

Mamma, kan du köra mig?

*-En studie om ungdomars fritidsresor i
Lerums kommun*



Bild: Resenär på tågplattform.

Källa: Freepik.com

Författare

Alma Gullholm & Michaela Andersson

Handledare

Eva Thulin

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT 2023

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete: 15 högskolepoäng
Nivå: Kandidat
Kurs: KGG320
Termin/år: VT2023
Handledare: Eva Thulin
Examinator: Lousie Brundin
Nyckelord: "Mobilitet", "ungdomar", "fritidsresor", "kollektivtrafik", "CIM",
"tidsgeografi"
"Mobility", "youth", "leisure travel", "public transport", "CIM",
"time geography"

SAMMANFATTNING

För ungdomars utveckling och välmående är det viktigt att kunna resa på egen hand men trots detta har det självständiga resandet minskat kraftigt under de senaste åren. Detta är en extra stor utmaning i mindre urbaniserade områden där ungdomar upplever en större transportfattigdom än i städer. De är därför mer beroende av vuxnas hjälp att transportera sig för att få ihop vardagen, vilket innebär att deras självständiga mobilitet begränsas. Detta leder också till att många resor sker med bil, vilket är negativt då ett minskat fossilberoende är avgörande för en hållbar framtid. Det innebär också ett mindre långsiktigt hållbart resande då ens vuxna resvanor till stor del formas under uppväxten.

Denna uppsats undersöker kollektivtrafikens roll i ungdomars resande på fritiden i Lerums kommun, samt hur den kan möjliggöra ett mer självständigt resande för ungdomar i ett mindre urbant område. Detta har gjorts genom en enkät riktad till ungdomar på Lerums gymnasium och efterföljande djupintervjuer. Resultatet visar att kollektivtrafiken fyller en viktig roll för många ungdomar och att de flesta åker kollektivt regelbundet. Det visar också att kollektivtrafiken konkurrerar med andra färdmedel som upplevs vara mer flexibla. Skjutsande är vanligt i kommunen, cirka 60 procent av ungdomarna körs minst två dagar i veckan. Många respondenter upplever att de inte har något alternativ när det kommer till val av färdmedel, vilket visar på de begränsningar som finns. Bilens dominans visas också tydligt genom att över hälften av respondenterna och båda intervjupersonerna ser sig använda bil om de själva fick välja. Det är också tydligt att pris är en viktig faktor i val av färdmedel för målgruppen och ett mer flexibelt biljettsystem hade kunnat göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

ABSTRACT

It is important for youth development and well-being to be able to travel on your own but despite this independent mobility has decreased heavily during the last couple of years. This is an even bigger challenge in less urbanized areas, where youth face a higher degree of transport poverty than cities. They are therefore more dependent on adults' help to transport themselves in order to get by in everyday life, which means that their independent mobility is limited. This also leads to many journeys being made by car, which is negative as a reduced dependence on fossil fuels is crucial for a sustainable future. It also means less sustainable travel in the long term, as one's adult travel habits are largely formed while growing up.

This essay examines the role of public transport in young people's leisure time in the municipality of Lerum, as well as how it can enable more independent travel for young people in less urbanized areas. This has been done through a survey aimed at young people at Lerum's high school and subsequent in-depth interviews. The results show that public transport plays an important role for many young people and that most use public transport regularly. It also shows that public transport competes with other means of transport which are perceived to be more flexible. Being driven by a parent is common in the municipality, around 60 percent of young people are driven at least two days a week. Many respondents feel that they have no alternative when it comes to choosing a means of transport, which shows the limitations that exist. The dominance of the car is also clearly shown by the fact that over half of the respondents and interviewees see themselves using a car if they had the choice. It is also clear that price is an important factor in the choice of transport for the target group and a more flexible ticket system could have made public transport more attractive.

Innehållsförteckning

Tabell- och figurförteckning	4
1. Inledning	5
1.1 Problemformulering	5
1.2 Syfte och frågeställningar.....	6
1.3 Avgränsningar	7
1.4 Disposition	7
2. Teoretiskt ramverk och begrepp	8
2.1 Tidsgeografi	8
3. Litteraturöversikt.....	10
3.1 Barn och ungdomars självständiga mobilitet	10
3.2 Betydelsen av den fysiska miljöns inverkan på barns självständiga mobilitet	12
3.3 Betydelsen av den sociala miljöns inverkan på barns självständiga mobilitet.....	14
4. Metod.....	17
4.1 Val av metoder	17
4.2 Beskrivning av fallstudie.....	17
4.3 Enkätundersökning.....	18
4.3.1 Urval och genomförande	18
4.3.2 Validitet, reliabilitet och generaliserbarhet	19
4.4 Semistrukturerade intervjuer	20
4.4.1 Urval och genomförande	20
4.4.2 Giltighet, tillförlitlighet och allmängiltighet	21
4.5 Etiska överväganden	22
5. Resultat	23
5.1 Enkätundersökning.....	23
5.1.1 Demografi och resfrekvens.....	23
5.1.2 Ungdomars resor till och från fritidsaktiviteter	25
5.1.3 Öppna svar om påverkansfaktorer kring val av färdmedel.....	26
5.2 Resultat från intervjuundersökning	28
5.2.1 Kollektivtrafikfrekvens och typ av resor	29
5.2.2. Upplevelse av och attityd till kollektivtrafik	30
5.2.3 Kartläggning av vardagen.....	31
5.2.4 Framtida resande.....	33
6. Diskussion.....	34
6.1 Kollektivtrafik - ett värdefullt komplement i ungdomarnas vardag.....	34
6.2 Svårt att konkurrera med andra färdmedel.....	35

6.3 Fortsatt beroende av föräldrar för transporter	36
6.4 Ekonomins roll i val av färdmedel	37
6.5 Sämre tillgång till kollektivtrafik i mindre urbana områden	38
6.6 Bilnormens inflytande på ungdomarnas framtida resvanor	38
6.7 Metodreflektion	39
7. Avslutning	40
Käll- och litteraturlista	42
Bilagor	46
Enkätformulär	46
Intervjuguide	63
Kartor	64

Tabell- och figurförteckning

Figur 1: Boendefördelning bland gymnasieeleverna	24
Figur 2: Resfrekvens	24
Figur 3: Fördraget färdmedel för fritidsresor	27
Figur 4: Berättigade till skolkort	29

1. Inledning

1.1 Problemformulering

Barns självständiga resande har minskat kraftigt under de senaste decennierna (Kyttä m.fl., 2015, s. 1; Tillberg Mattsson, 2002, s. 443). Detta är en negativ utveckling ur flera perspektiv och forskning visar på att det självständiga resandet är en viktig del i barns och ungdomars utveckling av välmående, fysisk hälsa, motorik, förmåga att orientera sig, kognitiv utveckling och skapa en koppling till naturen (Lopes m.fl., 2014, s. 210; Kyttä, 1997, s. 41; Tillberg Mattsson, 2002, s. 443). Det uppmärksammas också i forskning och i samhällsdebatten hur det självständiga resandet minskar till förmån för att skjutas av föräldrar (Fyrhi & Hjorthol, 2009). Detta leder också till att barn utför allt mindre andel aktiva resor. Brist på fysisk aktivitet är en av orsakerna bakom att allt fler barn har övervikt och fetma och hur fysiskt aktiva barn är speglar hur fysiskt aktiva de blir som vuxna (WHO 2016, s. 21). I denna uppsats riktas särskilt fokus på ungdomars förmåga att genomföra självständiga resor med hänsyn till att kunna ha en tillfredsställande vardag.

