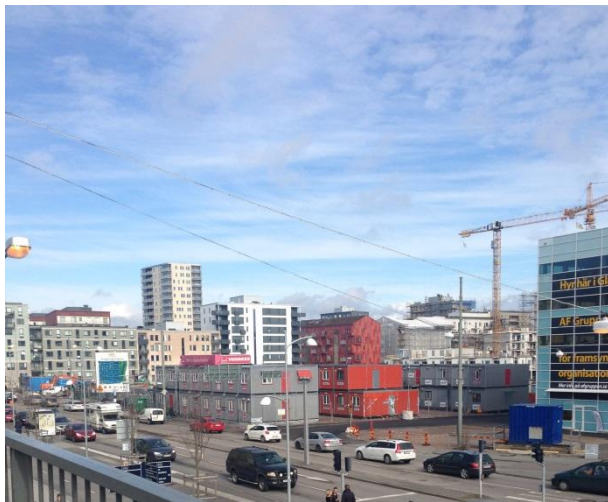


Sambandet mellan markanvändning och individens val av färdmedel

En studie i området Kvillebäcken i Göteborg



Kandidatuppsats i Kulturgeografi VT 2015
Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Sofia Wiandt, Kulturgeografi
Sara Karlsson, Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Förord

Under vår utbildning i kulturgeografi har vårt intresse för hållbar stadsutveckling och speciellt hållbara transporter stärkts. Eftersom det händer mycket i Göteborg inom det här området blev vi inspirerade från många håll inför den här uppsatsen. Att studera ett så aktuellt område som Kvillebäcken har varit väldigt intressant och vi ser fram emot att vara med i den spännande utveckling som sker i Göteborg.

Vi skulle vilja tacka de personer som tog sig tid att svara på enkäten. Under uppsatsens gång har vi haft kontakt med olika personer på Wallenstam AB som har varit mycket tillmötesgående vilket vi är mycket tacksamma för. Tills sist vill vi tacka vår handledare Jerry Olsson för värdefull feedback och en näve i bordet när det har behövts.

Göteborg 2015-05-25
Sara Karlsson och Sofia Wiandt

Sammanfattning

Trycket på städer ökar och den stora urbaniseringen är en av orsakerna. För en utveckling av städer i en hållbar riktning krävs nya strategier. Tidigare stadsplanering har fokuserats på förortsbyggande vilket resulterat i en uppdelning av olika funktioner i samhället. Det har i sin tur inneburit ökade fysiska avstånd och ett större bilberoende. Den senaste tidens stadsplanering har fokuserats på att minska bilberoendet, öka tillgängligheten och förbättra miljön i städer. Det sker ofta genom planering med målet att förtäta bebyggelse. Dock bör detta göras i samband med andra omgivningskompletterande åtgärder såsom blandning av funktioner, koncentration kring knutpunkter, hållbar parkeringspolicy och omfördelning av yta i staden. Genom markanvändning kan närhet skapas mellan olika aktiviteter vilket kan leda till förändrade val av färdmedel i en mer miljömässigt hållbar riktning. Många kvantitativa studier har gjorts inom området bebyggelsestruktur och resebeteende. Det är dock även viktigt att genom kvalitativa studier undersöka individers attityder för en bättre förståelse för vilka motiv som finns för val av färdmedel. Det övergripande syftet med uppsatsen är att studera hur central stadsdelsförtätning, omgivningskompletterande åtgärder samt attityder och beteende relaterar till individers val av färdmedel. Följande forskningsfrågor har formulerats för att uppnå syftet:

- *Av vilken anledning har respondenterna valt att bosätta sig i den nya stadsdelen Kvillebäcken?*
- *Har respondenternas val av färdmedel i vardagen förändrats i och med flytten till det nya bostadsområdet och i så fall hur och varför?*

För att besvara dessa frågor gjordes en enkätstudie i det nya området Kvillebäcken i Göteborg. I en webbenkätundersökning fick respondenter från två kvarter svara på frågor, bland annat om motiv för flytt samt val av färdmedel innan och efter flytt. Resultat och analys visar att det starkaste motivet för flytt till Kvillebäcken är den rådande bostadsbristen i Göteborg, vilket kan påverka var människors bosätter sig och därmed vilka förutsättningar som finns för val av färdmedel. Utöver detta har områdets centrala lokalisering betydelse för både val av bostadsområde och färdmedel. En viss förändring kan ses i val av färdmedel efter flytt. Fler cyklar och går och det finns indikationer på att det är på grund av det centrala läget, de kortare avstånden mellan olika destinationer i vardagen samt andra åtgärder gjorda i och utanför området. En kombination av förtätning och omgivningskompletterande åtgärder kan därför ha effekt på individers val av färdmedel.

Studien visar en övergripande tendens till att det finns ett kausalt samband mellan hur strategier för markanvändning, kompletterande åtgärder och individers egna attityder och beteende påverkar val av färdmedel. Det går sällan att urskilja en ensidig påverkan, människors val av färdmedel är en sammanvägning av olika faktorer som också måste ses i relation till den geografiska kontexten.

Nyckelord: *Hållbara transporter, markanvändning, central stadsdelsförtätning, omgivningskompletterande åtgärder, resebeteende, tillgänglighet*

Innehåll

1. Inledning.....	1
1.1 Introduktion.....	1
1.2 Problemformulering.....	1
1.3 Syfte.....	3
1.4 Frågeställningar.....	3
1.5 Avgränsningar.....	4
1.6 Disposition.....	4
2. Geografisk kontext.....	5
2.1 Stadsplanering i Göteborg.....	5
2.2 Kvillebäcken.....	6
2.2.1 Geografiskt läge.....	6
2.2.2 Vision.....	7
2.2.3 Satsningar på hållbarhet.....	7
3. Teori.....	9
3.1 Förtätning och markanvändningsteorier.....	9
3.1.1 Kritik mot förtätning och kompakta städer.....	10
3.2 Bilen och parkeringspolicy.....	10
3.3 Vad påverkar människors val av färdmedel?.....	11
3.3.1 Orsaker till flytt och teorin om residential self-selection.....	12
3.4 Markanvändning och resebeteende - det kausala sambandet.....	13
3.5 Sammanfattning teori.....	14
4. Metod.....	15
4.1 Forskningsansats.....	15
4.2 Forskningsdesign.....	15
4.3 Undersökningsmetoder.....	16
4.3.1 Datainsamling.....	16
4.3.2 Val av undersökningsområde.....	16
4.3.3 Urval och beskrivning av undersökningsobjekt.....	16
4.3.4 Utformning av semistrukturerad enkät.....	18
4.3.5 Genomförande av enkätundersökning.....	19
4.3.6 Urval, svarsfrekvens och bortfall av respondenter.....	19
4.4 Respondenternas egenskaper.....	20
4.5 Analysmetod.....	21
4.6 Giltighetsanspråk.....	21

4.7 Alternativ metod	22
4.8 Källkritik.....	22
5. Resultat.....	24
5.1 Flytt till Kvillebäcken.....	24
5.2 Val av färdmedel	26
5.3 Bilanvändning	29
6. Analys	31
6.1 Av vilken anledning har respondenterna valt att bosätta sig i den nya stadsdelen Kvillebäcken?.....	31
6.2 Har respondenternas val av färdmedel i vardagen förändrats i och med flytten till det nya bostadsområdet och i så fall hur och varför?.....	32
7. Slutsatser, avslutande diskussion och framtida undersökningsfrågor	35
7.1 Slutsatser	35
7.2 Avslutande diskussion och framtida undersökningsfrågor	35
Referenslista.....	37
Bilaga 1 Bakgrundsfrågor	41
Bilaga 2 Informationsbrev	43
Bilaga 3 Påminnelserapp.....	44
Bilaga 4 Enkätfrågor	45

1. Inledning

I detta kapitel presenteras och problematiseras det valda ämnet för uppsatsen. En introduktion till problemet ges och följs sedan av en vidare utveckling av forskningsproblemet och varför den här uppsatsen kan bidra till ökad förståelse för ämnet. Hur problemet kommer att angripas i uppsatsen presenteras sedan i syfte, frågeställningar och avgränsningar. Avslutningsvis redovisas uppsatsens disposition.

1.1 Introduktion

Urbanisering och ökat bilanvändande är globala trender som har inneburit att många av världens städer står inför stora utmaningar. Enligt UNEP (u.å.) uppskattas städer stå för 75 % av de totala koldioxidutsläppen, där transporter och byggnader uppges vara två av de störst bidragande faktorerna. Det ökade trycket på städer skapar behov av hållbara strukturer och förändrade resvanor i samhället, vilket kräver anpassningar och nya strategier.

De senaste decenniernas stadsbyggnadsideal har inneburit förortsbyggande och funktionsuppdelning av bostäder och arbetsplatser (Naturvårdsverket 2005). Detta har resulterat i glesa städer med stora avstånd och försämrad tillgänglighet gällande resande (Waldo 2002). Även bilismens expansion i samhället har bidragit till de moderna städernas struktur. Den urbana trafikplaneringen har under lång tid inriktats på ökad rörlighet, fokus på trafik (i synnerhet bilen) och att bygga för prognostiserad ökning av trafik (Banister 2007). Bilismens utveckling har lett till att individer snabbt kan transportera sig över långa avstånd. Förutom en försämrad tillgänglighet för vissa grupper i samhället skapar den ökade rörligheten och bilberoendet även miljöproblem. De åtgärder som redan har gjorts för att begränsa de negativa effekterna av vårt resande kommer inte att betyda något om transporterna fortsätter att öka. Därför har det sedan många år varit generellt accepterat att transportsystemet måste anpassas för den fysiska miljön. Det handlar dock inte bara om samhällets strukturer, vi kommer också att behöva miljöanpassa våra resvanor (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

1.2 Problemformulering

Då utglesning av städer anses ha en negativ påverkan på samhället har en riktlinje i stads- och trafikplaneringen varit att utveckla genom förtätning (Sveriges Kommuner och Landsting 2007). Begreppet täthet kan liknas vid det engelska begreppet *density* som vanligtvis definieras som befolkningstäthet eller bostadstäthet (Boarnet 2011). Det svenska verbet förtätning har dock ingen exakt definition men används ofta ihop med ordet bebyggelse. Le Veau (2012) identifierar ett utmärkande drag bland olika definitioner av begreppet där förtätning ofta innebär " ... ett ökat exploateringsstal i redan befintlig bebyggelse" (s. 14).

Inriktningen i planeringen mot tätare bebyggelse kan även ses i Göteborgs översiktsplan (ÖP); "*Kring strategiska knutpunkter ska finnas tät bebyggelse som samlar funktioner och människor för att skapa levande platser under många av dygnets timmar*" (ÖP 2009 s.108). Som det går att utläsa i citatet står täthet i nära relation till en blandning av olika funktioner i ett område samt att förtätningen sker vid

strategiska knutpunkter. Knutpunkter är ett centralt begrepp i planeringen för områden där en stor del av utvecklingen ska ske. I ÖP (2009) definieras en knutpunkt som en plats för fler funktioner än bara byte av färdmedel. Området ligger i närhet till handel och service och i samband med en terminal eller större station för kollektivtrafik, men ska också erbjuda god tillgänglighet för alla färdmedel. Definitionen av en knutpunkt är ytterligare ett exempel på hur nära täthet, blandning av funktioner och knutpunkter samverkar.

Tätare stadsstrukturer anses bland annat minska avstånd mellan olika aktiviteter och funktioner i människors vardag. Förtätning har också visats gynna kollektivtrafiken mer än bilen vilket kan påverka människors val av färdmedel (Banister 2005). Den ökade tillgänglighet som skapas i områden som planerats med strategier för att minska avstånd mellan funktioner i stadsområden är den främsta orsaken till att människor väljer andra färdmedel än bil (Handy, Cao & Mokhtarian 2005). Även van Wee (2011) menar att tillgänglighet har en betydande positiv effekt i täta områden, vilket han anser bör uppmärksammas mer utöver de miljömässiga fördelarna (van Wee 2011).

Strävan efter täta hållbara städer kritiserar också. Neuman (2005) menar att tillgänglighet snarare gynnas av faktorerna storlek och skala. Dessutom trivs inte alla människor med att bo i täta städer utan söker sig till områden runt städer (Neuman 2005). I ett större perspektiv kan förtätade städer med många centrerade funktioner orsaka att samhällen längre ifrån stadens centrum utarmas, vilket innebär att personer som bor i utkanter av städer måste göra långa resor in till centrum för att nå nödvändiga funktioner (Banister 2005). Även Waldo (2002) betonar att invånarna i mindre orter kan öka sitt transportberoende då verksamheter koncentreras till de stora städerna.

Det finns alltså tecken på att förtätningsstrategier kan verka i motsatt riktning än vad som avses. För att minska bilismen krävs därför att förtätning kompletteras med andra strategier som incitament och fysisk planering (Waldo 2002). Med markanvändning kan närhet och avstånd skapas mellan olika aktiviteter, vilket kan stimulera möjlighöret för vissa resebeteenden och försvåra för andra (Næss 2006). Användning av omgivningskompletterande åtgärder som exempelvis sänkningar av hastigheter i urbana områden och förändrade parkeringsnormer kan bidra till förändrade resebeteenden. Sådana typer av regleringar kan innebära att färd sätt som gång och cykel främjas och ges mer yta i staden. Med den omfördelningen kan efterfrågan på transporter påverkas och den kapacitet som finns utnyttjas bättre (Banister 2007). Vidare kan en kombination av möjliggörande och tvingande åtgärder minska bilanvändningen och förändra strukturer så att det kan göras möjligt och bekvämt för människor att välja miljömässigt hållbara transportalternativ (Frändberg & Vilhelmsson 2010).

Inom området markanvändning och resebeteende har stort fokus riktats mot kvantitativa metoder och många forskare har studerat korrelationen mellan bebyggelsestruktur och resebeteende. Enligt Næss (2015) kan detta resultera i att bakomliggande faktorer och motiv förbises. Han menar att med fler kvalitativa studier, i samband med fortsatt kvantitativ forskning, kan *kausala* samband mellan bebyggelsestruktur och resebeteende förstås bättre. För samtidigt som den byggda miljön kan påverka individers vardag och resande sker också en omvänd påverkan.

Individer ställer krav genom bland annat efterfrågan och användning av den byggda miljön. Även Boarnet (2011) betonar vikten av att använda andra metoder för markanvändning och resande. Han skriver att den existerande litteraturen till största delen är inriktad på hypoteser och prognoser och att undersökningar av en mer utvärderande karaktär är nödvändiga. Handy, Cao och Moktharian (2005) betonar även vikten av att väga in attityder i analyser av det kausala sambandet mellan markanvändning och transportbeteende. De menar att studier där beteende innan och efter flytt mellan olika typer av områden behandlas tillsammans med attityder är något som kan förklara om främjande av andra färdmedel än bilen i stadsområden faktiskt påverkar människors transportbeteende.

Macfarlane, Garrow och Mokhtarian (2015) skriver att täthet troligtvis endast kommer att vara *en del* av den framtida, mångfacetterade policy-agendan. Waldo (2002) menar också är det viktigt att komplettera förtätning med andra strategier. Forskningen visar alltså på vikten av att använda flera strategier då dessa samverkar. Det är viktigt att göra undersökningar som fokuserar på det kausala sambandet för att förstå relationen mellan markanvändning och resebeteende, istället för att endast fokusera på korrelationen.

1.3 Syfte

Det övergripande syftet är att studera hur central stadsdelsförtätning, omgivningskompletterande åtgärder samt attityder och beteende relaterar till individers val av färdmedel. Empiriskt kommer detta studeras i den nya stadsdelen Kvillebäcken på Hisingen i Göteborg. Analysen är jämförande på så sätt att val av färdmedel studeras innan och efter flytt. Avsikten med uppsatsen är att bidra med kunskap inom området miljömässigt hållbar mobilitet i stadsutvecklingsprojekt.

