



STATSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONEN  
CENTRUM FÖR EUROPASTUDIER (CES)

# ATT RESA MED ELLER MOT MILJÖN

En intervjustudie om hur klimatmedvetenhet, den byggda miljön och normer påverkar unga vuxna européers val av transportmedel i vardagen

**Elin Wessbladh**

---

Kandidatuppsats:	15 hp
Program:	Europaprogrammet
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	Ht/2022
Handledare:	Robin Biddulph

## Abstract

The purpose of this thesis has been to contribute to the research on the choice of transport in everyday travel. This has been investigated through qualitative interviews with young adults in Sweden and Germany. Four interviews were conducted with in total eight participants. The focus of this thesis has been on primarily three things. Firstly, what role climate awareness has in the choice of transport. Secondly, what role the built environment has in the choice of transport and thirdly, what role social norms has in the choice of transport. Previous research points to several factors that affects the choice of means of travel. This is said to be, among other things, the built environment and attitudes and intentions. However, the previous research does show some discrepancy regarding the role of climate awareness as a positive motivator to the choice of active travel. The material was analyzed through the theory of planned behaviour (TPB) and the concept of place. The findings in this study shows that although the interviewees express great climate awareness and concern, they are much more influenced by the built environment than by climate awareness when it comes to the choice of means in their everyday travels. Which is in line with what some of the previous research points to.

---

Kandidatuppsats:	15 hp
Program:	Europaprogrammet
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	Ht/2022
Handledare:	Robin Biddulph
Nyckelord:	Transport, mobilitet, EU, hållbarhet, klimat, TPB, plats
Antal ord:	11 961

---

## Innehåll

1. Inledning .....	1
1.1 Syfte.....	3
2. Tidigare forskning och teori.....	5
2.1 Tidigare forskning .....	5
2.1.1 Den byggda miljön.....	5
2.1.2 Klimatmedvetenhet .....	6
2.1.3 Normer .....	8
2.2 Teori.....	9
2.2.1 The theory of planned behaviour (TPB) .....	9
2.2.2 Plats .....	10
2.3 Sammanfattning.....	10
3. Metod och material.....	13
3.1 Metod.....	13
3.2 Urval .....	14
3.3 Material.....	18
4. Resultat.....	21
4.1 Tema Byggd miljö .....	21
4.2 Tema Klimat .....	25
4.2.1 Allmänna uppfattningar och åsikter .....	25
4.2.2 Klimatmedvetenhet som motivationsfaktor .....	26
4.3 Normer.....	27
4.4 Övrigt – Ett framtida drömscenario.....	28
4.5 Sammanfattning.....	29
5. Slutsatser .....	31
Referenser.....	34
Bilagor.....	38

## Tabellförteckning

Figur 1. Bildlig representation över teoriernas korrelation till varandra samt till påverkansfaktorer från den tidigare forskningen. ....	17
Tabell 1. Visar en samlad översikt över information om personerna som intervjuades. ....	17
Tabell 2. Analysschema. ....	19
Tabell 3. Analysschema över det samlade resultatet.....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>

# 1. Inledning

För att nå EU:s mål om att vara klimatneutralt år 2050 måste vi förändra våra resvanor. En stor del i att förändra våra resvanor i Europa handlar om att minska det stora bilberoendet och börja se över hur vi reser i vår vardag (de Groot & Steg, 2006:463). I Europa står transportsektorn för en fjärdedel av EU:s växthusgasutsläpp och Kommissionen menar att alla transportmedel bör vara med och bidra till minskade utsläpp. Ny teknologi och elektrifiering står för en del av skiftet i att göra den europeiska transportsektorn mer hållbar men även andra aspekter behövs. Exempelvis är stadsplaneringen en central del i att möjliggöra effektiv och säker mobilitet i våra städer där säkra gång- och cykelvägar och kollektivtrafik är viktiga element (European Commission. Directorate General for Climate Action., 2019).

Olika geografiska områden har olika förutsättningar och Gren & Hallin (2003) ställer sig frågan vad som är unikt för ett geografiskt område och vad som är generellt (Gren & Hallin, 2003:53,56). Exempelvis påverkas platser och dess byggda miljö (hus, vägar, hållplatser) av hur människor reser och rör sig, där en stad med mycket biltrafik har ett sorts flöde och utformning och en stad med mycket gång och cykling har ett annat (Gren & Hallin, 2003:141). EU:s medlemsländer visar upp ett brett spann av förutsättningar, både politiskt, ekonomiskt och topografiskt. Haustein och Nielsen (2016) menar att vi måste få bättre kunskap kring vad som motiverar val av transportmedel i olika regioner och regionernas unika förutsättningar för att kunna utveckla EU:s strategier kring mobilitet (Haustein & Nielsen, 2016:173). Därmed krävs vidare forskning om hur vi i olika regioner väljer att resa och vilka faktorer som påverkar oss i våra val av transportmedel.

Att vilja göra gott för klimatet skulle kunna tänkas vara en god motivation till att resa hållbart och en del forskning på området menar att val av transportmedel bland annat motiveras av just klimatförändringarna (Fukushige & Handy, 2021; Marquart m.fl., 2020; Morckel & Terzano, 2014; Useche m.fl., 2019). Att vilja göra gott för klimatet är något som även återkommer som motivationsfaktor i marknadsföring kring många projekt som riktar sig mot att öka kunskap och skapa nya beteendemönster. Så som kampanjer för att få skolbarn att delta i aktiv skoltransport eller att få företagsanställda att byta bilen mot cykel. Projekten marknadsförs oftast som bra för klimat och hälsa. Men faktum är att i de allra flesta fall återgår större delen av deltagarna till sina gamla rutiner och vi ser att andelen som fortsätter använda bil kvarstår. Ett exempel är ”Projekt Elcyklist”, en satsning från Västra Götalandsregionen

tillsammans med Västtrafik där 200 personer från två företag i Skövde och Trollhättan fick prova resa med elcykel i stället för bil till arbetet under en tid (Västra Götalandsregionen, u.å.-a). Vid uppföljningen fem månader efter att projektet avslutades svarade 56% av deltagarna att de inte cyklar mer i vardagen efter sitt deltagande i projektet. På frågan ”Hur har du tagit dig till jobbet de senaste 5 dagarna?” svarade 71% att de använt bil (Västra Götalandsregionen, u.å.-b). Detta väcker frågan om liknande projekt skulle kunna utföras på annat sätt för att vinna större genomslagskraft. Dessutom finns det forskare som Forward (2014) vilka menar att de allra flesta människor, oavsett vilket transportmedel de använder till vardags, redan håller med om att aktiv transport såsom gång och cykling är bättre för klimatet än vad bilen är. Vilket motsäger att klimatförändringar skulle vara en bra motivation till att ändra sina resvanor. Så vilka är faktorerna som avgör valet av transportmedel? Och hur bör policy rikta sig för att underlätta val av hållbara transportmedel i vardagen? Då det finns en diskrepans kring huruvida klimatmedvetenhet fungerar som motivation till val av transportmedel finns det ytterligare incitament för vidare forskning som undersöker val av transportmedel och vilka olika faktorer som potentiellt kan påverka dessa val.

Den tidigare forskningen kring vad som motiverar val av transportmedel har till den allra största delen studerat detta med hjälp av kvantitativa analyser. Några exempel är Haustein & Nielsen (2016) som genomför en klusteranalys med data över EU28 där de identifierar olika mobilitetskluster. Eller Fraboni m.fl. (2021) som också använder sig av klusteranalys men med data från 6 europeiska länder, där de undersöker cyklisters beteende och attityder och skapar kategorier utifrån detta. Studierna använder standardiserade enkäter med fasta svarsalternativ där underliggande motivationer och anledningar till val enkelt förbigås. Det här är något en kvalitativ ansats bättre kan bidra med, vilket hittills saknas inom fältet. Dessutom kommer de kvantitativa studierna mycket ofta till samma slutsatser, nämligen att det finns ett fortsatt behov av att förstå vilka intentioner som ligger bakom val av transportmedel (Fukushige & Handy, 2021; García m.fl., 2019; Haustein & Nielsen, 2016; Marquart m.fl., 2020).

Det finns också en brist på tidigare studier som undersöker motivation till val i ett bredare perspektiv. I Frabonis m.fl. (2021) studie om cyklisters beteende och attityder används exempelvis endast data över personer som idag redan cyklar. För att få kunskap nog för att genom policy kunna uppmuntra till en förändring i människors val av transport finns det även behov av att förstå varför personer väljer bort vissa alternativ. Denna studie söker därför bidra

till forskningsområdet genom kvalitativa intervjuer och med personer som använder olika slags transportmedel. Förhoppningen är att genom samtal fånga upp de djupare och, grundligare resonemangen bakom valet av transportmedel som kvantitativa undersökningar annars missar. Då den tidigare forskningen är övervägande kvantitativ fyller en kvalitativ studie ett större hål i forskningsområdet. Bidraget till forskningsfältet blir därmed dubbelt, dels fördjupande genom intervjustudien, dels bidrar studien även med ett bredare perspektiv kring motivationsfaktorer.

## 1.1 Syfte

Syftet med studien är att undersöka vad som motiverar val av transportmedel i vardagsresor. Det finns många potentiella påverkansfaktorer och denna studie kommer fokusera på ett urval av dem. Då klimatmedvetenhet är något som ofta lyfts i samband med påverkanskampanjer och det dessutom finns en diskrepans i forskningsområdet kring huruvida klimatmedvetenhet fungerar som en motivationsfaktor eller inte, kommer klimatmedvetenhet vara en faktor som undersöks i studien. Då förutsättningar för olika transportmedel och potentiella resvägar påverkas mycket av den byggda miljön kommer detta vara en andra faktor som undersöks i studien. Vidare kommer normer att vara en tredje faktor som undersöks, då exempelvis samhällsnormer eller subjektiva normer i form av åsikter och attityder från vänner och familj också är något som återkommer i den tidigare forskningen kring val av transportmedel.

Då den tidigare forskningen på området är överväldigande kvantitativ kommer denna studie att använda sig av en kvalitativ metod i form av intervjuer. Förhoppningen är att genom öppna undersökande samtal få en förståelse för hur intervjupersonerna resonerar kring sina transportval. Genom kvantitativa studier får vi enkla raka svar och denna studie söker fylla ett hål i forskningen genom att bidra med resonemangen bakom svaren.

För att undersöka vad som motiverar val av transportmedel i vardagsresor kommer studien utgå ifrån följande forskningsfrågor:

Hur upplever intervjupersonerna att...

