur att färre reser med kollektivtrafiken, vilket försämrar kollektivtrafikens kvalitet på grund av minskade intäkter, något som i sin tur gör att bilister har mer överseende med trafikstockningar (Kummel, 2006, s.29). Den nya synen på planering är att bilismen ska begränsas med hjälp av stadsplanering. Det är främst bebyggelsekoncentration vid kollektivtrafikens hållplatser och en förtätning av bebyggelse och funktioner som det talas om (Westford, 2004, s.184).

I Sverige stagnerade den rumsliga utspridningen på 1980-talet och de senaste decennierna har städerna blivit tätare, allt medan rörligheten ökat (Vilhelmson, 2007, s.154). Trots trenden existerar det bevisligen ett samband mellan befolkningstäthet och reslängd i Sverige, det är ett U-format samband. Invånare i medelstora städer reser kortast sträckor medan de i storstäder och på glesbygden reser längre. I medelstora städer har bilismen minskat till förmån för cykelanvändandet (Ibid., s.155). Färre reser på grund av en mer förtätad geografisk struktur och ökad tillgänglighet leder inte alltid till en minskad rörlighet. Den tid och de pengar som människor vinner på kortare vardagsresor används ofta till längre fritidsresor (Frändberg och Vilhelmson, 2010, s.108). Enligt Vilhelmson bör befolkningstäthet ses mer som en god förutsättning för minskade resor än som en direkt lösning (Vilhelmson, 2007, s.156). För att de goda effekterna som uppstår av en förtätning av bebyggelse och funktioner, och en utbyggd kollektivtrafik verkligen ska uppstå behövs dels miljövänlig teknik men också styrmedel som innebär en restriktion för bilismen (Westford, s.120). Att uppmuntra människor att använda kollektivtrafik, cykla, promenera eller arbeta hemifrån via Internet måste samtidigt kompletteras med något som får människor att känna att de vinner något på att välja bort bilen. Prisreglering, trängselskatter, bilfria gator, bättre cykelvägar och en mindre andel privat ägande av mark är exempel på olika förslag från forskare (Frändberg och Vilhelmson, 2010 s.108-109, Westford 2004 s.133, Krantz 1999, s.154.). Ekonomi och strategi är två viktiga aspekter vid planering av hållbara transporter. Författarna Bruun m.fl. diskuterar ekonomiska styrmedel, och "PPP" – "Polluter pays principle", vilket innebär att förorenaren betalar – inte den drabbade. Produkter och servicetjänster ska prissättas enligt de faktiska kostnaderna, både kostnaderna för råvaror och kostnader för effekter på samhället och de gemensamma resurserna (Bruun m.fl. 2010 s.154). Staten subsidierar dock många gånger arbetsresor med bil för att stimulera ekonomisk tillväxt, som är skadliga för både ekonomin och miljön. Lagstiftningen står därmed i direkt motsättning till principen om att förorenaren ska betala och subsidieringen gynnar då resultat som står i direkt motsättning till miljömålen. Subsidieringar för fossila bränslen är en global primär orsak till föroreningar. Världen över uppskattas subsidieringarna inom hela transportsektorn vara värda runt 2000 miljarder amerikanska dollar årligen (Ibid., s.162). Att subsidiera bilister stödjer individen, medan kostnaderna hamnar på samhället, kollektivet och ekosystemet. Författarna Bruun m.fl.

menar att det kan vara nödvändigt att också subsidiera andra färdssätt än bilen, så att dessa transportsätt får samma chans till överlevnad. Annars får de individer som inte har råd att köra bil inte samma chans till rörlighet (Ibid. s.166).

Tillsammans med styrmedel, miljövänlig teknik och en förtätning av bebyggelsen ses en fortsatt forskning om människors resbeteende och attityd till sina resvanor som en viktig del för att kunna skapa ett hållbart transportsystem. Många väljer att resa med bil trots att de är medvetna om vilka konsekvenser bilismen har på miljön. I djupintervjuer med vanebilister i Göteborg visar etnologen Håkan Andréasson att de främsta skälen till att välja bilen är friheten, flexibiliteten och effektiviteten som den ger. Det allra viktigaste är effektiviteten. I Göteborg får bilisterna rätt i att det är mer effektivt, rent tidsmässigt, att resa med bil jämfört med buss eller spårvagn (Andréasson, 2000, s.143). Andréasson har även gjort intervjuer med kollektivresenärer, de flesta av de intervjuade kollektivresenärerna uppskattade tiden på bussen eller spårvagnen som värdefull tid och även motionen till och från hållplatsen. Trots det hade många av dem kört bil om de hade haft den möjligheten (Ibid. s.206). Kollektivresenärerna som Andréasson intervjuade kritiserade kollektivtrafikens effektivitet och omfattning och ansåg att en utbyggnad av kollektivtrafiken skulle locka fler resenärer (Ibid. s.221). De intervjuade kollektivresenärerna menade att bo nära kollektivtrafikens hållplatser var en förutsättning för att kunna leva utan bil (Ibid. s.227). Det har visat sig svårt att ändra människors positiva attityd till bilen som transportalternativ, att förändra människors värderingar och attityder, och därmed blir deras beteende en avgörande förutsättning för att skapa ett hållbart transportsystem (Banister, 2008, s.77). Det finns dock en förhållandevis stor vilja hos människor för förändring, om inte för miljöskäl så för hälsoskäl (Ibid. s.79).

I vår teoridel har vi pekat på vikten av att förstå hur ett hållbart persontransportsystem kan utvecklas i en storstad, samt skillnader mellan män och kvinnors rörlighet och varför det är viktigt att uppmärksamma kvinnor och mäns behov av en fungerande kollektivtrafik. I nästa kapitel undersöker vi vad det finns för förutsättningar inför och planer på att utveckla ett hållbart persontransportsystem i Göteborg och Bergsjön för att kunna svara på uppsatsens första frågeställning; *"Hur utvecklas ett hållbart persontransportsystem i Göteborg med särskild fokus på Bergsjön?"*

4. Undersökning 1: Planeringen av ett hållbart transportsystem i Göteborg och Bergsjön

4.1 Mål för nationell transportpolitik och nationell jämställdhetspolitik

Till uppsatsen har vi valt att ha med de viktigaste politiska målen för transport och jämställdhetspolitik i Sverige. Transportpolitikens huvudmål är *”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*. Regeringen har delat in sina transportpolitiska mål i två kategorier; funktionsmål och hänsynsmål. Jämställdhet i transportsystemet ingår i funktionsmålet, som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter där det står att *”transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov”*. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Ingen ska behöva bli skadad eller dödad i trafiken. Målet ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa för alla människor. Målen ska användas då myndigheter ska prioritera bland olika behov när de genomför sina uppdrag och vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering. Fokus ska kunna läggas på långsiktigt hållbara och kostnadseffektiva trafiklösningar även i en tid av motsättningar som finansiell oro, industriella strukturförändringar och med ökad osäkerhet på arbetsmarknaden (Näringsdepartementet, 2009).

Inom de transportpolitiska målen ingår jämställdhet i transportsektorn, därmed är effekter på jämställdheten inom transportsektorn viktig att uppmärksamma inom forskning både genom kvalitativa och kvantitativa metoder. Kortsiktiga åtgärderna för att förbättra resesituationen för kvinnor skulle kunna innebära att traditionella könsmonster snarare förstärks än minskar, därför krävs mer långsiktiga åtgärder som bidrar till en förändring av könsmonstren. Att införa jämställdhet inom transportsektorn kan vara ett medel för att påverka jämställdheten i samhället, menar regering och riksdag (Näringsdepartementet, 2009).

Regeringen har ställt upp följande mål för jämställdhetsutvecklingen:

- *”En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.*
- *Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.*
- *Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemanarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.*
- *Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.”*

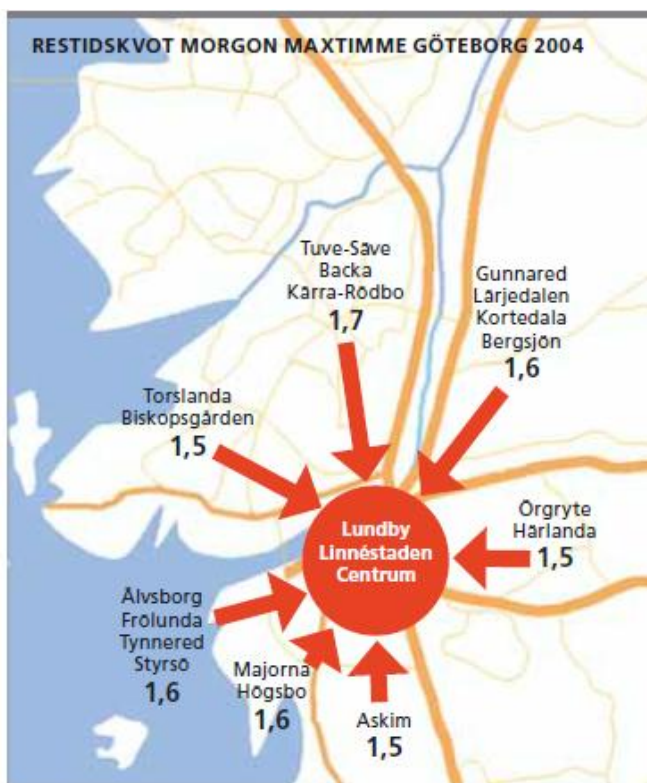
(Utbildningsdepartementet, 2004).

4.2 Utvecklingen i Göteborg

Göteborg är en stad med utspridd befolkning och bebyggelse. Dels beror detta på stora oexploaterade naturområden och obefolkade industriområden mitt i staden, men det beror också på att de nya områden som anlades då staden expanderade som mest, under 1950–60-

talet anlades i stadens periferi, flera kilometer från Göteborgs centrum (Andréasson, s.96). Under den perioden då många av områdena anlades, som betecknas miljonprogrammet, fanns det ett regelverk som sa att nya bostadsområden med flerfamiljshus skulle ha avsatta ytor till befintlig och framtida parkeringsplatser intill husen. Avståndet till närmaste kollektivtrafikhållplats kunde däremot vara längre. Många bostadsområden i Göteborg idag har alltså betydligt närmare till parkeringsplatser än till en hållplats för kollektivtrafik (Andréasson, s.98). Den nya bebyggelsens närhet till kollektivtrafik försämrades fram till 1990-talet. Fram till 1970-talet hade de nya stadsdelarna varit sammanbundna med spårbunden kollektivtrafik. Därefter förbands nya områden främst med busslinjer, åtgärder som bidrog till ökad biltrafik. Någon storskalig satsning på kollektivtrafiken gjordes inte (Andréasson, s.99). Den nya bebyggelse som kom till efter miljonprogrammet var främst radhus och villor som byggdes i stadens periferi, något som även det bidrog till ett mer utspritt samhälle, och ju mer utspritt ett område är, desto svårare är det att förse de boende med god kollektivtrafik. I många bostadsområden finns alltså en fördelssituation för bilen. I början av 1960-talet bodde tre av fyra göteborgare i anslutning till spårvagnsnätet. I mitten av 1990-talet var det endast en av fyra göteborgare som bodde i anslutning till spårvagnsnätet (Andréasson, s.225). Allteftersom det skett en befolkningsökning har befolkningen spridits ut i landskapet.