I uppsatsen innefattar omgivningskompletterande åtgärder en blandning av boende, service, handel och kollektivtrafik, utveckling kring centrala knutpunkter, prioritering och omfördelning av yta till förmån för gång och cykel, tillgång till bilpool och användandet av en medveten parkeringspolicy. Andra exempel på omgivningskompletterande åtgärder som inte behandlas i denna uppsats är skapandet av trygga miljöer, bevarande och skapande av grönområden och gatudesign som främjar hållbara val av färdmedel.

1.4 Frågeställningar

FF1: Av vilken anledning har respondenterna valt att bosätta sig i den nya stadsdelen Kvillebäcken?

FF2: Har respondenternas val av färdmedel i vardagen förändrats i och med flytten till det nya bostadsområdet och i så fall hur och varför?

Första forskningsfrågan fyller en viktig funktion för att uppnå syftet. Den belyser respondenternas motiv för flytt till Kvillebäcken och kan öka förståelsen vid analys av den andra forskningsfrågan angående respondenternas val av färdmedel efter flytt.

1.5 Avgränsningar

Studiens empiriska undersökning är geografiskt avgränsad till den nya stadsdelen Kvillebäcken i Göteborg. Området har valts för att det är en ny stadsdel planerad med hållbarhet i fokus och där hållbart resande har varit ett viktigt mål. Inom ramen för kandidatuppsatsens tids- och kostnadsbegränsningar har området där insamlingen av data utförts avgränsats till två utvalda kvarter i den nya stadsdelen. I uppsatsen kommer endast den ekologiska, här miljömässiga, delen av hållbarhetsbegreppet att behandlas. Då begreppet transport används innefattar detta endast persontransporter, godstransporter berörs därmed inte.

1.6 Disposition

Uppsatsen börjar inledningsvis med en introduktion till ämnet samt en problemformulering som följs av syfte, frågeställningar och avgränsningar. Det andra kapitlet beskriver den geografiska kontext fallstudien genomförts inom. Teorikapitlet behandlar tidigare litteratur och teorier om förtätning och omgivningskompletterande strategier, individers val av färdmedel och hur det kan påverkas av flytt samt ett avsnitt om hur markanvändning och beteende påverkar varandra i ett kausalt samband. I metoden diskuteras bland annat metodik samt undersökningsmetoder för studien i Kvillebäcken. Den empiriska undersökningens resultat presenteras sedan i figurer och med text, för att i kapitlet efter analyseras gentemot de ställda forskningsfrågorna och de teorier som behandlats. En slutsats redovisas till sist följt av en avslutande diskussion och förslag till vidare forskning.

2. Geografisk kontext

Den empiriska studien är gjord i Kvillebäcken i Göteborg. För att kunna anta en kulturgeografisk helhetssyn på problemet är det av stor vikt att beskriva den geografiska och rumsliga kontexten. I följande kapitel behandlas den översiktliga planeringen i Göteborg gällande stadsutveckling och transporter. Vidare beskrivs Kvillebäckens geografiska läge samt den specifika planeringen för den nya stadsdelen.

2.1 Stadsplanering i Göteborg

Göteborgs senaste ÖP antogs år 2009 och är en långsiktig vision för hur bebyggelseutvecklingen ska se ut samt hur mark- och vattenområden ska användas (ÖP 2009)¹. Ett övergripande mål är att Göteborg ska vara en hållbar stad där ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer balanseras. För att konkretisera de övergripande målen behandlar planen 13 strategiska frågor. Bland dem ingår bland annat attraktiv stadsmiljö, fler bostäder och förändrat transportbehov. Förutom de övergripande strategierna i ÖP finns planer och mål för specifika områden, där indelningen baserats på områdenas karaktär. Områdena är uppdelade i; Centrala Göteborg- innerstaden, Centrala Göteborg- förnyelseområden, Mellanstaden, Kustnära områden/Skärgården, Ytterstaden- framtida utvecklingsområden, Storindustri/hamn/logistik och Naturområden.

“Fortsatt planering i Göteborgs Stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter” (ÖP 2009 s. 38)

En tydlig strategi, som citatet visar, är att förtäta vid redan befintlig infrastruktur. En tätare stad anses möjliggöra för regionen att bli större, tätare, attraktivare och mer tillgänglig. Det ska åstadkommas med en blandning av boende, arbetsplatser och besökare samt stora satsningar på utbyggnad av kollektivtrafik runt strategiska knutpunkter. Då nya stads kvarter byggs ska målet vara en blandning av funktioner som boende, grönområden, service och kollektivtrafik. I många centrala stadsdelar i Göteborg finns redan god kollektivtrafik, denna ska utnyttjas och kompletteras med den typ av bostäder som saknas. Strategierna samverkar på det sättet att förtätning runt exempelvis lokala torg och hållplatser bland annat kan öka underlaget för service.

Göteborg ökar i befolkning samtidigt som allt fler reser in till staden för att arbeta eller studera. Det innebär att trafiken ökar både på väg och på järnväg. På grund av detta har trängseln i stadens trafik ökat, vilket medfört svårigheter att ta sig fram, påfrestningar på miljön och hälsoproblem för de som rör sig i staden. Ett av målen för att hindra den negativa utvecklingen är att fler ska resa kollektivt. År 2009 gjordes cirka 24 % av resorna i Göteborg med kollektivtrafik vilket är en relativt låg andel. K2020 är ett projekt som pågår i Göteborg för att förbättra just kollektivtrafiken. Visionen är att resandet med kollektivtrafik ska mer än fördubblas till år 2020.

Gång och cykel är färdssätt som också prioriteras i planeringen. Gång ska främjas genom skapandet av säkra och trygga trafikmiljöer samt ökad rörlighet för människor

¹ Texten i 2.1 baseras på ÖP 2009 om inget annat anges

som vill använda gångvägar. I centrum ska så kallade gångfartsgator finnas som främjar prioriteringen av gångtrafikanter. Liksom med gångvägar ska säkerhet och trygghet prioriteras då cykelvägar och cykelbanor planeras.

Ett annat sätt att påverka människors resande enligt ÖP är genom en medveten parkeringspolicy. Göteborgs senaste parkeringspolicy antogs i oktober 2009 och ska verka för att staden blir tillgänglig för alla samt uppmuntra till fler resor med kollektivtrafik och cykel istället för med bil. Ett mål med policyn är att antalet bilparkeringar i staden ska behållas på samma nivå medan antalet cykelparkeringar ska öka (Göteborgs Stad 2009).

2.2 Kvillebäcken

2.2.1 Geografiskt läge

Kvillebäcken (se Figur 1) är en ny stadsdel under uppbyggnad som hör till stadsdelsnämndsområdet Lundby på Hisingen i Göteborg. Tidigare var Kvillebäcken ett småindustriområde med olika typer av verksamheter som exempelvis färgfabriker, verkstäder och gjuterier. Kvillebäcken fick sitt namn efter den bäck som mynnade ut i både Göta och Nordre Älv. En bit in i bäcken byggdes en kanal som underlättade transporter till och från de industrier som låg i området. Färgfabriksgränd är ett exempel på en gata som fortfarande bär sitt namn efter den tidens industri (Älvstranden Utveckling AB u.å.).

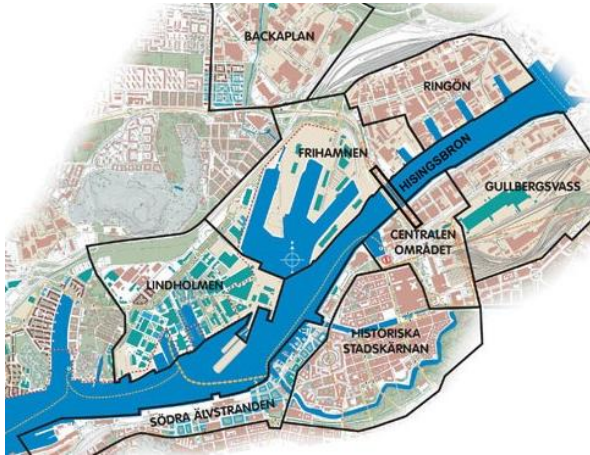
I anknäring till Kvillebäcken ligger Backaplan, ett av Sveriges största handelsområden som även det står inför en stor omvandling, samt Hjalmar Brantingsplatsen, en kollektivtrafiksknod som i ÖP klassas som en av Göteborgs fem strategiska knutpunkter. Hjalmar Brantingsplatsen är beläget en hållplats från Vågmästareplatsen som är den närmsta spårvagns- och busshållplats i Kvillebäcken. Med utgångspunkt Vågmästareplatsen går buss och spårvagn in till centrala Göteborg och Centralstationen med en restid på cirka åtta minuter (Västtrafik 2015).



Figur 1 Geografisk lokaliseringskarta av stadsdelen Kvillebäcken.
Källa: Hitta.se

2.2.2 Vision

I ÖP klassificeras Lundby, där Kvillebäcken ingår, som ett av centrala Göteborgs förnyelseområden. Det innebär att det är ett av flera centrala områden där det är möjligt att utvidga stadskärnan för att knyta ihop delar av staden (ÖP 2009). Området Kvillebäcken är en del av den så kallade Älvstaden som innefattar utvecklingsområden runt de centrala delarna av Göta Älv (se Figur 2). Där pågår just nu Älvstadsprojektet med tre huvudsakliga strategier; hela staden, möta vattnet och stärka kärnan. Målet är en enad vision för hela Älvstaden med hänsyn till de olika tillgångar och utmaningar som finns i varje område (Göteborgs Stad, Älvstaden u.å.).



Figur 2 Utvecklingsområden som ingår i Älvstadsprojektet.
Källa: Göteborgs Stad, Älvstaden (u.å.)

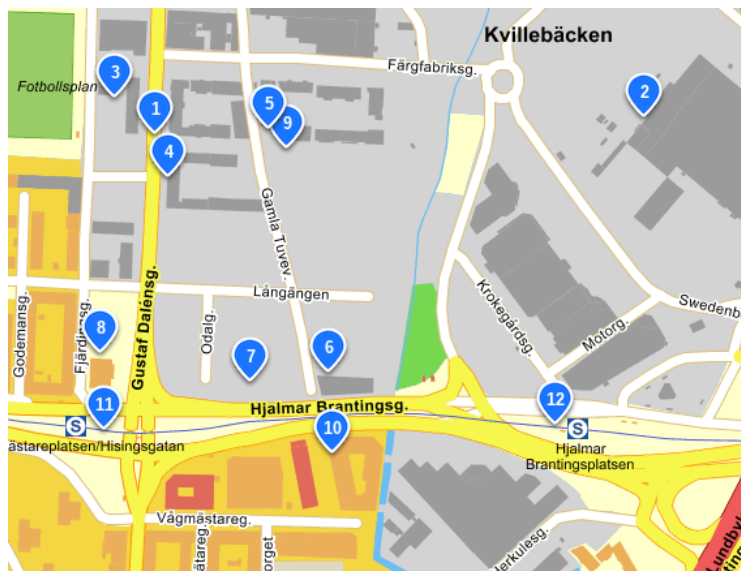
Kvillebäcken är första etappen i arbetet att knyta ihop Backaplansområdet med centrala Göteborg. Det fysiska avståndet är inte långt men det upplevda avståndet har varit desto längre. Älvstranden Utveckling är ledande i utvecklingsarbetet tillsammans med de sju byggherrarna som är involverade. Området är det första i Göteborg att byggas efter stadens nya, högre ställda miljökrav. Visionen är en grön stadsdel med tyngdpunkt i att underlätta ett miljösmart liv och möten mellan människor. Sammanlagt ska 2000 nya lägenheter byggas (Kvillebäcken Konsortiet u.å.). Planen är att skapa en blandning av både bebyggelse och verksamheter i stadsdelen. Den byggda miljön varierar på så sätt att husen får olika utseende och form samt att det finns både bostadsrätter ($\frac{3}{4}$) och hyresrätter ($\frac{1}{4}$). Stadsdelen är även blandad i den mening att den byggda miljön kompletteras med olika verksamheter. I området finns idag bland annat en saluhall, tre förskolor, gym, café, bibliotek, folktandvård och apotek (för geografisk lokalisering och avstånd se Figur 3). Stadsdelen är fortfarande under utveckling och planeras vara färdigt våren 2019 (Kvillebäcken Konsortiet u.å.).

2.2.3 Satsningar på hållbarhet

Grunden för arbetet med hållbarhet i Kvillebäcken skrevs ner i Kvillebäcksfördraget och signerades av de sju inblandade byggherrarna år 2011 (Kvillebäcken Konsortiet 2011). Underskrifterna innebar att de gick med på att bygga området med grund i ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Målet är att bygga en stadsdel som uppfyller kraven utifrån dessa faktorer, exempelvis med energieffektiva lägenheter,

trygga miljöer att vistas i och satsningar för att underlätta miljöriktiga beslut hos de boende. Målet om miljömässig hållbarhet innefattar många aspekter exempelvis att skapa grönområden, främja biologisk mångfald, ta hand om matrester som kan bli biogas och tillhandahålla bra möjligheter för övrig återvinning.

En av målsättningarna är även att skapa förutsättningar för en miljömässigt hållbar mobilitet (Kvillebäcken Konsortiet 2011). Stadsdelen är planerad för att ge möjligheter till val av hållbara färdsätt samt att det ska vara bekvämt att göra dessa val. För att göra plats åt fler cyklar bestämdes det generella bilparkeringstalet till en halv plats per lägenhet, vilket anses vara lågt (Kvillebäcken Konsortiet u.å.). Att verka för ökad cykling i området är en stor del av det hållbara mobilitetsarbetet. Parkeringstalet för cyklar är 2,1 per lägenhet och det finns utrymmen att förvara cykel både utomhus och inomhus. Det har gjorts satsningar på cykelgarderober (se Figur 6) för att skapa säker och bekväm förvaring av cyklar, efterfrågan på dessa har dock varit mycket låg (Göteborgs Stad 2014). Även cykelpooler är något som kommer att göras tillgängligt i området. Trafikkontoret driver ett utvecklingsprojekt för en elpackcykelpool och har som mål att starta denna under år 2015². För att skapa ett område där det är enkelt att gå och cykla har "smitvägar" mellan husen, sammanhängande gångvägar och trottoarer i solen planerats. I stadsdelen finns gångfartsgator där cyklister och bilister måste anpassa farten efter de gående (Kvillebäcken Konsortiet u.å.). Närheten till kollektivtrafik och tillgången till bilpooler är ytterligare faktorer som anses vara viktiga för områdets mål att erbjuda möjligheter till hållbar mobilitet (Kvillebäcken Konsortiet 2011). Idag finns två bilpooler (se Figur 3) i Kvillebäcken, en i området samt en i anslutning till den nya stadsdelen (Sunfleet 2015). Det finns även inom kommunen planer på ytterligare bilpooler i Kvillebäcken³.



Figur 3 Geografiskt läge och avstånd utifrån utvalda undersökningsobjekt.

1. Mätpunkt, 2. Backaplan (handelsområde) 400m, 3 & 4. Förskola 50m, 5. Café 150m, 6. Apotek 300m, 7. Folkvandvård, Gym & Bibliotek 260m, 8. Saluhall 250m, 9 & 10. Bilpool 125 resp. 350 m, 11. Kollektivtrafikhållplats 280 m, 12. Kollektivtrafikknutpunkt 520 m.

Källa: Författarna, karta från Eniro.se

² Carl-Anton Holmgren Projektchef Älvstranden Utveckling AB, e-post den 19 maj 2015.

³ Carl-Anton Holmgren Projektchef Älvstranden Utveckling AB, e-post den 19 maj 2015.

3. Teori

I teorikapitlet kommer tidigare forskning och teorier som är relevanta för syftet och frågeställningarna att redovisas. Således behandlas teorier om förtätning och markanvändning, omgivningskompletterande åtgärder samt attityder och beteende i relation till val av färdmedel. Dessutom redogörs i slutet kort för det kausala förhållandet mellan markanvändning och resebeteende. Kapitlet avslutas med en sammanfattning och en egenutvecklad modell för uppsatsens teoretiska ramverk.