- *klimatmedvetenhet påverkar valet av transportmedel i vardagsresor?*
- *den byggda miljön påverkar valet av transportmedel i vardagsresor?*
- *normer påverkar valet av transportmedel i vardagsresor?*

Resultatet kommer sedan analyseras med hjälp av teorin ”the theory of planned behaviour” och det teoretiska begreppet plats. Studien är inte komparativ men då det finns ett behov av studier som undersöker en regional bredd (Haustein & Nielsen, 2016) öppnades urvalet av intervjupersoner upp till flera länder. Med en önskan att intervjua personer som har goda förutsättningar för fria val av transportmedel och som potentiellt skulle kunna motivera sina val utifrån klimatmedvetenhet, intervjuades 8 personer från Tyskland och Sverige. Länderna placerar sig bra både när det kommer till generell inkomst och hög andel cykling vilket kan tänkas ge goda förutsättningar för fria transportval och något som gjorde att länderna blev relevanta för urvalet och därmed kunde ge studien den önskade regionala bredden.

## 2. Tidigare forskning och teori

### 2.1 Tidigare forskning

I den tidigare forskningen har flertalet faktorer undersökts i relation till vad som motiverar val av transportmedel. På grund av detta var det nödvändigt att avgränsa urvalet inför forskningsöversikten. Då studien avser undersöka motivation till val av transportmedel utifrån tre infallsvinklar är det nödvändigt att redogöra för vad den tidigare forskningen har kommit fram till angående just dessa områden. Därför följer en redogörelse över vad den tidigare forskningen säger om den byggda miljön, klimatmedvetenhet och normer.

#### 2.1.1 Den byggda miljön

Den byggda miljön är en faktor som påverkar både distanser mellan resmål och själva restiden, vilket i förlängning kan komma ha en påverkan på valet av transportmedel (Hook m.fl., 2021:1). Tidigare forskning har undersökt den byggda miljön i relation till transport ur olika vinklar och en vanligt förekommande är hur bostadsområden påverkar de boendes val av transport. De Vos m.fl., (2012) undersökte hur bostadsdissonans påverkar val av transportmedel i Belgien med hjälp av enkäter och kvantitativa analyser. Studien finner att områden som har relativt korta reseavstånd och en godtyckligt utbredd kollektivtrafik bidrar till ett bredare val av transportmedel och att personer som bor i sådana områden över lag är mer tillfreds med hur de reser och med sitt val av transport. De Vos m.fl. (2012) menar också att urbana områden kan verka avskräckande när det kommer till bilanvändning på grund av de trängsel- och parkeringsproblem som tätbebyggda urbana områden bidrar till (De Vos m.fl., 2012:8).

Morckel och Terzano (2014) är inne på samma spår och diskuterar möjligheten att personer väljer vart de bosätter utifrån vilket transportmedel de föredrar (Morckel & Terzano, 2014:92). Även här används enkäter och kvantitativ analys som metod när Morckel och Terzano (2014) undersöker möjliga samband mellan bland annat utformningen av boendeområden och aktiv arbetspendling. Studien finner att om personer uppfattar sitt boendeområde som gång- och cykelvänligt så är de också mer benägna att använda dessa transportmedel (Morckel & Terzano, 2014:96). Både De Vos m.fl. (2012) och Morckel och Terzanos (2014) studier visar på viktiga fynd som slår fast att den byggda miljön har en påverkan på valet av transportmedel. Men vissa frågor hänger fortfarande i luften, frågor som skulle kunna undersökas bättre med kvalitativa metoder. Till exempel saknas en djupare förståelse för vad som menas med en ”godtyckligt utbredd kollektivtrafik” och vilka



egenskaperna är hos en sådan kollektivtrafik som gör att personer väljer detta transportmedel framför andra. Eller vad det är som gör att ett område uppfattas som ”gång- och cykelvänligt”. Upplevs detta på samma sätt för alla personer, eller vilka är faktorerna som är extra viktiga?

Den byggda miljön påverkar även restiden och skulle kunna förklara vissa val av transport. Hook m.fl. (2021) och Haustein & Kroesen (2022) menar att områdets densitet har en påverkan i detta avseende. Exempelvis måste personer som bor i rurala områden ofta resa längre distanser än personer som bor i tätort. Det gör att dessa personer oftare använder sig av bil än gång eller cykel, då bilen är tidsmässigt konkurrenskraftig på längre distanser (Hook m.fl., 2021:2-3). Områden med högre densitet har också vanligen ett bättre utbud av kollektivtrafik vilket bidrar till att personer enklare kan välja detta transportmedel i sina vardagsresor (Haustein & Kroesen, 2022:131). Haustein och Kroesen (2022) finner också i motsatts till vad den äldre forskningen har hävdad, att personer inte väljer bostadsområde efter vilket transportmedel de föredrar att använda. Snarare är det så att personer verkar anpassa sig efter miljön de bor i (Haustein & Kroesen, 2022:140).

Ytterligare ett sätt på vilket den byggda miljön kan påverka är genom hur säkert ett transportmedel upplevs vara att använda. Fraboni m.fl. (2022) menar att säkerheten är en speciellt viktig faktor för att personer ska välja cykel som transportmedel. Faktorer som är viktiga för cyklister upplevda säkerhet är exempelvis infrastruktur så som cykelbanor som bör vara separerade från körbanorna (Fraboni m.fl., 2022:596).

### **2.1.2 Klimatmedvetenhet**

På många områden kan ett ändrat beteende som främjar klimatet upplevas enkelt och till och med vara ekonomiskt fördelaktigt. Exempelvis att spara energi och vatten eller att panta burkar och flaskor. Tröskeln till att släcka fler lampor eller ta en kortare dusch kan ses som hyfsat låg. Däremot verkar tröskeln till att förändra sina resvanor till att bli mer hållbara vara mycket högre (Prillwitz och Barr, 2011:1592). Forskning från början av 2000-talet menar att svårigheterna med att ändra sina resvanor för att främja klimatet till viss del kan förklaras på grund av bristande kunskap och information, vilket resulterar i att människor inte känner något ansvar inför problemet (Gössling & Peeters, 2007 genom Prillwitz & Barr, 2011:1592).

Ett steg i att resa på ett mer hållbart sätt kan vara att välja andra transportmedel framför bilen. Banister (2011) förklarar den starka preferensen för bilen som transportmedel med att bilen i många fall är starkt kopplad till identitet och kan ses som en symbol för frihet och självständighet. Därför menar han att det är viktigt att policy inte förbjuder bilen utan i stället gör det mer fördelaktigt att använda andra transportmedel. Detta kan exempelvis göras genom att låta stadsrummet premiera kollektivtrafik och gång- och cykel (Banister, 2011:1541).

Det är mycket sparsamt med studier som undersöker klimatmedvetenhet som påverkansfaktor i val av transport men några som har gjort just detta är Line m.fl (2010). Deras studie undersöker ungdomars (11–18 år) intentioner till transport i en klimatkontext. Studien finner att ungdomarna (fastän de ännu inte har tagit sitt körkort) är mycket medvetna om att aktiva transportmedel så som gång och cykling är bättre för klimatet än vad bilen är. Ungdomarna menar dock att aktiva transportmedel i många fall är omständliga och jobbiga att använda och de flesta säger därför att de förmodligen kommer att använda bil i framtiden (Line m.fl., 2010:241). Detta finner även Forward (2014) vara fallet i sin studie av vuxnas resvanor. Där menar han att de allra flesta håller med om att cykling är bra för både hälsa och klimat och ändå väljer att använda bil som transportmedel. Därför menar Forward (2014) att klimatmedvetenhet inte nödvändigtvis är den bästa motivationen för att få människor att ändra sina resvanor. I stället lyfter han tid och resurser som faktorer med större påverkan på människors val av transportmedel (Forward, 2014:158).

Att klimat inte skulle vara en bra motivationsfaktor är dock något som en senare studie från Fukushige och Handy (2021) motsäger. Fukushige och Handy (2021) undersöker vad som karakteriserar olika grupper av nuvarande cyklister för få kunskap om vad som kan motivera potentiella cyklister. Deras resultat pekade på att fördelar med cykling så som bättre hälsa och klimatfördelar är faktorer som positivt påverkar valet av cykel som transportmedel och därför bör lyftas i policy (Fukushige & Handy, 2021:9). Värt att nämna är att Fukushige och Handys (2021) studie använder data från USA medan Line m.fl. (2010) och Forward (2014) använder data från England respektive Sverige. Huruvida detta påverkar resultaten är dock osagt.

### 2.1.3 Normer

Några faktorer som är frekvent återkommande i den tidigare forskningen kring val av transportmedel är intentioner och attityder, vilka utgör en slags subjektiv miljö. Den subjektiva miljön är svår att undersöka men utgör enligt många forskare mycket viktiga faktorer i val av transportmedel (Forward, 2014; Fraboni m.fl., 2022; Morckel & Terzano, 2014).

Forward (2014) undersöker vad som motiverar personer till att cykla och studerar här bland annat attityder och subjektiva normer. De subjektiva normerna som undersöktes i studien var familj, vänner och kollegors normativa föreställningar angående cykling (Forward, 2014:154). Resultatet av studien visar på att social acceptans, alltså hur ”vanligt” ett beteende anses vara av den omedelbara omgivningen har en påverkan på hur sannolikt det är att personen kommer utföra det beteendet. Med detta menar Forward (2014) att för att få personer som överväger att cykla att faktiskt börja cykla så måste personerna känna att beteendet är ”normalt” (Forward, 2014:157).

Kroesen (2015) undersöker subjektiva normer i en studie om hur sammanboende partners påverkar varandras val av transport. Studien finner bland annat att det är mer sannolikt att den ena parten använder aktiva transportmedel och kollektivtrafik om den andra partnern redan utövar detta beteende. En förklaring till detta som Kroesen (2015) lyfter är att parterna skapar en social norm emellan sig. Kroesen (2015) påpekar dock att detta inte är den enda förklaringen utan att exempelvis hushållets tillgång på bil också är en faktor som spelar in (Kroesen, 2015:501).

## 2.2 Teori

Då forskningsfrågorna som denna studie utgår från relaterar till tre olika påverkansfaktorer var det nödvändigt att i detta fall utgå från två teorier. Därför följer i detta avsnitt en genomgång av ”The theory of planned behaviour” och begreppet ”plats”.

### 2.2.1 The theory of planned behaviour (TPB)

Tidigare forskning kring beteende kopplat till fysisk aktivitet använder ofta ”The theory of planned behaviour” (hädanefter refererat till som TPB) i sina analyser. Teorin utgår ifrån att det går att förutse en persons beteenden utefter intentioner. Detta analyseras på tre plan; Attityd, subjektiva normer och upplevd beteendekontroll. Attityd relaterar till personens inställning kring utkomsten av ett eventuellt beteende (Ajzen, 2007:123). Subjektiva normer handlar om huruvida omgivningen upplevs vara för eller emot det eventuella beteendet (Ajzen, 2007:124-125). Det kan handla både om familj och vänners åsikter men även vilka signaler som sänds via media och politiker. Upplevd beteendekontroll handlar, precis som det låter, om vilken kontroll en person upplever att denne har över resurser och kunskaper kring att utföra ett visst beteende (Ajzen, 2007:125). Med det sagt är det inte nödvändigt att alla tre plan behöver sammanfalla för att de ska leda till ett beteende. Ajzen menar till exempel att tillräckligt stark upplevd beteendekontroll kan leda till undermedvetna intentioner vilket leder till ett beteende. Likaså kan upplevd brist i kontroll över beteendet i form av resurser, information och kunskap överskugga eventuella goda attityder till ett beteende. Detta betyder att en person som upplever att denne inte har tid eller råd mest sannolikt inte kommer engagera sig i ett beteende även om personen vet att konsekvensen av beteendet är positivt och att omgivningen ser positivt på beteendet (Ajzen, 2007:119)

Enligt TPB förstås det även att flertalet underliggande faktorer påverkar en persons intentioner och beteenden. Exempel på faktorer kan vara kön, uppväxt, socioekonomisk status och religion, vilka påverkar hur vi tolkar och inhämtar information och därför i förlängningen påverkar våra intentioner och beteenden (Ajzen, 2007:134).