Barn och ungdomar utvecklar också resvanor som följer med in i vuxenlivet. Om resandet karaktäriseras av mycket bilåkande kan det innebära fortsatt bilberoende. Personer som tidigt utvecklar ett bilberoende har senare i livet svårare att ställa om till mer hållbara resvanor (Sigurdardottir m.fl., 2013, s. 1). Många barn och ungdomar föredrar bilen som färdmedel och eftersträvar bilägande i framtiden (Baslington 2009; Line m.fl., 2010; Sigurdardottir m.fl., 2013). Forskning visar att barns resvanor i stor utsträckning styrs av föräldrarna (Cedering, 2016, s. 104). Enligt Naturvårdsverket (u.å) står inrikes transporter för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp där utsläpp från personbilar och tunga fordon dominerar. Bilens dominans påverkar inte bara folkhälsan negativt, utan även klimatet och trafiksäkerheten. För att uppnå hållbar utveckling behöver världens fossilberoende minska.

Det finns väsentliga skillnader i förutsättningar för självständigt resande beroende på graden av urbanisering. Detta innebär att det är svårt att utan rumslig kontext diskutera det självständiga resandet för barn och ungdomar. På landsbygden har bilen en viktig roll för att hantera vardagslivet och är det dominerande färdmedlet (Berg, 2017, s. 11). Att bo på landet idealiseras ofta, speciellt kopplat till att det är bra platser för barn att växa upp på (Tillberg Mattsson, 2002, s. 443; Meek, 2008, s. 124). Forskning visar dock att detta främst gäller yngre barn och vuxna, men inte ungdomar då de ses som ett störande moment (Meek, 2008, s. 124).

Barn som växer upp på landsbygden upplever ofta en högre grad av frihet när det kommer till att resa på egen hand, bland annat har de större frihet att göra olika typer av resor (Kyttä, 1997). Det är dock stora skillnader mellan olika länder när det kommer till hur stor frihet barn har. Finland är bland de länder med högst frihet, klart mer än andra länder som England och Tyskland (Kyttä, 1997, s. 50). Dock har länder i Europa högre grad av frihet än i USA och Australien.

Tidigare forskning om barn och självständigt resande har framför allt handlat om resor till och från skolan. Samtidigt finns en mer begränsad kunskap om barns självständiga resande på fritiden. Fritidsresorna är viktiga därför att de utgör en stor del av barn och ungdomars resor och möjliggör en tillfredsställande vardag. Hur, var och när dessa sker påverkas av en rad olika faktorer. Landsbygden karakteriseras av långa distanser vilket är en viktig faktor för hur barn reser (Schantz & Ek, 2012, s. 42; Carver m.fl., 2012, s. 509). Barns förmåga att göra aktiviteter och träffa vänner styrs i stor mån av föräldrarnas ork och vilja att skjutsa (Cedering, 2016, s. 211). Trots dessa svårigheter finns det ofta en norm kring att barn bör delta i organiserade verksamheter för att utvecklas socialt och som individ (Tillberg & Mattsson, 2002, s. 444). Cedering liknar platser där aktiviteter utförs vid öar som barn ofta bara reser emellan (Cedering, 2016, s. 193). Fyrhi och Hjorthol tar upp i sin studie, likt Cedering, att barns liv sker på specifika platser och att ytor däremellan domineras av vuxna (Fyrhi & Hjorthol, 2009, s. 377). Detta medför att barn kommer ha svårare att tolka dessa omgivningningar utan vuxnas hjälp.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur ungdomar använder och upplever kollektivtrafiken för att självständigt kunna utföra fritidsresor. Målet med studien är att bidra till ökad förståelse för kollektivtrafikens nuvarande och möjliga roll för att stärka ungdomars självständiga resande i mindre urbana områden.

- Hur använder och upplever ungdomar resor med kollektivtrafik?
- Vilken roll spelar kollektivtrafiken i ungdomarnas vardag för att självständigt organisera sin fritid (i förhållande till andra färdmedel)?
- Vad hindrar och främjar kollektivtrafik som färdmedel?
- Hur ser ungdomarna på sitt framtida resande?

För att besvara frågeställningarna görs en fallstudie i Lerums kommun med hjälp av en kvantitativ och kvalitativ ansats. Uppsatsen inleds med en kvantitativ enkätundersökning för att skapa en förståelse för hur resandet ser ut bland gymnasieungdomarna i Lerum. Denna kompletteras sedan med en kvalitativ studie i form av djupintervjuer genom ett urval av de som besvarade enkäten och som anmält sitt intresse. Detta för att kunna skapa en djupare förståelse för synen på kollektivtrafik och dess roll i ungdomars resande. Teoretiskt utgår uppsatsen från en tidsgeografisk ansats för att förstå hur tidsliga och rumsliga villkor formar ungdomars självständiga mobilitet.

1.3 Avgränsningar

Uppsatsen avser att undersöka ungdomar mellan 15-19 år som studerar på Lerums gymnasium och är bosatta i Lerums kommun. Åldersgruppen har valts på grund av att de befinner sig i gränslandet mellan barn och vuxna, vilket innebär en önskan och förmåga att vara mer självständig. I den åldern sätts också vanor som följer med in i vuxenlivet. Huvudsakligt fokus kommer att vara att studera de fritidsresor som ungdomarna gör samt vilket val av färdmedel de gör och varför. Ingen direkt geografisk avgränsning till Lerums kommun har gjorts eftersom vissa fritidsresor även kan göras till angränsande kommuner. Både den kvantitativa enkäten och de kvalitativa djupintervjuerna har genomförts under vårterminen 2023. Omfattningen av datainsamlingen har begränsats utifrån kursens tidsram.