3.1 Förtätning och markanvändningsteorier

Som en reaktion på städers allt större utbredning och det ökande beroendet av bilar har teorier om förtätning blivit mer uppmärksammade (van Wee 2011). Boarnet (2011) identifierar utvecklingen inom markanvändningsteorier i vad han benämner som *the D's*. Från början innefattade *the D's density* (befolkning/bostadstäthet), *diversity* (blandning av bostäder och verksamheter) och *design* (utformning av gatumönstret i området). Dessa kom sedan att kompletteras med *destination accessibility* (tillgänglighet till dagliga destinationer) och *distance to transit* (avstånd till byte mellan färdmedel). Dessa faktorer i den "nya" markanvändningsplaneringen pekas ut som de variabler som har varit mest frekvent använda i kvantitativa studier om markanvändning och transportbeteende. Begreppen samverkar för målet att staden ska bli tillgänglig och att bilberoendet ska minska (Boarnet 2011).

Banister (2005) drar också ett antal slutsatser om hur en hållbar urban stadsform ska uppnås som understryker betydelsen av *the D's*. Han menar att det vanligaste argumentet för länken mellan täthet och resande är att det med ökad täthet går att " ... *maximera utnyttjandet av mark, förkorta reslängder och intensifiera samt diversifiera aktiviteter*" (Banister 2005 s. 98). Banister menar också att täthet kan innebära att andelen resor med kollektivtrafik ökar. Att en blandad markanvändning även minskar reslängder och bilberoendet samt att utveckling nära befintlig kollektivtrafik kan öka tillgängligheten är andra positiva effekter han påvisar.

Även van Wee (2011) identifierar täthet, blandning av funktioner och avstånd mellan start- och målpunkter och de knutpunkter som samlar kollektivtrafiken som de viktigaste faktorerna för att visa hur markanvändning påverkar transportbeteende. Den grundläggande faktorn för att täthet kan påverka transportbeteendet är att avståndet mellan människors olika destinationer i vardagen kan minska. Om andra faktorer är bestående kan enbart täthet innebära kortare transportavstånd och öka möjligheterna för "slow modes" (cykel och gång) att konkurrera med andra färd sätt. Dessutom kan täthet och transport koncentrerad vid knutpunkter innebära att kollektivtrafiken ökar. En blandning av funktioner kan få samma effekt, kortare avstånd mellan destinationer gör att alternativa färd sätt får en bättre konkurrenssituation gentemot bilen (van Wee 2011). Brownstone och Golob (2009) visar också på positiva effekter gällande täthet. I deras jämförelse mellan hushåll i Kalifornien, som var lika förutom att deras områden hade olika grad av tätbebyggelse, framkom att hushåll i tätt bebyggda områden kör mindre bil. De menar alltså att täthet kan ha en direkt påverkan på bilanvändningen.

Då utveckling ska åstadkommas genom förtätning har skalan i vilket det sker betydelse. Forskning som Næss (2006) gjort i olika delar av Köpenhamns

storstadsområde visar att boendelokalisering har betydelse för val av färdmedel. Boende i områden nära stadens centrum gör både färre resor och större andel resor med cykel och gång än med bil jämfört med boende i områden längre ut från centrum. Detta oberoende av vilken socio-ekonomisk grupp de boende tillhör samt vilka attityder de har gentemot transport och miljöfrågor. Näss menar att förtätning skall göras nära städernas centrum för att minska antalet resor samt minska användningen av bil till förmån för andra färdmedel.

3.1.1 Kritik mot förtätning och kompakta städer

Förtätning och andra omgivningskompletterande åtgärder är alltså strategier med grund i flera teorier. De typer av städer man vill uppnå kallas för kompakta städer. Vilhelmson (2007) menar att detta nya ideal har påverkat många typer av planering på olika nivåer i Europeiska städer, mot en starkare betoning av de rumsliga aspekterna av hållbar utveckling. Trots detta finns även kritik mot den här typen av stadsutveckling. Neuman (2005) menar att de mål vi vill uppnå med ökad tillgänglighet i staden snarare handlar om storlek och skala än om täthet. Det är främst dessa faktorer som bidrar till att människors valmöjligheter ökar. Han ifrågasätter därför idealet som finns om att kompakta städer är hållbara och ställer frågan om planerare kanske förlitar sig på den här äldre modellen för att de inte vet exakt hur hållbarhet ska uppnås. Ökad tillgänglighet är också något van Wee (2011) betonar. Han menar att dagens markanvändning endast har en minimal, om ens någon, effekt på minskat bilanvändande. Däremot anser han att det inte finns någon anledning att tala emot den typen av koncept som planeringen styrs av, men att fördelarna som skapas i form av tillgänglighet måste betonas mer för att visa på att det finns andra fördelar än miljömässig vinning.

Huruvida boendeområdet är attraktivt att bo i spelar också en stor roll. Människors preferenser rörande exempelvis hur tyst det ska vara, hur mycket grönområden det ska finnas och hur hög känsla av säkerhet det ska vara har stor inverkan. Det gör att alla inte vill bo i kompakta urbana städer utan söker sig till lugnare områden i utkanterna (Neuman 2005).

Det finns motsättningar mellan utspridning och förtätning av städer när det gäller transportanvändning. Städer som är koncentrerade kan ha en effektivare energianvändning med mycket aktiviteter i centrum. Samtidigt kan resorna bli längre om personer som bor utanför den koncentrerade "kärnan" tvingas åka långa avstånd in till centrum för att nå viktiga funktioner. Om städer är utspridda med fler mindre centrum kan resorna exempelvis bli kortare då de boende har ett kortare avstånd från sina hem till aktiviteter eller handel. En fråga som följer är huruvida de långa resorna in till centrum sker mer sällan i det fallet eller om de långa resorna ändå genomförs trots att många funktioner finns i närområdet (Banister 2005).

3.2 Bilen och parkeringspolicy

Tillgång till parkeringsplatser är den viktigaste formen av regelutövande som kan utföras på lokal nivå gällande efterfrågan på transporter och är en viktig faktor för utvecklingen av hållbara städer. Det kan påverka både frekvensen i resandet och val av färdmedel. Med parkeringspolicys kan resande styras på kort sikt genom direkt påverkan på val av färdmedel samt på lång sikt genom kontroll av efterfrågan på

transporter (Banister 2005). Parkeringspolicys utgör alltså en viktig länk mellan markanvändning och transporter. Bostadsparkering är den delen av parkeringspolicys som har den svagaste empiriska grunden, men som också potentiellt kan ha en stor påverkan (Marsden 2006).

Yta tillgänglig för parkering och priset för uthyrning är exempel på faktorer som kan regleras lokalt. Det finns en teori om att hög tillgänglighet till boendeparkering innebär färre och längre resor. De som har mindre yta för bilparkering tenderar att göra fler resor, men kortare och i mindre utsträckning med bil. Regleringar av boendeparkering kan vara särskilt verksamt då det ingår i en bredare strategi för stadens transporter, tillsammans med exempelvis prioritering av kollektivtrafik (Banister 2005).

Stubbs (2002) genomförde en studie i sydöstra London om personers uppfattning om parkering i huset de bor i. Hans resultat visar att en stor del av de boende värdesätter möjligheten att kunna parkera i ett garage i sitt hus. Han menar att människor, trots att de inte har någon bil, fortfarande värdesätter tillgång till bilparkering i huset högt. Resandet med kollektivtrafik kan fortfarande vara högt, men de boende vill ha möjligheten till bilinnehav eftersom det ingår i den generella bilden av vilken livsstil man ska ha. Just motsättningen mellan rättigheten för varje människa att göra ett eget val och den önskvärda vägen för planering med alla dess aspekter är något som också tas upp i tidigare forskning. Banister (2007) skriver att det i planeringen inte bör finnas en strävan efter att förbjuda användningen av bilen, eftersom det kan anses inkräkta på människors möjlighet att välja. Istället måste städer utformas på så sätt att val av andra färdmedel än bilen underlättas.

3.3 Vad påverkar människors val av färdmedel?

“Still, people travel, not buildings or geographical distributions of urban facilities”
(Næss 2006 s. 11)

För att kunna påverka individens resvanor i en mer hållbar riktning är det viktigt att förstå vad som ligger bakom val av färdmedel. Detta är ett område som har blivit allt viktigare inom transportplanering (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). Det finns tvärvetenskaplig forskning om bilanvändande, men ingen samlad syn på vad som specifikt påverkar människors val av färdmedel eller varför många föredrar bilen framför andra färdmedel. Det är en komplex kombination av faktorer såsom personliga värden, intentioner och attityder, tid och pris, kostnad och tillgång till olika färdmedel, lokalisering av service, fysiska attribut i den byggda miljön, kulturella/sociala normer samt moraliska värderingar. Att rangordna dessa faktorer är inte möjligt då det beror på individen och i vilken geografisk och rumslig kontext denne befinner sig (Lucas, Blumenberg & Weinberger 2011).

Forskning som behandlar förståelsen för varför människor väljer att transportera sig med bil istället för med kollektivtrafik, cykel eller gång har under lång tid dominerats av (ekonomiska) nytto-baserade modeller. Modellerna baseras på teorier som förutsätter att människor planerar sina val av färdmedel genom att jämföra olika alternativ utifrån dess kostnader och fördelar. Valmöjligheterna rankas och det som ger mest nytta för personen är det som generellt väljs. Dessa teorier har dock kritiserats. En kritik riktar sig mot att människors bilanvändande kan bli vanemässigt

över tid vilket innebär att det inte utförs en medveten värdering av kostnader och fördelar för varje färdmedel och inför varje resa (Lucas, Blumenberg & Weinberger 2011). När en vana hos en person är stark eftersöks inte lika mycket information innan resan och möjligheten att kunna förutse hur intentioner och attityder påverkar beteende minskar (Gärling et al. 2002). Det invanda beteendet kan då försämra möjligheten att ändra val av färdmedel. Personer som exempelvis har för vana att köra bil är inte lika lätta att påverka genom implementeringen av bilreducerande åtgärder (Gärling, Gärling & Loukopoulos 2002). Dock är resvanor som har skapats på grund av att de är funktionella och bekväma lättare att påverka än vanor som är grundade i attityder och intentioner (Gärling et al 2002). För att ändra vanebeteenden och påverka människors val av färdmedel är det viktigt att studera när resvanor bryts och hur valen blir avsiktliga och rationella igen (Gärling & Axhausen 2003). Ett sådant tillfälle att ändra människors vanor kan vara exempelvis vid en flytt då man tvingas omorganisera sitt dagliga liv generellt och då även sitt resebeteende (Bamberg 2006).

3.3.1 Orsaker till flytt och teorin om residential self-selection

Något som kan studeras är huruvida individer förändrar sitt beteende på grund av de förutsättningar som finns i det nya området eller om de har valt den specifika lokaliseringen på grund av att de vill kunna resa på ett visst sätt. Den senare anledningen kallas för residential self- selection och adresserar problemet gällande hur effektivt det är att genom markanvändning och transportpolicy ändra människors resebeteende (Cao 2014). Teorin kan röra många typer av områden men relationen till transportbeteende är den som har studerats mest (van Wee 2009, Mokhtarian & Cao 2008).

Genom att lägga för stor vikt endast vid variabler som markanvändning och transportsystem kan effekter av residential self-selection förbises (van Wee 2009). Van Wee identifierar tre viktiga kategorier som self-selection relaterar till; preferenser för resebeteende, externaliteter i samband med transporter samt val av fordon och typ av körbeteende. Genom att studera dessa drivkrafter kan self-selection förstås bättre och öka kunskapen om människors val av färdmedel (van Wee 2009). Att residential self- selection har fått ökad betydelse i forskningen är något Chatman (2014) ställer sig kritisk till. Han skriver att hushåll kan påverkas olika av den byggda miljön, att residential self-selection inte alltid är relevant för den forskningsfråga som ställts och att det sällan tas hänsyn till sammansättningen av befolkningen. Även Næss (2009) kritiserar vikten av residential self-selection och visar bland annat på att den byggda miljön har betydande effekt på människors val av färdmedel även om residential self-selection vägs in i analysen.

Huruvida människor väljer att äga bil efter flytt har till viss mån att göra med hur de bodde innan. Exempelvis har de som tidigare bott i täta områden och som använt andra färdmedel inte i lika stor utsträckning flera bilar som andra som bott i mindre täta områden och kört mycket bil. Dock har det tidigare boendet endast en marginell betydelse för bilägande i jämförelse med attributen i det nya området (Macfarlane, Garrow & Mokhtarian 2015).

Det lokala området har mindre betydelse vid beslut om flytt än starkare faktorer som exempelvis möjligheten att få ett arbete. Arbetsmotivet och liknande starka motiv är de som ofta leder till en faktisk flytt. Det kan alltså vara viktigt att skilja på faktorer som får människor att börja tänka på att flytta och de motiv som faktiskt får dem att

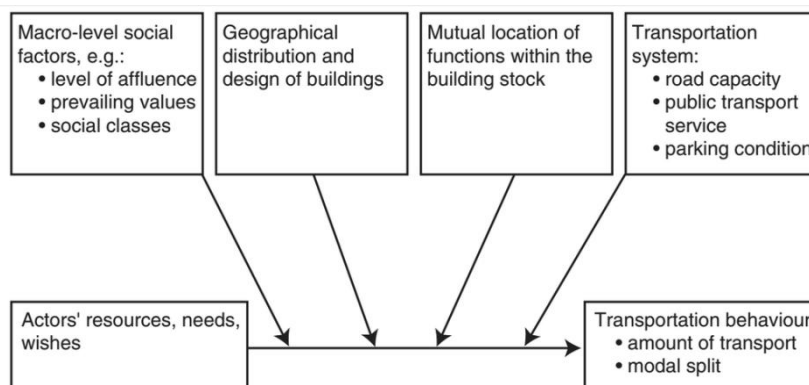
välja ett speciellt område. Faktorerna ålder och relationsstatus är också viktiga förklaringsvariabler som bör beaktas för att förstå vilka motiv till flytt det finns för olika grupper. Arbete och önskan om ett självständigt boende är exempelvis vanligare hos unga ensamstående personer medan mer diffusa motiv som kan ha att göra med boendet och områdets karaktär är vanligare bland medelålders par (Coulter & Scott 2014).

3.4 Markanvändning och resebeteende - det kausala sambandet

“Any study of effects of the built environment on travel behavior assumes- at least implicitly- that physical/spatial conditions have a potential to influence human action” (Næss 2015 s. 8)

Næss (2015) menar med citatet ovan att planerare och andra som verkar för en markanvändning som kan påverka människor har goda skäl för sitt arbete. Det är dock svårt och tar långt tid att förändra den byggda miljön. Strategier som täthet och blandade funktioner i ett område kan ha mer långsiktiga effekter än kortsiktiga. Personer kan förändra sitt resebeteende under tiden de bor i området och lär sig om alternativa färdmedel (Macfarlane, Garrow & Mokhtarian 2015). För att vidare förstå sambandet krävs en öppen syn på den tvåvägskommunikation som relationen innebär. Samtidigt som den byggda miljön påverkar individers vardag och resande sker också en omvänd påverkan. Individer ställer krav på den byggda miljön genom bland annat efterfrågan och användning av transportsystemet (Næss 2015).

Det krävs också en förståelse för människors karaktärsdrag, preferenser och vad som påverkar våra val av färdmedel för att förstå relationen mellan markanvändning och resebeteende. Vilken resvana som skapas menar Næss (2006) är ett resultat av människors resurser, behov och önsknings som modifieras av begränsningar och möjligheter i de strukturella förutsättningar som finns i samhället. Orsakerna till resebeteende influeras även av de resandes individuella karaktärsdrag som ålder, inkomst och arbete. Som figuren (Figur 4) nedan visar är alltså transportbeteendet en funktion av både markanvändning och individuella faktorer.