Det finns dock kritik mot TPB som handlar om att modellen kan förutse förändrat beteende när vissa faktorer ändras, exempelvis i och med en flytt eller ett nytt arbete på en ny plats, men att teorin inte ger svar på hur förändringen i de faktorerna triggas från första början (Haustein & Kroesen, 2022).

### 2.2.2 Plats

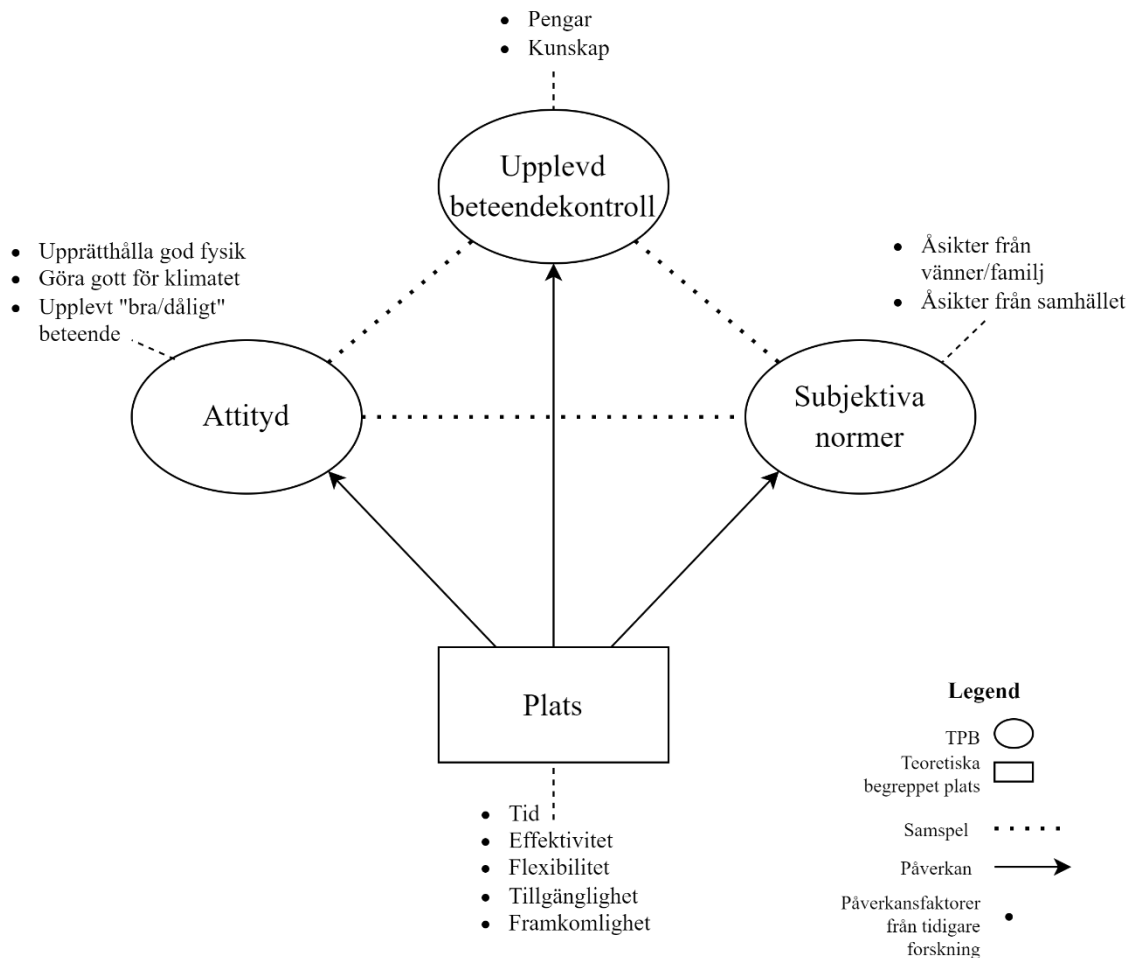
Då den byggda miljön utger en grund för vilka förutsättningar som ges när det kommer till mobilitet är det nödvändigt att komplettera TPB med något som omfattar även detta område. I detta avseende kommer studien att lyfta in begreppet ”plats”.

En plats kan vara både fysisk och abstrakt, den kan finnas i nutid, här, eller ligga långt ifrån oss i tiden. Gren & Hallin (2003) menar att en plats etableras på tre sätt. Den skiljer sig från sin omedelbara omgivning, alltså har den en början och slut (vilket kan innefatta både fysiska och mentala avgränsningar). Platsen har attribut som skiljer den från andra platser och platsen har en viss funktion, den används på ett visst sätt (Gren & Hallin, 2003:140-141). Den humanistiska geografin menar att platser är identitetsskapande i den mening att de utgör strukturen för vårt vardagsliv där platser skapar förutsättningar och restriktioner både fysiskt och mentalt (Gren & Hallin, 2003:143-144).

Platser kan påverka vårt beteende men på samma sätt kan vårt beteende även påverka platser (Wang, 2015:84). Exempelvis visar Forsberg m.fl. (2020) i sin studie om föräldrars åsikter kring barns aktiva skoltransport. Där framkommer det att föräldrar upplever platsen för hämtning och lämning utanför skolan som farlig för barnen eftersom den är så hårt trafikerad. Detta menade föräldrarna skapar en ond cirkel eftersom de på grund av all biltrafik inte kände sig trygga med att låta sina barn gå till skolan och därmed själva valde att hämta och lämna med bil, vilket gjorde att de då bidrog till den hårda trafikeringen på platsen (Forsberg m.fl., 2020:4). Hur människor rör sig (eller inte rör sig) på och mellan platser visar på hur människor förhåller sig till både transportmedel och platser i sig. I och med detta spelar transport och mobilitet en viktig roll i utvecklingen av platsmening, platsidentitet och platsanknytning (Wang, 2015:84-85).

## 2.3 Sammanfattning

För att ge en samlad bild över hur teorierna kopplas samman inför analysen och även hur dessa relaterar till påverkansfaktorer från den tidigare forskningen, redovisas en översikt i figur 1, se sida 11.



Figur 1. Bildlig representation över teoriernas korrelation till varandra samt till påverkansfaktorer från den tidigare forskningen.

Figuren visar med prickade linjer hur de övergripande faktorerna attityd, upplevd beteendekontroll och subjektiva normer från TPB kan samspela och påverka varandra. Det teoretiska begreppet plats har lagts till som en underliggande faktor och i figuren visas med pilar hur begreppet kan påverka de övergripande faktorerna från TPB. Potentiella påverkansfaktorer från den tidigare forskningen visas i punktlistform bredvid den relaterade teorin. I figuren relaterar **Attityd** till motivationen att vilja vara hälsosam och bibehålla en hälsosam livsstil, vilket exempelvis skulle kunna påverka benägenheten att välja cykel på ett positivt sätt. Även att vilja göra gott för klimatet är en attityd som skulle kunna påverka valet av transportmedel, till exempel att välja kollektivtrafik eller cykel framför bilen. Attityd är den övergripande faktorn som förväntas kunna besvara forskningsfrågan om hur klimatpåverkan påverkar val av transportmedel. **Upplevd beteendekontroll** relateras till resurser så som pengar

och kunskap. Här kan kunskap kring hur ett transportmedel används potentiellt påverka hur lättillgängligt och säkert transportmedel upplevs vara att använda. **Subjektiva normer** relateras till omgivningens åsikter kring ett beteende, så som åsikter från vänner, partners och familj eller mer generella åsikter ifrån samhället. Om ett transportmedel upplevs vara vanligt att använda skulle normer potentiellt kunna påverka benägenheten att använda transportmedlet på ett positivt sätt. I analysen antas att de tre övergripande faktorerna attityd, upplevd beteendekontroll och subjektiva normer kan samspela och påverka varandra. Subjektiva normer är den övergripande faktor som förväntas kunna svara på forskningsfrågan om hur normer påverkar val av transportmedel. I **begreppet plats** relateras faktorer från den tidigare forskningen så som utformningen av platsen du bor och utformningen av urbana eller rurala områden vilket skulle kunna påverka valet av transportmedel. Här är de underliggande faktorerna tid, effektivitet, flexibilitet, tillgänglighet och framkomlighet. Exempelvis skulle platsens utformning kunna påverka framkomlighet och tillgänglighet, vilket i sin tur skulle kunna påverka normen kring vilket transportmedel som bör användas på den platsen, vilket i sin tur skulle kunna påverka den upplevda beteendekontrollen kring kunskapen att använda ett visst transportmedel på den platsen. Trots att de övergripande faktorerna potentiellt skulle kunna samspela och påverka varandra så ska de inte förstås som att dem alltid gör det. Det är också viktigt att lyfta att det potentiella samspelet mellan faktorer och hur dessa skulle kunna påverka varandra kan vara både positivt och negativt. En plats kan exempelvis påverka huruvida ett transportmedel upplevs vara säkert eller farligt. Likaså kan en samhällsnorm bidra till både ett ökat och minskat önskat beteende. Plats är den övergripande faktor som förväntas kunna svara på forskningsfrågan om hur den byggda miljön den byggda miljön påverkar val av transportmedel.

Att koppla ihop faktorer från den tidigare forskningen med teorierna har flera funktioner. Dels synliggör det vilka fynd som eventuellt skulle kunna komma fram i studien, dels kommer figuren fungera som bas och guide i analysarbetet.

## 3. Metod och material

### 3.1 Metod

Uppsatsen har undersökt forskningsfrågorna med hjälp av kvalitativa intervjuer. Metoden lämpade sig särskilt bra då syftet för studien var att förstå intervjupersonernas perspektiv och upplevelser (Kvale & Brinkmann, 2014:17, 41). Att utföra studien genom att använda en kvalitativ metod fyllde dessutom en viktig funktion i forskningsområdet då den tidigare forskningen varit övervägande kvantitativ. Bristen på intervjustudier kring detta område kan bero på att det upplevs säkrare att ta fram faktiska siffror kring hur många som använder vilket transportmedel. Men i princip all tidigare forskning som denna studie har tagit del av drar samma slutsats. Nämligen att det är viktigt att förstå intentioner och attityder bakom val för att i sin tur kunna påverka dessa val. Det finns alltså ett hål som denna studie ämnar fylla med hjälp av kvalitativa intervjuer där syftet är att undersöka resonemang kring val av transportmedel och resmönster för att bättre förstå vilka faktorer som påverkar och på vilket sätt de påverkar.