4.3 Resvanor i Göteborg



Figur 4.1: Restidskvoter i Göteborg (Trafikkontoret, 2005, s.10)

Enligt Trafikkontorets rapport "Resvanor i Göteborgsregionen 2005" så bor den största andelen kollektivtrafikresenärer i Nordöstra Göteborg, där stadsdelarna Angered, Östra Göteborg och Örgryte - Härlanda ingår. Det är också där kollektivtrafiken ökat mest. Cykelresandet är störst i centrum och bilanvändningen är störst i sydvästra Göteborg (Trafikkontoret 2007, s.8). Eftersom att Göteborg är en förhållandevis glest utformad stad

innebär det långa resor för den bosatta befolkningen inom och omkring staden. Inom regionen är bilen det mest attraktiva färdmedlet eftersom att den är snabbast. Inpendling från kringliggande kommuner är mycket stor. På sträckor med pendeltåg är situationen ett ganska konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Göteborgs kollektivtrafik fokuserar på att förflytta resenärerna in till centrum – det är också här knutpunkterna är lokaliserade vilket innebär att resa ”på tvären” är tidskrävande och besvärligt för de som är bosatta utanför stadskärnan, se figur 4.1. Invånare bosatta i Göteborgsregionen gör inte fler resor år 2005 än 1989, men den totala trafiken har ökat, både den privata och den kollektiva i och med en befolkningsökning. Resorna har dock blivit längre, vilket kan vara ett resultat av att människor bosätter sig längre bort från sina arbetsplatser (Trafikverket 2011 s 17 f). Rapporten från trafikkontoret visar att det oftast går snabbare att ta sig fram med bil än med kollektivtrafik i Göteborg, åtminstone om man reser från ytterområden in till centrala stadsdelar, det blir särskilt tydligt då gång och väntetid räknas in hos kollektivtrafikresenärer, se figur 4.1. I genomsnitt lägger en kollektivtrafikresenär 30 minuter på en resa, medan bilister lägger i genomsnitt 15 minuter på en resa. Av alla resor som utförs i Göteborg dagligen har en tredjedel arbetet som mål. Det färdmedel som används till arbetet är också oftast det som påverkar valet av färdmedel resten av dagen. Arbetsresan kombineras ofta med andra ärenden, så som att hämta barn och handla mat. I Göteborgsregionen år 2005 gjordes 64 procent av alla arbetsresor med bil, i nio av tio av dessa bilar satt föraren ensam (Trafikkontoret, 2007 s.11 f).

4.4 Kvinnor och mäns resor i Göteborgsregionen

Från statistiken kan inga skillnader i antal resor per dag utläsas mellan män och kvinnor i Göteborg, däremot skiljer sig färdmedels och ärendefördelningen mellan könen. Män gör fortfarande fler resor med bil än kvinnor, men kvinnor är på väg att ta in försprånget. Det kan förklaras av att allt fler kvinnor har jobb, egen ekonomi samt körkort vilket lett till att fler hushåll har tillgång till bil. En arbetsplatsundersökning från Göteborg visar dock att kvinnor i större utsträckning saknar tillgång till bil och att män oftare kör bil till arbetet. Kvinnor promenerar och cyklar oftare till arbetet än män. Nationella resvaneundersökningar visar att män oftare reser i arbetet och detta kan också påverka val av färdmedel till och från arbetet. Fler av männen har tagit körkort men även här håller kvinnorna på att ta in försprånget. Resvaneundersökningar visar att kvinnor i större utsträckning har deltidsarbeten. Små barn i hushållet har visat sig hämma kvinnors resvanor, medan männens arbetsresor ligger på konstant nivå i samma hushåll. Kollektivresorna ökar i takt med befolkningsökningen, men rapporten visar att det även har skett en ökning av manliga kollektivresenärer. År 1989 gjordes 36 procent av kollektivresorna av män och 2005 hade andelen ökat till 41 procent av resorna. I Göteborg har kvinnors bilresor ökat i takt med befolkningsökningen, medan kvinnor i omgivningen utanför staden Göteborg har ökat sina bilresor betydligt mer. Ökningen var mellan 1989-2005 fyra gånger mer än männens i antal (Trafikverket 2011 s 17 f).

4.5 Kvinnor och mäns attityder i Göteborgsregionen

År 2007 gjordes en attitydundersökning om de manliga och kvinnliga göteborgarnas attityder kring trafikfrågor. Resultatet visade att attityderna skiljde sig åt när det gällde sänkt hastighet, övervakning av hastigheter och attityder till en ny älvförbindelse. Kvinnor var mycket mer positivt inställda till hastighetsåtgärder, medan män var mer positivt inställda till satsningar på biltrafiken (Trafikverket 2011 s 25). De skilda förhållningssätten beror helt på vems intressen de olika individerna företräder. Anledningen till att kvinnor ofta är mer benägna än män att förespråka sänkta hastigheter och övergångsställen är att de ofta har sina barn i åtanke

(Friberg, 1999, s. 47). Till en utbyggnad av kollektivtrafiken är både män och kvinnor generellt positivt inställda. Män är mer positivt inställda till en utbyggnad av en tåg tunnel, medan kvinnorna är mer positivt inställda till att omvandla biltrafikleder till kollektivtrafikleder. Av de personer som uppger att de promenerar till arbetet menar männen att promenadstråken skulle bli mer attraktiva om de gjordes vackrare. Kvinnorna som går till arbetet menar att stråken skulle bli attraktivare om de gjordes tryggare för gångtrafikanter (Trafikverket 2011 s. 25).

4.6 Infrastrukturprojekt i Göteborgsregionen

4.6.1 Det Västsvenska paketet

År 2010 avsatte Sveriges regering 482 miljarder till infrastrukturåtgärder som ska genomföras 2010-2021. Av dessa 482 miljarder gick 61 miljarder till det Västsvenska paketet (Internet, Regeringen, 2011-12-06). Det Västsvenska paketet är ett samarbetsprojekt som startade 2010 mellan flera aktörer; Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Region Halland, Trafikverket och Västtrafik. Målet är att skapa en attraktiv, hållbar och växande region till år 2027. Genom en regionförstoring ska allt fler ingå i Göteborgs arbetsmarknad, från de 990 000 som ingår idag, till 1,5 miljoner år 2020. Invånarna ska erbjudas en större möjlighet att pendla längre avstånd och det västsvenska paketet är ett initiativ för att förbättra transportsystemet till och i Göteborg. I paketet ingår projekt som Västlänken, Marieholmstunneln, en ny Götaälvbro, trängselskatt samt kollektivtrafikprogrammet K2020. År 2025 ska minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ske med kollektivtrafik, vilket innebär en fördubbling av kollektivtrafikens andel av resorna jämfört med idag. Genom programmet K2020 ska detta kunna ske (Göteborgs stad, 2011).

4.6.2 Kollektivtrafikprogrammet; K2020

På grund av befolkningsökningen och regionförstoringen i Göteborg ökar trycket på transporternas infrastruktur och på miljön. Utan en satsning på kollektivtrafiken innebär det att bilismen kommer att öka kraftigt, något som inte är förenligt med målen om att minska miljöbelastningen från trafiken. Målet med kollektivtrafikprogrammet K2020 är att minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska ske med kollektivtrafik. K2020 ska ligga till grund för planering och beslut och vara vägledande för hur målet om 40 procent ska nås. Programmet omfattar Göteborgsregionen, som i sin tur omfattar ett område kring Göteborgs stad som det tar högst en timme att pendla till, fokus ligger dock på tätortsområdena Göteborg, Partille, norra Mölndal och västra Härryda (Göteborgs stad m.fl. 2009, s7). De förslag till förändringar i spårvägssystemet som K2020 presenterar är till exempel ett begränsat antal spårvagnslinjer med en hög turtäthet. Det är främst i centrala Göteborg som spårtrafiken ska utvecklas, motivet är att det i sin tur kommer att innebära snabbare resor genom den centrala staden. Nästan alla spårvagnslinjer går genom centrala Göteborg och en snabbare genomfart kommer enligt programmet innebära en fördel även för dem som endast passerar centrala Göteborg på sin färd mot andra delar av staden. Nya spårvagnslinjer ska endast tillkomma om den existerande huvudlinjen har en högre turtäthet än var femte minut. Längre resor ska gå snabbare, resans medelhastighet ska öka från 12 till 17 km/h. Även turtätheten ska öka, men på grund av färre linjer kommer allt fler tvingas till fler byten (Ibid, s.31). Arbetspendlingen förväntas öka in till Göteborg från kommuner i närheten och för att göra pendlingen in till Göteborg smidigare så ska knutpunkter utvecklas till attraktiva mötesplatser med verksamheter, bostäder och service. Gamlestadens spårvagn och

kommer förmodligen att innebära färre fordon i centrum och därmed en snabbare framkomlighet för kollektivtrafiken.

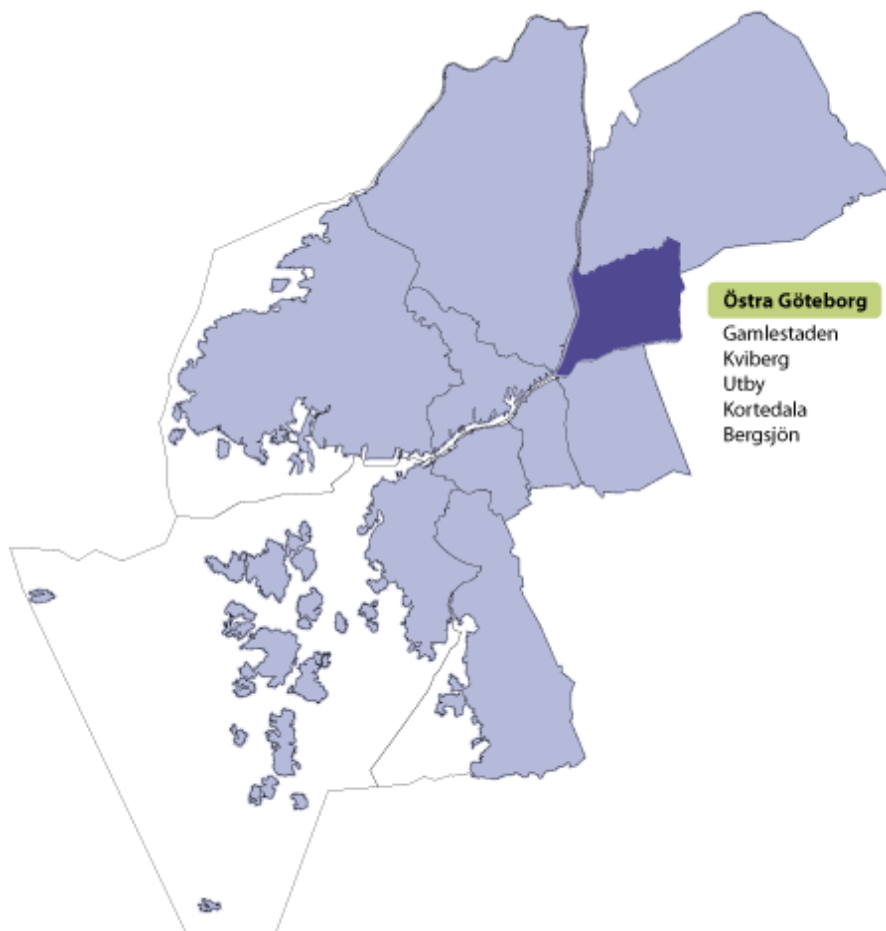
4.7 Bergsjön - en del av en segregerad storstad

4.7.1 Göteborgs boendesegregation

Göteborg är en boendesegregerad stad och polariseringen mellan olika bostadsområden fortsätter att öka. Segregering började diskuteras av forskare i och med kritiken mot miljonprogrammet (R Andersson m.fl. 2009, s.7). I Bergsjön som är ett område byggt under miljonprogrammet finns det nästan bara hyreslägenheter i allmännyttans regi och hur allmännyttans bostäder är geografiskt fördelade i en stad bestämmer en del av grundvillkoren för segregationsprocesserna (Ibid. s.13). Segregation föder segregation, ju större socioekonomiska skillnader mellan olika områden i en stad, desto mer påverkar det vart hushåll flyttar; låginkomsthushåll bosätter sig i bostadsområden där andra låginkomsttagare bor, samma process sker bland höginkomsttagare (Ibid. s.22). Bostadsmarknaden i Göteborg är inte homogen. I vilket hus man bor i och huruvida man äger huset själv påverkar sådant som villkor för socialt umgänge, naturkontakt och tillgänglighet till service. Hur attraktivt och tillgängligt ett bostadsområde är påverkas även vart i en stad det ligger. Det kan till exempel vara svårt att bo centralt om man vill bo i en villa. Dock kan inte bostadsområdenas sammansättning ensamt förklara etnisk boendesegregation (Ibid. s.9). Kvinnor, barn, äldre, låginkomsttagare och funktionshindrade är sådana grupper som ofta lider brist på tillgång i ett samhälle där lokaliseringen av service, arbetsplatser och fritidsaktiviteter är geografiskt utspridd. Det är främst eftersom deras rörlighet är begränsad, och det kan innebära en uteslutning från samhället. Att till exempel vara bosatt i en miljonprogramsforort där tillgången på olika verksamheter och aktiviteter är begränsad skapar ännu sämre förutsättningar för de grupper som redan har dålig tillgänglighet till samhället (Knowles m.fl. 2008, s.51).