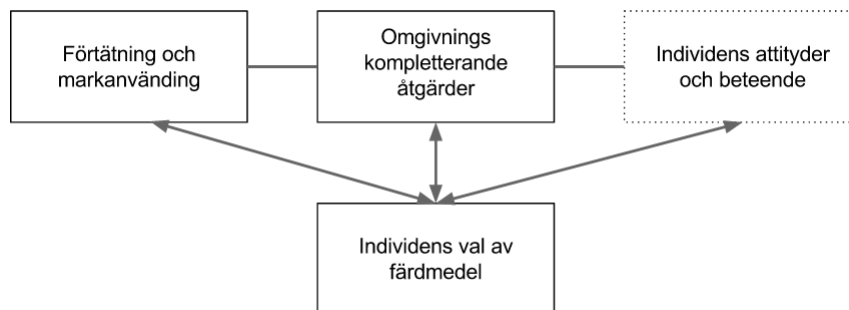
Figur 4 Transportbeteende, en funktion av markanvändning och individuella faktorer. (översatt till svenska)

Källa: Næss 2006, s 11.

3.5 Sammanfattning teori

Teorikapitlet har behandlat tidigare forskning gällande förtätning, omgivningskompletterande åtgärder, attityder och beteende rörande val av färdmedel samt det kausala förhållandet mellan markanvändning och resebeteende. Flera författare (Banister 2005, Boarnet 2011, van Wee 2011) menar att förtätning tillsammans med omgivningskompletterande strategier som blandning av funktioner, koncentration av utveckling kring knutpunkter och parkeringspolicy kan påverka människors val av färdmedel. Trots att mycket litteratur visar på denna påverkan finns det även en del kritik mot i vilken grad det kan ske. En viktig teori är den som Næss (2006, 2015) betonar, att sambandet mellan markanvändning och transportbeteende inte är ensidigt utan kausalt. Därför är det alltså viktigt att också studera människors egenskaper, attityder och beteende i samband med val av färdmedel, tillsammans med den påverkan markanvändning kan ha. Ett sätt att studera detta samband, som framkommit i litteraturen, är genom att undersöka huruvida människors val av färdmedel förändras efter flytt.

Den teoretiska referensram som kommer att användas vidare i uppsatsen illustreras i Figur 5. Som framgår av pilarna i figuren studeras endast det kausala sambandet mellan de oberoende variablerna (förtätning och markanvändning, omgivningskompletterande åtgärder, individens attityder och beteende) och den beroende variabeln (individens val av färdmedel) och inte de interna sambanden mellan de oberoende variablerna. Detta diskuteras vidare i avsnitt 4.5.



Figur 5 Uppsatsen teoretiska referensram, egen modell. Inspiration hämtad från Næss figur (se Figur 4)

4. Metod

I metodkapitlet behandlas metodik och den metod som legat till grund för den empiriska delen av uppsatsen. Inledningsvis beskrivs forskningsansatsen och den använda forskningsdesignen. Vidare förklaras de urval som gjorts genom hela studien samt enkätens utformning och genomförande. Det följs av respondenternas egenskaper, analysmetod, giltighetsanspråk och alternativa metoder.

4.1 Forskningsansats

Empirisk samhällsforskning handlar om att beskriva och förklara samhälleliga problem. En vetenskaplig studie kan vara begreppsutvecklande, beskrivande eller förklarande beroende på den valda forskningsfrågan. Alla studier har dock en begreppsutredande teoridel innan den beskrivande eller förklarande studien genomförs. Det finns tre olika typer av förklarande studier; teoriprovande, teorikonsumerande och teoriutvecklande (Esaiasson 2012). En teoriprovande studie innebär att teorier prövas på empiriskt material vilket gör att teorin står i centrum. Slutsatser av en sådan studie kan leda till att teorin stärks eller försvagas. I en teorikonsumerande studie sätts istället fallet i centrum vilket sedan förklaras med hjälp av teorier. I den typen av studie är det specifika fallet av störst intresse och inte huruvida resultaten kan generaliseras till andra områden. Slutligen är syftet i den teoriutvecklande studien att utifrån empiriskt insamlat material komma fram till nya teorier, vilka kan testas i framtida studier.

Studien i den här uppsatsen är av både beskrivande och förklarande karaktär. Största delen är dock förklarande då frågan *varför* är central i båda forskningsfrågorna. Undersökningen är både teoriprovande och teorikonsumerande då befintliga teorier prövas på ett enskilt fall som är strategiskt utvalt. Uppsatsen kan även till viss del bidra till teoriutveckling om huruvida det går att påverka människors val av färdmedel. Detta genom att undersöka applicerbarheten av det teoretiska ramverket, det vill säga om faktorerna i ramverket kan förklara val av färdmedel. Det kan vara användbart både i utvärdering av det som redan har gjorts inom studieområdet samt vid utveckling av nya hållbara stadsdelar.

4.2 Forskningsdesign

Forskningsdesignen anger tillvägagångssättet för studien. De olika designtyper som finns är bland annat experimentell design, statistisk design, jämförande design samt fallstudie-design (Esaiasson 2012). Studien är upplagd som en fallstudie eftersom ett avgränsat geografiskt område undersöks. Dock har områdets lokalisering beskrivits som en del i en större geografisk kontext för en helhetsförståelse för området. I en fallstudie finns några få undersökningsenheter som en familj, ett företag eller ett lokalsamhälle (Halvorsen 1992). Denscombe (2010) skriver att fallstudier ofta kritiseras på grund av att möjligheten att generalisera utifrån resultatet är begränsad. Det huvudsakliga syftet med den här studien är inte att dra generella empiriska slutsatser som skall gälla för alla liknande områden. Tanken är att kunna förklara en del av verkligheten genom att studera hur det ser ut bland de som bor i Kvillebäcken.

4.3 Undersökningsmetoder

Nedan presenteras de undersökningsmetoder som använts. Inledningsvis redogörs för datainsamlingen vilket sedan följs av diskussioner kring urvalen som gjorts inför undersökningen, enkätens utformning och genomförande samt urval, svarsfrekvens och bortfall av respondenter.

4.3.1 Datainsamling

Det insamlade material som används i arbetet utgörs av både primär- och sekundärdata.

Primärdata har samlats in genom skriftlig kontakt med Älvstranden Utveckling AB och skriftlig kontakt med Wallenstam AB. Den information som delgivits av dessa kontakter behandlar området Kvillebäcken samt detaljinformation om undersökningsobjekten och kan ses i avsnitt 2.2 och 4.3.3. Resterande information och teori är sekundärdata som har samlats in genom studier av litteratur, vetenskapliga artiklar, information på webbsidor samt i rapporter.

Insamlingen av primärdata till den empiriska studien gjordes genom en respondentundersökning. I en respondentundersökning ställs samma frågor till alla svarspersoner och studieobjekten är svarspersonerna själva och deras tankar. Det intressanta är att undersöka respondenternas åsikter och försöka finna mönster i svaren. Respondentundersökningar kan delas upp i två olika grupper; samtalsintervjuer och frågeundersökningar (Esaiasson 2012). I denna uppsats har en frågeundersökning valts som metod. I en frågeundersökning sker en form av envägskommunikation där forskaren ställer frågor, till skillnad från en intervju då ett interaktivt samtal förs (Esaiasson 2012).

4.3.2 Val av undersökningsområde

Kvillebäcken som undersökningsområde valdes genom ett strategiskt urval. Det är ett nytt område i centrala Göteborg som är planerat med grund i förtätning och andra strategier för att öka andelen hållbara transporter och minska resandet med bil. Tydliga mål finns formulerade gällande områdets miljöprofil där hållbar mobilitet är en framträdande del. Stadsdelen är även centralt belägen, vilket ger möjligheter att utnyttja befintlig infrastruktur och binda samman stadsdelen med resten av staden. Ett annat nytt område med liknande miljöprofil hade kunnat väljas. Den begränsade tiden gjorde det dock lättast för författarna att välja ett område i den geografiska närheten.

4.3.3 Urval och beskrivning av undersökningsobjekt

Då uppsatsen skrivits inom begränsade förutsättningar kunde endast ett fåtal flerbostadshus ingå i urvalet för undersökningen. Önskvärda kriterier för undersökningsobjekten var att de skulle vara bland de tidigast byggda husen i området så att de boende skulle haft möjlighet att bo där i mer än ett år och hunnit skapa nya eller förändrade resvanor. Kriterierna passade in på två av Wallenstams och ett av Bostadsbolagets kvarter. Dessa hade också flest antal lägenheter vilket

bedömdes vara viktigt för att få en så stor urvalsram som möjligt. Av praktiska skäl valdes Wallenstams två kvarter, både på grund av att kontakten med dem bedömdes vara bättre samt att de var tillmötesgående då tillträde till husen krävdes för utdelning av enkäterna.

De två valda kvarteren består endast av hyreslägenheter. Det gör att resultatet av studien inte är representativt för hela Kvillebäcken då hyreslägenheter endast utgör ¼ av upplåtelseformerna. Ett alternativ som diskuterades var att välja ett kvarter med hyreslägenheter och ett med bostadrätter för möjligheten att kunna göra en jämförelse. På grund av tidigare nämnda skäl till val av Wallenstams kvarter som undersökningsobjekt undersöktes endast deras kvarter och därmed endast hyreslägenheter. En positiv aspekt av detta är att respondenterna blev en homogen grupp som bor i hyresrätt vilket gör att det går att säga desto mer om den gruppen.

Undersökningen genomfördes i Wallenstams två kvarter Knölnaten (Gustaf Dahléngatan 7A-7F/Rundbäcksgatan 14) och Gräset (Fjärdingsgatan 23-29/ Gustaf Dahléngatan 22-26). I Tabell 1 listas fakta för de två kvarteren. I husens bottenplan finns även verksamhetslokaler. Knölnaten rymmer verksamheterna Juicekällaren, en frisörsalong och en kommunal förskola. I kvarteret Gräset finns en servicebutik, en livsmedelsbutik och ytterligare en kommunal förskola. Husen har garage samt cykelrum och cykelgarderober (se Figur 6) i källarplan. I dagsläget är i stort sett alla bilparkeringsplatser uthyrda men ingen av cykelgarderoberna⁴.

Tabell 1 Fakta om Wallenstams kvarter Knölnaten och Gräset i Kvillebäcken.

Kvarter	Inflytt	Antal lägenheter	Fördelning lägenheter	Parkeringsplatser cykel (garage/ute)	Cykelgarderober (se Figur 7)	Parkeringsplatser bil, garage (750 kr/månad)
<i>Knölnaten</i>	nov-dec 2013	98	86 st 2:or 4 st 3:or 8 st 4:or	130/20-25	ca 5	55
<i>Gräset</i>	årsskiftet 2013/2014	108	92 st 2:or 16 st 4:or	120/ca 110	ca 5	55

Källa: Wallenstam AB, e-post 5 maj 2015

⁴ Wallenstam AB, e-post 5 maj 2015



Figur 6 Cykelgarderob i garaget i kvarteret Knölnaten i Kvillebäcken.
Källa: Författarna

4.3.4 Utformning av semistrukturerad enkät

Frågeundersökningen som valts för insamling av studiens empiriska data gjordes i form av en semistrukturerad enkät. Det innebär att det finns fasta frågor men också öppna där svarspersonen med egna ord får skriva ner svaret (Esaiasson 2012). Denna mellanform av frågestruktur valdes för att kunna samla in både kvantitativ och kvalitativ data. Frågeformuläret utformades som en webbenkät i verktyget Google Forms. Valet av Google Forms gjordes för att det var ett kostnadsfritt verktyg med de funktioner som passade undersökningen. Andra gratisvarianter hade begränsningar i antal frågor och valdes därför bort.

Enkäten delades upp i tre delar. Första delen behandlade frågor om anledning för respondentens flytt till undersökningsområdet, andra delen innehöll frågor om val av färdmedel och den avslutande delen bestod av bakgrundsfrågor.

Vid utformning av frågorna togs inspiration från andra uppsatser vilket kan öka validiteten då frågorna redan är granskade och vetenskapligt genomgångna (Esaiasson 2012). För att minimera risken för bortfall och få relevanta svar är det viktigt att enkätfrågorna utformas och formuleras på ett bra sätt samt att genomförandet är ordentligt genomtänkt (Ejlertsson 2005). Frågorna utformades på så sätt att svaren i största möjliga mån skulle kunna användas för att besvara forskningsfrågorna. Genom undvikande av ledande frågor samt en medveten logik i frågornas ordningsföljd minskade risken för feltolkning av svaren. Förutom två frågor, en som förutsatte bilägande och bilanvändande och en om antal barn i hushållet, gjordes enkätens frågor obligatoriska. Detta för att säkerställa att respondenterna svarar på alla relevanta frågor. Att formulera frågor som på bästa sätt mäter det som ska mätas kräver mycket eftertanke. Om mer tid funnits hade frågorna kunnat bearbetas ytterligare så att de på ett ännu bättre sätt hade relaterat till syfte och forskningsfrågor.

Enkäten bestod av 21 frågor varav 12 var bakgrundsfrågor. Tre frågor var öppna och resten fasta. I de som konstruerades med fasta svarsalternativ tilläts i vissa flera val och i andra endast ett val. Några innehöll även en övrigt-ruta med möjlighet att fylla i ett eget svarsalternativ. På tre av de fasta frågorna användes ordinalskalor där respondenten fick ange sitt svar på en skala. De tre frågornas skalor utformades på olika sätt. I den första användes graderingen 1 = inte viktigt till 5 = mycket viktigt. I den andra användes istället alternativen mindre, ungefär lika mycket, mer, används ej, vet ej. I den tredje frågan kunde man välja mellan svaren instämmer inte alls, instämmer till vis del, instämmer till stor del, instämmer helt. Frågorna i sin helhet kan ses i Bilaga 4.

När enkäten utformats klart testades den av uppsatsförfattarna. Därefter skickades den ut för testning till åtta för studien oberoende personer. Feedback mottogs och ändringar gjordes innan enkäten testades ytterligare en gång av uppsatsförfattarna innan den bedömdes vara klar.

4.3.5 Genomförande av enkätundersökning

För att ge respondenterna möjlighet att svara på enkäten skrevs ett informationsbrev (se Bilaga 2) där hushållen delgavs en länk till webbenkäten. I informationsbrevet beskrevs även syftet med undersökningen, varför respondenterna valts ut samt information om anonymitet och kontaktuppgifter till uppsatsförfattarna. Informationsbrevet med länken delades ut till samtliga postfack i de berörda husen den 23:e april 2015 mellan 13.30 och 14.30. Samtidigt sattes även en påminnelserapp (se Bilaga 3) upp på anslagstavlor vid entréerna i anslutning till postboxarna i respektive trapphus. På denna lapp fanns information om studien samt länk till enkäten.

Alternativet att dela ut enkäten i pappersform diskuterades för att eventuellt direkt nå fler och möjliggöra deltagande för de som inte har en dator. Då pappersenkäter måste samlas in och sammanställas, vilket är ett tidskrävande arbete, valdes istället webbenkäten. Trots att både insamling och bearbetning av data är enklare med en webbenkät finns det nackdelar med att dela ut en länk i pappersform. Adressen måste skrivas in i webbläsaren av respondenten, och trots att en förkortad länk valdes var den ändå något lång och komplicerad. Ett bättre alternativt hade varit att skicka länken med e-post så att respondenterna endast hade kunnat klicka på länken och komma direkt till frågeformuläret. Då det inte fanns möjlighet att få tillgång till de boendes mailadresser eller på annat sätt nå ut till dem via mail var det enda alternativet att ge ut länken i pappersform.

4.3.6 Urval, svarsfrekvens och bortfall av respondenter

Populationen i den här undersökningen är alla personer över 18 år som bor i hyreslägenheter i Kvillebäcken. Urvalsramen består av de som bor i de två kvarter som valts ut för studien och som därmed givits möjligheten att delta i undersökningen. Ytterligare ett kriterium inför urvalet var att de boende skulle ha bott i huset minst ett år. Då uppgifter om hushållssammansättning inte gick att få tag på i kontakt med Wallenstam kunde ingen specifik målgrupp identifieras. Därför togs beslutet att göra en generell undersökning där samtliga 206 hushåll i de utvalda kvarteren gavs chans att delta.