Intervjuerna i studien har varit semistrukturerade och tematiskt undersökande enligt följande teman; *byggd miljö, klimatmedvetenhet och normer/övrigt*. Meningen med studien var att få kunskap kring intervjupersonernas uppfattningar, resonemang och reflektioner kring nämnda teman och därför bedömdes semistrukturerade intervjuer lämpa sig bäst. Detta då alltför låsta intervjufrågor skulle kunna resultera i missvisande resultat. Där har det varit extra viktigt för forskaren att reflektera över sin position och vara försiktig med hur de olika teman har presenterats och vilka följdfrågor som ställts för att inte styra intervjupersonerna åt ett håll som speglar forskarens egna intressen (Kvale & Brinkmann, 2014:52-53).

En fara med intervju är att intervjupersonerna kan försköna verkligheten och svara så som de önskar att det var och inte hur det faktiskt är. Det kan vara svårt att vara helt objektiv kring sig själv och sina val och detta kan påverka vilka svar som ges. Där är det igen viktigt att forskaren är försiktig med att inte vara för ledande med sina frågor och inte heller lägga värdering i vare sig svar eller frågor.



## 3.2 Urval

Som nämnt i inledningen finns ett behov av studier som har en regional bredd (Haustein & Nielsen, 2016). Med detta i ryggen är ambitionen med denna studie att explorativt undersöka motivation till val av transport och därför också öppna upp för att intervjua människor från olika länder. Studien kommer dock inte att ha en jämförande ansats då inte tillräckligt många personer har intervjuats för att kunna utföra en jämförande studie. Syftet med att öppna upp för intervjupersoner från flera länder är att ge studien en regional bredd. Jämförande studier kan vara till stor nytta men det finns också forskare som lyfter oro kring att jämförande studier kan ha kontextuella problem (Bartlett & Vavrus, 2020). Detta då de stora fokus som jämförande studier fäster vid de just de faktorer som jämförs riskerar att överskugga annan ny information och potentiell kunskap om fallet som studeras (Bartlett & Vavrus, 2020). Platser behöver inte nödvändigtvis förstås utifrån en viss kontext utan kan med fördel förstås som mer levande och rörliga, vilket gör att en studie blir mer utav en ögonblicksbild (Bartlett & Vavrus, 2020). Utifrån detta kan denna studie förstås som en ögonblicksbild över hur en grupp européer motiverar val av transportmedel i sina vardagsresor.

Potentiellt alla människor skulle kunna bedömas vara relevanta informanter till detta ämne, då vardagsresor och transportmedel är något de allra flesta människor har erfarenhet av. Av den anledningen var det nödvändigt att göra vissa avgränsningar i urvalet. Då studien undersöker hur val av transportmedel motiveras utifrån bland annat en klimatkontext var det relevant för urvalet att personerna som intervjuas har goda förutsättningar för att kunna göra fria val kring hur de reser för att då också potentiellt kunna vara benägna att motivera sina val utifrån exempelvis klimatmedvetenhet. Vidare kan faktorer som generell inkomst vara viktigt, då en god ekonomi ytterligare skulle kunna ge förutsättningar för friare transportval. Dessutom var det intressant att intervjua personer som kommer från länder som har en hög andel cyklister eftersom detta är ett transportmedel som anses vara miljövänligt. Om landet har en hög andel cyklister skulle detta beteende kunna ses som mer normalt och därför också kunna öka benägenheten hos intervjupersonerna att använda detta transportmedel. För att kunna fokusera urvalet ytterligare bedömdes åldersgruppen 25- 34 år vara intressant då statistik över hur många som går och cyklar minst 30 min per dag i EU.27 (Eurostat, u.å.-b) visar att det sker en relativt stor minskning mellan åldersspannen 15–24 år och 25–34 år. Där den första åldersgruppen ligger på 20,3% jämfört med 16,6% för den senare åldersgruppen. Detta skulle kunna indikera

att fler människor får bredare möjligheter att välja hur de reser. I statistik över generell inkomst i EU27 för åldersgruppen 25-39 befinner sig länder som bland annat, Danmark, Nederländerna, Luxemburg, Österrike, Sverige och Tyskland över EU27 genomsnittet (Eurostat, u.å.-a). Bland länder i Europa som har högst procentuell användning av gång och cykel minst 30 min på dag återfinns några av dessa länder bland annat, Nederländerna, Danmark, Slovakien, Sverige och Tyskland (Eurostat, u.å.-b). Vidare eftersträvade jag att intervjua personer från både rurala och urbana områden för att på så sätt få en bättre helhetsbild av resonemangen bakom val av transportmedel. I urvalet fanns också en önskan om att ha en jämn könsfördelning mellan intervjupersonerna. Studien ämnar inte analysera resultaten efter kön utan eftersträvar en jämn könsfördelning för att resultatet ska vara så generiskt som möjligt. Förutom dessa faktorer eftersträvades en representation av både bil, cykel och kollektivtrafik. Genom dessa avgränsningar har studien funnit var centraliteten för urvalet av intervjupersoner ska finnas. Avgränsningarna lämnar dock fortfarande ett mycket stort potentiellt urval och för att gå vidare användes därför ett snöbollsurval. Snöbollsurval är vanliga vid så kallade informantintervjuer och med denna metod kontaktas en person som befinner sig i det centrala urvalet som sedan i sin tur kan referera vidare till en annan person och så vidare (Esaiasson m.fl., 2017:267). I detta fall kontaktades en person i åldersgruppen 25–34 år som bor i en urban stad i Sverige och använder bil, cykel eller kollektivtrafik i sina vardagsresor. Länder som kunde räknas in i urvalet var de som ligger i topp vid generell inkomst och andel cykling alltså exempelvis Nederländerna, Danmark, Sverige och Tyskland och utifrån dessa premisser kontaktades till slut 10 personer som uppfyllde urvalskriterierna. Totalt var det 9 personer från både Sverige och Tyskland som tackade ja till att vara med i studien, men på grund av ett avhopp intervjuades slutligen 8 personer. Personen som startade snöbollsurvalet var en person som jag var bekant med sedan tidigare och därför kunde jag också känna till att personen passade in på mitt urval, den här personen var alltså ett bekvämlighetsurval (Bryman, 2016:187). Detta ledde till att i stort sett alla intervjupersoner som blev aktuella för studien var personer som jag sedan tidigare var bekant med. Det blir därför nödvändigt att djupare diskutera bekvämlighetsurval.

Ett bekvämlighetsurval är ett icke slumpmässigt urval och därav blir generaliseringsmöjligheterna för en studie som använder sig av ett sådant urval mycket limiterade (Bryman, 2016:187). Däremot fungerar studier som använder sig av ett bekvämlighetsurval mycket bra till att knyta ihop olika delar av tidigare forskning eller utforska nya riktningar för vidare forskning i ett forskningsfält (Bryman, 2016:187). Att i en studie

intervjua personer som du har en bekantskap med kräver dock noga övervägande och transparens. Exempelvis lyfter Esaiasson m.fl. (2017) att det kan vara svårt att upprätthålla en vetenskaplig distans till intervjupersoner som du känner sedan innan och att det finns en risk att mycket kunskap tas förgivet på grund av relationen (Esaiasson m.fl., 2017:268). Detta var något som jag reflekterade över och försökte motverka vid intervjutillfällena. Jag har i min roll som forskare därför varit extra noga med att försöka hålla intervjuerna professionella och försökt upprätthålla en neutralitet vid intervjutillfällena. Med det menar jag att jag har försökt att inte anta att jag redan vet information om intervjupersonerna och varit noga med att ställa följdfrågor och be om djupare förklaringar. På grund av detta har det också varit viktigt att utarbeta en grundlig intervjuguide (bilagor, intervjuguide) som fungerat som stomme i samtalet så att intervjuerna hålls strukturerade och inom ramen för ämnet. Vid intervjuerna fick också personerna börja med att presentera sig med namn, ålder, sysselsättning och boendesituation vilket var ett sätt att redan från början etablera rollerna som forskare och intervjuperson. Jag var också noga med att förklara min roll som forskare vid dessa tillfällen, alltså att jag sökte kunskap kring hur personerna resonerar kring sina val av transportmedel och resor i vardagen. Intervjupersonerna informerades också om att deras medverkan skulle vara anonymiserad. Anonymiseringen var i detta fall till för att få intervjupersonerna att känna sig mer bekväma i situationen och förhoppningsvis bidra till öppna samtal.

För denna studie gjordes valet att hålla intervjuerna i grupper. Då syftet med studien var att förstå resonemang kring val ansågs gruppintervjuer vara fördelaktigt då dessa tenderar att sätta samtalet i fokus vilket kan bidra till att flera olika aspekter av ämnet som undersöks innefattas i diskussionerna (Esaiasson m.fl., 2017:330). Alla intervjuer utom en hölls digitalt vilket kan tänkas ha påverkat resultatet. I videosamtal är det svårare att fånga upp exempelvis kroppsspråk och mycket uppmärksamhet krävs av forskaren för att fånga upp små signaler hos intervjupersonerna. Den intervju som skedde fysiskt hölls på en offentlig plats för att ytterligare bidra till en neutralitet vid intervjutillfället. Alla intervjuer var planerade att ske i grupper om tre eller två men på grund av ett sent avhopp fick den sista intervjun ske enskilt. Detta kan tänkas ha påverkat resultatet på så sätt att det inte blev en diskussion på samma sätt som det blir i en grupp. Den intervjuade personen får mindre utbyte i samtalet eftersom denne inte får höra andras resonemang kring frågorna som ställs och därmed är det möjligt att vi går miste om ett fördjupat och mer väl reflekterat svar från intervjupersonen. Den enskilda intervjun var dock lika lång som gruppintervjuerna och transkriberingen av intervjun gav ungefär lika

mycket material som gruppintervjuerna gav. Detta tyder på att intervjun ändå bidrog med ett väsentligt om än ensidigt bidrag till studien. Det ska nämnas att det sena avhoppet bidrog till att män blev något överrepresenterade i studien och att kollektivtrafik som transportmedel blev underrepresenterat. Initialt fanns även en önskan om att intervjua personer som bor både urbant och ruralt för att ge studien en ytterligare bredd. På grund av urvalsmetoden och en viss tidsbrist kunde inte detta uppfyllas. Studien har därför en överrepresentation av personer som bor urbant, vilket gör att resultatet kommer ha en tyngd på urbana personers resonemang kring val av transportmedel.