4.7.2 Områdesbeskrivning av Bergsjön

Områdesbeskrivningen är till största del gjord med hjälp av Göteborgs översiktsplans områdesbeskrivning av Bergsjön från 2008, vilken är skriven av stadsbyggnadskontoret och dåvarande stadsdelsförvaltning Bergsjön. Statistiken vi har använt oss av kommer från Göteborgsbladet som sammanställs av Göteborgs stadsledningskontor. I statistiken är Bergsjön uppdelat i två primärområden; östra och västra. Den östra och västra delen kommer inte behandlas åtskilda i texten förutom när statistik presenteras. Östra och västra Bergsjön är områden som sedan januari 2011 tillhör stadsdelen Östra Göteborg tillsammans med Gamlestaden, Utby, norra och södra Kortedala, se figur 4.3.



Figur 4.3: Karta över Göteborgs stadsdelar. Bergsjön ligger i nordöstra Göteborg, i stadsdelen Östra Göteborg (Göteborgs stad, 2011).

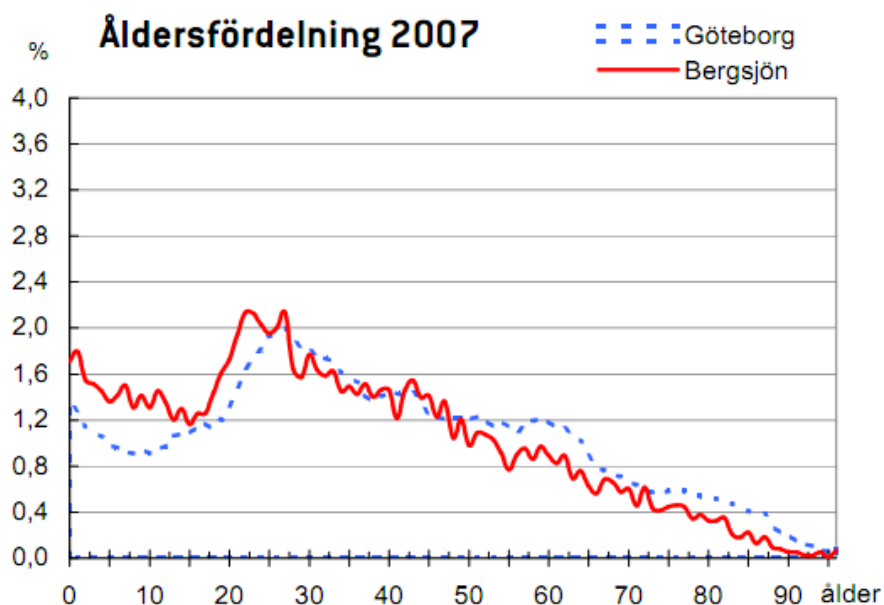
Bergsjön ligger i nordöstra Göteborg, på gränsen till Partille kommun. Det är ett högt beläget och kuperat område som ligger cirka åtta kilometer från centrala Göteborg (Å Andersson, 2004, s.14). Runt omkring och i Bergsjön finns stora skogsområden med promenadområden och motionsspår. Bebyggelsen består främst av flerbostadshus av den större sorten. Bostadsområdena är formaterade som öar med ett nät av gång och cykeltrafik mellan sig. Att ta sig mellan bostadsområden i Bergsjön kan upplevas som besvärligt och otryggt. Mellan bostadsområdena går vägarna genom obebyggda områden med mycket växtlighet. Det kan även vara besvärligt att ta sig från ett bostadsområde till ett annat på grund av det kuperade landskapet med stora höjdskillnader.

Bergsjön byggdes som ett resultat av hög efterfrågan på bostäder, som en del av miljonprogrammet med start 1965 (Stadsbyggnadskontoret, 2008, s.23). I den östra delen av Bergsjön är hela 94,7 procent av bostäderna byggda under åren 1961-70 (Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stadsledningskontor, 2011). De flesta lägenheter är hyresrätter och andelen arbetsplatser är låg i förhållande till andelen boende, vilket innebär att de boende måste resa till andra platser för att komma till ett arbete. Det finns ett behov av större lägenheter eftersom att större familjer ofta bor trångt i Bergsjön. Ett behov av mindre lägenheter finns också för exempelvis ungdomar som vill flytta hemifrån (Stadsbyggnadskontoret, 2008, s.11).

Bergsjön har tilldelats epitetet ekologisk stadsdel, vilket är viktigt ut planeringssynpunkt att ta fasta vid i marknadsföring av stadsdelen. Den rena luften, närheten till natur och friluftsområden är några av Bergsjöns mest attraktiva tillgångar och kan ses som en grundsten för social och ekonomisk utveckling, eftersom att dessa attribut kan locka till sig människor och företag (Ibid. s 10).

4.7.3 Bergsjöns befolkning

I Bergsjön finns det cirka 16000 invånare, andelen unga är hög jämfört med Göteborg som helhet, se figur 4.4. Jämfört med Göteborg som helhet så har Bergsjön en stor andel invånare med utländsk bakgrund, definitionen av utländsk bakgrund enligt statistiken från Göteborgs stadsledningskontor är att personen antingen är född utomlands eller har två föräldrar som är födda utomlands (Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stadsledningskontor, 2011). Den höga andelen utländska invånare kan ses som en tillgång för hela Göteborgs arbetsmarknad med sin kulturella och språkliga mångfald (Stadsbyggnadskontoret, 2008 s 10).



Figur 4.4: Bergsjöns åldersfördelning 2007 jämfört med Göteborg (Stadsbyggnadskontoret 2008, s.13).

Stadsdelen Östra Göteborg hade den näst lägsta medelinkomsten i Göteborg i slutet av 2009 och medelinkomsten för primärområdena östra och västra Bergsjön låg långt under stadsdelens medelinkomst. Av de arbetsföra invånarna i Bergsjön i åldern 25-64 så förvärvsarbetar endast 48 procent (västra Bergsjön) respektive 35,4 procent (östra Bergsjön) av den arbetsföra befolkningen. I hela Göteborg förvärvsarbetar 73 procent av befolkningen i samma ålder. Få i Bergsjön har eftergymnasial utbildning och kvinnor tjänar mindre än män. Könsskillnaderna är inget som är utmärkande enbart för Bergsjön utan samma trend finns i Göteborg som helhet. Den låga medelinkomsten speglas i bilinnehavet hos bergsjöborna som är det lägsta i hela Göteborg. I östra Bergsjön innehar endast 149 per 1000 invånare bil, motsvarande siffra för hela Göteborg är 295 per 1000 invånare. I Bergsjön finns få arbetsplatser och de flesta som arbetar i området kommer från andra delar av Göteborg eller utanför Göteborg (Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stadsledningskontor, 2011). Det existerar ett behov av att lokalisera fler arbetsplatser i Bergsjön, vilket enligt

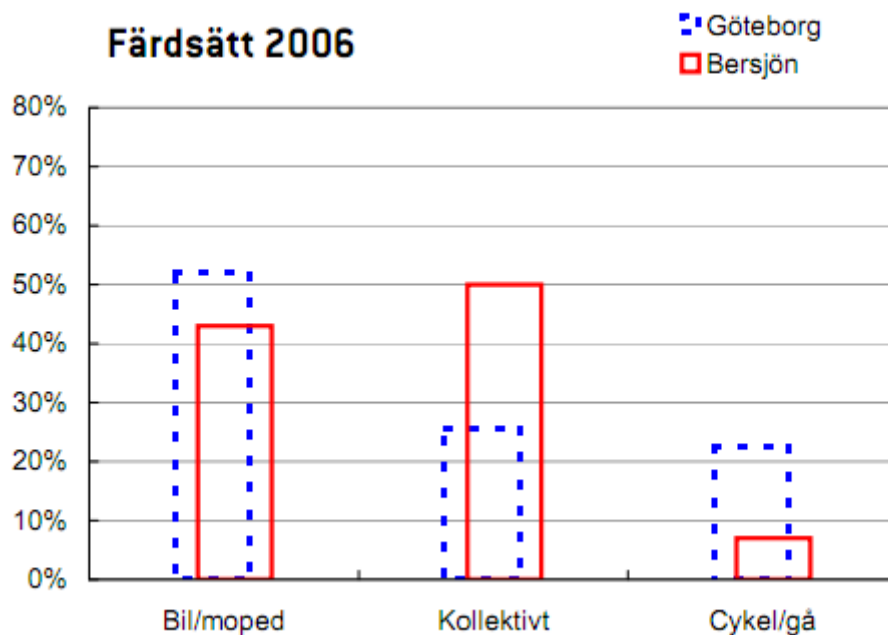
områdesbeskrivningen planeras genom att utveckla och profilera de tre torgen i Bergsjön för att öka kundunderlaget (Stadsbyggnadskontoret, 2008 s 6).

4.7.4 Trafiken i Bergsjön



Figur 4.5: Karta över Bergsjön med ringleden i gult och spårvagnsspåret i blått (Eniro, 2011).

Runt Bergsjön finns en ringled för biltrafik och från ringleden går matargator in till boendena. Det finns inga bilvägar inne i bostadsområdena. Spårvagnstrafiken in till Bergsjön delar av området på mitten och går igenom många tunnlar i bergen. Eftersom Bergsjön är ett så kuperat landskap ligger spårvagnshållplatserna ofta i dalarna med långa backar till bostadsområden, se figur 4.5 (Stadsbyggnadskontoret, 2008, s 6). För en säker utemiljö fungerar trafiksepareringen i Bergsjön bra, men den gör även att området kan upplevas som isolerat och som en återvändsgränd, särskilt i och med Bergsjöns placering sist utefter spårvagnsspåret sett från centrala Göteborg. Bergsjön omges dessutom inte bara av en ringled för biltrafik utan även av stora skogsområden. Kollektivtrafiken är viktig för att skapa kontakt mellan de olika bostadsområdena i Bergsjön och med andra delar av staden. Den är extra viktig för Bergsjön eftersom bilinnehavet bland befolkningen är det lägsta i Göteborg. Bergsjön har högst kollektivtrafikandel i Göteborg, kollektivtrafiken står för en nästan dubbelt så stor andel av resorna jämfört med Göteborg som helhet, se figur 4.6 (Ibid. s.11 f).



Figur 4.6: Andel resor för olika färdsätt i Bergsjön 2005, jämfört med Göteborg (Stadsbyggnadskontoret, 2008, s.13).

Med kollektivtrafik tar man sig till Bergsjön med antingen buss eller spårvagn. Från Centralstationen/Drottningtorget till ändstationen Komettorget i Bergsjön tar det cirka 25 minuter med spårvagn och under högtrafik går det en spårvagn var fjärde minut. Det finns fyra hållplatser för spårvagn i Bergsjön, linjerna går i öst-västlig riktning. Spårvagnsspåret har dock sin ändhållplats i östra Bergsjön. Med buss kan de boende ta sig från centrum till de östra delarna av Bergsjön, och även till Angered Centrum och till Partille (Västrafik, 2011). Det låga bilinnehavet bland bergsjöborna, tillsammans med den låga andelen arbetstillfällen i området och avståndet in till centrum skapar ett stort behov av en väl fungerande kollektivtrafik. Cykelväg finns inom Bergsjön och även till Göteborgs centrum, däremot är det relativt få av bergsjöborna som väljer att cykla, vilket kanske beror på de stora avstånden och även på att Bergsjön är så högt beläget (Stadsbyggnadskontoret, 2008, s.13).