Av de 206 hushållen som informerats om enkäten svarade 18 personer. Det innebär en svarsfrekvens på 8,7 %. Ett sätt att uppnå en högre svarsfrekvens är att skicka ut påminnelser. Det kan också kombineras med någon typ av ersättning eller belöning till de som svarat (Esaiasson 2012). Då svarsfrekvensen var låg hade denna typ av incitament kunnat tänkas höja intresset för att delta. På grund av begränsningar av resurser för arbetet samt att respondenterna var anonyma tog beslutet att endast sätta upp en påminnelserlapp i entrén.

Externt bortfall kan uppstå på grund av att folk inte vill delta i enkäten eller att de inte har möjlighet att delta (Ejlertsson 2005). Att man inte har möjlighet kan bero på att man inte har tillgång till internet eller en dator, att man inte förstår språket eller är bortrest. I informationsbrevet som delades ut fanns uppsatsförfattarnas kontaktuppgifter. Respondenterna uppmanades att ta kontakt om de ville svara på enkäten på ett annat sätt än via webben. För att minska bortfallet kunde informationsbrevet samt enkäten skrivas även på engelska för ett ökat deltagande. Denna insikt gjordes vid utdelning av informationsbrevet i kvarteret Gräset där 20 lägenheter fördelat på två våningsplan i ett av husen var uthyrda till Göteborgs universitet (utskrivet på engelska). Även informationen på anslagstavlan var skriven på engelska till skillnad från i de andra uppgångarna. Det hade krävts mer tid för att göra informationsbrevet och enkäten på engelska och därför hade det inte gjorts även om vetenskapen om de uthyrda lägenheterna till Göteborgs universitet funnits innan utdelning av informationsbrevet. De boende i dessa lägenheter antas dessutom vara korttidsboende vilket hade gjort att deras svar varit irrelevanta för studien.

4.4 Respondenternas egenskaper

Antalet personer som svarade på enkäten var 18 stycken. Av dessa är tio män och åtta kvinnor. Medelåldern är 29 år, 14 personer är mellan 22-29 år resterande 4 personer är äldre. De flesta är sambo, fem är singlar och en är särbo. Ingen av respondenterna är gift. Medelvärdet för antal personer i hushållet är 1,7 personer. 14 personer uppger att de har högskola/universitetsutbildning. En person har yrkesutbildning och tre har som högsta utbildning en gymnasieutbildning. Alla utom tre personer är heltidsanställda. Deras huvudsakliga sysselsättning är egenföretagare, student och sjukpensionär. Hälften av alla har en medelinkomst i intervallet 25 001 till 35 000 kronor. Fördelningen är relativt jämn för de som tjänar över och under detta intervall. Ingen av respondenterna har hemmavarande barn, barnfamiljer är alltså en grupp som inte är representerade i studien. Största delen av respondenterna har B-körkort, endast tre personer har svarat att de inte har något B-körkort. Tio av hushållen äger ingen bil och åtta av hushållen äger minst en bil.

4.5 Analyismetod

Frågeundersökningens resultat har analyserats med en kvalitativ metod med syftet att förklara det faktiska beteendet i relation till underliggande motiv. Den delen som behandlar attityder och vanor ges inte lika stort utrymme som det faktiska beteendet då detta skulle ha krävt en intervjustudie för att få mer djupgående insikt. Varje enskild respondents svar på frågorna har kopplats ihop i olika kombinationer för att kunna utvärdera och tolka svaren. Detta har sedan ställts mot bakgrundsinformationen. Bakgrundsfrågor är intressanta att ta hänsyn till när resultatet analyseras då det ofta finns skillnader i svarsresultatet mellan olika grupper (Ejlertsson 2005). Jämförelser av respondenternas svar har sedan gjorts för att utläsa om det finns några mönster och tendenser. Det teoretiska ramverket (se Figur 5) har fungerat som mall för analysen. Modellen består av många komplexa kombinationer och det finns samband mellan de oberoende variablerna som inte behandlats här då det hade krävt en större studie. I uppsatsen har därför endast relationen mellan de oberoende variablerna och den beroende variabeln studerats.

4.6 Giltighetsanspråk

Något som är viktigt vid en undersökning är dess giltighet, vilket kan mätas med de två begreppen validitet och reliabilitet (Esaiasson 2012).

Begreppet validitet kan delas upp i intern och extern validitet (Merriam 1994). Med intern validitet menas om man mäter det man med forskningen ämnar mäta, hur väl stämmer resultatet överens med verkligheten. Tidigare erfarenheter kan påverka tolkningar och sättet problemet tagits an. Dock är inre validitet svår att bedöma då alla har olika erfarenheter som gör att tolkningar blir olika. Den interna validitet i uppsatsen kan till viss grad ifrågasättas då uppsatsförfattarna bor i Göteborg och redan innan arbetets början var insatta i diskursen om den lokala stadsutvecklingen.

Den externa validiteten handlar om generaliserbarhet, det vill säga huruvida undersökningens resultat kan användas i andra situationer. Då svarsfrekvensen i studien är låg och därmed ger små möjligheter att generalisera kan den externa validiteten komma att kritiseras. Det har dock förklarats tidigare att uppsatsen resultat inte i huvudsak gör anspråk på att dra generella slutsatser som kan gälla för alla likande områden.

Reliabiliteten mäter om undersökningen har gjorts på ett tillförlitligt sätt. En hög reliabilitet förutsätter att inga slump- och slarvfel görs i undersökningen eller analysen av data (Esaiasson 2012). Detta har undvikits till stor del i uppsatsen genom användningen av enkätundersökning som metod där svaren automatiskt kommer in i ett formulär vilket minimerat risken för fel gjorda av uppsatsförfattarna i insamlingen av data. Om mer tid och kunskap funnits hade en mer utvecklad sambandsanalys kunnat genomföras i behandlingen av resultatet. På grund av den relativt lilla mängden data har en kvalitativ analys bedömts vara av större relevans. Vad som går att invända även mot detta är att risken för felaktigheter i tolkningen av resultatet kan öka.

4.7 Alternativ metod

En alternativ metod hade varit att göra kvalitativa samtalsintervjuer med ett färre antal respondenter som fått svara på mer ingående frågor. Möjligheten att samtala med personerna hade kunnat ge ett större underlag till motiv och attityder eftersom det går att ställa följdfrågor. Intervjuer hade också kunnat öka svarsfrekvensen. Det är ofta svårare för respondenter att säga nej till en person som tar personlig kontakt och vill intervjua än till opersonliga enkäter som skickas ut (Esaïasson 2012). Problem med den här metoden hade varit att få tag i bra intervjuobjekt. Då personuppgifter för boende i området inte gick att få tag i hade en annan metod behövt användas, som exempelvis att knacka dörr eller genom något av bostadsbolagen få tag i frivilliga personer. Enkätundersökningen var lättare att styra över eftersom att tidpunkten för genomförandet av studien inte var beroende av intervjupersonernas möjlighet att ta sig tid att delta.

Om mer tid funnits hade de kortare enkätfrågorna kunnat följas upp med samtalsintervjuer som en typ av *mixed methods*. I den utförda enkäten gavs respondenterna möjlighet att uppge sina mailadresser vilka hade kunnat användas i det syftet. Då antalet enkätsvar bedömdes vara tillräckligt och tiden var begränsad valdes denna metod bort för möjligheten att fokusera mer på de svar som inkommit.

Andra metoder som observation, experiment, fokusgrupper etcetera valdes bort på grund av att de inte är relevanta för att uppnå syftet eller för att de skulle kräva för mycket resurser.

4.8 Källkritik

Källorna som använts i denna uppsats har bestått av både sekundär- och primärdata. Primärdata samlades in via webbenkäten samt de uppgifter som mottogs i kontakt med Wallenstam och Älvstranden Utveckling AB. Då personuppgifter ej behandlats och möte med respondenterna ej skett är det svårt att utföra en korrekt bedömning av tillförlitligheten i svaren. Det som går att säga är att respondenterna är privatpersoner som endast behövt besvara frågor om sitt eget transportbeteende och inte svarat i egenskap av till exempel anställd på ett företag. De har också varit anonyma vilket ger en större möjlighet till svar. Däremot går det inte att ge tillförlitlighet åt alla svar, det kan finnas många orsaker till att personerna inte har svarat helt sanningsenligt. Uppgifterna som behandlar hur respondenterna tänkt/agerat längre bak i tiden kan också tänkas vara mindre tillförlitliga. Det kan vara svårt att bedöma vilka egna motiv som har lett till ett visst agerande till exempel. Eftersom det bara rör sig om två år bakåt i tiden har bedömningen gjorts att det ligger såpass nära i tiden att det går att ha en ganska bra uppfattning. Kontakten med Wallenstam och Älvstranden Utveckling AB har dock varit av en annan karaktär. De är företag med egna intressen. Syftet i kontakten med dem har inte varit att ta reda på deras åsikter utan endast i form av faktauppgifter över de utvalda kvarteren samt förfrågningar om tillgång till uppgifter om de boende (vilket inte delgavs) samt tillgång till entréerna.

Sekundärdata som legat till grund för teorikapitlet är skriven av forskare som anser vara oberoende till den grad att bedömningen gjorts att materialet har hög äkthet. Det som finns skrivet om nya Kvillebäcken är information som kommer från de som varit

med och utvecklat området. Dessa webbsidor har inte alltid en artikelförfattare eller år angivet vilket minskar trovärdigheten. Informationen kommer också från instanser som av förklarliga skäl vill uppmärksamma fördelarna med området. Hänsyn har tagits till detta faktum och det som kan liknas vid mer oberoende fakta har plockats ut och jämförts med liknande källor. Oklarheter i texterna har i största möjliga utsträckning även undersökts i kontakt med de ansvariga utvecklarna av området för en bättre bild över hur materialet stämmer överens med verkligheten i området.

5. Resultat

Resultatet av de 18 enkätsvar som inkommit kommer nedan att redovisas med text, diagram och tabeller. Första delen behandlar svaren gällande anledningar för flytt till Kvillebäcken och den andra delen respondenternas val av färdmedel. Tredje och sista delen visar respondenternas bilanvändning. Beskrivning av respondenternas egenskaper kan ses i metoden i avsnitt 4.4. Ytterligare redovisning av bakgrundsfrågor presenteras i Bilaga 1.

5.1 Flytt till Kvillebäcken

I de öppna svaren i första frågan angav åtta av respondenterna att deras huvudsakliga anledning till flytt var att lägenheterna i Kvillebäcken var enda alternativet/ej krävdes mycket tid i bostadskö/möjlighet till förstahandskontrakt. De uppgav alltså orsaker som inte har att göra med egna preferenser utan hänvisar till svårigheterna att hitta ett boende/förstahandskontrakt i Göteborg. Tre av dessa åtta personer angav också specifikt att Wallenstams egen bostadskö var en avgörande faktor eftersom den möjliggjorde chans till lägenhet/förstahandskontrakt utan lika lång kötid som de upplevde krävdes hos andra (ex boplats.se).

Sex respondenter hänvisade till flytt på grund av att området passade deras egna ställda krav. Två av dessa sex uppgav flera orsaker som behov av ny lägenhet på grund av ihop flytt med partner/det ligger centralt/gillar området samt lätt att få lägenhet. Resterande fyra uppgav egna preferenser; boende närmare centrum/lägenhetsboende mer centralt/vilja att bo i området pga. dess karaktär och behov av bostad med särskild service.

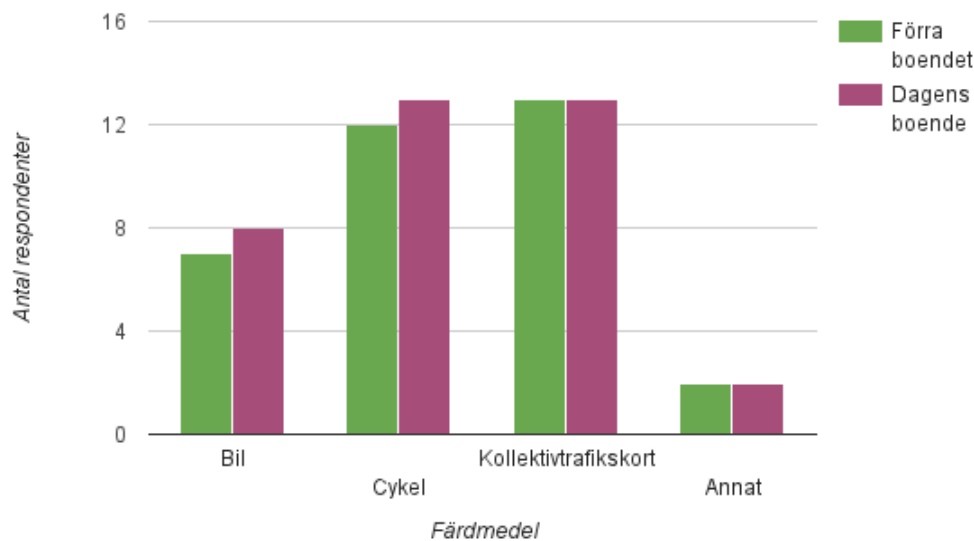
Två respondenter gav svaret att flytten berodde på förändrad livssituation, en uppgav flytt hemifrån och den andre en separation. En person gav också det svårtydda svaret "ny hyresrätt nya möjligheter".



Figur 7 Diagram över vikten av olika faktorer för flytt till Kvillebäcken.

Figur 7 visar att avstånd till kollektivtrafik var den viktigaste faktorn av de fasta svarsalternativen vid beslutet att flytta till Kvillebäcken. Fem personer svarade mycket viktigt, fem personer en fyra, en person en trea och en person svarade inte alls viktigt. Efter närhet till kollektivtrafik var även avstånd till Göteborgs centrum, handel och centralstationen viktiga faktorer. På femte plats kom avstånd till arbete/studier. Anledningar som behandlade andra färdmedel än kollektivtrafiken såsom tillgång till säker cykelparkering, bilpool och bilparkering var något som inte prioriterades lika högt. Tillgång till bilpool var längst ner i rangordningen. Endast fyra personer ansåg att det hade någon vikt och gav tvåor och treor, resten ansåg att det inte var viktigt alls. Områdets miljöprofil var också bland de lägst prioriterade faktorerna.

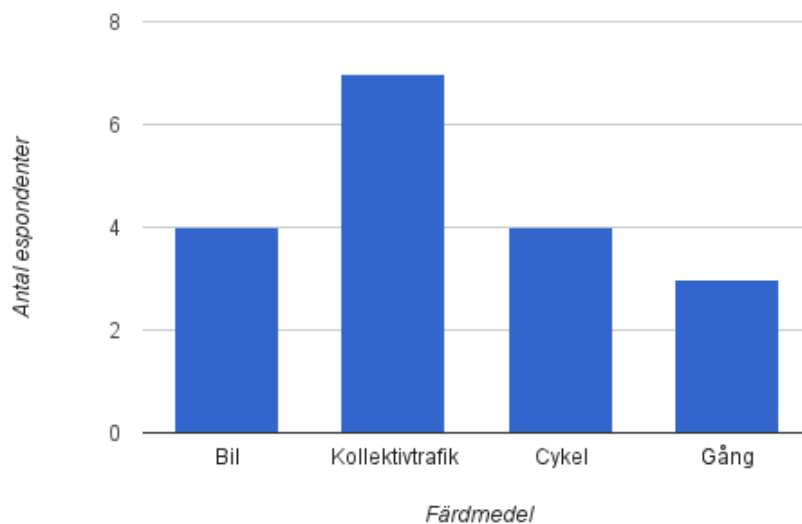
5.2 Val av färdmedel



Figur 8 Tillgång till olika färdmedel före och efter flytt till Kvillebäcken.