1.4 Disposition

Denna uppsats är strukturerad så att först redovisas teori och befintlig forskning relaterad till det studerade syftet. Efter detta beskrivs metoden för de kvantitativa och kvalitativa delarna. Därefter redovisas resultatet och till sist förs en diskussion om tidigare forskning och resultatet för att sedan blicka framåt.

2. Teoretiskt ramverk och begrepp

Nedan beskrivs det teoretiska ramverket som uppsatsen utgår från och viktiga begrepp som används i rapporten.

2.1 Tidsgeografi

Den tidsgeografiska ansatsen strävar efter att synliggöra de tidsrumsliga villkor som styr individers handlingsutrymme i vardagen. Ofta beskrivs dessa interaktioner i form av prismor eller diagram där tid och rum är olika axlar och människans individbanor ritas ut. På detta sätt möjliggörs en studie över längre tidsperioder, som en hel dag, en vecka eller längre. Tidsgeografin fångar också alla aktiviteter och hur de formar individens vardag. Detta ökar förståelsen för hur vardagslivet påverkar individens resmönster medan andra perspektiv ofta bara tar hänsyn till enskilda företeelser. Tidsgeografi strävar efter att skapa en djupare förståelse för de kontextuella förutsättningar som individen förhåller sig till. Ansatsen gör ett antagande kring att vardagen förstås i relation till ett antal grundläggande restriktioner som formar handlingsutrymme och aktivitetsmönster i tid och rum (Ellegård, 2019). Detta beskrivs i form av tre restriktioner:

- Kapacitetsrestriktioner; individens förmåga att genomföra olika handlingar. Detta kan exempelvis vara dess fysiska förmåga, biologiska behov eller tillgång till färdmedel,
- Kopplingsrestriktioner; krav på samordning med andra människor, organisationer och redskap,
- Styrningsrestriktioner; formella eller informella regler som påverkar människors agerande. Detta kan vara vad som anses normativt beteende eller satta regler som exempelvis trafikregler. (Gren & Hallin, 2018, s. 122-125).

Restriktionerna identifierar det handlingsutrymme som varje individ har vid varje given tid och plats. Utifrån uppsatsens fokus på ungdomars resande kan exempel på detta vara att resor med kollektivtrafik ger en sämre räckvidd och lägre grad av flexibilitet. Att behöva anpassa sig till kollektivtrafikens tidtabeller och linjesträckningar innebär dels en kopplingsrestriktion då det kräver samverkan med andra, dels en kapacitetsrestriktion då det begränsar var individen kan resa. Barns resor är också generellt starkt förbundna med kopplingsrestriktioner eftersom vuxna ofta måste följa med barnet, speciellt i lägre ålder. Ett annat exempel är om individen inte har tillgång till eget färdmedel. Detta är en kapacitetsrestriktion eftersom det påverkar individens förmåga att självständigt förflytta sig. Tillsammans styr restriktionerna individens

förutsättningar att få ett större handlingsutrymme, vilket kan resultera i bättre räckvidd och högre grad av flexibilitet.

Vad individer lyckas eller inte lyckas genomföra beskrivs som dominanta och havererade projekt (Gil Solá & Levin, 2021, s. 111). Dominanta projekt är aktiviteter som av olika anledningar ges prioritet i vardagen, exempelvis förvärvsarbete. Havererade projekt är istället de aktiviteter som individen hade önskat hinna med, men av en eller flera anledningar inte kan få in i vardagspusslet. Dessa påverkas i hög grad av individens restriktioner. Genom att identifiera dominanta och havererade projekt kan en större förståelse för vad individen önskat göra, och inte bara vad den faktiskt gör, uppnås. På så sätt kan faktorer som påverkar individens möjlighet utföra de aktiviteter som den önskar göra synliggöras. En god förståelse för dessa faktorer och restriktioner är ett viktigt verktyg i arbetet med att förbättra och utveckla olika lösningar för att förbättra individers handlingsutrymme.

Barns självständiga mobilitet (CIM) är ett begrepp som många forskare (Kytta, 1997 & 2015; Lopes m.fl. 2014) använder för att beskriva det handlingsutrymme och de tillåtelser som barn och unga ges för att agera på egen hand. Tillåtelseerna går också att beskriva som en typ av styrningsrestriktion, detta då de är regler som sätts av andra vilka barn- och unga behöver anpassa sig efter. Många studier utgår från Hillmans m.fl. (1990, s. 20) metod att mäta begreppet CIM med hjälp av faktorer som beskriver barn och ungas handlingsutrymme. Dessa faktorer benämns som tillåtelser och delas in i två kategorier; "gå till fots på egen hand" och "mekanisk mobilitet". Inom kategorin "gå till fots på egen hand" finns fyra tillåtelser: korsa väg, färdas till andra platser än skolan, ta sig hem från skolan och vara ute när det är mörkt. För "mekanisk mobilitet" finns två tillåtelser; cykla på stor väg och åka buss (Hillman m.fl., 1990, s. 20). Barnets utrymme påverkas av dess ålder, mentala utveckling, hälsa (kapacitetsrestriktioner) och kulturella bakgrund i kombination med föräldrarnas egna erfarenheter, den byggda miljön och samhällets förväntningar som beskrivs som styrningsrestriktioner (Hillman m. fl. 1990).

Tidsgeografins konkreta tolkningar av människors vardagsliv och handlingsutrymme har gjort att den ofta används inom transportplanering och jämställdhetsarbete. I denna uppsats används den tidsgeografiska ansatsen för att synliggöra omgivande strukturer som kan vara svåra att identifiera utan det kontextuella perspektiv som tidsgeografen ger. Detta gör det möjligt att förstå orsakerna bakom varför ungdomarna väljer att resa på det sätt som de gör.

3. Litteraturöversikt

I detta kapitel behandlar tidigare forskning med fokus på barn och ungdomars självständiga mobilitet, vilka faktorer som påverkar deras val av färdmedel samt hur de ser på sitt framtida resande.

3.1 Barn och ungdomars självständiga mobilitet

Barn och ungdomars självständiga mobilitet är en nyckelfråga för att kunna förstå och arbeta med långsiktigt hållbart resande. Vi har funnit fyra studier som är särskilt relevanta för att stärka våra kunskaper kring ungdomars självständiga mobilitet i mindre urbana områden, vilket har varit viktigt för att genomföra fallstudien. Två av studierna belyser barn i en finsk kontext (Kyttä 1997; Kyttä m.fl., 2015), en i portugisisk kontext (Lopes, 2014) och en i australisk kontext (Stanley & Stanley, 2021). Studierna belyser att graden av självständighet, eller frihet som barn upplever, skiljer sig åt beroende på var de växer upp och att det är stora skillnader mellan olika länder när det kommer till hur stor frihet barn har.