Bergsjön är ett geografiskt område med en mångfacetterad befolkning som kräver en rumslig analys för att se hur de boende gynnas av ett hållbart persontransportsystem. Bergsjöns brist på arbetsplatser skapar inte så stora negativa konsekvenser för den lokala naturmiljön, men de bergsjöbor som måste pendla långa avstånd med bil för att arbeta bidrar till människans ökade resursanvändning. Genom att möta bergsjöbornas behov av att ta sig till sina arbeten, genom att erbjuda kollektivtrafik som är attraktiv, flexibel, effektiv, prisöverkomlig, bekväm och trygg kan de oönskade negativa effekterna på miljön som transporter bidrar till minska. Problemet med funktionsuppdelningen av staden består dock. Bergsjöns otillgänglighet genom bortkoppling beror på både sociala konstruktioner i samhället och på barriärer i den fysiska miljön.

Den första undersökningen är därmed avslutad men vi kommer att ta med resultaten av den och ha dessa i åtanke i uppsatsens kommande kapitel, "Undersökning 2: Några kvinnor i Bergsjöns inställning till kollektivtrafiken". Resultaten av den första undersökningen kommer även att återkomma i slutdiskussionens delar. Uppsatsens andra undersökning syftar till att undersöka ett urval arbetsföra bergsjökvinnors inställning till kollektivtrafiken. Här söker vi

svar på vår andra och tredje frågeställning: ”Vad har ett urval av arbetsföra kvinnor i Bergsjön för resvanor och vilken inställning har de till kollektivtrafiken?”, ”Hur upplever några av de arbetsföra bergsjökvinnor sina dagliga resvanor i kollektivtrafiken gällande kostnad, restid, fordonet och dess punktlighet samt trygghet?” och ” Vad har de för förslag till förbättringar inför framtiden?”

5 Undersökning 2: Några kvinnor i Bergsjöns inställning till kollektivtrafiken

5.1 Introduktion

Bergsjöborna kan ses som ett föredöme för resten av staden då 50 procent av befolkningen redan reser med kollektivtrafik. Enligt visionerna i kollektivtrafikprogrammet K2020 ska kollektivtrafiken i Göteborg som helhet stå för minst 40 procent av resorna 2025. Kvinnor är generellt storanvändare av kollektivtrafiken och därför är en del av vårt preciserade syfte att undersöka hur kvinnor i arbetsför ålder i Bergsjön ser på sin rörlighet i kollektivtrafiken. Via en intervjuundersökning har vi ställt frågor på detta tema till kvinnor i Bergsjön.

I intervjuundersökningen ingår 31 kvinnor i åldern 20 till 62 år, boende i Bergsjön. Intervjuerna genomfördes under tre vardagar; torsdag, fredag och måndag mellan klockan 14:00 och 19:00 eftersom vi bedömde det rimligt för syftet att intervjua arbetsföra kvinnor vid den tiden. Datumen var den första, andra och femte december 2011. Vi valde att genomföra intervjuerna på eftermiddagen eftersom vi antog att de arbetsföra och studerande kvinnorna skulle komma hem vid den tiden på dagen. Så visade sig inte alls vara fallet. Många kom hem efter lunch och villigheten hos respondenterna att medverka i vår undersökning stagnerade i takt med att solen gick ned. Intervjuerna genomfördes vid hållplatsen Galileis gata i västra Bergsjön som är den första hållplatsen i spårvagnsnätet i Bergsjön.

Vi har analyserat respondenternas svar punkt för punkt enligt frågorna i intervjumallen, se bilaga 1. Då respondenten inte förstod frågorna på grund av språkliga barriärer hade vi möjligheten att utveckla frågan och förklara. Den sista frågan i intervjun var en öppen fråga där respondenterna hade möjlighet att komma med egna kommentarer och förslag till förbättringar av kollektivtrafiken. Många kvinnor utvecklade långa svar om sig själva, sina resvanor samt vad de ville förbättra med kollektivtrafiken och hållplatsen. Vi fick känslan av att de tyckte att det var roligt att få sina röster hörda och att få prata om kollektivtrafiken, som de alla hade en relation till. Kvinnornas entusiasm över att få svara på intervjufrågorna är en fördel i en vidare kvalitativ studie med djupintervjuer, vilket skulle vara bra för att få en djupare kunskap om bergsjökvinnors resvanor. Innan vi genomförde intervjuerna så var vi oroliga över att de skulle ge utopiska förslag till förbättringar, så var dock inte fallet. Förbättringsförslagen var inte orealistiska, anser vi.

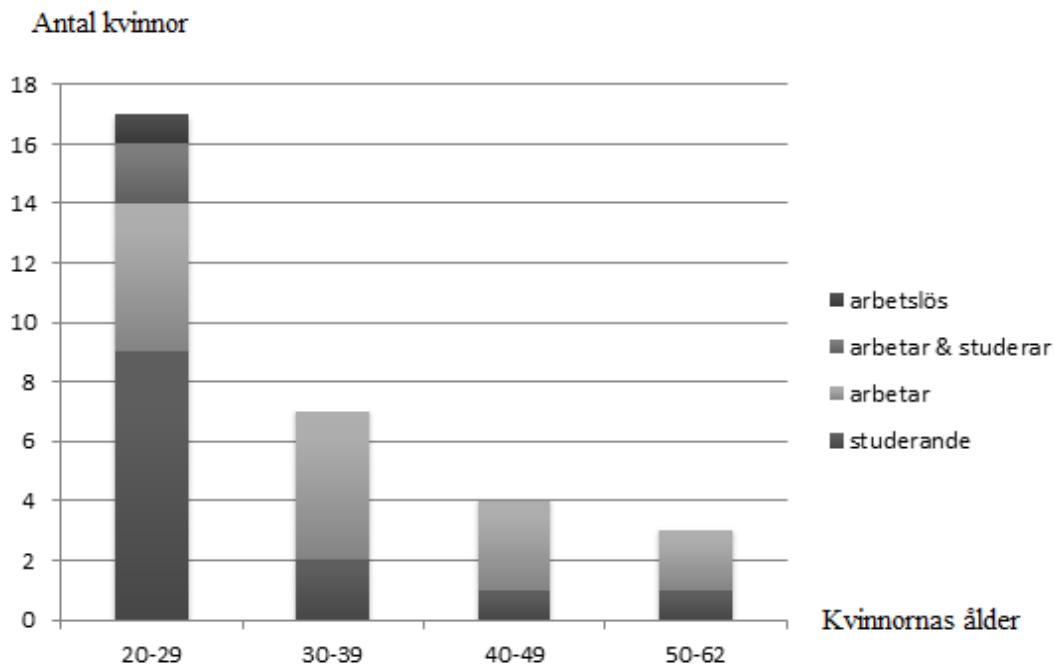
På frågan *”Bor du i bergsjön?”* som var utformad för att avgöra om personen skulle kunna ingå i vår urvalsgrupp och för att se om vi kunde gå vidare med att intervjua förväntade vi oss bara att få ett ja eller nej som svar. Flertalet kvinnor svarade ”ja – tyvärr” vilket vi tolkar som ett missnöje bland respondenterna angående sin boendesituation i Bergsjön.

Intervjumallens frågor där respondenten får gradera hur nöjda de är med olika delar av kollektivtrafiken på en skala 1-5 har vi beslutat att följande siffror innebär; 1–fullständigt missnöjd, 2 – mycket missnöjd, 3 – ganska nöjd, 4 – mycket nöjd och 5 – fullständigt nöjd.

5.2 Respondenternas ålder och sysselsättning

En majoritet av respondenterna, 17 av 31 respondenter, tillhör åldersgruppen 20-29. Det är

alltså ett ojämnt fördelat åldersspann, se figur 5.1. Den ojämna fördelningen i åldersspannet skulle kunna bero på att det bor många yngre i Bergsjön, se figur 4.4, eller att äldre åker bil eller att vi som intervjuar har varit dåliga på att bedöma respondenternas ålder då vi tagit kontakt med dem. Vid tolkning och analys av resultaten så är det viktigt att tänka på den ojämna åldersfördelningen. En majoritet, 9 respondenter, av de under 30 år studerar. I de äldre åldersgrupperna är studenter inte lika vanligt förekommande men inte heller helt ovanligt.



Figur 5.1: De intervjuade kvinnornas ålder och dagliga sysselsättning, sammanlagt 31 respondenter. Källa: Egen intervjuundersökning

5.3 Varför väljer respondenterna att resa kollektivt?

Av de tillfrågade 31 kvinnorna så har en klar majoritet, 23 personer, inget annat alternativ än att åka med spårvagnen eller buss till sin dagliga sysselsättning. På frågan varför de väljer att åka kollektivt så är det vanligaste svaret att det kollektiva medlet är det enda alternativet, men flera tycker också att det är billigt att åka kollektivt och några få uttrycker att det är smidigt, bekvämt och enkelt att åka kollektivt. Endast två av respondenterna svarar att anledningen till att de åker kollektivt är för miljöns skull. En kvinna tycker att det är roligt och socialt att åka kollektivt. Endast 8 personer har ett alternativt sätt att ta sig fram än med kollektiva färdmedel och endast fyra av dem har möjlighet att resa med bil. Två av de fyra svarar att de har möjlighet att få skjuts till sin dagliga sysselsättning. Endast två respondenter hade möjlighet att köra bil till sin dagliga sysselsättning. De väljer ändå det kollektiva färdmedlet fastän det tar längre tid, se figur 4.1, eftersom att det dyrt med bilparkering och bensin. Fyra personer hade möjlighet att nå sitt mål via cykel eller gång. Vårt resultat visar sammanfattningsvis att de tillfrågade kvinnorna ofta inte har något annat alternativt färdmedel att ta sig till sin dagliga sysselsättning med. Det kan betyda att resorna med kollektivtrafik inte alltid är självvalda. Det innebär vidare att de kan vilja byta färdmedel om de får chansen.