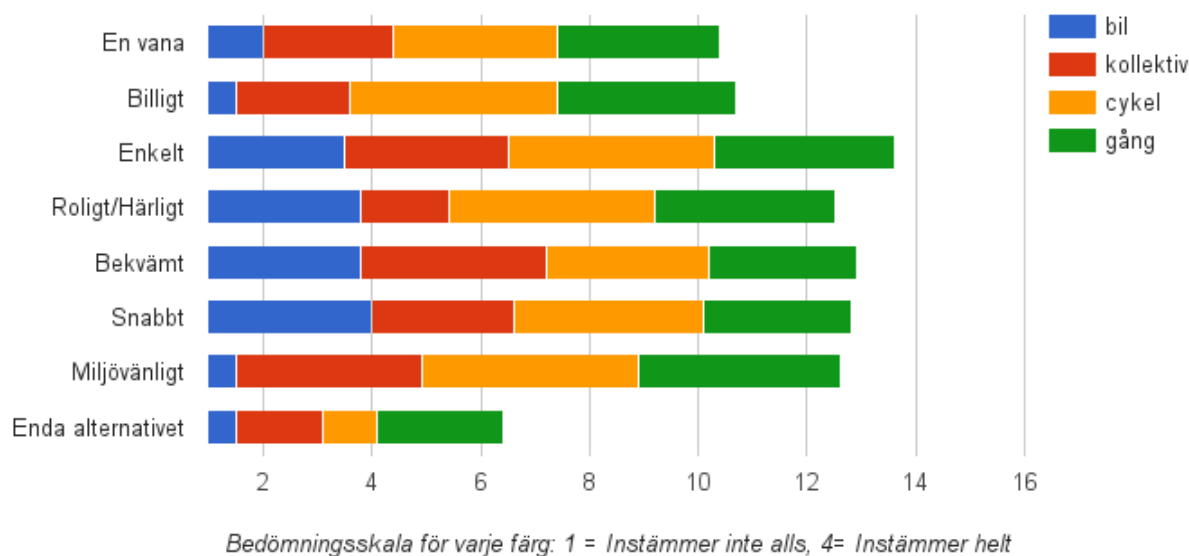
Det färdmedel flest respondenter har tillgång till i dagens boende är cykel och ett kollektivtrafikskort. Därefter är tillgången till bil störst. Två respondenter har även angett tillgång till annat färdmedel.

Efter hopslagning av respondenternas svar visar resultatet att det inte är någon större skillnad i tillgång till transportmedel innan och efter flytt. Det går endast att notera en liten förändring i kategorierna *en bil* och *två/flera cyklar*. Gällande bilen har tre personer som tidigare hade en bil uppgett att de i dagens boende inte har någon bil. Fyra personer, som tidigare inte hade en bil, har tvärt om i dagens boende en bil/ytterligare en bil. Detta resulterar i en bil mer totalt. Den andra förändringen som går att utläsa är att två personer har skaffat sig cyklar i dagens boende vilket de inte hade tidigare samt att en person har gjort sig av med sin cykel vilket totalt resulterar i en cykel mer.



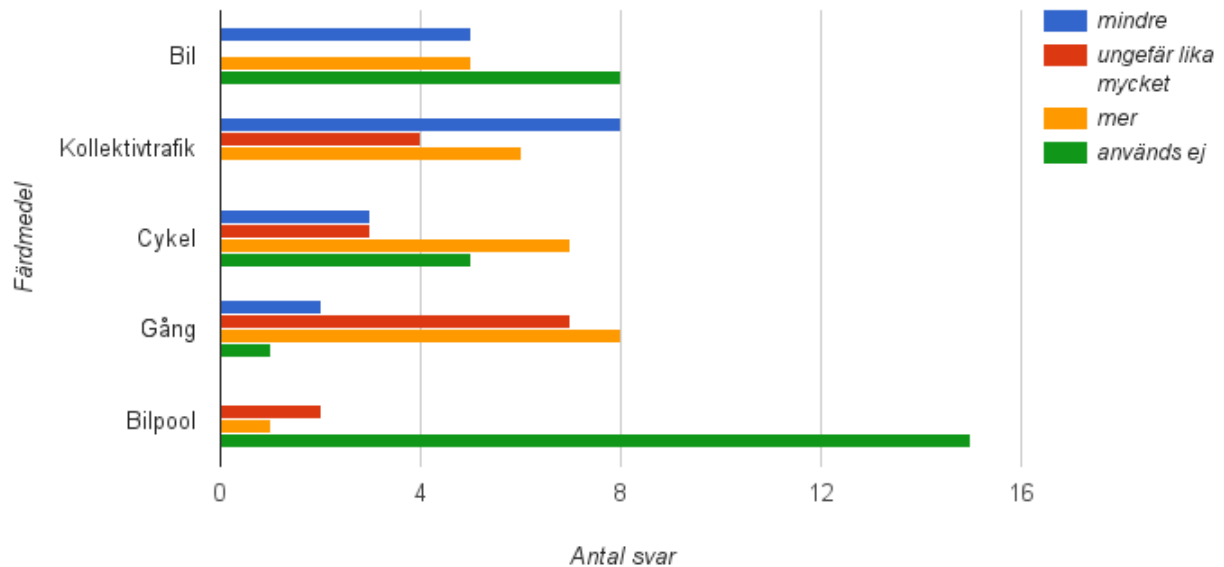
Figur 9 Respondenternas huvudsakliga färdmedel.

Som kan ses i diagrammet använder flest respondenter kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Därefter är bil och cykel vanligast. Gång är det färdmedel som är minst använt som huvudsakligt färdmedel.



Figur 10 Anledning till huvudsakligt färdmedel efter fördelningen av huvudsakligt färdmedel.

Valet att färdas med bil beror mest på att det är enkelt, roligt/härligt, bekvämt och snabbt. De lägst graderade faktorerna är billigt, miljövänligt och att det är det enda alternativet. När det gäller kollektivtrafiken väljs det främst för att det är ett bekvämt och miljövänligt sätt att resa och minst för att det är roligt/härligt. I påståendena om cykeln är det många som har givit höga siffror på de flesta faktorerna, det som dock kommer högst är att det är miljövänligt. Även för gång är den huvudsakliga anledningen att det är miljövänligt, anledningarna snabbt och bekvämt är lägst rankade.



Figur 11 Förändring i val av färdmedel efter flytt till Kvillebäcken.

De färdmedel respondenterna använder mer idag är främst gång och cykel. Kollektivtrafik är det färdssätt flest reser mindre med idag. Av de som använder bil reser lika många mindre som mer. Som visats tidigare är det endast två som är med i en bilpool, av dessa reser ingen mindre med bilpool utan istället ungefär lika mycket eller mer. En person har även svarat ungefär lika mycket resande med bilpool trots att personen har angett att hen inte är med i någon bilpool.

Resultaten för förändring i val av färdmedel kopplar till en följdfråga om motiv för förändring i vilken kvalitativa svar skrivits. De allra flesta har förändrat sitt resande på något sätt. Endast tre personer har uppgett att deras resande i stort sett är oförändrat och två av dessa har givit förklaringar. En skriver att det är på grund av samma avstånd till arbetet och den andre att det tidigare boendet bara var en kilometer bort.

Fyra respondenter har angett att de åker mer bil än tidigare. En respondents anledning är att det förra boendet var lokaliserat i en mindre, cykelvänlig stad med kortare avstånd. Därför har hen bytt en del av resandet med cykel och gång till bil. Två respondenter menar att användningen av bilen som färdmedel ger en tidsvinst och är bekvämt. De relaterar detta till arbetssituationen med tidiga dagar respektive obekväma arbetstider. Den fjärde personen har nu tillgång till en bil i hushållet till skillnad från i det tidigare boendet, därav mer bilresande. Fem personer har minskat sitt bilresande till förmån för cykel och gång.

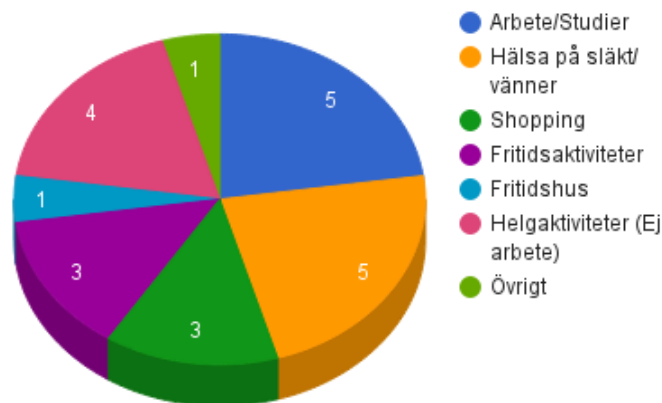
Sex personer har ökat sitt resande med kollektivtrafik och fem av dessa har angett orsak till förändringen. Den person nämnd ovan som flyttat från en mindre, cykelvänlig stad till Göteborg reser även mer med kollektivtrafik. I ett fall har cykeln valts bort på grund av att Göta Älvbron ses som en barriär. Personen i fråga bodde tidigare i en platt stad där hen gjorde en tidsvinst genom att cykla och resande med kollektivtrafik ansågs då vara meningslöst. En person har inte längre bil i hushållet och väljer därför att åka mer med kollektivtrafik. Två personer relaterar förändringen till arbetet där en person uppger att det är på grund av det utspridda arbetsområdet och en person anger att det är bekvämt och utgör en tidsvinst på grund av tidiga

dagar. Åtta personer har minskat resandet med kollektivtrafik. Den övergripande tendensen är att dessa i dagens boende reser mer med cykel och gång.

Sju respondenter har angett mer resande med cykel. Två av dessa svar kan förklaras av att det de inte längre har tillgång till bil i hushållet. I ett hushåll har cyklar köpts, något de tidigare inte hade möjlighet att förvara. Fyra personer har angett kortare avstånd som orsak till mer cyklande. Två av dessa kopplar detta till minskat avstånd till arbete och en person bara till att det generellt är kortare avstånd samt enklare att gå och cykla. En person förklarar att närheten till centrum göra att cyklandet har ökat. En av de som relaterar till arbete nämner också avstånd till centrum som en bidragande orsak. Endast tre personer har angett att de reser mindre med cykel.

Gång som färdssätt har ökat för åtta personer. De tydligaste anledningarna till ökad gång är att respondenterna har möjlighet att gå till arbete, handel och annan service. Många av de som angett ökad gång har mer fokuserat på att förklara motiven för förändringen av de andra färdvalen. Det som specifikt går att urskilja är att tre personer uppgett att de har möjlighet att gå till arbetet samt att två anger att de på grund av det nära läget kan gå och handla. Endast två personer har angett att de går mindre än tidigare.

5.3 Bilanvändning



Figur 12 Resor som bilen huvudsakligen används till efter flytt till Kvillebäcken.

De resor bilen främst används till är arbete/studier samt för att hälsa på släkt och vänner, fem respondenter har angett respektive val. Näst efter arbete/studier kommer helgaktiviteter (fyra respondenter) samt shopping och fritidsaktiviteter (tre respondenter). Endast en person har angivit att bilen används för resor till fritidshus och en har angett på övrigt att bilen används för längre resor.

Tabell 2 Var respondenterna parkerar sin bil/bilar efter flytt till Kvillebäcken.

Plats för parkering	Antal respondenter
I hyreshusets garage	6
På boendeparkering i närliggande område	0
Övrigt	1

Tabell 2 visar var bilägarna parkerar sina bilar. Av de personer som angett att de äger en bil har alla svarat utom en. Alla parkerar i hyreshusets garage förutom en person som under övrigt angett att hen parkerar på uteparkeringen bakom huset.

Två respondenter svarade att de är med i en bilpool. Resterande är inte med i någon bilpool, ingen angav heller att de varit med eller tänkt gå med.

6. Analys

I detta kapitel kommer resultatet att analyseras utifrån forskningsfrågorna i relation till den teoretiska referensramen (se Figur 5).

6.1 Av vilken anledning har respondenterna valt att bosätta sig i den nya stadsdelen Kvillebäcken?

Då respondenterna fick bedöma vilka olika (givna) faktorer som var viktigast vid flytt visade det sig att närhet till kollektivtrafik hade störst betydelse. Det kan förklaras av att många av de svarande har kollektivtrafik som sitt huvudsakliga transportmedel och därför tyckte att det var viktigt för att underlätta vardagsresandet. Detta ger en indikation till att teorin om residential self-selection till viss del har betydelse i det här fallet. Många personer väljer kollektivtrafiken i vardagen och vill därför också bo i närheten av den, deras preferenser har alltså betydelse i valet av bostadsområde. Att området ligger nära kollektivtrafik är dock en del av förtätningen och de omgivningskompletterande strategierna. Det innebär att strategin att koncentrera bebyggelse nära en knutpunkt kan påverka huruvida människor väljer att självselektera sig till ett visst område. Detta indikerar att det finns ett kausalt samband, både preferenser och attityder samt existerande infrastruktur påverkar hur de boende väljer färdmedel.

Ytterligare en faktor som många ansåg viktig var närhet till centrum. Det kan indirekt antas påverka resande eftersom många, i senare frågor, har angett att närheten möjliggör fler resor med cykel och gång. Närhet till centrum, centralstationen och handel, vilka prioriterats högt, visar på att stadsdelens lokalisering haft större betydelse än den faktiska planering som gjorts inne i området såsom möjligheten till parkering för cykel och bil. Utifrån den aspekten verkar Kvillebäcken som område i sig, med sin miljöprofil bland annat, inte vara en avgörande faktor utan snarare det faktum att det är centralt lokaliserat. Detta styrker Næss (2006) slutsatser om att förtätning i centrala delar av städer ger en större effekt på val av färdmedel än förtätning i områden längre från stadskärnan. Resultatet kan ytterligare förklaras av faktorerna storlek och skala (Neuman 2005) vilka bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter i ett centralt läge.

Trots att egna preferenser syns i svaren är dock andra motiv för flytt starkare. I det här fallet befinner sig respondenterna i ett rumsligt sammanhang i Göteborg där bostadsbristen är stor. Det gör att valmöjligheterna är begränsade. Många av de yngre respondenterna uttrycker just att möjligheten att få ett förstahandskontrakt var störst i Kvillebäcken när de sökte, liksom detta citat belyser; "*Vi bodde i andra hand och sökte allt vi kom över. Det råkade alltså vara "första bästa".*" Möjligheten att grunda valet av bostad helt utifrån egna preferenser kan därför antas vara liten. Resultatet av studien visar därför på att yttre faktorer kan ha en stor betydelse och att preferenser inte väger lika tungt i vissa geografiska kontexter. Dock angav några respondenter, utöver bostadsbristen, andra motiv till flytt som handlar om deras egna preferenser, liksom här; "*Det första förstahandskontrakt vi fick som motsvarade våra krav på standard, våning, storlek och närheten till stan/jobbet*". Detta indikerar att individers val av område är en sammanvägning av egna preferenser och den rådande situationen på bostadsmarknaden.

Ingen av de lite äldre respondenterna har angett bostadsbrist som det huvudsakliga motivet för flytt. De har istället främst betonat vikten av närhet till centrum. *“Vi ville ändå inte bo mitt i stan, utan lite vid sidan av, samtidigt som det är väldigt nära centrum.”* Citatet är taget från en av de äldre respondenterna som valt att flytta till området. Detta kan styrka det Coulter och Scott (2014) skriver att äldre personer har mer diffusa motiv för flytt som handlar om områdets karaktär till skillnad från yngre då motiven till störst del handlar om behov av lägenhet.

Även andra anledningar kan förklara vilka som väljer att flytta till området. Kvillebäcken är ett nybyggt område med höga hyror. Dessutom finns i de utvalda husen ett övervägande antal mindre lägenheter. Hyrorna och storleken på lägenheterna kan leda till att endast en viss grupp människor kan bosätta sig i området. Utifrån de svarandes egenskaper och socioekonomiska förhållanden ges en indikation till att de är en relativt homogen grupp. Deras ålder och inkomst och att de inte har barn tyder på att de tillhör en grupp i samhället som befinner sig i en tidpunkt i livet då en mindre lägenhet efterfrågas och de har råd att bo i området. Detta kan också påverka respondenternas val av färdmedel, eftersom de antas ha råd att äga en bil och kan ha större valmöjligheter i sitt resande än resurssvaga grupper.