En studie av Kyttä (1997, s. 50) beskriver finska barns självständiga mobilitet förändrats över tid. Finland är ett av de länder där barn har högst frihet men trots det har självständigheten minskat, som i andra länder, ofta förklarad av att biltrafiken ökat. Barn som växer upp på landsbygden upplever ofta en högre grad av frihet när det kommer till att resa på egen hand, men i Kyttä's m.fl. (2015, s. 5) två studier i Finland som sträckte sig över 20 år förändrades det istället till att barn i urbana miljöer har högre frihet. Det faktiska självständiga resandet minskade också kraftigt under denna period oavsett grad av urbanisering. Barn blir ofta mer självständiga i sin mobilitet med åldern när de utvecklar förbättrad kognitiv förmåga och kan röra sig i mer trafikerade miljöer (Heilbich, 2017, s. 511, 513). Flertalet studier visar att snittåldern för när barn anses kunna resa på egen hand är lägre på landsbygden än i mer urbana områden. Detta är en genomgående trend och tas upp i flera studier från flera olika länder (Lopes m.fl., 2014, s. 213; Kyttä, 1997, s. 47). Barn på landsbygden har också större frihet att göra olika typer av resor.

I Portugal har barn på landsbygden fler självständiga aktiviteter än barn i städer (Lopes m.fl., 2014, s. 214) och har färre aktiviteter som kräver skjuts. Även i Finland reser barn mer på landet och mindre städer, än vad barn i större städer gör (Kyttä, 1997, s. 45). Killar reser i större utsträckning på egen hand medan tjejer reser oftare med vänner (Kyttä m.fl., 2015, s. 5). I Australien har ålder, snarare än grad av urbanisering, större påverkan på antalet självständiga

aktiviteter på helger. För barn sex till tolv år hade hälften av de tillfrågade barnen minst en självständig aktivitet medan samma siffra för barn tolv till sexton år var 80% (Carver m.fl., 2012, s. 507). I den portugisiska studien identifierar författarna också att typen av aktiviteter skiljer sig när barn genomför resor på egen hand eller med vuxet sällskap (Lopes m.fl., 2014, s. 217). När barnen reser själva sker det ofta som fysisk aktivitet, spontant och för att träffa vänner. Trots att barn har vänner på olika platser så umgås de ofta med vänner som bor i närheten för att de kan ta sig dit på egen hand (Cedering, 2016, s. 193). När de reser med vuxna är det ofta mer styrt baserat på vad vuxna vill göra. I Sverige är det inte ovanligt att barn och vuxna är involverade i varandras aktiviteter, exempelvis att en förälder är tränare för barnets lag (Cedering, 2016, s. 202).

Studier visar också att det finns skillnader vad gäller hur barn tillåts resa självständigt beroende på om de bor i stan eller på landsbygd. En studie av barns mobilitet i Portugal visar att antalet tillåtelser som barn har skiljer sig mellan barn beroende på graden av urbanisering där de bor. Unga barn i semiurbana områden och på landsbygden ges större tillåtelse att ta sig till andra platser efter skoltid än barn i urbana områden. För äldre barn har nästan alla tillåtelser att resa till andra platser på egen hand medan för yngre barn är det var fjärde (Lopes m.fl., 2014, s. 216). Till skillnad från i Portugal så visar studierna från Finland att barn i urbana områden har mer frihet än barn på landsbygden att ta sig till andra aktiviteter. Det är dock inte en markant skillnad utan alla ligger runt 80-90% (Kyttä m.fl., 2015, s. 5). Vidare ges barn på landsbygden större förtroende att gå ut när det är mörkt än barn i städer i Portugal (Lopes m.fl., 2014, s. 216). Även i Finland har barn på landsbygd större frihet att röra sig när det är mörkt ute även i yngre åldrar (Kyttä, 1997, s. 46). I en uppföljande studie med låg- och mellanstadiebarn har 60% av barnen i alla geografier tillåtelse att gå ut när det är mörkt. Enda geografien som skiljer sig åt är små städer där det är cirka 45% (Kyttä m.fl., 2015, s. 5).

Nästan alla äldre barn i Portugal har tillåtelse att korsa vägar oavsett grad av urbanisering (Lopes m.fl., 2014, s. 214). För unga barn har ungefär vartannat barn tillåtelse att göra det på landet, vilket är något högre än urbaniserade områden. I Finland har barn som bor i mer urbana områden mer tillåtelse att korsa vägar än barn på landet. Där har nästan 95% tillåtelse och mindre urbana runt 85% (Kyttä m.fl., 2015, s. 5). Tillåtelse för att cykla utmed större väg skiljer sig tydligt mellan graden av urbanisering i Portugal (Lopes m.fl., 2014, s. 216). Både yngre och äldre barn på landsbygden har mer tillåtelse att cykla utmed vägar än barn i urbana områden. Kyttäs (1997, s. 46) enkätstudie med barn 8-9 år i Finland visar på att även här har

barn på landsbygden större frihet att cykla själv utmed vägar. I den uppföljande studien är de olika geografierna mer jämna, förutom specifikt innerstaden som är klart lägre (Kyttä m.fl., 2015, s. 5). Till skillnad från de övriga typerna av tillåtelser har barn på landsbygden i Portugal mindre tillåtelse att resa med bussen än barn i urbana områden (Lopes m.fl., 2014, s. 2016). Detta gäller i huvudsak äldre barn och faller med minskad grad av urbanisering. För barn under 15 år har bara vart tionde barn tillåtelse att resa med buss, oavsett grad av urbanisering. Likt Portugal har färre barn på landsbygden i Finland tillåtelse att resa med buss än barn i mer urbaniserade områden. Det reflekteras dock inte i det faktiska resandet där barn på landsbygden reser mest kollektivt, cirka 35% medan barn i städer runt 2% (Kyttä m.fl., 2015, s. 5).

3.2 Betydelsen av den fysiska miljöns inverkan på barns självständiga mobilitet

Forskning visar också att fysiska aspekter i barns omgivande miljö påverkar hur de reser. En av dessa är avståndet mellan hem och skola. Ju längre avstånd mellan hem och skola i desto högre utsträckning åker barn bil till skolan. Detta är extra relevant på landsbygden då den ofta karaktäriseras av långa distanser mellan olika målpunkter (Schantz & Ek, 2012, s. 42; Carver m.fl., 2012, s. 509). Detta innebär att livet sker på separerade platser och resan där emellan blir enbart en transportsträcka. För barn som skjutsas ofta innebär det lägre förståelse för hur olika platser relaterar till varandra. Barnet blir bekant med sin direkta omgivning och de platser som besöks ofta men platserna däremellan och runtomkring är svårare att tolka utan vuxnas hjälp (Fyhri & Hjorthol, 2009, s. 377). Detta kan skapa hinder för att våga resa mer självständigt.