5.4 Hur lång restid har respondenterna till sin dagliga sysselsättning?

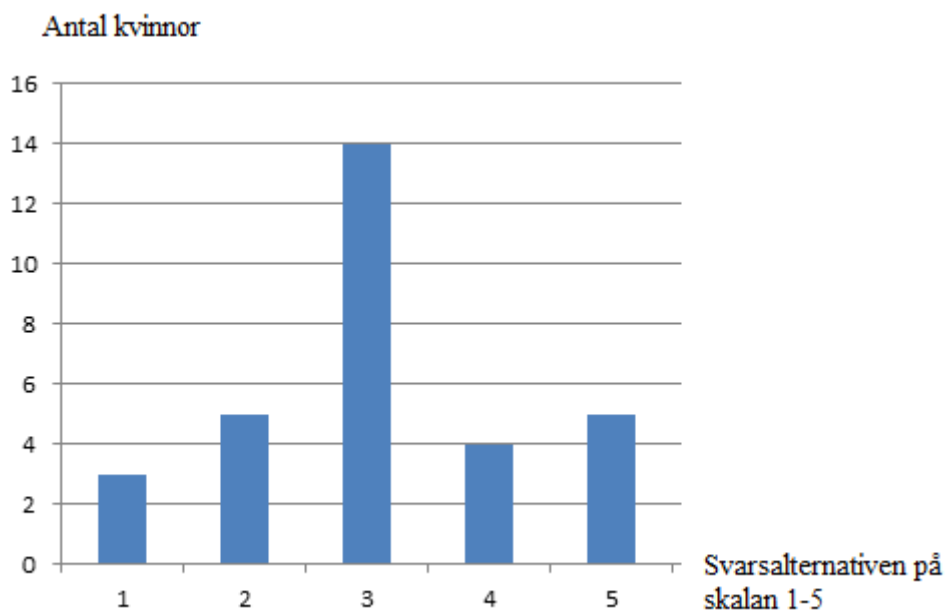
Restiden på kollektivtrafikfordonen varierar mellan de 31 personerna. Eftersom att restiderna kan variera från en dag till en annan - om kvinnorna inte arbetar på samma plats varje dag, eller på grund av störningar - så har vi bitt respondenterna om en ungefärlig tid. Majoriteten av kvinnorna reser mellan 20 och 40 minuter, vilket stämmer överens med Trafikverkets rapport "Resvanor i Göteborg 2005" som visade att genomsnittliga restiden i Göteborg är 30 minuter. Sju kvinnor reser mellan 21 och 30 minuter. Fem kvinnor reser 0-10 minuter för att ta sig till sin sysselsättning. Fyra kvinnor reser mellan 11 och 20 minuter. Fyra kvinnor reser mellan 41 och 50 minuter varje dag. Resterande tre tillfrågade kvinnor reser 51 till 60 minuter till sin sysselsättning. Restiden gäller enkel väg och måste fördubblas för att få fram den totala tiden varje kvinna spenderar på det kollektiva fordonet varje dag till och från sin dagliga sysselsättning. Gångtiden till och från hållplatserna är inte inräknad i den angivna restiden, däremot är eventuella byten och den extra restiden de innebär inräknade i den angivna restiden. Sammanfattningsvis lägger kvinnorna i genomsnitt ner lika mycket tid på resor till den dagliga verksamheten som andra resenärer i Göteborg, men några av de intervjuade kvinnorna reser mycket längre tid.

5.5 Hur många byten behöver respondenterna göra på sin resväg till sin sysselsättning?

En majoritet av respondenterna, 18 respondenter, kunde ta sig till sin sysselsättning utan att göra några byten alls. 13 av de 31 tillfrågade respondenterna gör mellan 1 och 4 byten enkel väg till sin sysselsättning. Av dem som gör byten så gör majoriteten ett byte på vägen till sysselsättningen. Endast en kvinna hade en ytterst krånglig resväg, hon behövde göra tre, och ibland fyra byten på sin resa. Enligt kollektivtrafikprogrammet K2020 kan spårvagnsresenärerna komma att behöva göra fler byten i framtiden eftersom det kommer att finnas ett begränsat antal spårvagnslinjer men med hög turtäthet. Det innebär att antalet direktresor kommer att minska och antalet byten ökar. De tillfrågade respondenterna gör relativt få byten på sina resor vilket kan förändras i framtiden och kan komma att innebära en längre restid, längre väntetid vid byten och en krångligare resväg.

5.6 Hur nöjda är respondenterna med resans kostnad?

Majoriteten var ganska nöjd med resans kostnad, se figur 5.2. I övrigt var svaren ganska jämnt fördelat över de olika svarsalternativen. Det var inte så att de studerande var missnöjda med priset i förhållande till de som arbetade. Det var inte heller så att det var de som arbetade som var mycket nöjda med kostnaden. Sysselsättningen påverkade således inte svaret. Inställningen kan bero på respondenternas förförståelse, ekonomiska situation och vad de hade att jämföra med. Några kvinnor nämnde exempelvis de höga priserna på bensin, dyra parkeringar och erfarenheter från andra platser där kollektivtrafiken var dyrare eller billigare än kollektivtrafiken i Göteborg.

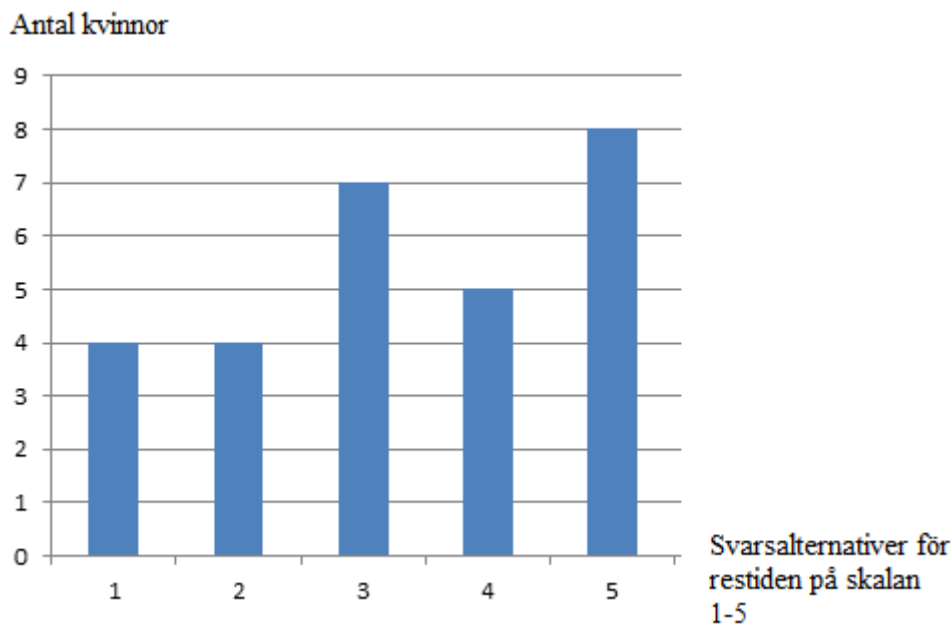


Figur 5.2: Respondenternas nöjdhet med resans kostnad, på en skala 1-5 där 1 är fullständigt missnöjd och 5 är fullständigt nöjd. Totalt antal 31. Källa: Egen intervjuundersökning

Fyra respondenter ville till exempel att kostnaden skulle sänkas. Den huvudsakliga anledningen var att de tyckte att resorna var dyra i förhållande till deras inkomst. Då en konversation sattes igång om förbättringar så frågade vi kvinnorna som var missnöjda om de skulle vilja att kollektivtrafiken skulle vara helt skattefinansierad till nolltaxa, på vilken de svarade ja. Två respondenter kritiserade även Västrafiks betalsystem och tyckte att det var krångligt, samt tyckte att betalautomaten ombord på spårvagnen borde ta fler betalkort. För att uppfylla de nationella transportpolitiska målen om ett jämställt transportsystem måste kostnaden anses godtagbar även för låginkomsttagare.

5.7 Hur nöjda är respondenterna med restiden till och från den dagliga sysselsättningen?

Svaren var ganska jämt fördelade över de olika svarsalternativen men de flesta var nöjda med restiden, se figur 5.3. Tre respondenter svarade inte på frågan och därmed fick vi ett bortfall på 3 personer. Bortfallet berodde främst på att respondenterna oftast gick till arbetet och därför inte kunde gradera restiden på en skala från 1-5.

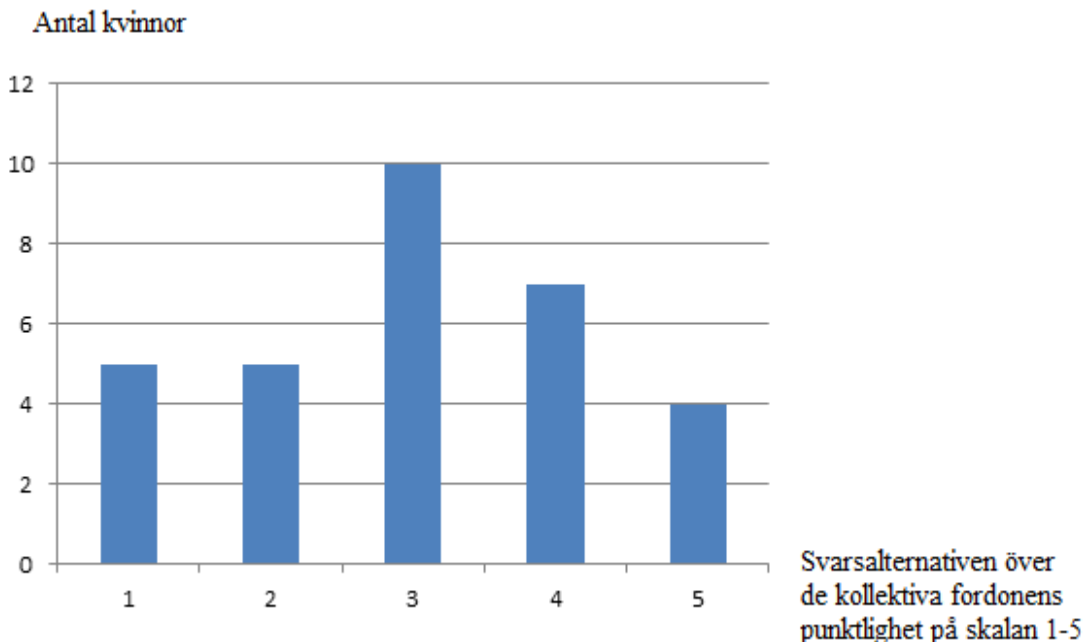


Figur 5.3: Respondenternas nöjdhet med restiden, till och från arbetet med en skala från 1-5 där 1 är fullständigt missnöjd och 5 är fullständigt nöjd. Totalt antal: 28.

De som var missnöjda med restiden och angav svarsalternativ 1 och 2 var alla mellan 20-30 år och hade en lång restid till sin dagliga sysselsättning, mellan 30-60 minuter. Punktligheten och restiden var det många som kommenterade, särskilt de som också angav att de inte var nöjda med restiden. Särskilt i rusningstid var det flera respondenter som efterfrågade fler vagnar och tätare turer, men även på helgerna då väntetiden upplevs som lång önskade respondenterna tätare turer. Två respondenter tyckte att restiden in till centrala Göteborg var för lång. Flera av respondenterna tyckte att spårvagnarna ofta kom för sent, och ett bättre informationssystem med information om försenade vagnar och stopp i spårvagnstrafiken efterlystes. En respondent uppgav att hon ville ha fler ersättningsbussar vid stopp i spårvagnstrafiken. Tre av respondenterna ansåg att kraven på chaufförerna borde öka. En respondent uppgav att den busschaufför som kör bussen hon brukar åka ofta missar hennes hållplats.

5.8 Hur nöjda är respondenterna med spårvagnens punktlighet?

På frågan om hur nöjda respondenterna var med att fordonen gick enligt utsatt tid svarade majoriteten – 21 av 31 respondenter att de var ganska nöjda eller ännu nöjdare. Men ganska många, tio respondenter, var mycket eller fullkomligt missnöjda med vagnarnas punktlighet, se figur 5.4.