<b>Intervjugrupp och form</b>	<b>Referens</b>	<b>Kön</b>	<b>Ålder</b>	<b>Nationalitet (Stad)</b>	<b>Urban/rural</b>	<b>Transportmedel</b>
1, Videosamtal	Person A	Man	29 år	Tysk (Büchenau)	Rural	Bil
1, Videosamtal	Person B	Kvinna	28 år	Tysk (Büchenau)	Rural	Bil
1, Videosamtal	Person C	Man	29 år	Svensk (Göteborg)	Urban	Gång/Cykel
2, Videosamtal	Person D	Kvinna	28 år	Tysk (Berlin)	Urban	Cykel
2, Videosamtal	Person E	Man	27 år	Tysk (Berlin)	Urban	Cykel
3, Videosamtal	Person F	Kvina	30 år	Svensk (Göteborg)	Urban	Kollektivtrafik
3, Videosamtal	Person G	Man	28 år	Svensk (Göteborg)	Urban	Bil
4, fysiskt möte	Person H	Man	25 år	Svensk (Göteborg)	Urban	Cykel/Kollektivtrafik

*Tabell 1. Visar en samlad översikt över information om personerna som intervjuades.*

I tabell 1 redovisas den samlade informationen om intervjupersonerna, vilka transportmedel de huvudsakligen använder till vardags, huruvida de bor ruralt eller urbant (vilket kan tänkas påverka tillgängligheten till kollektivtrafik), vilken nationalitet personen har samt vilken stad personen bor i, ålder, kön, hur personen kommer refereras till i resultatet, om personen blev intervjuad fysiskt eller digitalt och vilka personer som blev intervjuade tillsammans vilket visas med en siffra där alla personer med exempelvis siffran ett blev intervjuade i samma grupp.

### 3.3 Material

Materialet för denna studie består av intervjuer från fyra tillfällen med åtta personer. Dessa intervjuer har transkriberats och två av intervjuerna har dessutom översatts från engelska till svenska. Samtliga intervjuer var mellan 1–1,5 timmar långa. Det transkriberade materialet bestod allt som allt av 22 sidor text. Intervjufrågorna (bilagor, intervjuguide) utformades med studiens teorier som grund. Frågorna är således utformade för att förstå hur intervjupersonernas attityder, intentioner och upplevda beteendekontroll påverkar deras resor och val av transport. Likaså hur intervjupersonerna påverkas av och uppfattar platsen som utgör resan och hur den påverkar deras val av transport och resväg.

Utöver transkriptionerna består materialet även av kartor över typiska resor som intervjupersonerna gör till vardags. Dessa kartor fick intervjupersonerna själva konstruera i början av intervjuerna med hjälp av penna och papper. Intervjupersonerna blev instruerade att välja en resa som är återkommande och typisk för deras vardag, exempelvis resan till arbete/skola, till fritidsintressen eller mataffären. Resan skulle börja vid hemmet och sluta vid vald destination. När kartorna var klara fick intervjupersonerna sedan visa upp kartan och beskriva resan. Detta är en vanlig övning inom det kulturgeografiska ämnesområdet och ger forskaren en inblick i hur personer upplever sin miljö (Gren & Hallin, 2003:128). Syftet med denna övning var bland annat att undersöka vad som påverkar intervjupersonernas resor idag, deras känslor kring dessa resor, vad som upplevs som restriktioner och vad som verkar vara anledningen till att de väljer att resa på detta sätt. I samtalen gjordes av forskaren ingen skillnad på om personerna till vardags använde bil, cykel, gång eller kollektivtrafik. Även om exempelvis cykel räknas som ett hållbart transportmedel och ett val som är önskvärt ur miljösynpunkt så finns det en poäng med att undersöka vad som skulle få personer som cyklar att välja ett annat transportmedel. Genom att undersöka detta kan det träda fram anledningar till att valet gjordes från första början, vilket personen kanske inte alltid rent objektivt är medveten om. Detta undersöktes genom frågor så som *"Finns det alternativa vägar du skulle kunna ta till punkt B?"*, *"Har du möjlighet att välja andra transportmedel till punkt B?"* och *"Tror du att sättet du reser på idag påverkas av vart du bor?"* (bilagor, intervjuguide). I denna övning valde alla intervjupersoner utom en att börja rita upp sin resa utanför sin bostad, alltså att endast ta med hur själva vägen går, vilket indikerar att personerna upplever att resan börjar först utanför huset. En person (person E) valde däremot att börja redogöra för sin resa inifrån hemmet och ta med gången nedför trappan till innergården, gången genom innergården för att hämta

cykeln och sedan vägen ut till gatan där den ”egentliga” resan börjar. Detta kan ha att göra med att personens valda resa (på själva fordonet) endast tar 5–10 minuter, och i den aspekten spenderar personen nästan lika lång tid med att ta sig ut till vägen som att sedan transportera sig till sitt huvudmål.

För att analysera materialet användes en tematisk kvalitativ analytisk ansats. Att använda en tematisk analys har sina fördelar i att den är mycket flexibel (Braun & Clarke, 2006:78) vilket är en fördel i en explorativ och undersökande studie som denna. Materialet har därför kodats efter restriktion och motivation under temat byggd miljö och normer, samt vilka beteenden som intervjupersonerna under samtalen pratade om som positiva och negativa under temat klimatmedvetenhet. Efter kodningen har ett antal påverkansfaktorer funnits som tematiskt har kategoriserats och analyserats med hjälp av ett analyschema som redovisas nedan i tabell 2.

	Motivation & Upplevt positivt beteende			Restriktion & Upplevt negativt beteende		
Övergripande påverkansfaktorer	<i>Bil</i>	<i>Cykel</i>	<i>Kollektivtrafik</i>	<i>Bil</i>	<i>Cykel</i>	<i>Kollektivtrafik</i>
<i>Attityd</i>						
<i>Upplevd Beteendekontroll</i>						
<i>Subjektiva normer</i>						
<i>Plats</i>						

Tabell 2. Analyschema.

I analysens schemat har de kodade påverkansfaktorerna kategoriserats efter om de uppfattats som ”motivation och upplevt positivt beteende” eller ”restriktion och upplevt negativt beteende”, vilket transportmedel det gäller samt vilken övergripande faktor som den kodade påverkansfaktorn relaterar till. De övergripande faktorerna är de som kopplar till teorierna TPB (attityd, upplevd beteendekontroll och subjektiva normer) och det teoretiska begreppet plats (se figur 1, sida 11). Även om intervjuerna utfördes i tre teman (byggd miljö, klimatmedvetenhet och normer) så kommer alla fynd att redovisas och analyseras tillsammans i ett samlat analyschema. Då motivationsfaktorer som rör ett visst tema kan komma upp i diskussionerna kring andra teman ger detta en bättre överblick där motivationsfaktorerna också kan relateras till varandra mer överskådligt. Dessutom är de övergripande påverkansfaktorerna kopplade till intervjuernas teman och studiens forskningsfrågor. Attityd relaterar alltså till hur klimatmedvetenhet kan påverka val av transportmedel, subjektiva normer till hur normer kan påverka val av transportmedel och plats till hur den byggda miljön kan påverka val av transportmedel.

Utifrån analysens schemat har sedan en analys utförts för att förstå intervjupersonernas resonemang kring sina vardagsresor och hur intervjupersonerna upplever sig vara påverkade, och av vilka faktorer, när det gäller valet av transportmedel. Genom detta har studien sökt svara på vad som motiverar val av transportmedel i vardagsresor genom forskningsfrågorna:

Hur upplever intervjupersonerna att...

- *klimatmedvetenhet påverkar valet av transportmedel i vardagsresor?*
- *den byggda miljön påverkar valet av transportmedel i vardagsresor?*
- *normer påverkar valet av transportmedel i vardagsresor?*

## 4. Resultat

I följande kapitel redovisas resultat löpande tillsammans med diskussion. Strukturen av kapitlet kopplar till intervjuernas teman (byggd miljö, klimat och normer) och studiens forskningsfrågor. Därför inleds kapitlet med temat byggd miljö följt av temat klimat och temat normer. Avslutningsvis redovisas också hur intervjupersonerna resonerar kring hur de hade önskat resa i vardagen om inga restriktioner fanns.

### 4.1 Tema Byggd miljö

Under samtliga intervjuer trädde ett antal faktorer fram som huvudsakliga avgörare för vilket transportmedel som valdes. Det som i allra högsta grad motiverade valet (oberoende av vilket transportmedel det gällde) var snabbhet, bekvämlighet och flexibilitet. I fallet med gång och kollektivtrafik lyftes flexibiliteten i stället som något som saknades och en anledning att personerna i vissa val valde bort transportmedlet. Snabbhet och bekvämlighet definierades dock lite olika beroende på transportmedel och personernas egna preferenser, speciellt hos de som använde cykel till vardags. Person D uppgav att vägen hon tog till arbetet var mycket hårt trafikerad med bitvis mycket dåliga cykelvägar vilket resulterar i att hon ofta upplever sig vara mycket stressad efter sin resa. Person D uppgav dock att hon hade möjlighet att välja alternativa vägar men att dessa skulle innebära att hon behöver färdas på små gator vilket skulle resultera i många stopp och svängar. Person D valde därför den rakaste vägen till arbetet då den upplevdes vara snabbare, även om den vägen gör henne stressad.

Att behöva svänga och stanna mycket var något alla cyklister i studien lyfte som restriktioner. Person H berättade att cykelvägen han tar till arbetet upphör att existera halvvägs genom resan där han då måste cykla över ett torg fullt med människor vilket kunde resultera i arga tillrop ifrån fotgängare omkring honom. Även person H hade möjligheten att välja en annan väg, men då denna väg innebar fler svängar och flera trafiklysen valde han att ändå ta vägen över torget. På frågan om person H kan välja alternativa vägar till arbetet svarar han:

*”Ja jag väljer den här för att den tar mindre tid. Jag har provat andra men då är det alla korsningar med typ fyra trafikljus som inte heller alltid är synkade. Det tar ju någon minut längre bara men det känns inte bra att behöva stanna hela tiden, då cyklar jag hellre på den andra vägen.”*

Även person E uppger att han skulle kunna ta en annan väg när han cyklar till arbetet men nämner också han många stopp och svängar som restriktioner: *” Jag kan använda*



*en snabbare väg men den har kullersten och jag måste stanna hela tiden för att det är så mycket svängar och därför skulle det ta längre tid.”* I motsats till Morckel och Terzanos (2014) forskning så väljer alltså dessa personer att cykla fastän upplevelsen av den byggda miljön inte verkar uppmuntra cykel som transportmedel.