6.2 Har respondenternas val av färdmedel i vardagen förändrats i och med flytten till det nya bostadsområdet och i så fall hur och varför?

En övergripande tendens bland respondenterna är att de på något sätt har förändrat sitt resande. De förändringar som gjorts har till största del skett i en miljömässigt hållbar riktning. Ett fåtal personer kör mer bil men de flesta anger att de ökat resandet med gång och cykel. När det gäller gång handlar det, liksom respondenterna angett i motiv för flytt, om närhetsaspekten. I de specifika svar som framkommit angående gång relaterar respondenterna till den ökade närheten till arbete. Detta är ett exempel; *“Eftersom jag nu bor i Kvillebäcken har jag gångavstånd på bara några minuter till jobbet och det tar max 10-20 minuter att cykla in till centrum”*. Handel och service som är lättare att tillhandahålla i områdets närhet nämns också men verkar inte vara en lika viktig faktor som närhet till arbete. Eftersom det i svaren inte skrivits så mycket specifikt om ökningen av just gång är det svårt att dra några generella slutsatser om varför det ökat, dock har några respondenter angett att de går och handlar på grund av korta avstånd. Gång är det som är minst använt som huvudsakligt färdmedel i vardagen, vilket indikerar att ökningen beror på att respondenterna kompletterar sitt huvudsakliga resande med mer gång.

Cykel är det andra färdmedlet respondenterna reser mer med efter flytt. Svaren indikerar att cykel och kollektivtrafik är de färdmedel som främst konkurrerar med varandra. De flesta som åker mindre kollektivtrafik cyklar mer och vice versa. Orsakerna till ökat resande med cykel har till största delen att göra med minskade avstånd i vardagen. Det stämmer överens med de teorier (Banister 2005, van Wee 2011) som visar att förtätning, blandning av funktioner och koncentration kring knutpunkter ökar tillgängligheten och minskar avstånd för individer i vardagen. Även andra omgivningskompletterande åtgärder som god cykelförvaring och mer yta till cyklister, vilket möjliggör enkelt resande med cykel, har visats ha betydelse. Det kan

ses i dessa två svar; *“Väldigt simpelt, vi köpte cyklar, något vi tidigare inte hade möjlighet att förvara”* och *“Cykla är enkelt och används därför mer”*.

De som uppgett att det reser mindre med cykel relaterar till det upplevda avståndet. Två personer har tidigare bott på mindre orter och därmed cyklat mer och upplever nu större avstånd i Göteborg och reser därför mer med kollektivtrafik och bil. Som Macfarlane, Garrow och Mokhtarian (2015) skriver kan förändringen också ske i efterhand då de boende upptäcker möjligheterna att använda andra färdmedel. De som kommer från en mindre ort där de har cyklat innan skulle kunna vänja sig vid den nya situationen och senare övergå till att cykla mer igen. Långsiktiga effekter kan alltså tänkas få betydelse i det här fallet.

Då endast hälften av respondenterna har tillgång till bil i hushållet stärks tanken om att de som besvarat enkäten tycker det är viktigt med ett boende med möjligheter till andra färdmedel. Bilen är trots allt det minst miljömässigt hållbara färdmedlet och det mest direkta sättet att påverka utsläpp i staden är att minska biltrafiken. Det är därför intressant att se hur bilägarna har svarat. De som har bil som sitt huvudsakliga färdmedel reser alla mer med bil i dagens boende och använder i huvudsak bilen för resor till arbetet samt för att hälsa på släkt och vänner. Detta svar är ett exempel på att de flesta använder bilen för att det är ett funktionellt val i vardagen; *“Bekvämligheten och framför allt tidsvinsten på grund av att jag redan har tidiga dagar.”*

Lika många reser mindre som mer med bil. Det här svaret visar det tydligaste exemplet på en förändring i resandet till förmån för mer hållbara alternativ: *“Vi har sålt bilen då den inte behövs. Cykla är enkelt och används därför mer. Jag har så nära till jobbet så att jag går till och från istället för tidigare boende då jag åkte kollektivt”*. Detta visar återigen att kombinationen av förtätning som minskar avstånd i vardagsresandet och andra omgivningskompletterande åtgärder, som här att göra det enkelt att cykla, faktiskt kan leda till större förändringar i människors val av färdmedel.

De övergripande anledningarna till förändringar i bilanvändande, åt båda hållen, tycks vara bekvämlighet och enkelhet. De flesta respondenter som angett mer bilresande visar att de har gjort någon typ av jämförelse med andra alternativ men kommit fram till att bilen är mest fördelaktig. Även de som reser mindre med bil har uppgett att bekvämlighet och enkelhet är faktorer som gör att de väljer andra färdmedel efter flytt. Det kan kopplas till teorier som förutsätter att olika val av färdmedel jämförs och bedöms utifrån vilket som ger mest nytta (Lucas, Blumenberg & Weinberger 2011). Detta kan även relateras till teorier som förklarar att resvanor som skapats på grund av att de är funktionella och bekväma anses vara lättare att påverka än de som är skapade av attityder och intentioner (Gärling et al. 2002). Dock kan inte attityder och intentioner bedömas i denna studie då detta inte undersökts närmre. Däremot är funktion och bekvämlighet det som nämnts då respondenterna själva fått skriva svar till skillnad från attityder och intentioner som inte varit lika framträdande.

Alla svarande som har tillgång till bil, förutom en, parkerar i husets garage. Det var också dessa personer som i större utsträckning ansåg att det var viktigt med tillgång till parkering vid flytt till Kvillebäcken. Hälften av respondenter har tillgång till bil vilket

skulle kunna ses som representativt eftersom det endast finns 0,5 bilparkeringar per hushåll och i stort sett alla parkeringar i husen är uthyrda. Det innebär att alla som vill parkera sin bil i garaget har möjlighet att göra det. Om ett lågt parkeringstal anses vara en åtgärd som kan främja hållbarhet i städer och förändra transportbeteende på både kort och lång sikt (Banister 2005) kan det i Kvillebäcken anses ha en låg verkan. Det kan bero på att området lockar människor som vill ha nära till kollektivtrafik (som syns i motivfrågan) vilket gör att det inte blir något tryck på bilägarna att förändra sina val av färdmedel. Liksom Banister (2007) menar är det inte förhindrande av bilägande en optimal planeringsstrategi eftersom alla ska ha möjligheten att själva välja färdmedel. Därför är det bättre att istället främja andra transportmedel och att parkeringspolicyn används som ett av redskapen mot hållbara val av färdmedel. På det sättet kan det återigen tänkas att det längre fram går att se mer långsiktiga effekter då bilägarna över tid upplever och ser fördelarna med andra färsätt.

I studien kan ej utläsas om de boende har förändrat sitt resande på grund av att de valde området utifrån preferenser eller om de har förändrat sina val av transportmedel i efterhand. Hur människor väljer färdmedel är komplext, det handlar om allt från den byggda miljön till attityder (Lucas, Blumenberg & Weinberger 2011). Liksom författarna skriver är det svårt att rangordna mellan alla dessa faktorer. Næss (2006) påvisar sambandet mellan den byggda miljön och individens efterfrågan av transporter och kallar det kausalt. Detta framgår av resultatet i studien då det många gånger är svårt att urskilja om respondenternas svar angående val av färdmedel har influeras till störst del av markanvändning eller egna preferenser. Val av färdmedel tenderar att vara en blandning av dessa faktorer vilket ytterligare belyser vikten av att studera dessa samband som en helhet.

7. Slutsatser, avslutande diskussion och framtida undersökningsfrågor

I detta avsnitt sammanfattas det viktigaste från analysen för att ge en tydlig bild av de resultat som framkommit av uppsatsen. Vidare förs en avslutande diskussion med egna reflektioner angående planering av central stadsutveckling samt förslag till fortsatt forskning.

7.1 Slutsatser

Det övergripande syftet med uppsatsen var att studera hur central stadsdelsförtätning, omgivningskompletterande åtgärder samt attityder och beteende relaterar till individers val av färdmedel.

För att förstå individers val av färdmedel är betydelsen av en helhetsförståelse tydlig. Då bostadsbristen är överhängande i Göteborg påverkar detta var individer bosätter sig och därmed hur deras möjligheter att resa ser ut. Trots detta är en viktig slutsats att områdets lokalisering är av stor betydelse. Det faktum att förtätningen och de omgivningskompletterande strategierna har skett i centrala delar av staden verkar ha varit den största orsaken till förändringar i val av färdmedel. Det som följer betydelsen av den centrala lokaliseringen är att avstånden mellan destinationer i individernas vardag blir kortare och det blir lättare att använda färdmedel som cykel och gång.

Många av de boende hänvisar till flera olika faktorer som är viktiga i vardagen för val av färdmedel. Detta indikerar att det är nödvändigt att behandla förtätning, omgivningskompletterande åtgärder och individers attityder och beteende tillsammans för att kunna öka tillgängligheten och möjligheten för individer att välja hållbara färdmedel. Det är möjligt att påverka människors val av färdmedel, vilket kan ses i studien, men alla påverkas på olika sätt och i olika grad. För att möjliggöra för fler människor att göra miljösmarta val av färdmedel i vardagen är det därför viktigt att låta olika strategier och åtgärder samverka med hänsyn till attityder, beteende och den rumsliga kontexten.

Sammanfattningsvis är den övergripande tendensen att det finns kausala samband mellan hur strategier för markanvändning, omgivningskompletterande åtgärder och individers egna attityder och beteende påverkar val av färdmedel. Dessa kausala samband går inte att studera isolerade utan måste behandlas tillsammans i en större geografisk kontext, vilket visats både av tidigare litteratur och i uppsatsens empiriska del. Detta är en komplex process med många svårigheter men som kan ge ökade möjligheter att förklara verkligheten.

7.2 Avslutande diskussion och framtida undersökningsfrågor

För att uppnå en miljömässigt hållbar mobilitet bör det vid planering av centrala förtättningsområden först göras en utvärdering av de gjorda åtgärderna i området. En utvärdering av de omgivningskompletterande åtgärdernas inverkan på människors resande och val av färdmedel kan ge betydande information. Detta bör även sättas i relation till vilken geografisk kontext de nya områdena befinner sig i då betydelsen av skala är av stor vikt. Det är även av stor vikt att ta hänsyn till vilken typ av människor man vill locka till området då detta kan påverka val av färdmedel.

Då endast hyresrätter studerats i denna uppsats kan vidare forskning även innefatta bostadsrätter för möjligheten att göra en jämförelse mellan dessa. Valet att flytta till en bostadsrätt kan antas vara ett större beslut av mer långsiktig karaktär vilket ger problemet nya infallsvinklar. Ytterligare intressant forskning hade varit att studera förtätning i ett område utanför stadskärnan för att vidare analysera sambandet mellan förtätning och geografiskt läge. Eftersom stadsdelen inte är färdigbyggd vore det även intressant att göra ytterligare en studie när allt är klart. Då kan det finnas möjlighet att mäta långsiktiga effekter av planeringsstrategierna i området.

Referenslista

Artiklar

Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results From a Theory-Driven Intervention Study. *Environment and Behavior*, vol. 38 (6), ss. 820-840

Banister, D. (2007). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, vol. 15 (2) ss. 73-80

Boarnet, M. (2011). A Broader Context for Land Use and Travel Behaviour, and a Research Agenda. *Journal of the American Planning Association*, vol. 77 (3), ss. 197-213

Brownstone, B. & Golob, T. (2009). The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption. *Journal of Urban Economics*, vol. 65 (1), ss. 91–98

Cao, X. (2014). Residential self-selection in the relationships between the built environment and travel behavior: Introduction to the special issue. *The journal of Transport and land use*, vol. 7 (3), ss. 1-3

Coulter, R. & Scott, J. (2014). What motivates residential mobility? Re- examining self-reported reasons for desiring and making residential moves. *Population, space and place*, vol. 21, ss. 354-371

Chatman, D G. (2014). Estimating the effect of land use and transportation planning on travel patterns: Three problems in controlling for residential self-selection. *The journal of transport and land use*, vol. 7 (3), ss. 47–56

Frändberg, L. & Vilhelmson, B. (2010). Structuring Sustainable Mobility: A Critical Issue for Geography. *Geography Compass*, vol. 4 (2), ss. 106-117

Gärling, T., Axhausen, K W. (2003) Introduction: Habitual travel choice. *Transportation*, vol. 30 (1), ss. 1-11

Gärling, T., Eek, D., Loukopoulos, P., Fujii, S., Johansson-Stenman, O., Kitamura, R., Pendyala, R. & Vilhelmson, B. (2002). "A conceptual analysis of the impact of travel demand management on private car use", *Transport Policy*, vol. 9 (1), ss. 59-70

Gärling, T., Gärling, A. & Loukopoulos, P. (2002). "Forecasting Psychological Consequences of Car Use Reduction: A Challenge to an Environmental Psychology of Transportation", *Applied Psychology An International Review*, vol. 51, (1), ss. 90-106

Handy, S., Cao, X., & Moktharian, P. (2005). Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol.10 (6), ss. 427-444

Marsden, G. (2006). The evidence base for parking policies—a review. *Transport Policy*, vol. 13 (6) ss. 447-457

Macfarlane, G. S., Garrow, Laurie A. & Mokhtarian, P. L., (2015). The influences of past and present residential locations on vehicle ownership decisions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 74, ss. 186-200

Mokhtarian, P. Cao, X. (2008). Examining the impacts of residential self-selection on travel behavior: A focus on methodologies. *Transportation Research Part B: Methodological*, vol. 42, (3), ss. 204–228

Næss, P. (2009). Residential Self-Selection and Appropriate Control Variables in Land Use: Travel Studies, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, vol. 29 (3), ss. 293-324

Næss, P. (2015). Built environment, Causality and Travel. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, vol. 35 (3), ss. 327-291.

Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, vol. 25 (1), ss. 11-26

Stubbs, M. (2002). *Car Parking and Residential Development: Sustainability, Design and Planning Policy, and Public Perceptions of Parking Provision*. *Journal of Urban Design*, vol. 7 (2), ss. 213-237

van Wee, B. (2009). *Self-Selection: A Key to a Better Understanding of Location Choices, Travel Behaviour and Transport Externalities?* *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, vol. 29 (3), ss. 279-292

van Wee, B. (2011). *Evaluating the impact of land use on travel behaviour: the environment versus accessibility*. *Journal of transport geography*, vol 19 (6), ss. 1530-1533

Rapporter och publikationer

Naturvårdsverket (2005). *Stadsutveckling för hållbara transporter*. Stockholm: Naturvårdsverket (Rapport, nummer 5496).

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket & Boverket. (2007). *Trafik för en attraktiv stad*. Utgåva 2. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting

Göteborgs Stad (2009). *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*.

Göteborgs Stad, (2009). *Översiktsplan för Göteborg (ÖP)*. Stadsbyggnadskontoret: Göteborgs Stad

Göteborgs Stad (2014). *Hållbar Stadsutveckling i Kvillebäcken*.