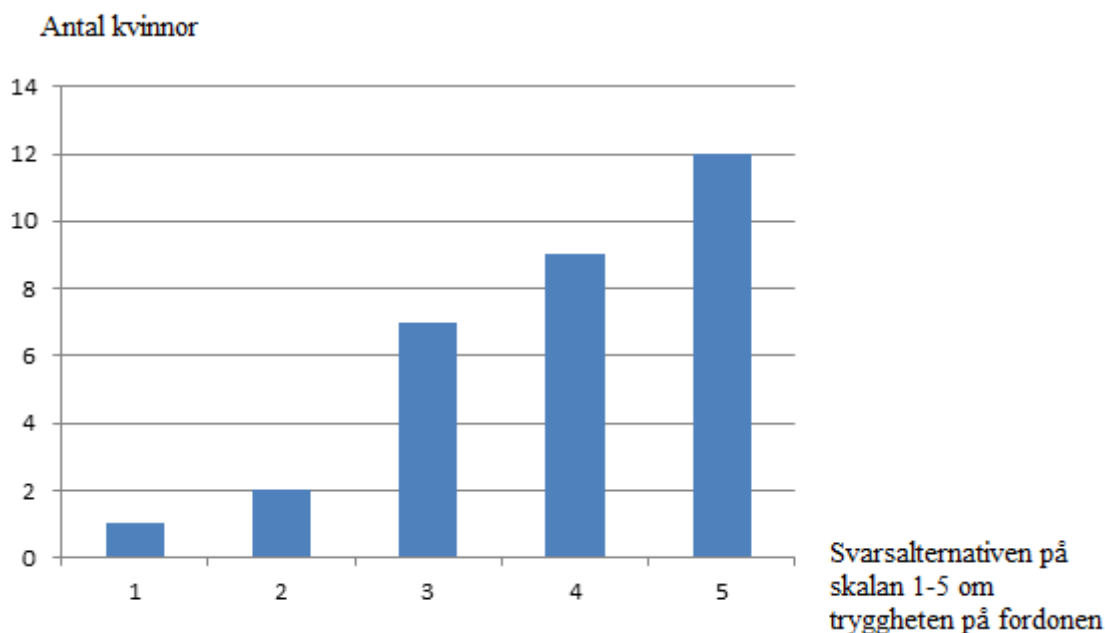


Figur 5.4: Respondenternas nöjdhet med punktligheten för de kollektiva fordonen på en skala från 1-5 där 1 är fullständigt missnöjd och 5 är fullständigt nöjd. Totalt antal:31. Källa: Egen intervjuundersökning

De många kommentarerna angående spårvagnens punktlighet och restid tyder på att det är en viktig aspekt för de tillfrågade kvinnorna. Eftersom de allra flesta uppgav att de inte hade något alternativ till kollektivtrafiken står de i en beroendesituation till den. Att kollektivtrafiken fungerar som den ska; kommer i tid, går snabbt och smidigt och kommer ofta är en förutsättning för deras rörlighet, och därmed deras tillgänglighet till samhället. Utan en fungerande kollektivtrafik blir det omöjligt för respondenterna att ta sig till sin dagliga sysselsättning, och med tanke på de få arbetsmöjligheterna i Bergsjön blir det därmed också svårt att förvärvsarbeta eller studera för de boende där.

5.9 Hur nöjda är respondenterna med tryggheten på de kollektiva fordonen?

En majoritet av respondenterna uppgav att de kände sig trygga på spårvagnen, se figur 5.5. Dock var det flera som tyckte att det var en stökig miljö på spårvagnen, till exempel att ljudvolymen var för hög. En respondent tyckte att hennes medresenärer hade för lite tålamod.



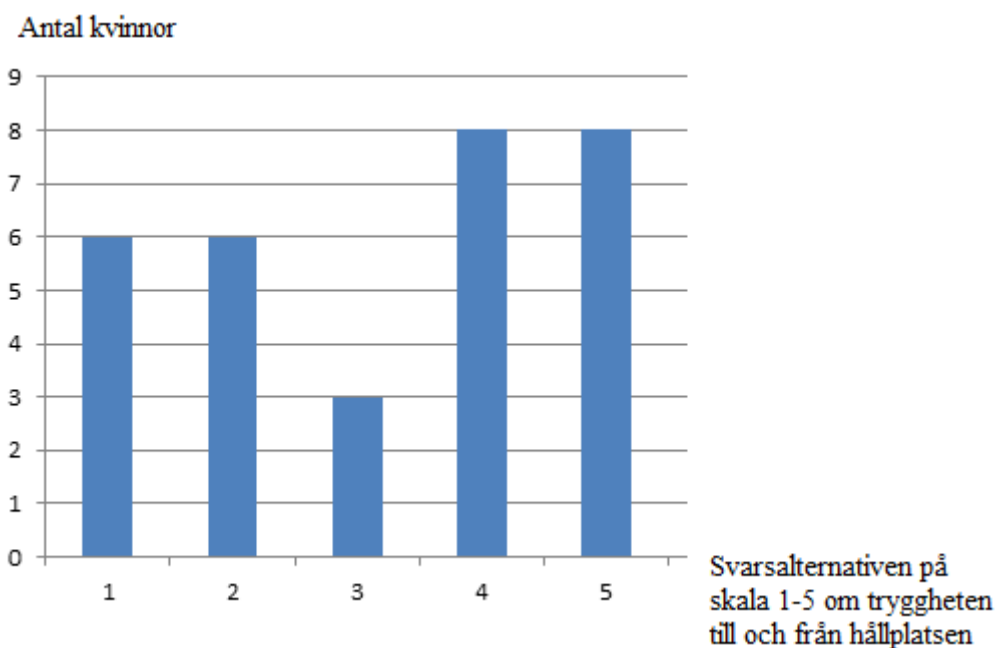
Figur 5.5: Respondenternas nöjdhet med tryggheten på fordonen, på en skala från 1-5 där 1 är fullständigt missnöjd och 5 är fullständigt nöjd. Totalt antal:31. Källa: Egen intervjuundersökning

En respondent uppgav att färre än varannan spårvagn hade plats för barnvagn, och det var flera som tyckte det var svårt att resa med barnvagn på spårvagnarna på grund av platsbrist eller svårigheter att komma av och på. Detta gällde främst de äldre spårvagnarna. Enligt nationella resvaneundersökningar har familjer med barn i större utsträckning tillgång till bil än familjer utan barn och män har i högre utsträckning tillgång till bil än kvinnor oavsett livssituation. Att resa med barn i kollektivtrafiken kan vara krångligare än att resa med barn i bil. Eftersom att Bergsjön har en högre andel barn än Göteborg som helhet, se figur 4.4, är spårvagnar med plats för barnvagnar av stor betydelse för föräldrars rörlighet. Spårvagnar med plats för barnvagnar är också särskilt viktigt på grund av det låga bilinnehavet i Bergsjön, många har inte ett alternativt färdssätt.

De gamla vagnarna fick kritik och några respondenter upplevde att de går sönder, lätt börjar brinna och krockar oftare än nya vagnar. Två av respondenterna önskade att spårvagnarna skulle klara vintervädret bättre, det fanns även en önskan om att själva spårvagnsnätet borde ”rustas upp”. En respondent som främst talade engelska önskade att informationssystemet på vagnen skulle ge information även på engelska.

5.10 Hur nöjda är respondenterna med tryggheten på vägen till och från hållplatsen?

Bland respondenterna fanns det både de som var nöjda och missnöjda med tryggheten på vägen till och från hemmet till hållplatsen, se figur 5.6.



Figur 5.6: Respondenternas nöjdhet med tryggheten till och från hållplatsen, på en skala från 1-5 där 1 är fullständigt missnöjd och 5 är fullständigt nöjd. Totalt antal:31. Källa: Egen intervjuundersökning

Bland respondenterna fanns flera som efterlyste bättre belysning både på väg till hållplatsen och på hållplatsen. Det fanns även en önskan om att hållplatsen skulle vara mer öppen och synlig för omvärlden. Några respondenter menade att detta kunde nås genom att ta bort skymmande växtlighet på och runt platsen. Fyra respondenter önskar bättre regn- och vindskydd på hållplatsen.

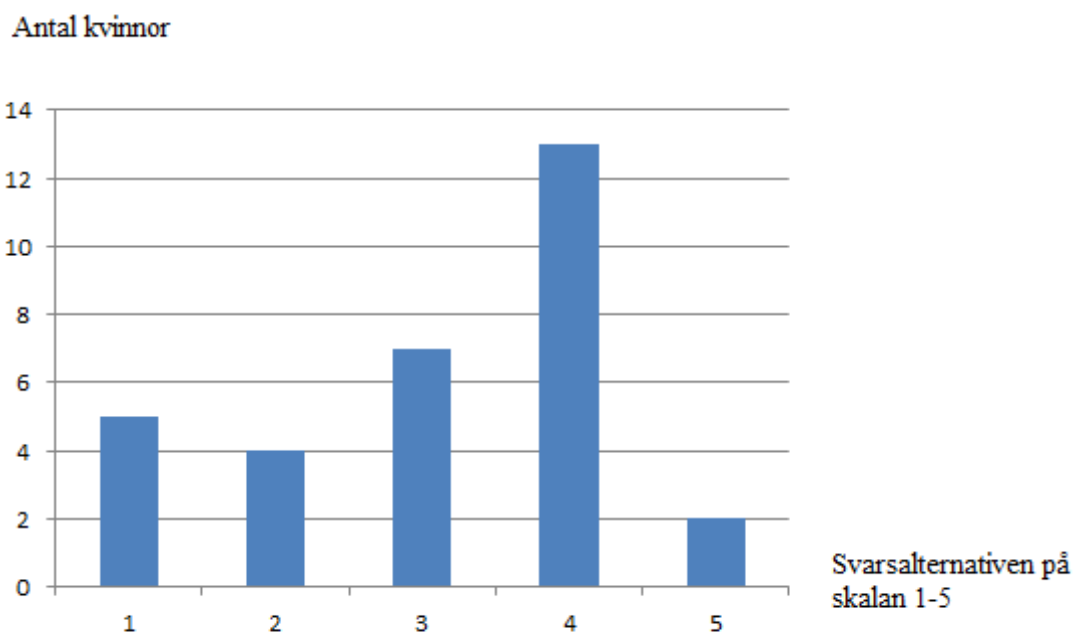
De flesta av respondenterna i vår undersökning är nöjda med tryggheten under själva resan medan färre är nöjda med tryggheten på vägen till och på hållplatsen. För att kollektivtrafiken ska anses som ett attraktivt och tryggt färdssätt måste även vägen dit och själva hållplatsen anses vara trygg. När Bergsjön byggdes under miljonprogrammet planerades parkeringsplatser för bilen i nära anslutning till husen, medan kollektivtrafikhållplatserna planerades längre bort från bostäderna. Dagens planeringsideal är att bygga bostäder i närheten av kollektivtrafikhållplatserna för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. Bostadsbebyggelse och verksamheter kan med sin närvaro innebära en känsla av ökad trygghet. Enligt kollektivtrafikprogrammet K2020 finns dock endast planer på att göra de mer centrala knutpunkterna, till exempel Gamlestadstorget, mer attraktiva och tillgängliga med bostäder och verksamheter. K2020 tar över huvudtaget inte upp de perifera delarna av Göteborgs stad och vi har inte sett några planer på att förtäta bebyggelsen i Bergsjön. Bergsjön är geografiskt beläget i Göteborgs periferi och kan upplevas otillgängligt och ”långt bort”, särskilt på grund av den glesa bebyggelsen på vägen till Bergsjön. Bergsjön kan kännas lite ”bortkopplat” från resten av staden. Det kuperade landskapet är anledningen till att spårvagnsnätet går igenom tunnlar, som kan upplevas otrygga. Det kuperade landskapet har även inneburit att spårvagnens hållplatser ligger i dalarna medan den levande miljön, det vill säga bebyggelsen och verksamheterna ligger högre beläget. I Bergsjön blir det kuperade landskapet fysiska barriärer för de som vistas där och det kan begränsa människors vilja till och faktiska framkomlighet.

Då andelen boende med utländsk bakgrund är hög i Bergsjön är det extra viktigt att de som är nyanlända i Sverige känner sig trygga i området. Att lämna sitt hem för en okänd plats kan bidra till en känsla av otrygghet. Genusgeografer visar att kroppen bär med sig erfarenheter av rumsliga upplevelser. Att bli fråntagen sin plats i världen – att bli så kallat displacerad, kan innebära att människor känner sig separerade från sin identitet, vilket kan skapa en känsla av otrygghet på den nya platsen (Forsberg, 2005, s 52).

Eftersom att kollektivtrafikprogrammet K2020 kan innebära fler byten i framtiden så innebär detta fler besök på olika hållplatser, vilket gör att det är extra viktigt att åtgärder tas för att hållplatserna ska kännas säkra och trygga för människor att vistas på.

5.11 Hur nöjda är respondenterna med antalet sittplatser på de kollektiva färdmedlen?

Merparten av de 31 respondenterna är nöjda eller mer än nöjda med antalet sittplatser. Dock är en tredjedel missnöjda med antalet sittplatser på de kollektiva fordonen, se figur 5.7.