Person D är ett intressant fall att analysera då hon beskriver sin upplevelse på cykeln som mycket stressande och farlig. Något som tidigare forskning menar borde verka negativt i valet av cykel (Fraboni m.fl., 2022). Genom intervjun framkommer dock en del möjliga förklaringar. Person D har nämligen mycket starka åsikter kring miljöpåverkan och upplever sig ha stor förmåga att cykla och vara fysiskt aktiv vilket är något som TPB menar på ger starka intentioner till utfört beteende (Ajzen, 2007:125)

När det gällde personerna A, B och G, som till vardags reste med bil uppgavs valet i första hand handla om bilens konkurrenskraftighet när det kommer till att färdas snabbt på långa distanser, vilket går i linje med tidigare forskning (Hook m.fl., 2021). Flexibiliteten var också något som lyftes som en motivation, och här bekvämligheten i att exempelvis kunna göra en avstickare på vägen hem för att åka och handla eller stanna och äta. Flexibiliteten relaterades även till hur krångligt personerna upplevde att det skulle vara att använda kollektivtrafik till sina resor och att bilen i jämförelse då upplevdes väldigt flexibel. Person G sade så här om sitt val av transportmedel i sin vardagsresa:

*”Jag skulle kunna ta spårvagnen. Men grejen är att om det inte är så mycket trafik så är bilen så mycket snabbare, med vagnen kan det ta upp åt 50 minuter, jag behöver gå hemifrån och tajma vagnarna vilket man oftast inte gör och sen gå från hållplatsen sista biten till träningshallen kanske 8 minuter. Därför väljer jag oftast bilen för att det liksom går snabbare och jag behöver inte tajma någonting.”*

Personen G nämner här tid som en restriktion på grund av att kollektivtrafiken är mycket långsammare än bilen. Personen G nämner även tajmingen med kollektivtrafiken vilken också upplevs som en restriktion, där kan vi läsa in att personen föredrar flexibiliteten som kommer med bilen som transportmedel framför att åka kollektivt. Detta är något som stämmer överens med vad tidigare forskning säger om anledningar till val av bil som transportmedel (Fraboni m.fl., 2022). Dessa argument kring kollektivtrafiken var även något som återkom hos cyklister i samtal om alternativa färdmedel. Person C: *”Jag känner mig mer flexibel med cykel om jag ska träffa vänner eller göra saker efter jobbet. Ska man gå då tar det för lång tid.”*

I stort sett alla intervjupersoner menade att kollektivtrafiken inte är tillräckligt effektiv som den är idag. Att dessutom behöva anpassa sina restider efter buss- och tågtidtabeller uppgavs vara en stor restriktion och verkade i stället som en motivation för de flesta personer att välja andra färdmedel. Person E: *”Med cykel behöver du inte anpassa dig efter tidtabeller eller något, du kan ta dig dit du vill när du vill.”* Person H på frågan om det finns möjlighet att välja andra transportmedel:

*”... där är ju det jag tycker är skönast med cykel egentligen, det att jag kan välja exakt när jag vill åka hemifrån och jag kan komma hem snabbt också. Det är nästan det största, att om jag slutar jobbet 23:30 så måste jag kanske vänta på vagnen i 15–20 minuter. Jag tycker ändå att det är skönare att bara nej nu är jag färdig också tar jag min cykel och drar hem.”*

I dessa resonemang framkommer det att den byggda miljön påverkar hur intervjupersonerna väljer att resa idag. Speciell fokus hamnar på infrastrukturen kring kollektivtrafiken vilken upplevs vara otillräcklig och ineffektiv. Detta var speciellt sant för person A och B men något som även de andra intervjupersonerna tog upp. Person A:

*”Om det fanns möjlighet hade jag velat åka tåg för att jag tycker att det är skönt att kunna åka och inte behöva köra. Men nu finns inga hållplatser. Det finns buss men den går bara 1–2 gånger i timmen och vägen den tar är inte direkt till närmaste stad utan man måste åka igenom närliggande byar vilket gör att resvägen blir jättelång.”*

Person D *” ... jag tror till och med att det tar längre tid med kollektivtrafik för att jag skulle behöva byta tåg.”*

Person F som var den enda i studien som endast använde kollektivtrafik till vardags lyfte också en del restriktioner kring transportmedlet. På frågan om de upplevs som att vart personerna bor påverkar hur de reser svarade person F: *”Ja det tror jag. Jag bor ju väldigt nära hållplatsen vilket känns väldigt lugnt. Men så fort man måste gå 10–15 min måste man tajma på ett annat sätt och då hade jag nog velat ha en cykel.”* Person F pratade även om hur stämningen på spårvagnen var olika vid olika tidpunkter på dagen. Att det exempelvis på morgonen kunde vara väldigt fullt och att detta var något som kunde få henne att ibland välja ett annat färdmedel.

Alla intervjupersoner uppgav att vart de bor idag påverkade deras sätt att resa, men det påverkade intervjupersonerna på lite olika sätt. Person A och B upplevde långa distanser och bristande infrastruktur vilket gjorde att de i många fall valde bilen framför andra transportmedel. Person C och G upplevde sig påverkade på grund av hur backigt deras

boendeområde var idag. Båda dessa personer uppgav att de hade velat cykla mer om det inte varit för den stora fysiska ansträngningen som var oundviklig i och med backarna. Person D, E, F och H menade i stället att deras val av transportmedel hade varit annorlunda om de bott längre ifrån sina resmål. På det sättet möjliggjorde platsen de bor på idag för användning av cykel respektive kollektivtrafik. Person H nämnde dessutom att han övervägt att skaffa sig en bil, men på grund av att han idag bor så centralt upplevde han att det skulle vara mer ett mer omständligt transportmedel än cykeln. Person H:

*"...det är inte riktigt en värd investering att göra, för jag åker inte sträckor så att det behövs. Det finns smidigare sätt, de resor jag gör dagligen går ju smidigare utan bil än med bil. med parkering och bensin och allting."*

Denna åsikt delades av person F som svarade så här på frågan om det upplevs som att alla transportmedel har samma förutsättningar:

*"Nej, jag hade nog tyckt att det vore väldigt krångligt att skaffa bil. Speciellt när jag är uppväxt i en liten by, det är en sådan stor kontrast, det känns som så sjukt mycket fix med att ha bil i stan. Liksom köa för att ens få parkering där jag bor."*

Detta indikerar att dessa personer upplever att stadens utformning gör det ogynnsamt att till vardags använda bil. Dessa åsikter går även i linje med vad tidigare forskning säger om tätorter och bilanvändning (De Vos m.fl., 2012:8). Detta var dock något person G inte riktigt upplevde på samma sätt då han på samma fråga i stället svarade:

*"...jag tror att jag hade haft svårt att anpassa mig till att bara åka kollektivt. För ska man åka utanför stan där det inte finns en hållplats. Liksom jag åker ju nu ibland utanför stan till lite naturreservat och så, men dem kan man inte ta sig till med kollektivtrafik för det finns ingen hållplats där eller så tar det 2 timmar med buss att åka en väg som tar 25 min med bil."*

Här instämde person F och svarade: *"Sådant känns som så himla fusk, jag väljer ju lite att inte ha bil ur miljösynpunkt, också kommer jag inte åt naturområdena för att man inte har bil."* Detta är intressanta reflektioner då det visar på att intervjupersonerna har olika uppfattningar om vad som är inom deras mobilitetsradie. Vi kan exempelvis se att person G har en grundmobilitet idag som skulle vara svår att ge upp mot långsammare mer låsta transportmedel.

## 4.2 Tema Klimat

### 4.2.1 Allmänna uppfattningar och åsikter

Under temat klimatet blev intervjupersonerna ombudda att berätta om hur de ser på klimatpåverkan och huruvida detta är något de känner sig berörda av i sitt dagliga liv. Syftet med detta var att förstå om val av transport var något som naturligt kom upp i association till klimatet och genom det få en förståelse för om intervjupersonerna använder klimatet som en motivationsfaktor i sina val av transportmedel. Över lag upplevde intervjupersonerna att klimatet var något som de kände sig berörda av och att det var något de tänkte på och pratade om i vardagen. Särskilt var det personerna A, B, D och E som upplevde sig vara ytterst påverkade och det framkom under samtalsgången att dessa personer upplever sig vara mer medvetna än andra personer i deras närhet. Person A: *”Jag tror det skrämmer oss, vi oroar oss om det och pratar om klimatet nästan varje dag. Vi ser det på nyheterna varje dag.”* Person C:

*”Det är definitivt otäck och jag tänker på det ofta. Vad som gör det svårt är att du vet saker som vore bra för klimatet som att inte flyga eller köpa bra mat men det kan vara svårt att agera på det.”*

Person D (sammanboende med person E): *”Det är ett superviktigt ämne för oss. Det går inte att komma undan idag. Vi har också rätt starka åsikter kring att vi måste ändra våra beteenden.”* Person G och H skiljde sig från de andra intervjupersonerna då de menade att klimatpåverkan inte var något som nämnvärt berörde dem. Person G:

*”Alltså jag har svårt att säga. På visst sätt gör jag det jag handlar inte så mycket. Men jag väljer ju att köra bil jämfört med att ta till exempel spårvagn och det gör jag ju inte för att jag tänker på miljön.”*

Person H:

*”...det är ju klart att jag kan göra aktiva val att kanske välja bort kött på grund av klimatpåverkan men det är ju också kanske för att det är billigare, samma med att jag har ju ingen bil men det är ju också för att jag inte har råd och det är inte värt det. Men det är ju ändå en faktor som spelar in i valet och kvalet om det var jättenära att välja mellan två saker så kanske jag hade valt en grej för klimatet.”*

Alla intervjupersoner fick också frågan om de upplever att det finns beteenden som de ändrat på i sin vardag för att bli mer klimatvänliga. På denna fråga framkommer en röd linje där samtliga intervjupersoner rör vid områden som kost, konsumtion av kläder och el prylar, flygresor och onödiga semesterresor eller korta bilresor som de menar borde göras med

andra transportmedel. Ingen av intervjupersonerna nämner här sitt eget val av transportmedel. Det som dock är intressant i hur intervjupersonerna resonerar är att det framkommer att alla är medvetna om att det finns beteenden som upplevs vara bättre eller sämre för klimatet. Även person G och H som menar att de inte är särskilt oroliga för klimatet eller att klimatet för dem inte upplevs vara en särskilt viktig fråga. Trots detta så framkommer reflektioner över hur de motiverar andra vardagliga beteenden på grund av klimatet. Dessa mönster stämmer överens med vad tidigare forskning funnit angående klimatmedvetenhet och den höga tröskeln att ändra resebeteende (Line m.fl., 2010; Prillwitz & Barr, 2011).