En annan faktor som påverkar barns resande är befolkningstätheten, där barn som bor i mer tätbefolkade områden i lägre utsträckning åker bil till skolan, istället görs fler aktiva resor (Broberg & Sarajala, 2015, s. 7; Easton & Ferrari, 2015, s. 14; Kemperman & Timmermans, 2014, s.597; Larsen m.fl., 2009, s. 523; Schicketanz, 2022, s. 180). Med aktiva resor menas resor som inte utförs med motoriserade fordon. Detta är resor som barn ofta kan utföra självständigt från ganska tidig ålder. Barn och unga i mellanstora städer gör flest aktiva skolresor, därefter är det barn i större städer och lägst antal aktiva skolresor gör barn som bor på landet (Johansson m.fl., 2012, s. 212; Susilo & Liu, 2016, s. 373; Schicketanz, 2022, s. 182). Att fler barn i tätorter eller mindre städer, med fler enfamiljshus, oftare gör aktiva resor kan bero på att det finns sämre tillgång till kollektivtrafik än i större städer (Broberg & Sarajala, 2015, s. 6; Susilo & Liu, 2016, s. 373). Ett samband mellan större städer och områden med hög

befolkningstäthet är att färre barn gör aktiva resor till skolan är relationen till antalet kollektivtrafikhållplatser (Broberg & Sarajala, 2015, s. 6-7; Kemperman & Timmermans, 2014, s. 599; Larsen m.fl., 2009, s. 523). Fler kollektivtrafikhållplatser resulterar i att kollektivtrafiken lockar mer, trots god tillgång på separata cykel- och gångvägar (Broberg & Sarajala, 2015, s. 6-7). I områden med god kollektivtrafik görs trots detta fler aktiva resor än i områden med sämre kollektivtrafik (Wang m.fl., 2023, s. 8). De aktiva resorna har i många länder minskat över de senaste decennierna. I Finland har det minskat från cirka 90 procent på 1990-talet till 40 procent under 2010-talet (Kyttä m.fl., 2015, s. 5).

Tillgång till kollektivtrafik och skolskjuts är en viktig aspekt av barns självständiga resande på landsbygden. Kollektivtrafiken på landsbygden är dock främst anpassad till skolbarn och arbetspendlare och inte till fritidsresor. Om kollektivtrafiken läggs ner på landsbygden drabbar det främst unga och äldre som är mer beroende av den då de ofta saknar andra färdmedel att välja på. Det finns också en oro kring att om kollektivtrafiken försvinner riskerar platsen att tappa sin attraktivitet (Berg, 2017, s. 24). Det är också en utmaning att skolskjutsen inte alltid matchar med övriga aktiviteter vilket skapar svårigheter att få ihop livspusslet. I Cederings (2016, s. 136) studie i Ydre kommun fann hon att barn ofta träffades direkt efter skolan då det fortfarande går bussar, och på så sätt behöver föräldrar bara skjutsa på hemvägen.

Brist på kollektivtrafik kan ha en direkt negativ påverkan på barns hälsa. Stanley och Stanley (2021, s. 340) tar upp flera studier i Australien som visar på att bristande kollektivtrafik på landsbygd samt ingen tillgång till bil gör att vissa barn under nio år aldrig kan ta sig till en tandläkare och har högre risk för dålig tandhälsa redan vid tidig ålder. De tar även upp en studie kring att barn noll till fem år är mindre sannolika att gå på förskola på grund av att man bor isolerat. Detta kan få en påverkan på deras sociala utveckling. Även äldre barn drabbas då transportfattigdom innebär både svårigheter att ta sig till högre utbildning och minskad möjlighet att ingå i lärlingsprogram (Stanley & Stanley, 2021, s. 340). En annan risk med att kollektivtrafiken försvinner, speciellt i mindre befolkade områden, är att om samhällsservice försvinner har det stor inverkan på livet. Cederling (2016, s. 19) undersökte detta kopplat till nedläggningar av skolor och hur det påverkar barns resebeteende. I detta fall tilldelades barnen en ny skola, men om föräldern valde en annan skola innebar det att rätten till skolskjuts gick förlorad. Detta innebär därför en kompromiss mellan livspusslet och barnets välmående. Flera i studien lyfte att det innebar tidiga morgnar och att vissa aktiviteter valdes bort för att de inte längre hanns med.

Utöver att få ihop livspusslet är trafiksäkerheten en av de vanligaste anledningarna till att föräldrar skjutsar sina barn. En av dem är att det är svårt att garantera barnets säkerhet om bussförare inte är tillåtna att stanna på andra platser än hållplatser. Om det också kräver att barnet behöver korsar vägar ökar otryggheten (Berg, 2017, s. 24). Enligt Lopes m.fl., (2014, s. 212) studie med barn och föräldrar i Portugal minskar oron för trafiksituationen med grad av urbanisering. Ju längre bort från städer desto mer oroliga är föräldrarna över trafiksituationen. Avsaknad av trafik upplevs som mer tryggt även i Cederings studie (2016, s. 136). Fyrhi och Hjorthol (2009, s. 381) visar i sin studie i Norge att den faktiska trafiksituationen inte har stor påverkan på hur självständigt resandet är, oberoende av grad av urbanisering. Det är istället föräldrars uppfattning om hur säker trafiksituationen är som styr. Det är inte i linje med Johanssons (2006, s. 163) studie som påvisar att trafiksituationen påverkar inställningen till att skjutsa. Studien visar på att det inte är tillgång till gång- och cykelvägar som påverkar aktivitetsnivån utan kvalitén på den (Schantz & Ek, 2012, s. 43). Även om skjutsandet möjliggör resande för barn skapar det också begränsningar. Om bilen används flitigt kan det innebära att spontana bilkrävande aktiviteter blir svårare att få till då bilen inte är tillgänglig och för att man är trött på att köra (Berg, 2017, s. 24). Tillgång till bil har en signifikant positiv inverkan på skjutsandet och negativ på det självständiga resandet (Johansson, 2006, s. 167). Att vara beroende av andra för att ta sig runt kan också ha en negativ inverkan på ens tilltro till egen förmåga att göra saker. Det kan också innebära att man undviker resor som man inte tvunget måste göra (Pot m.fl., 2020, s. 33).