Figur 5.7: Respondenternas nöjdhet med antalet sittplatser, på de kollektiva färdmedlen på en skala från 1-5, där 1 är fullständigt missnöjd och 5 är fullständigt nöjd. Totalt antal:31. Källa: Egen intervjuundersökning

De som var missnöjda med antalet sittplatser var främst vår majoritet av tillfrågade, de yngre, mellan 20-30. Hur nöjda respondenterna kände sig med antalet sittplatser kan kopplas till både hur bekväm kollektivtrafiken känns i relation till bilen och hur trygga de känner sig på vagnen, då en brist på sittplatser gör att de får stå upp på fordonen vilket varken är bekvämt eller tryggt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Bristen på sittplatser kommenterades även av flera av respondenterna, vilket föreslogs lösas genom fler vagnar.

6 Slutdiskussion

6.1 Slutsatser

Syftet med uppsatsen var att undersöka hur planerna för ett hållbart persontransportsystem utvecklas i en storstad med särskild uppmärksamhet på kvinnor i förorter. Våra frågeställningar var:

- *Hur utvecklas ett hållbart persontransportsystem i Göteborg med särskild fokus på Bergsjön?*
- *Vad har ett urval av arbetsföra kvinnor i Bergsjön för resvanor och vilken inställning har de till kollektivtrafiken?*
- *Hur upplever några av de arbetsföra bergsjökvinnor sina dagliga resvanor i kollektivtrafiken gällande kostnad, restid, fordonet och dess punktlighet samt trygghet? Vad har de för förslag till förbättringar inför framtiden?*

Våra intervjuer med 31 kvinnor i Bergsjön som åker med kollektivtrafiken varje dag visade att en majoritet, 23 av dem, inte hade något alternativ till att åka med kollektivtrafiken till sin dagliga sysselsättning. Endast två hade tillgång till bil men ansåg det vara för dyrt att resa till sin sysselsättning med bil på grund av höga bensinpriser och parkeringsavgifter. Det innebär att inte heller de har ett alternativ till kollektivtrafiken. Majoriteten av kvinnorna reste mellan 20-40 minuter en väg, vilket stämde överens med tidigare forskning gjord i Göteborg över göteborgarnas restider, där den genomsnittliga restiden är 30 minuter. De flesta var nöjda med sin restid dock var det många som kommenterade restiden och punktligheten och angav att de hade velat att spårvagnen kom i tid oftare och att det gick snabbare att ta sig fram. Flera föreslog ett bättre informationssystem med information om stopp i spårvagnstrafiken och uteblivna vagnar, vilket förmodligen hade ökat resenärernas tålamod med kollektivtrafiken. Majoriteten av de intervjuade kvinnorna var ganska nöjda med resans kostnad dock ville några att kostnaden skulle sänkas, de ansåg att kostnaden var hög i förhållande till deras inkomst. En majoritet kände sig trygga på spårvagnen dock fanns det önskemål om att fler handikapp- och barnvagnsanpassade spårvagnar skulle trafikera sträckan. Flera uppgav att det ofta var äldre vagnar som ofta går sönder som trafikerade sträckan. Att komma av och på med barnvagn på de äldre vagnarna beskrevs som ett problem. Det var flera som var missnöjda med tryggheten på vägen till hållplatsen och på hållplatsen. De efterlyste skydd för regn och vind, bättre belysning och en öppnare och synligare hållplats för att kunna känna sig trygga och obehindrat kunna röra sig i det offentliga rummet.

Genom våra intervjuer märkte vi på ett tidigt stadium att det finns saker att jobba på och att åtgärder krävs inom vissa områden. Bergsjön har redan idag ett stort antal kollektivtrafikresenärer, 50 procent av resorna görs med kollektivtrafik, vilket är en högre andel än vad Göteborg som helhet planerar vara uppe i förrän år 2025 då transportsystemet ska vara utbyggt för att klara fler resenärer. Spårvagnssystemet i Bergsjön är alltså redan idag överbelastat, vilket bekräftas av de intervjuade kvinnorna. Till exempel föreslår de kvinnor vi har intervjuat ett större antal sittplatser, fler vagnar och en högre turtäthet, dels under rusningstid men även under helger då väntetiden upplevs för lång. Under rusningstid går det en spårvagn var fjärde minut.

Göteborg är en geografiskt utspridd och funktionsuppdelad stad, vissa delar av staden är byggda för att bo i, andra för att arbeta i. Stadens geografi innebär att de boende ofta måste resa för att ta sig till service och verksamheter. I Göteborg finns ett utbyggt kollektivtrafiksystem som möjliggör resor mellan olika delar av staden, samtidigt är det fortfarande många som väljer att resa med bil. På ett sätt finns det en fördelssituation för bilister. Endast en av fyra göteborgare bor i anslutning till spårvagnsnätet och det är bevisat att det i många fall går snabbare att resa med bil än med kollektivtrafiken. I Göteborg går det i genomsnitt dubbelt så snabbt att ta sig fram med bil jämfört med att ta sig fram med hjälp av kollektivtrafiken. För många är bilen också fortfarande det mest bekväma och pålitliga färd sättet.

En hög rörlighet innebär en tillgänglighet till en stor arbetsmarknad. Göteborgs arbetsmarknadsregion ska förstöras för att skapa konkurrenskraft och en större ekonomisk tillväxt. Inpendlingen till Göteborg förväntas öka, och utan en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik kommer det att innebära att bilismen i staden ökar, något som inte går ihop med målen om ekologisk hållbarhet. Kollektivtrafikprogrammet K2020 har därför satts in som ett initiativ för att möjliggöra en fördubbling av kollektivtrafikens andel av resandet till 2025 då 40 procent av invånarna i Göteborgsregionen ska åka kollektivt. De förändringar som föreslås i K2020 är koncentrerade till de centrala delarna av Göteborg och dess närmaste omnejd, det gäller både effektiviseringar i trafiksystemet men också förtätning av bebyggelse och verksamheter vid stadens knutpunkter. Förändringarna förväntas gynna hela Göteborgsregionens befolkning. I Bergsjön, där K2020 inte föreslår några förändringar, reser alltså redan cirka 50 procent av de boende med kollektivtrafik, vilket är den högsta siffran i jämfört med andra stadsdelar i Göteborg. De boende i Bergsjön reser inte nödvändigtvis för att de tycker att kollektivtrafiken är det mest attraktiva och effektiva färd sättet eller för att de har miljön i åtanke. I Bergsjön bor det främst låginkomsttagare och bilinnehavet är lågt, och man kan anta att många reser med kollektivtrafiken för att de inte har något annat alternativ. Våra intervjuer visade också att en klar majoritet av respondenterna inte hade något alternativ till att åka med kollektivtrafiken till sin dagliga sysselsättning. Även de med bil valde att åka kollektivt på grund av kostnadsskäl, vilket innebär att inte heller de har ett alternativ till kollektivtrafiken. Endast två av respondenterna nämnde miljön som ett skäl till att åka kollektivt och enligt Naturvårdsverket kan kvinnors höga användning av de kollektiva färdmedlen inte förklaras av att kvinnor skulle vara mer miljömedvetna än män. Kvinnors höga kollektivanvändande beror snarare på maktrelationer i samhället och att de inte har tillgång till privatbil. En regionförstoring med ökad pendling gynnar män mer än kvinnor eftersom män ofta har ett mindre komplicerat aktivitetsmönster på grund av en ojämn fördelning av det obetalda arbetet i hemmet. Kvinnor kombinerar ofta både obetalt och betalt arbete och kör även mindre bil än män vilket gör deras rörlighet begränsad och därmed är deras arbetsmarknad mindre än mäns.

Vi har kommit fram till att ett hållbart persontransportsystem nås genom långsiktig planering med hänsyn till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Nationella transportpolitiska och jämställdhetspolitiska mål finns för att driva utvecklingen i en hållbar riktning. För att nå ett hållbart persontransportsystem krävs flera initiativ. Det handlar dels om att ersätta fossila bränslen med förnyelsebara alternativ, att förtäta städernas bostäder, arbetsplatser och funktioner och minska avståndet för människor till de aktiviteter de utför, att uppmuntra människor att använda kollektivtrafik, cykla, promenera eller arbeta hemifrån via Internet. Trots att människor är välinformerade om bilens negativa påverkan på miljön, så uppfattats effekterna fortfarande som kollektiva och fjärran, det är effekter som drabbar människor på annan tid och plats. För att människor verkligen ska välja de kollektiva alternativen måste det kännas som att de vinner något på det i förhållande till att använda bilen. Genom administrativa och

ekonomiska styrmedel i form av trängselskatter och prisregleringar på till exempel fordonsbränsle skapas en fördel för alternativa färdssätt. Det finns redan en vilja att välja bort bilen till förmån för ett mer miljövänligt färdssätt bland befolkningen. Att jobba för att förändra attityder och åsikter bör ske kontinuerligt, men att uppmärksamma de skäl till att människor trots miljömedvetenhet och en önskan om att byta färdssätt ändå fortsätter köra bil är också viktigt.

Det är även viktigt att inte glömma bort att män står för den största andelen av koldioxidutsläppen i och med att det främst är de som kör bil. Det är minst lika viktigt, om inte viktigare att få de inbitna bilisterna att välja kollektivtrafiken. I och med den geografiska utspridningen och funktionsuppdelningen i Göteborg är jämlikhet mellan män och kvinnor på arbetsmarknaden och i samhället beroende av att de har lika stor rörlighet. Lösningen ligger inte i att kvinnor blir bilister i högre utsträckning, utan snarare i en mer jämställd uppdelning av det obetalda och betalda arbetet, samt en kollektivtrafik som kan konkurrera med bilen så att både män och kvinnor väljer att åka kollektivt. Kollektivtrafiken borde alltså vara det mest attraktiva alternativet, inte ses som ett tvång. Att vara miljövänlig ska inte vara mindre bekvämt än att inte vara det. Sammanfattningsvis ska kollektivtrafiken inte ses som ett straff för de som inte har råd eller av andra skäl inte har möjlighet att köra bil.

6.2 Diskussion

Bergsjöborna kan ses som ett föredöme för resten av staden med sin höga kollektivtrafikandel och kvinnor kan i allmänhet ses som ett föredöme med sin höga kollektivtrafikandel. Samtidigt är det viktigt att inte glömma bort att förhållandet snabbt kan ändras. Om det främsta skälet för kollektivtrafikresenärer att åka kollektivt är för att de helt enkelt inte har något alternativ så bedömer vi att det finns en stor risk att de, om de får möjligheten, övergår till att köra bil. En ökad inkomst resulterar ofta i ett bilköp, och ökade inkomster samt en lägre arbetslöshet är eftersträvansvärt i Bergsjön. För att få människor att fortsätta åka kollektivt oavsett vilka andra möjliga färdssätt de har tillgång till och för att få bilister att välja bort bilen och istället åka kollektivt behövs en kollektivtrafik som kan tävla mot bilen i form av effektivitet, kostnad, bekvämlighet och trygghet. En mer effektiv kollektivtrafik kan göra att Bergsjön blir mer ihopkopplat med resten av staden, vilket kan öka Bergsjöns attraktivitet och rykte och därmed också viljan att etablera verksamheter i Bergsjön. Fler arbetsplatser i Bergsjön kan i sin tur sänka kravet på bergsjöborna att resa långa sträckor för att ta sig till verksamheter och service. Att satsa på lokal utveckling i Bergsjön och på kollektivtrafiken kan bidra till ett mer levande och tryggare Bergsjön.