<http://www.boverket.se/contentassets/a51343b05b8a44b197294b73da907170/fardig-slutrapport.pdf> [2015-05-17]

Kvillebäcken Konsortiet (2011). *Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken*
http://kvillebacken.se/upload/Program-for-utveckling-Kvillebacken_110927.pdf [2015-04-20]

Webbsidor

Göteborgs Stad, Älvstaden (u.å.) *Strategier*. <http://alvstaden.goteborg.se/vision-alvstaden/strategier/> [2015-04-22]

Göteborgs Stad, Älvstaden (u.å.) *Området*. <http://alvstaden.goteborg.se/omradet/> [2015-04-22]

Kvillebäcken Konsortiet (u.å.) *Den nya stadsdelen*. <http://www.kvillebacken.se/om-kvillebaecken/den-nya-stadsdelen> [2015-04-06]

Kvillebäcken Konsortiet (u.å.) *Miljösmart boende*.
<http://www.kvillebacken.se/kvaliteter/miljoesmart-boende> [2015-04-06]

Kvillebäcken Konsortiet (u.å.) *Riktig stadskärna*.
<http://www.kvillebacken.se/kvaliteter/riktig-stadskaensla> [2015-04-06]

Sunfleet (2015). *Bilpool i Göteborg, Kvillebäcken, Här kan du hyra våra bilar*.
<https://www.sunfleet.com/bilpooler/goteborg/kvillebacken/> [2015-05-17]

UNEP (u.å.) *Cities and Climate change*.
<http://www.unep.org/resourceefficiency/Policy/ResourceEfficientCities/FocusAreas/CitiesandClimateChange/tabid/101665/Default.aspx> [2015-03-01]

Västtrafik (2015) <http://www.vasttrafik.se> [2015-05-25]

Älvstranden Utveckling AB (u.å.) *Kvillebäcken - En ny stadsdel med viktig uppgift*.
<http://www.alvstranden.com/den-nya-staden3/omraden/kvillebaecken/kvillebaecken/> [2015-04-06]

Böcker, avhandlingar och uppsatser

Banister, D. (2005). *Unsustainable Transport: City transport in the new century*. London; Routledge

Denscombe, M. (2010). *Good research guide: for small-scale social research projects*. 4. ed. Maidenhead: Open Univ. Press

Ejlertsson, G. (2005). *Enkäter i praktiken - En handbok i enkätmetodik*. Lund: Studentlitteratur

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., & Wängnerud, L., (red.) (2012). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 4., [rev.] uppl. Stockholm: Norstedts juridik

Frändberg, L., Thulin, E & Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling*. Lund: Studentlitteratur

Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur

Le Veau, E. (2012). *Kan man få en hållbar stad genom förtätning?- en studie om förtätning i allmänhet och om Malmö stads syn på förtätning i synnerhet*. Kandidatuppsats, Sveriges lantbruksuniversitet. Alnarp: Universitetet

Lucas, K., Blumenberg, E., Weingberger, R. (red.) (2011). *Auto motives [Elektronisk resurs]: understanding car use behaviours*. Bingley: Emerald

Merriam, S B. (1994). *Fallstudien som forskningsmetod*. Lund: Studentlitteratur

Næss, P. (2006). *Urban structure matters: Residential location, car dependence and travel behaviour*. London: Routledge

Sveriges kommuner och landsting (2007). *Trafik för en attraktiv stad*. 2. utg. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

Vilhelmson, B. (2007). *The use of the car – Mobility dependencies of urban everyday life*. I T. Gärling and L. Steg (Red.) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions*. Oxford: Elsevier, ss.145-164.

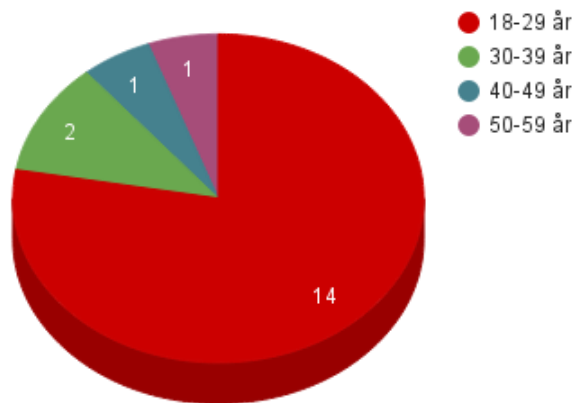
Waldo, Å. (2002). *Staden och resandet: mötet mellan planering och vardagsliv*. Diss. Lund: Univ., 2003

Bilaga 1 Bakgrundsfrågor

Kön (antal personer)

10 st är män och 8 st är kvinnor.

Ålder (antal personer)

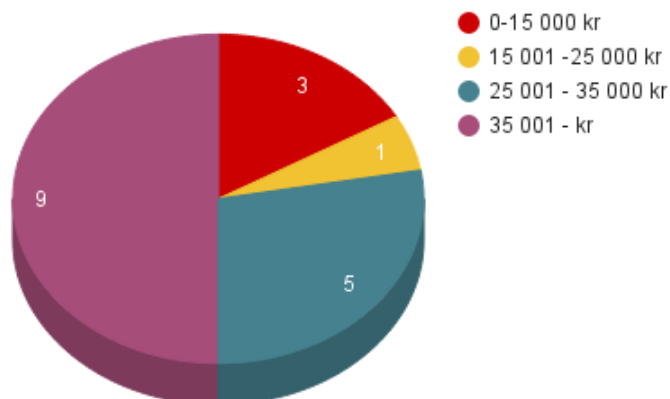


Civilstånd och familjesituation

Sambo 12 st, Singel 5 st, Särbo 1 st. 12 hushåll består av 2 personer, 6 hushåll består av 1 person. Inga hushåll har hemmavarande barn.

Sysselsättning och Inkomstnivå

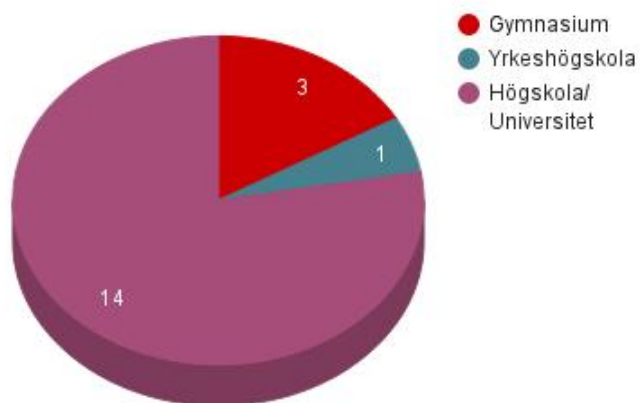
15 personer är heltidsanställda, 1 student, 1 sjukpensionär samt 1 egenföretagare.



Inflyttning

8 personer flyttade in i slutet av år 2013 resterande 10 personer flyttade in under år 2014.

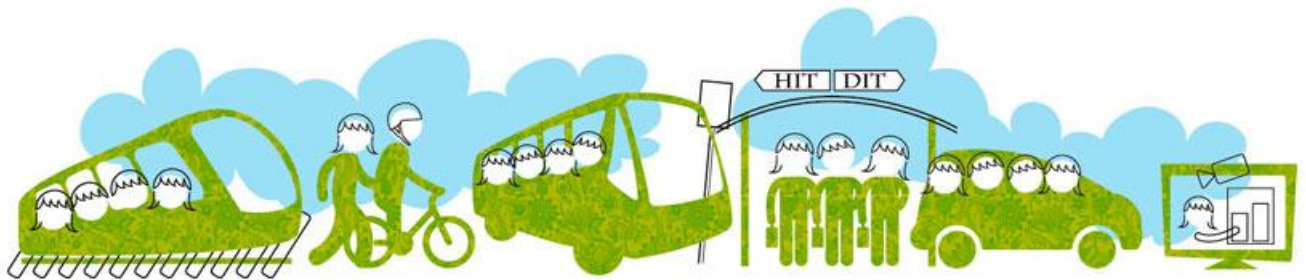
Utbildningsnivå (antal)



Körkorts och bilinnehav

	JA	NEJ
Innehav av B-Körkort	15	3
Hushållet äger bil	8	10

Bilaga 2 Informationsbrev



Enkätstudie - Transportval i Kvillebäcken

Hej boende i Kvillebäckens kvarter Knölnaten och Gräset!

Vi heter Sara och Sofia och är studenter på Handelshögskolan som just nu skriver en kandidatuppsats i kulturgeografi. Uppsatsen behandlar val av transportmedel efter flytt till en hållbar stadsdel. Kvillebäcken är extra intressant för oss eftersom det är en ny stadsdel planerad med ett hållbarhetstänk. Vi är nu intresserade av dina tankar kring flytt till Kvillebäcken samt val av färdmedel och är mycket tacksamma om du vill svara på vår enkät. Deltagande i undersökningen är naturligtvis frivilligt men ditt svar skulle betyda mycket för studien. Enkäten skall besvaras av *endast en* vuxen över 18 år i hushållet.

Du har fått enkäten för att du bor i ett av de kvarter som hade tidigast inflyttning i Kvillebäcken. Vi har inga fler uppgifter om dig än de du uppger i enkäten och svaren kommer därför inte kunna kopplas tillbaka till dig som person.

Det är enkelt att delta, fyll bara i länken nedan i din webbläsare så kommer du direkt till frågeformuläret. Enkäten tar cirka 5 minuter att svara på. Vill du besvara enkäten men inte har möjlighet genom länken är du välkommen att höra av dig till oss för information om andra alternativ. Svara redan idag så att dina värdefulla åsikter kommer med i undersökningen!

Om du har frågor om undersökningen, synpunkter på enkäten eller intresserad av att ta del av resultatet i juni hör då av dig till oss.

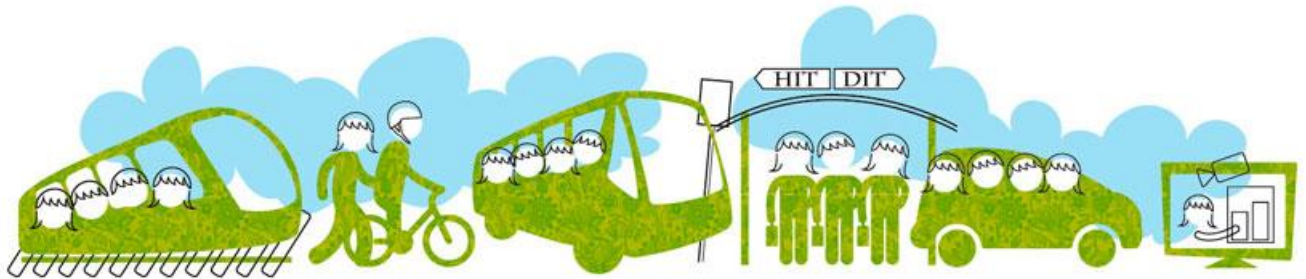
Länk till enkäten (öppen 23:e april till 5:e maj): <http://goo.gl/forms/BBzvZ11a7t>

Tack på förhand! Mvh

Sara Karlsson guskarsaao@student.gu.se

Sofia Wiandt guswiaso@student.gu.se

Bilaga 3 Påminnelserapp



Enkätstudie - Transportval i Kvillebäcken

Hej alla boende i huset!

Vi heter Sara och Sofia och skriver en kandidatuppsats i kulturgeografi. Du har i ditt postfack fått ett informationsbrev med en länk till vår enkät som behandlar transportval i Kvillebäcken. *Har du tappat bort ditt brev men är intresserad av att delta?* Nedan hittar du länken till enkäten! Skriv bara in adressen i din webbläsare så kommer du direkt till frågeformuläret. Enkäten skall besvaras av *endast en* vuxen över 18 år i hushållet.

Undersökningen är naturligtvis frivillig men ditt svar betyder mycket för studien! Vi behandlar inga fler uppgifter än de du själv uppger i enkäten. Därför kommer inga av dina svar att kunna kopplas tillbaka till dig. Vid frågor eller synpunkter kontakta oss gärna! Tack på förhand!

Länk till enkäten (öppen mellan 23:e april till 5:e maj):

<http://goo.gl/forms/BBzvZ11a7t>

Mvh

Sara Karlsson guskarsaao@student.gu.se

Sofia Wiandt guswiaso@student.gu.se

Bilaga 4 Enkätfrågor

Flytt till Kvillebäcken

Vilken var den huvudsakliga anledningen till att du/ditt hushåll flyttade till Kvillebäcken?

Förklara så utförligt du kan. (öppen fråga)

När du/ditt hushåll tog beslutet att flytta till Kvillebäcken, hur viktigt var:

Rangordna där 1 är inte viktigt och 5 är mycket viktigt.

- Områdets miljöprofil
- Avstånd till arbete/studier
- Avstånd till Göteborgs centrum
- Avstånd till handel
- Blandning av service i området (förskola/vårdcentral etc.)
- Avstånd till Göteborgs centralstation
- Avstånd till kollektivtrafik
- Tillgång till säker cykelparkering
- Tillgång till bilpool
- Tillgång till parkeringsplats

Transport- och resvanor

Vilket/vilka färdmedel har du tillgång till i ditt hushåll idag?

Du kan välja fler än ett alternativ.

- En bil
- Två eller flera bilar
- En cykel
- Två eller flera cyklar
- Kollektivtrafikskort (månads/årskort)
- Annat

Vilket/vilka färdmedel hade du tillgång till i ditt hushåll i ditt förra boende?

Du kan välja fler än ett alternativ.

- En bil
- Två eller flera bilar
- En cykel
- Två eller flera cyklar
- Kollektivtrafikskort (månads/årskort)
- Annat

Vilket är ditt huvudsakliga transportmedel i vardagen?

Tänk på hur en vanlig veckas resande ser ut.

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Bil

Vilken är anledningen till ditt val av huvudsakligt transportmedel?

Instämmer inte alls/instämmer till viss del/instämmer till stor del/instämmer helt

- Det är en vana
- Det är billigt
- Det är enkelt
- Det är roligt/härligt
- Det är bekvämt
- Det är snabbt
- Det är miljövänligt
- Det är det enda alternativet

För vilken/vilka av följande resor använder du huvudsakligen bil?

Du kan välja fler än ett alternativ. Hoppa över om du inte använder bil.

- Arbete/Studier
- Lämna/hämta på skola/dagis
- Hälsa på släkt/vänner
- Shopping
- Fritidsaktiviteter
- Fritidshus
- Helgaktiviteter (ej arbete)
- Övrigt

Var parkerar du/ni er bil/bilar?

Du kan välja fler än ett alternativ. Hoppa över frågan om hushållet inte har bil.

- I hyreshusets garage
- På boendeparkering i närliggande område
- Övrigt

Är hushållet med i någon bilpool?

- Ja
- Nej
- Tänkt att gå med
- Har varit med

Om du tänker på ditt vardagliga resande:

Mindre/ungefär lika mycket/mer/används ej/vet ej

- Hur ofta reser du med bil idag jämfört med ditt senaste boende?
- Hur ofta reser du med kollektivtrafik idag jämfört med ditt senaste boende?
- Hur ofta reser du med cykel idag jämfört med ditt senaste boende?
- Hur ofta går du idag jämfört med ditt senaste boende?
- Hur ofta reser du med bilpool idag jämfört med ditt senaste boende?

Kopplat till frågan ovan, motivera nedan varför det har eller varför det inte har skett en förändring i ditt val av transportmedel?

Skriv så utförligt du kan. (öppen fråga)

Bakgrundsfrågor

Kön

- Kvinna
- Man
- Annat

Hur gammal är du?

Val 18-95 år

Civilstånd

- Singel
- Sambo
- Gift
- Särbo
- Annat

Vilken är din högsta utbildningsnivå?

- Grundskola
- Gymnasium
- Yrkeshögskola
- Högskola/Universitet

Ange din medelinkomst per månad (brutto)?

- 0-15000
- 15001–25000
- 25 001-35 000
- 35 001 -

Vad har du för huvudsaklig sysselsättning?

Ex: Är du föräldraledig idag men har en heltidsanställning skall du fylla i båda boxarna.

- Heltidsanställning
- Deltidsanställning
- Egenföretagare
- Student
- Pensionär
- Arbetssökande
- Föräldraledig
- Övrigt

Hur många personer bor i hushållet (inkl. dig)?
(öppen)

Hur många barn i respektive åldersspann bor i hushållet? (val 0,1,2,3)

Bor det inga barn i hushållet gå till nästa fråga.

- 0-2
- 3-5
- 6-9
- 10-13

- 14-17

När flyttade du till den nya stadsdelen Kvillebäcken?

Dag/månad/år

Har du B-körkort?

Ja/nej

Äger ditt hushåll bil?

Ja/nej

Vi kommer att utföra ett antal intervjuer om det behövs för studien. Om du kan tänka dig att svara på fler frågor skriv din mailadress nedan så kontaktar vi dig om det skulle bli aktuellt.

(öppen)