3.3 Betydelsen av den sociala miljöns inverkan på barns självständiga mobilitet

Tidigare forskning visar också att barn och ungas uppfattning om olika transportsätt formas genom ett samspel av vad de ser, gör och hör i vardagen. Deras val av färdmedel påverkas bland annat av hur familjemedlemmar väljer att resa, hur ett visst färdmedel representeras i media eller hur jämnåriga reser (Baslington, 2009, s. 306). Även viljan att umgås med sina vänner styr val av aktiviteter (Cederling, 2016, s. 101). De påverkas också stort av samhällets normer och föräldrars förmåga att följa dem. Det finns också ofta en norm kring att man bör delta i organiserade verksamheter för att utvecklas socialt och som individ. På vissa mindre orter kan det också finnas traditioner kring en viss aktivitet eller sport, och som ofta har en välfungerande infrastruktur kopplat till sig, till skillnad från andra aktiviteter. Detta kan innebära att dessa

aktiviteter väljs framför andra av praktiska skäl (Tillberg Mattsson, 2002, s. 444).

Det finns en stark bilnorm i samhället och barn jämför ofta transportmedel med de för- och nackdelar som bilen har, detta trots att många barn har blandade känslor mot bilen som färdmedel då de till exempel blir åksjuka eller är oroliga för bilolyckor (Baslington, 2009, s. 212-213; Kopnina, 2011, s. 577). Att barn ofta utgår från bilen innebär inte att de inte gillar att gå, cykla eller åka kollektivt, tvärtom så är det något de ofta ser positivt på. Överlag fanns en mer positiv inställning till bilen än till andra färdmedel, även om de förstod att andra alternativ kan vara mer hälsosamma och miljövänliga. Kollektivtrafiken anses inte lika attraktiv som bilen eftersom den bland annat upplevs långsam, oflexibel, otrygg och smutsig (Baslington, 2009, s. 212-213; Line m.fl., 2010, s. 241). Barn och unga upplever också att den sociala omgivningen förväntar sig att de ska ta körkort och att körkort ofta beskrivs som något nödvändigt för vuxenlivet. Redan i mellanstadieåldern har barn format en uppfattning om bilen som en naturlig del av livet (Baslington, 2009, s. 319). Att ta körkort beskrivs som en viktig milstolpe i livet. Barn och unga värderar sin "image" och sociala identitet vilket de anser att bilinnehav stärker. Den sociala identiteten och omgivningens förväntan är därmed en viktig anledning till att de har intentioner att i framtiden välja bilen framför mer miljövänliga alternativ (Baslington, 2009, s. 319; Line m.fl., 2010, s. 244-245). De anser också att bilinnehav kommer spara dem tid, pengar och ge flexibilitet i högre utsträckning än andra transportmedel (Baslington, 2009, s. 313; Sigurdardottir m.fl., 2013, s. 241).

Barn och ungdomars självständiga resande minskar ofta till förmån av att bli skjutsade. I Norge har skjutsandet ökat med 60% sedan 1990-talet (Fyrhi & Hjorthol, 2009, s. 377). På landsbygden i Sverige har de flesta hushåll med barn två bilar och turas om att hämta och lämna (Berg, 2017, s. 31). Föräldrarnas tid, ork och vilja har stor inverkan på om barnet blir skjutsat eller inte. Att skjutsa till skolan på morgonen fungerar i vardagen medan de på eftermiddagen arbetar, vilket leder till att barnet ges begränsade möjligheter att resa med motoriserade fordon (Larsen m.fl., 2009, s. 524). Bland de intervjuade barnen i Ydre kommun finns det en förståelse för att föräldrar inte alltid vill skjutsa och man försöker anpassa vad man vill göra och när utefter detta (Cedering, 2016, s. 211).

Oro för andra människor (stranger danger) är en av de vanligaste citerade orsakerna till att föräldrar kör sina barn. Tjejer och föräldrar till tjejer har större rädsla för att något ska hända dem (Leslie m.fl., 2010, s. 600; Line m.fl., 2010, s. 241). Lopes m.fl.s studie (2014, s. 212)

visar att denna oro är lägre på landsbygden. De lyfter att det ofta anses finnas en starkare samhörighet på landsbygden än i urbana miljöer vilket kan påverka hur trygg man känner sig med andra. Studien visar också att föräldrar på landsbygden har större förtroende för att låta andra ha uppsikt över sina barn, men de lyfter även att det finns andra studier som säger det motsatta. I Australien har oron för andra människor inneburit att vuxna inte tillåtit ta del av skolbusstrafiken, vilket annars hade kunnat innebära fler resmöjligheter på landsbygden. Flera försök att ändra på detta har gjorts men har stoppats på grund av oro för barnens säkerhet, detta trots att studier visar att det är högre risk att barn utsätts för exempelvis mobbning när det inte finns vuxna närvarande (Stanley & Stanley, 2021, s. 342).

Ytterligare en aspekt som har inverkan på hur barn reser är socioekonomiska förutsättningar. Föräldrarnas utbildning och socioekonomiska status har en tydlig inverkan på barns aktiviteter och resande på landsbygden. Om föräldrarna har större ekonomiskt spelrum finns ofta större möjligheter att skjutsa och ha råd med organiserade aktiviteter. Mindre ekonomisk flexibilitet är kopplat till att barnet i högre utsträckning ägnar sig åt oorganiserade aktiviteter (Cedering, 2016, s. 103-104). Barn med högre socioekonomisk status åker också i större utsträckning bil till skolan (Larsen m.fl., 2009, s. 523; Schicketanz, 2022, s. 179; Susilo & Liu 2016: 373; Wang m.fl., 2023, s. 8). Detta är i linje med Johanssons (2006, s. 158) artikel som tar upp att mindre ekonomiskt spelrum relaterar till högre grad av eget resande. I Kyttä m.fl. (2015, s. 5) studie med finska barn är föräldrarnas jobbstatus den enda bakgrundsvariabeln som signifikant påverkar vilken grad av frihet barnet har, om föräldern arbetade hade barnet större frihet. Detta var enbart signifikant för barnen som gick i lågstadiet. Däremot visade samma studie att den enda bakgrundsvariabeln som faktiskt påverkar resandet är tillgång till bil, där tillgång till bil innebär lägre grad av aktiva resor (Kyttä m.fl., 2015, s. 5).

Sammanfattningsvis är det tydligt att den fysiska och sociala miljön påverkar barn och ungdomars självständiga mobilitet, vilket gör det viktigt att studera vidare. Däremot fokuserar mestadel av den litteratur som finns på gång, cykel och bilåkning. Kollektivtrafik tas upp men ges inte samma fokus som andra färdmedel (Stanley & Stanley, 2021, s. 338). Detta har resulterat i en kunskapslucka kring kollektivtrafikens roll i ungas självständiga mobilitet. Det finns studier kopplat till fritidsresande men då oftast i urbana miljöer och forskning kring barns resande på landsbygd är huvudsakligen kopplat till skolresor. Därmed finns också en tydlig lucka i kunskap kring barns fritidsresande i mindre urbana områden.