I och med att det är bråttom att övergå till ett hållbart transportsystem så är en fortsatt transportgeografisk forskning nödvändig, det geografiska perspektivet bidrar just med sådant som att undersöka hur den bebyggda miljön påverkar och kan påverkas. En hållbar rörlighet har även en social dimension, som teorin har visat så är tillgängligheten till samhället ojämnt fördelat. Att människor får göra sina röster hörda är väsentligt för att skapa en hållbar utveckling som gynnar alla. För framtida forskning så skulle vi gärna se att en omfattande studie utfördes för att få en heltäckande bild av både den kvinnliga och manliga befolkningen i Bergsjöns inställning till kollektivtrafiken, samt deras behov inför framtida utveckling av kollektivtrafiken.

Litteraturförteckning

Böcker:

Andersson, Å (2004) *Bergsjön – del av segregerad storstad* Centrum för kulturstudier, Göteborgs universitet

Andréasson, H (2000) *Resenärer i bilsamhället* Etnologiska föreningen i Västsverige, Göteborg

Bruun, Eric C. Kenworthy, Jeffrey R. Schiller, Preston L. (2010) *An Introduction to Sustainable Transportation, Policy Planning and Implementation* Earthscan The Cromwell Press Group, United Kingdom

Cattan, N. (2008) *Gendering mobility: Insights into the construction of spatial concepts*, Uteng, TP, Cresswell, T (red) *Gendered mobilities*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire

Flowerdew R, Martin D, (2005) *Methods in human geography – A guide for students doing a research project. 2nd ed.* Pearson Education Limited, England

Forsberg Gunnel (2003) *Genusforskning inom kulturgeografien – en rumslig utmaning*, Högskoleverket, EO print AB, Stockholm, juli 2005, tredje tryckningen

Friberg, Tora (1999) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation* KFB, Stockholm.

Frändberg, Lotta Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörlighetens omvandling* Studentlitteratur, Lund

Gren Martin och Hallin Per-Olof (2003) *Kulturgeografi – en ämnesteoritisk introduktion* Malmö: Liber AB

Hjortol, R. (2008) *Daily mobility of men and women – a barometer of gender equality?* Uteng, TP, Cresswell, T (red) *Gendered mobilities*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire

Holme, I M, Solvang, B K (1997) *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder, andra upplagan* Studentlitteratur, Lund

Knowles, R. Shaw, J. Docherty, I. (2008) *Transport Geographies – mobilities, flows and spaces* Blackwell Publishing Ltd, Oxford

Krantz, L-G. (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring* Department of Human and Economic Geography, School of Economics and Commercial Law, Göteborg

Næss, P. (2008) *Gender differences in the influences of urban structure on daily travel* Uteng, TP, Cresswell, T (red) *Gendered mobilities*. Ashgate Publishing Limited, Hampshire

Thurén Torsten (2007) *Vetenskapsteori för nybörjare Upplaga 2:1*, Korotan Ljubljana, Slovenien 2007

Westford, P. (2004) *Urban forms betydelse för resandet* Stockholm: Institutionen för Infrastruktur, Kungliga Tekniska högskolan

Rapporter:

Andersson, R., Bråmås, Å., Hogdal, J (2009) *Fattiga och rika - segregerad stad. Flyttningar och segregationens dynamik i Göteborg 1990-2006*. Stadskansliet i Göteborg. Tillgängligt: <http://www.goteborg.se/wps/wcm/connect/b128d180421615a19006f53d2a09bb7a/Rapport+om+boendesegregation.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=URL&CACHEID=b128d180421615a19006f53d2a09bb7a> 2011-12-11

Göteborgs Stad, GR, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Banverket och Vägverket *K2020 - Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet*, antaget 2009-04-03, tillgängligt: <<http://www.grkom.se/download/18.548ab011121832a8c6880006573/K2020+Kollektivtrafikprogram+antaget+20090403.pdf>> 2011-12-06

Göteborgs stad, stadsbyggnadskontoret (2008) *Bergsjön – beskrivning av stadsdelen*
Tillgängligt: <http://www.goteborg.se/wps/wcm/connect/cf553d804522ffcd801ebfd409fb4974/Bergsj%C3%B6n%2Bbeskrivning%2Bav%2Bstadsdelen%5B1%5D.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=URL&CACHEID=cf553d804522ffcd801ebfd409fb4974> 2011-12-11

Holmberg, H (2009) *Trygga, säkra, attraktiva stadsdelar. En utvärdering av lokala partnerskap mellan fastighetsägare*. Slutrapport - Återrapportering av ekonomiskt stöd till lokalt brottsförebyggande projekt, Brottsförebyggande rådet
Tillgängligt: <http://www.bra.se/extra/measurepoint/?module_instance=4&name=Utv%20av%20lokala%20partnerskap%20mellan%20fastighets%20E4gare&url=/dynamaster/file_archive/100317/2df458ecbaae74d929fa69b0053949bb/Utv%20av%20lokala%20partnerskap%20mellan%20fastighets%20E4gare%20juni%202009.pdf>, 2011-12-15

Kummel, L (2006) *Den glesa staden – staden, transporterna och stadsutglesningen – ett diskussionsunderlag*. Svenska Naturskyddsföreningen. Tillgängligt: <http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Rapporter/rapport_trafik_denglesastaden.pdf> 2011-12-11

Näringsdepartementet (2009) *Nya transportpolitiska mål 2009*, Tillgängligt: <<http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/25/68/c18a0ad0.pdf>>, 2011-11-29

Trafikanalys (2011) *Lokal och regional kollektivtrafik 2010*, statistik: 2011:19

Trafikverket (2011) *Trängselskattens effekter på män och kvinnors resande i Göteborg – en kvalitativ studie*, Publikationsnummer: 2011:041, Mars 2011, Trafikverket

Trafikkontoret (2007) *Resvanor i Göteborgsregionen 2005*. Tillgängligt: <<http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Resvanor.pdf>> 2011-12-11

Västtrafik (2010) *”Så här vill vi köra när vi får trängselskatt 2013”*
<http://www.vasttrafik.se/upload/Dokument2010/Trangsel_rapport_101117.pdf> Tillgängligt: 2011-12-06

Wihlborg, E och Skill, K (2004) *Jämställd hållbar framtid - Idéer och vardag i samspel*
Naturvårdsverket, rapport 5422, Tillgängligt: <<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5422-8.pdf>>, 2011-12-15

Wihlborg och Skill, 2004)

Vetenskapliga artiklar:

Banister, D (2008) *The sustainable mobility paradigm* Transport Policy vol. 15 s.73-80

Frändberg, L och Vilhelmson, B. (2010) *Structuring sustainable mobility: a critical issue for geography*, Geography Compass, vol 4:2. s.106-117

Polk, M. (2004) *The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden*, Journal of Transport Geography, vol 12:3. s.185-195

Sandow, E. (2008) *Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden*, Journal of Transport Geography, vol 16:1 s.14-27

Vilhelmson Bertil (2007) *The use of the car-mobility dependencies of urban everyday life*, Car Traffic to the Quality of Life, red: Gärling T, Steg L.

Internet:

Eniros karttjänst; tillgänglig: <<http://kartor.eniro.se/m/9pyzV>>, 2011-12-14

Göteborgs stad, *En gigantisk satsning för att utveckla samhället*, senast uppdaterad: 2011-04-06,

<http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gj42AT12AXYwN3PyNzA09fL48QYw9XQ0tTc6B8JJK8v5mJi4FnoEWAsUWwoZFRmCkxup3dHT1MzH0MDCxM3A0MPE2c_P08nAMNDTyNCej288jPTdUvyA2NKHdUVAQA_TPqEQ!!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg_se/PolitikoOrganisation/Organisation/Projekt/vastsvenska_paketet/lnkrub_Vp_Bakgrund/art_Vp_bakgrund_samarbete> tillgängligt: 2011-12-06

Göteborgs stad, *Stadsdelskarta Östra Göteborg*, tillgänglig:

<http://www.goteborg.se/wps/portal/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gj42AT12AXYwMLNzNjA89A5zB3nyBnI0c_A6B8JJK8v5mJC1DeIsDYItjQKNjFjBjdz6OHibmPgYGFibuBgaeJk7-fh7OgYYGnsYEdPt55Oem6hfhkkaUOyoqAgABX2T_/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/goteborg.se/goteborg_se/PolitikoOrganisation/Organisation/Stadsdelsforvaltningar/SDF%20Ostra%20Goteborg/lnkrub_N132_Om_Ostra%20Goteborg/art_N132_stadsdelskarta_Ostra_Goteborg> 2011-12-14

Nationalencyklopedin, *Tillgänglighet* Tillgängligt: <<http://www.ne.se/tillg%C3%A4nglighet/327745>> (2011-11-03)

Nationalencyklopedin, *Hållbar utveckling* Tillgängligt: <<http://www.ne.se/lang/h%C3%A5llbar-utveckling>> (2011-11-03)

Nationalencyklopedin, *Transportsystem* Tillgängligt: <<http://www.ne.se/sve/transportsystem>> (2012-01-18)

Naturskyddsföreningen, *"Transporternas koldioxidutsläpp"*, Senast uppdaterad: 2010-08-19
Tillgängligt: <<http://www.naturskyddsforeningen.se/natur-och-miljo/klimat/transport-och-infrastruktur/att-minska-koldioxidutslappen/koldioxid>> 2011-12-11

Nyström, U och Andersson, L (Senast uppdaterad 2011-11-20) *Boende har fått nog – vaktar själva*, Göteborgsposten, tillgänglig: <http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.776517-boende-har-fatt-nog-vaktar-sjalva> [2011-12-09]

Näringsdepartementet, Regeringskansliet (2009), *Jämställdhet, barn och personer med funktionsnedsättningar*, senast uppdaterad: 2009-03-17, tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/11777> 2011-12-27

Näringsdepartementet, Regeringskansliet (2009) *Transportpolitiska mål*, senast uppdaterad: 2010-10-08 tillgängligt: <http://regeringen.se/sb/d/11771> 2011-12-09

Regeringskansliet (2010): <http://www.regeringen.se/content/1/c6/14/30/10/709243b1.pdf>, tillgängligt: 2011-12-06

Samhällsanalys och Statistik, Göteborgs stadsledningskontor (2011) *Göteborgsbladet 2011 – områdesfakta för Östra Göteborg*, Tillgängligt: <http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf> 2011-12-11

Transportstyrelsen, *"Förändringar i planerna för trängselskatten i Göteborg"*, senast uppdaterad 2011-06-16. < <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/Forandringar-i-planerna-for-trangselskatten-i-Goteborg/>> Tillgänglig 2011-12-06

Utbildningsdepartementet, Regeringskansliet (2004) *Mål och budget för jämställdhetspolitiken*, senast uppdaterad: 2011-09-26, tillgänglig: <http://regeringen.se/sb/d/2593/a/14257> 2011-12-09

Västrafik, *Reseplaneraren*, tillgänglig: <http://reseplanerare.vasttrafik.se> 2011-12-27

Bilaga 1 – Intervjumall

Bakgrundsfrågor:

- Bor du i Bergsjön?
- Arbetar du eller studerar du?
- Hur gammal är du?

Frågor angående resvanor

- Har du körkort?
 - Har du bil?
- Har du möjlighet att ta dig till jobb skola med ett annat färdssätt?

Bil cykel gå annat

- Hur lång restid har du till arbete/skola?

1-15 min 15-30 min 30>

- Hur många byten behöver du göra?

Åsiktsfrågor:

- Varför reser du kollektivt?
- Hur nöjd är du med följande...

Mycket Missnöjd

Fullkomligt nöjd

Resans kostnad	1	2	3	4	5
----------------	---	---	---	---	---

Restid	1	2	3	4	5
--------	---	---	---	---	---

Att fordonet går enl. utsatt tid.	1	2	3	4	5
--------------------------------------	---	---	---	---	---

Trygghet under resan	1	2	3	4	5
----------------------	---	---	---	---	---

Tryggheten till hållpl.	1	2	3	4	5
-------------------------	---	---	---	---	---

Antal sittplatser	1	2	3	4	5
-------------------	---	---	---	---	---

- Vad skulle du vilja förbättra med kollektivtrafiken?