#### **4.2.2 Klimatmedvetenhet som motivationsfaktor**

När intervjupersonerna blev ombudda att motivera sitt val av transportmedel i början av intervjun (innan temat klimat hade blivit introducerat för intervjupersonerna) nämndes klimatet i ett fall. Klimatet framkom dock aldrig som huvudfaktor utan kom in senare i intervjupersonens resonemang kring val av transportmedel. Person D *”Det är delvis också ett val på grund av klimatet. Vi skulle inte ha åkt bil iallafall för vi har ingen bil, men jämfört med kollektivtrafik så väljer jag hellre cykel för klimatet.”*

Då intervjupersonerna överlag uppger att de är klimatmedvetna och nämner olika beteenden som kan ändras för att främja klimatet är det intressant att den vardagliga transporten inte är något som nämns mer. Intervjupersonerna fick alla frågan om hos vem de upplever att ansvaret med att göra transportsektorn mer hållbar ligger. På detta svarade samtliga att det största ansvaret ligger hos politiker och stora företag. Person C och G tog även upp att det finns ett visst eget ansvar men menar att det är politiker som måste ge rätt förutsättningar till detta beteende. Person C: *”Flera har det. Det finns ett eget ansvar men jag kan inte själv bygga nya tågvägar.”* Person G:

*”... eller så här, jag hade gärna tagit eget ansvar om det fanns något som var lika smidigt som bil eller bara tog 5 eller 10 extra minuter, men i och med att det är så extra omständligt så lägger jag kanske över mitt eget ansvar på någon annan mer.”*

Person D och E kommer också in på det egna ansvaret angående klimatet och transportmedel. Person D:

*”Jag tror för mig att det inte spelar jättestor roll om jag ändrar beteende. Det är såklart sämre att åka tåg i stället för att cykla men jag tror inte att det spelar jättestor roll om*

*jag som person ändrar mitt beteende. Men att jag vet hur stort problemet är över lag gör att jag känner att jag måste byta beteende, fast egentligen är det de stora företagen som borde ändra på sig, inte jag.”*

Person E:

*”Vi vet att vi personligen inte räddar planeten men det är ändå viktigt att visa människor att det går att ändra på sig, och att sätta ett gott exempel. Det får också mig att må bättre såklart, att jag vet att jag gör något bra även om jag vet att det inte påverkar klimatet direkt.”*

### 4.3 Normer

Den tredje faktorn som undersöktes i intervjuerna var normer. Normer tolkades vara en stor påverkansfaktor hos person D och E som båda cyklar och är sammanboende. I linje med tidigare forskning (Kroesen, 2015) verkar dessa personer ha skapat en subjektiv norm emellan sig angående cykeln som transportmedel. Båda uttrycker en stor vilja av att vara goda föredömen för andra i valet av transportmedel. Person D: *”Ofta tänker jag när jag cyklar att om alla andra bara kunde cykla i stället för att åka bil så hade det varit så lite trafik i stan och inte alls lika stressigt.”* Person E pratar också om vissa attribut som krävs för att cykla i staden de bor i. Person E: *”De flesta är inte i lika bra fysisk form som oss, det krävs både god fysisk och mental hälsa för att cykla i Berlin. Jag tror vi är ett undantag, de flesta åker kollektivt.”* Här framkommer det att personerna har en stark upplevd beteendekontroll likväl som starka subjektiva normer emellan sig där cyklandet är en självklar del i deras vardag. Här verkar normen som person D och E skapar emellan sig vara starkare än den som återspeglas i samhället då båda uppger att cykling inte är prioriterat i staden, vilket går i linje med tidigare forskning kring påverkan från sammanboende partner (Kroesen, 2015). Båda personerna har dessutom mycket starka attityder och intentioner bakom beteendet vilket speciellt framkommer när jag frågar personerna frågor kring deras val av transportmedel. Person D:

*”För mig är det viktigt att få vara ute. Ibland vaknar man och mår inte så bra men att få gå ut då så mår man mycket bättre, såklart är vägen stressig ibland men det är ändå mycket bättre att få vara ute.”*

Person E: *”Jag är glad över mitt val att cykla. Jag tycker om att vara utomhus innan jobbet, få i gång kroppen, vila huvudet från vardagstankar.”*

I intervjun med person H framkom det också här att de sociala normerna kan påverka valet av transportmedel. Person H:

*”...till skolan hade jag kunnat cykla oftare för det är inte så långt, men det gjorde jag nästan aldrig. Det kändes som att om jag ville hitta på någonting efter skolan så hade cykeln varit mer av ett hinder, om man ska göra något så är det ingen annan som cyklar, ska jag lämna den då? Eller ta med den? Eller ska jag cykla dit vi ska och de andra åker spårvagn då?”*

#### 4.4 Övrigt – Ett framtida drömscenario

Med målet att försöka få kunskap kring hur intervjupersonerna hade valt att resa om resurser och yttre påverkan inte hade varit ett hinder fick de frågan om hur deras ideala framtidsscenario hade sett ut. Detta kunde inkludera hur de bor, reser och i övrigt lever sina liv. På detta svarade alla utom person A, B och H att de hade velat bo med ett ”rimligt” cykel- och gångavstånd överallt. Person E: *”Jag bor ruralt, med max 30 minuter till jobbet och max 10 minuter till matbutik, med cykel såklart”*, person F *”Jag hade nog velat bo där jag kunde gå överallt. Samtidigt vill jag inte bo i en storstad, utan mer ruralt i en by kanske vilket inte går ihop men det hade jag velat ha”*, person G *”Rimligt cykelavstånd till allting, jag är ju uppväxt så. Med 10–15 minuter till skolan och vänner och allt är platt”*.

Person A och B säger i stället att om det inte funnits någon fara för klimatet med att flyga så hade de velat resa mycket. Person H säger att han för stunden upplever att han har sin drömsituation med att bo centralt och ha nära till arbete och sitt sociala liv men att idealen för honom säkert ändras med åldern och att han då eventuellt kanske vill bo mer ruralt men gärna med bra kollektivtrafikanslutningar till en storstad. I relation till den tidigare forskningen från Morckel & Terzano (2014) kring huruvida personer väljer vart de bosätter sig utifrån vilket transportmedel det föredrar skulle vi kunna finna enlighet i det person H säger.

Det är här intressant att de flesta intervjupersoner nämner att de vill bo på ett sådant sätt att de kan resa på ett miljövänligt sätt, även om dem inte rakt ut motiverar detta utifrån en klimatsynpunkt.

## 4.5 Sammanfattning

För att sammanfatta resultatet redovisas gjorda fynd i ett analyschema (se tabell 3, sida 30). Analyschemats bas utgår från figur 1 som kopplar ihop studiens två teorier och påverkansfaktorer från tidigare forskning. Informationen som sedan kodades fram ur intervjumaterialet kategoriserades in och redovisas i tabell 3. Påverkansfaktorer från den tidigare forskningen låg till grund för analysen, dels för att positionera studiens fynd i det tidigare forskningsområdet, dels för att relatera de kodade fynden till de övergripande faktorerna (se figur 1, sida 11). I analyschemat har påverkansfaktorer som påtalats av personer som bor ruralt markerats med **mörkgrått** och påverkansfaktorer som påtalats av både personer som bor ruralt och personer som bor urbant har markerats med **ljusgrått**.

Över lag ser vi en övervikt av faktorer som upplevs vara restriktiva eller som relateras till ett upplevt dåligt beteende. Kollektivtrafiken upplevs genomgående vara långsam, otillgänglig och inte tillräckligt flexibel. Faktorer som togs upp som motivationsrelaterade var att det var en fördel att bo nära hållplatsen, alltså påverkade boendesituationen hur tillgängligt transportmedlet upplevdes. Men också att det var skönt att inte behöva köra själv utan bara kunna åka med. Enligt analysen upplever sig alltså intervjupersonerna vara mest påverkade av faktorer som relaterar till den byggda miljön när det gäller kollektivtrafik som transportmedel. För cykel kom också en hel del restriktionsrelaterade faktorer upp. Här ser vi att påverkansfaktorerna är något mer jämfördelade över de övergripande faktorerna. Restriktionsfaktorer som kom upp var att cykling upplevs vara både stressande, osäkert och fysiskt ansträngande, dessutom påverkade det om omgivningen cyklade eller inte. Dessutom var olika aspekter av dåliga cykelvägar, hinder på vägen eller dåligt underlag faktorer som verkade restriktivt. Däremot upplevde intervjupersonerna fler motiverande faktorer kring cykel. Bland annat frihet, effektivitet, bra för hälsa och bra för klimat. Cykel är det transportmedel som i analysen visar på flest positiva påverkansfaktorer. Kring bilen påtalades inte jämförelsevis lika många påverkansfaktorer alls. Faktorer som togs upp som dåliga eller restriktioner var exempelvis att bilen är dålig för klimatet och att det är ett dyrt transportmedel. Faktorer som verkade motiverande var att bilen är snabb och att flexibiliteten är god.



Övergripande påverkansfaktorer	Motivation & Upplevt bra beteende			Restriktion & Upplevt dåligt beteende		
	<i>Bil</i>	<i>Cykel</i>	<i>Kollektivtrafik</i>	<i>Bil</i>	<i>Cykel</i>	<i>Kollektivtrafik</i>
<i>Attityd</i>		Frihet att ta sig vart man vill, när man vill	Skönt att åka och inte köra själv	Dålig ur miljösynpunkt	Stressande	
		Bra för klimatet		Kö till att få parkeringsplats	Fysiskt ansträngande	
<i>Upplevd Beteendekontroll</i>				Dyrt med bensin och parkering	Osäkert i trafiken	
					Kräver god fysik	
<i>Subjektiva normer</i>		Att vara utomhus			Ingen av vännerna cyklar	
		Få igång kroppen				
<i>Plats</i>	Snabb på långa sträckor	Rak väg	Bo nära hållplatsen	Svårt att få parkeringsplats	Dåliga cykelvägar	Långsam
	Kan göra många stopp på vägen	Få stopp			Cykelvägen upphör	Låst till tidtabell
		Kunna stanna vart man vill			Mycket trafik	Långt avstånd från hållplats till slutgiltig
					Vägen har många stopp och svängar	För få hållplatser
					Många trafikljus	För få avgångar
					Kullersten	Ingen direkt linje
						Inga hållplatser

Tabell 3. Analysschema över det samlade resultatet.

## 5. Slutsatser

Utifrån studiens fynd går det att argumentera för att den byggda miljön är den övergripande faktor som påverkar intervjupersonernas val av transportmedel allra mest, oavsett vilket transportmedel som används. För att motivera sitt val pratade intervjupersonerna ofta om vad som var dåligt med andra transportmedel, exempelvis valde intervjupersonerna A och B att använda bil då kollektivtrafiken var för långsam och hållplatserna för få. Detta gör att vi ser mycket mer restriktioner i analyschemat (se tabell 3, sida 34) än motivationer. Men genom detta kan vi också lära oss vad som är viktiga faktorer i personernas val. Exempelvis ser vi då att bland annat tid och flexibilitet var mycket viktigt. Då den byggda miljön gav olika förutsättningar för olika transportmedel valdes transportmedlet som upplevdes ha bäst förutsättningar utifrån den byggda miljön. Studien fann därför även att intervjupersonerna verkar anpassa sina val av transportmedel efter miljön de är bosatta i, vilket går i linje med tidigare forskning från Haustein & Kroesen (2022:140).

Denna studie gjorde också ett intressant fynd gällande klimatmedvetenhet i relation till val av transportmedel. Studien fann att fastän intervjupersonerna över lag upplever sig vara mycket klimatmedvetna och benägna att göra val gällande exempelvis kost och konsumtion med klimatet som motivation, att detta inte var fallet gällande transportmedel. Detta då ingen av intervjupersonerna nämnde val av transport under temat klimat i intervjun och då endast person D och E tog upp klimatet i diskussionerna kring varför de reser som dem gör idag. Fyndet bekräftar tidigare forskning (Line m.fl, 2010; Forwards, 2014) som menar att människor överlag är medvetna om vilka transportmedel som är bra för klimatet och ändå väljer andra transportmedel för sina resor. Denna studie finner alltså att relationen mellan klimatmedvetenhet och val av transportmedel i vardagsresor inte var särskilt stark och att klimatmedvetenhet inte påverkade intervjupersonerna nämnvärt i denna avseende.