4. Metod

Detta kapitel behandlar valda metoder för insamling av data och analys genom att beskriva och diskutera dem. Först redovisas val av metoder och de urval som gjorts beskrivs. Vidare diskuteras etiska principer samt studiens validitet och reliabilitet.

4.1 Val av metoder

I denna uppsats används två datainsamlingsmetoder, dels en kvantitativ enkätundersökning, dels semistrukturerade djupintervjuer. Den kvantitativa delen genomfördes som en del av Västtrafiks ungdomsdialoger med gymnasieelever i Lerums kommun. Detta styrde också valet av metod då enkäten senare skulle ligga till underlag för deras upphandling av kollektivtrafik i kommunen. Syftet med enkäten var att skapa en överblick över hur ungdomarna reser, vilka typer av aktiviteter de utför och vad som påverkar deras val av färdmedel. Därefter genomfördes kvalitativa semistrukturerade intervjuer med syftet att förstå hur ungdomarna upplever kollektivtrafiken samt vad som hindrar och främjar kollektivtrafik som färdmedel. Intervjuerna ämnade också att fånga vilken roll kollektivtrafiken har i ungdomars vardag för att självständigt kunna organisera sin fritid. Eftersom det enbart genomfördes två intervjuer är dessa snarare beskrivande exempel än generaliserbara resultat. Att använda flera metoder för att studera ett identifierat forskningsproblem är ett välbeprövat sätt att öka resultatets tillförlitlighet (Bryman, 2018, s. 468). Detta innebär att insamlad data med olika metoder, men med liknande resultat, bekräftar att resultatet är trovärdigt.

4.2 Beskrivning av fallstudie

Lerums kommun har 43 536 invånare (SCB, u.å.) och är belägen inom pendlingsavstånd till Göteborg. Kommunen kännetecknas av mycket skog och flera sjöar, bland annat Mjörn. I kommunen ligger flera tätorter men består även till stor del av landsbygd. Det finns ett rikt kultur- och fritidsliv i kommunen med möjligheter till bland annat golf, segling, vandring och ett vattenpalats. Invånarna i kommunen har högre genomsnittsinkomst, 36 033 kronor, mot Sverige i övrigt, 30 842 kronor. Kommunen har också en lägre andel utlandsfödda, 11,2 procent mot 20,4 procent (SCB, u.å.) och har inga utsatta områden (Polisen, 2021). Kommunen har flera busslinjer inom och utanför kommunen och sex pendeltågsstationer på linjen mellan Göteborg och Alingsås. Idag sker många resor inom kommunen med bil och det finns ett stort

bilberoende i förhållande till övriga regionen. Detta påverkar direkt barn och ungdomars framtida resvanor. En del i kommunens satta klimatmål för 2050 inkluderar att “Ge barn och unga Sveriges bästa förutsättningar för att leva klimatsmart och miljövänligt” (Lerums kommun, 2013).

4.3 Enkätundersökning

4.3.1 Urval, genomförande och analys

Som ett första steg genomfördes en online-enkät bland gymnasieungdomar på Lerums gymnasium under dagtid den 13:e och 14:e mars. Den genomfördes tillsammans med flera representanter från Västtrafik. Vi stod tillsammans med dem utanför skolans matsal mellan klockan 11.00 och 13.00. Totalt påbörjade 191 personer enkäten och 127 slutförde den. Metoden valdes i huvudsak för att kunna skapa en god förståelse för målgruppen och vilka resvanor de har kopplat till sina fritidsaktiviteter. En kvantitativ enkät är en bra metod för att samla in en större mängd data från många personer men med relativt enkla medel (Bryman, 2018, s. 286).

Urvalet för den kvantitativa enkäten gjordes i form av ett bekvämlighetsurval med målgruppen gymnasieungdomar. Alla ungdomar som rörde sig i korridoren medan vi var där erbjöds att delta i undersökningen genom att skanna en QR-kod. Urvalet var på så vis inte slumpmässigt, däremot tillfrågades inte vuxna och betydligt yngre barn som rörde sig på samma plats. Som tack för deras deltagande fick de godis och reflexer. Spontana samtal fördes under tiden med de som stannade och svarade på enkäten. Frågorna bestod i huvudsak av en- eller flervalfrågor med fasta svarsalternativ. Några öppna frågor ställdes för att kunna få förklaringar på vissa av de fasta frågorna. Dessa kodades sedan manuellt för att skapa en överblick över de svar som berörde gemensamma teman. Frågorna var i huvudsak tvingande, det vill säga att man inte kunde gå vidare i enkäten, detta för att minska risken för svarsbortfall.



Bild 2: Bord på Lerums gymnasium.
Källa: Författarna

Enkäten analyserades sedan i form av tabeller som autogenererades av enkätverktyget som användes, Netigate, detta då systemet gör samma typer av beräkningar som annars hade behövts göras manuellt vilket sparade tid. Den insamlade datan exporterades sedan till Excel för att gå igenom svaren. I de fall ett annat-alternativ angetts och personen i fritext beskrivit ett alternativ som redan fanns ändrades detta för att passa det alternativ som bättre reflekterar de faktiskt avsedda svaren. I de fall som frågor redigerades gjordes nya beräkningar i Excel och de genererade tabellerna uppdaterades. Detta var främst aktuellt för frågor gällande platser de besökte då många angav flera platser men den efterföljande frågan om vart denna plats låg var en envalsfråga. Dessa gjordes då om i Excel för att tillåta flera svar. För de öppna frågorna med fritextsvar valdes kodning som analysmetod då det skapar möjlighet att både förstå enskilda svar men också hitta gemensamma mönster. Analysen har också kompletterats med två analyser i GIS. Den ena kartan visualiserar den geografiska spridningen av fritidsaktiviteter och hur många som utför dem. Den andra analysen visualiserar hur stor del av kommunen som har rätt till skolkort i kollektivtrafiken.

4.3.2 Validitet, reliabilitet och generaliserbarhet

För att de frågor som ställdes i enkäten verkligen skulle besvara undersökningens syfte genomfördes en iterativ process, vilket innebär att frågorna granskades upprepade gånger. Som ett första steg togs övergripande teman fram tillsammans med arbetsgruppen på Västtrafik. Efter detta formulerades mer exakta frågeställningar av oss, vilka sedan stämdes av med arbetsgruppen. Detta gjordes i flera omgångar för att skapa tydliga formuleringar. Slutligen programmerades och felsöktes enkäten i enkätssystemet. Vidare finns det några metodval i datainsamlingen som kan ha påverkat resultatet. Enkätundersökningen visade sig på plats upplevas väldigt lång av respondenterna vilket visade sig genom enkättrötthet, det vill säga att alla inte slutförde hela enkäten. En ytterligare begränsning är att enkätundersökningen gjordes under få dagar och endast under lunchtid, vilket kan ha begränsat antalet elever som nåddes.