Gällande normers potentiella påverkan på val av transportmedel fann denna studie att normer kan påverka valet, men inte alltid på det sätt som är väntat. Fynd i denna studie visade att cyklister trots att de upplevde stor stress och osäkerhet i trafiken fortfarande gjorde valet att cykla till vardags. Fyndet motsäger tidigare forskning (Fraboni m.fl., 2022) som menar att säkerheten är en avgörande faktor för cyklister då fynd i denna studie visade att normer överskuggade de negativa upplevelserna kring säkerheten. Här kan det förstås som att samhällsnormen bidrar till en negativ upplevelse för cyklister då andra transportmedel verkar premieras i trafiken vilket bidrar till en osäkerhetskänsla. Däremot var fallet så för två av

studiens cyklister att de tillsammans hade skapat en stark norm av att vilja vara hälsosamma och spendera tid utomhus, vilket i detta fall verkade påverka valet av transportmedel mest. Fynden bekräftar tidigare forskning (Kroesen, 2015) som menar att normer kan ha en påverkan på val av transportmedel.

I förhållande till studiens storlek och spridning är det inte lämpligt att göra generella antaganden över gruppen unga vuxna som helhet. Det är heller inte lämpligt att generalisera över de olika transportmedlen som har diskuterats eftersom representationen är relativt liten. Det vi får är en ögonblicksbild och insikt kring hur dessa åtta européer motiverar sina val av transportmedel vilken kan ge riktningar till vidare forskning

Studien bidrog till forskningsfältet med en breddad studie som undersöker olika transportmedel tillsammans. Genom detta kunde studien finna att oavsett vilket transportmedel det gäller så är faktorer som effektivitet och flexibilitet mycket viktiga för intervjupersonernas val av transportmedel. Studiens fynd kunde stödja viss forskning och gå emot annan, emellertid har få nya insikter funnits och incitamenten för att vidare forskning bör fokusera mer på kvalitativa metoder är därför få. På grund av studiens begränsningar i fråga om storlek och generaliserbarhet finns det dock incitament för att vidare forskning skulle behöva utföra kvalitativa intervjustudier i större skala och även över större regionala områden. Vidare forskning som använder en komparativ ansats skulle också kunna bidra till forskningsfältet med bättre kunskap kring regionsspecifika motivationsfaktorer. Då intervjupersonerna i studien hävdade att deras ”drömscenario” var att bo med gång och cykelavstånd till arbete och mataffär skulle det även kunna vara av intresse att studera personer över tid för att se vad som motiverar val av transport i olika åldrar och hur påverkansfaktorer och motivation eventuellt förändras. Då det visade sig att klimatmedvetenhet inte påverkade valet av transportmedel i någon större utsträckning fastän intervjupersonerna upplevde sig vara mycket klimatmedvetna, finns det incitament för vidare forskning att fortsätta utforska relationen mellan val av transport och klimatmedvetenhet. Vidare forskning skulle också kunna gräva djupare i hur normer emellan par som är sammanboendekän påverka val av transportmedel.

Resultaten pekar på att EUs framtida policyarbete bör fokuseras på bland annat infrastrukturprojekt som stärker kollektivtrafikens effektivitet och flexibilitet. Studien visar också på att kunskapsprojekt och utbildningskampanjer hellre bör marknadsföra och belysa effektivitet-och flexibilitets fördelar med transportmedel snarare än att belysa klimatfördelar då

studien inte fann att klimatmedvetenhet verkade påverka intervjupersonerna i valet av transportmedel.

## Referenser

- Ajzen, I. (2007). *Attitudes, Personality and Behavior* (2nd ed). McGraw-Hill International (UK) Ltd.
- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1538–1546. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009>
- Bartlett, L., & Vavrus, F. (2020). Comparison in Qualitative Research. I L. Bartlett & F. Vavrus, *Oxford Research Encyclopedia of Education*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190264093.013.621>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Bryman, A. (2016). *Social research methods* (Fifth Edition). Oxford University Press.
- de Groot, J., & Steg, L. (2006). Impact of transport pricing on quality of life, acceptability, and intentions to reduce car use: An exploratory study in five European countries. *Journal of Transport Geography*, 14(6), 463–470. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.02.011>
- De Vos, J., Derudder, B., Van Acker, V., & Witlox, F. (2012). Reducing car use: Changing attitudes or relocating? The influence of residential dissonance on travel behavior. *Journal of Transport Geography*, 22, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.11.005>
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A. E., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Femte upplagan). Wolters Kluwer.
- European Commission. Directorate General for Climate Action. (2019). *Going climate-neutral by 2050: A strategic long term vision for a prosperous, modern, competitive*

- and climate neutral EU economy*. Publications Office.  
<https://data.europa.eu/doi/10.2834/02074>
- Eurostat. (u.å.-a). *Mean and median income by age and sex—EU-SILC and ECHP surveys*.  
Hämtad 15 februari 2023, från  
[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc\\_di03/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_di03/default/table?lang=en)
- Eurostat. (u.å.-b). *Walking and cycling at least 30 minutes per day by sex, age and education attainment level*.  
[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hlth\\_ehis\\_pe6e/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hlth_ehis_pe6e/default/table?lang=en)
- Forsberg, H., Rutberg, S., Mikaelsson, K., & Lindqvist, A.-K. (2020). It's about being the good parent: Exploring attitudes and beliefs towards active school transportation. *International Journal of Circumpolar Health*, 79(1), 1798113.  
<https://doi.org/10.1080/22423982.2020.1798113>
- Forward, S. E. (2014). Exploring people's willingness to bike using a combination of the theory of planned behavioural and the transtheoretical model. *European Review of Applied Psychology*, 64(3), 151–159. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2014.04.002>
- Fraboni, F., Prati, G., Casu, G., De Angelis, M., & Pietrantonio, L. (2022). A cluster analysis of cyclists in Europe: Common patterns, behaviours, and attitudes. *Transportation*, 49(2), 591–620. <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10187-3>
- Fukushige, T., & Handy, S. (2021). Who are the potential bicyclists? Evidence from the California Millennials Dataset 2015. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1–11. <https://doi.org/10.1080/15568318.2021.1971344>
- García, J., Mars, L., Arroyo, R., Casquero, D., di Ciommo, F., & Ruiz, T. (2019). Personal Values, Attitudes and Travel Intentions Towards Cycling and Walking, and Actual Behavior. *Sustainability*, 11(13), 3574. <https://doi.org/10.3390/su11133574>

- Gren, M., & Hallin, P.-O. (2003). *Kulturgeografi: En ämnesteoretisk introduktion* (1. uppl). Liber.
- Haustein, S., & Kroesen, M. (2022). Shifting to more sustainable mobility styles: A latent transition approach. *Journal of Transport Geography*, *103*, 103394.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103394>
- Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2016). European mobility cultures: A survey-based cluster analysis across 28 European countries. *Journal of Transport Geography*, *54*, 173–180.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.05.014>
- Hook, H., De Vos, J., Van Acker, V., & Witlox, F. (2021). Do travel options influence how commute time satisfaction relates to the residential built environment? *Journal of Transport Geography*, *92*, 103021. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103021>
- Kroesen, M. (2015). Do partners influence each other's travel patterns? A new approach to study the role of social norms. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *78*, 489–505. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.06.015>
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun* (3. [rev.] uppl). Studentlitteratur.
- Line, T., Chatterjee, K., & Lyons, G. (2010). The travel behaviour intentions of young people in the context of climate change. *Journal of Transport Geography*, *18*(2), 238–246.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.001>
- Marquart, H., Schlink, U., & Ueberham, M. (2020). The planned and the perceived city: A comparison of cyclists' and decision-makers' views on cycling quality. *Journal of Transport Geography*, *82*, 102602. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102602>

- Morckel, V., & Terzano, K. (2014). The Influence of Travel Attitudes, Commute Mode Choice, and Perceived Neighborhood Characteristics on Physical Activity. *Journal of Physical Activity and Health, 11*(1), 91–98. <https://doi.org/10.1123/jpah.2011-0299>
- Prillwitz, J., & Barr, S. (2011). Moving towards sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behaviour. *Journal of Transport Geography, 19*(6), 1590–1600. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.06.011>
- Useche, S. A., Montoro, L., Sanmartin, J., & Alonso, F. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 62*, 587–598. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.014>
- Västra Götalandsregionen. (u.å.-a). *Hållbart resande väst—Elcyklist*. Hämtad 21 december 2022, från <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/hallbart-resande-vast/projekt/elcyklist/>
- Västra Götalandsregionen. (u.å.-b). *Resultat Elcyklist, 4 resp 5 månader senare*. Hämtad 21 december 2022, från <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KT N6620-2120840548-87/SURROGATE/Resultat%20Elcyklist%2c%204%20resp%205%20m%c3%a5nader%20senare.pdf>
- Wang, D. (2015). Place, context and activity–travel behavior: Introduction to the special section on geographies of activity–travel behavior. *Journal of Transport Geography, 47*, 84–89. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.08.019>



# Bilagor

## Intervjuguide

**Introduktion:** Jag berättar inledande kring mitt uppsattstema.

- Namn, ålder, sysselsättning, boendeform

### **Tema byggd miljö**

#### En vardagsresa

- En resa du gör normalt till vardags, till jobb, skola, handla, fritidsintresse. Rita upp den från punkt A till punkt B.
  - Beskriv den för mig. (Sträcka, tid, flöde, miljö/omgivning, upplevelse).
- Varför är detta ditt resesätt? Val av transportmedel, val av sträcka?
  - Hade du velat resa på ett annat sätt? Vad hindrar dig, vad kan möjliggöra andra resesätt? Upplevs det lätt att välja mellan olika transportmedel, har alla val samma förutsättningar?
- Vad är viktigast för dig i valet av transportmedel?
  - Tid, bekvämlighet, säkerhet, pengar
- Tror du att din boendeform påverkar hur du reser? /Om du hade bott någon annan stans, hade du valt samma sätt att resa?
  - Varför/Varför inte hade valet ändrats?

### **Tema Klimatmedvetenhet**

- Vad tänker du kring klimatet och miljöproblematiken?
  - Transportsektorns roll.
- Hur har du förändrat beteenden i din vardag för att främja klimatet?
  - På vilka områden?
- När du väljer hur du reser, påverkar klimatet dina val?
  - På vilka resor, mest semester eller är det i vardagen också?
- Vems är ansvaret för att få oss människor att resa på ett mer hållbart sätt?
  - Är känslan av det egna ansvaret lika stort på andra områden? (ex. återvinning vs resande)

### **Tema Normer/övrigt**

- Tror du att du påverkas av hur andra omkring dig reser?
  - Partner, familj, vänner?

- Tror du att vart du bor påverkar hur du reser till vardags?
  - På vilket sätt?
- Om du fått välja helt fritt, hur hade du valt att bo, jobba, resa då?