För att ha en god intern bedömarreliabilitet genomförde vi databearbetningen av de öppna svaren tillsammans. På så sätt minimerades risken för subjektiva tolkningar av de öppna svaren (Bryman, 2018, s. 208). Varje svar bedömdes och beslut togs tillsammans för att editera enstaka svar vid "annat-svar".

Det går att argumentera för att resultatet av enkätstudien går att generalisera för skolan. Enkäten besvarades av ungefär 15 procent av eleverna på skolan. Det framgick vid de spontana interaktionerna att det var elever från många av de olika gymnasieprogrammen och på så sätt inte begränsat till en viss grupp av gymnasieelever. Av svaren framgick även att det var en jämn könsfördelning. Gällande generalisering på en mer övergripande nivå är det svårt att med denna enkät säga något om resandet bland andra skolor då de demografiska och geografiska skillnaderna har stor inverkan på resvanor.

4.4 Semistrukturerade intervjuer

4.4.1 Urval, genomförande och analys

Som ett andra steg i undersökningen genomfördes djupintervjuer med två ungdomar. Målet med intervjustudien var att få fördjupad kunskap om deras fritidsresor. Metoden valdes i huvudsak för att kunna skapa en bättre förståelse för målgruppen och vilka beteenden de har kopplat till deras fritidsaktiviteter, detta genom att följa respondenternas resonemang och för att samla in kunskap som inte går att hitta i litteratur eller i kvantitativa data (Esaiasson m.fl., 2017, s. 268). Semistrukturerade intervjuer valdes eftersom de skapar möjlighet för reflektion genom att ställa följdfrågor som dyker upp under intervjuens gång (Bryman, 2018, s. 563).

I urvalet av respondenter till intervjuundersökningen var vi noga med att det inte fanns en personlig koppling till respondenterna, detta för att vidhålla ett så vetenskapligt perspektiv som möjligt (Esaiasson m.fl., 2017, s. 268). Övriga kriterier var att respondenterna vid tiden skulle vara elever på Lerums gymnasium och bosatta i Lerums kommun. I övrigt gjordes inga försök att styra urvalet. Personerna hittades genom att de i den tidigare enkätstudien svarade ja på frågan om de kunde tänka sig ställa upp på en längre intervju. Som tack för att de ställde upp gavs en belöning i form av en "Regionen runt dygnsbiljett" och under intervjun bjöds personerna på fika. Intervjuerna genomfördes på kaféer i Lerums centrum och spelades in efter godkännande av respektive respondent. Inspelning av intervjuerna möjliggjorde ett större fokus på intervjun istället för att behöva fokusera på att föra anteckningar (Bryman 2018, s. 578). Målet var från början att genomföra fler intervjuer men få visade intresse och tidsbegränsningen gjorde att en intervjuperson föll bort.

Under intervjuerna berördes ett antal huvudsakliga teman (se intervjuguiden i Bilaga). Dessa teman behandlade övergripande frågor om deras resande och deras syn på kollektivtrafik. För att applicera ett tidsgeografiskt perspektiv användes vardagskartor under intervjuerna. Vardagskartor görs under enskilda intervjuer och innebär att respondenten ritar och skriver ner hur och var hen reser till olika målpunkter i vardagen (Gil Solá & Levin, 2021, s. 113). Genom att använda vardagskartor går det att identifiera hur den fysiska strukturen skapar eller hindrar möjligheten till ett hållbart vardagsliv samtidigt som hänsyn tas till hur sociala strukturer påverkar användningen av staden. På så sätt kan komplexa strukturer som påverkar individers och grupper resval identifieras. På kartorna fick de rita och beskriva vilka målpunkter de har på fritiden, hur de reser till dessa och varför de reser på detta sätt. Målsättningen med att använda sig av vardagskartor är att kunna visualisera och konkretisera social kunskap som tenderar att falla bort med mer kvantitativa metoder. (Gil Solá & Levin, 2021, s. 107, 108). Denna typ av information kan också fungera som en indikator på vilka aspekter som kan vara relevanta att ta hänsyn till i de kvantitativa metoder som appliceras i projektet (Gil Solá & Levin, 2021, s. 122).

Efter att intervjuerna genomförts transkriberades de för att enklare överblicka materialet och för att göra det möjligt att stämma av eventuella citat eller detaljer. Transkribering av materialet gav därmed bättre förutsättningar att analysera resultatet utifrån det teoretiska ramverk som uppsatsen utgår ifrån. Inspelning och transkribering av den insamlade datan har också varit viktigt för att kunna genomföra analyser av vad som sagts, men även hur det sagts. Transkriberingen av intervjuerna möjliggjorde också att både konkreta tankar kring deras resande men också underliggande resonemang fångades. Intervjuerna analyserades utefter ett narrativt analystänk där fokus ligger på att förstå de berättelser personerna ger kopplat till sitt resande (Bryman, 2018, s. 712). Detta är lämpligt då de mentala kartorna möjliggör en mer berättande form av beskrivning och där hur de olika aspekterna av resandet beskrivs är av vikt.

4.4.2 Giltighet, tillförlitlighet och allmängiltighet

I kvalitativ forskning är det viktigt att ta hänsyn till att sociala miljöer alltid är föränderliga samt att de flesta metoder, inklusive personliga intervjuer, är svåra att genomföra på exakt samma sätt upprepade gånger. Detta innebär att extern validitet och reliabilitet ofta är svårt att uppnå eftersom samma kontext inte går att återskapa. Målgruppen för studien har väldigt

specifika egenskaper vilket gör att resultatet är generaliserbart för denna grupp och för grupper med liknande kontextuella förutsättningar. För att uppnå ett resultat som är allmängiltigt för fler grupper med liknande egenskaper skulle studien behöva genomföras på fler platser och med fler respondenter. Målet med denna uppsats är därför inte att generalisera resultatet på en större skala, utan att få förståelse för hur studiens målgrupp förhåller sig till valda frågeställningar.

Intervjuguiden är utformad utefter uppsatsens frågeställningar vilket gör den mer tillförlitlig. Tillförlitligheten i detta arbete stärks ytterligare då intervjuerna skapar goda förutsättningar för att säkerställa ett samband mellan teori och observationer (Bryman 2018, s. 467-470, 496). För de semistrukturerade intervjuerna hade ett större antal respondenter kunnat ge möjlighet att finna fler gemensamma mönster och fånga fler erfarenheter. Detta var inte möjligt på grund av rådande tidsbegränsning. Nu får dessa istället användas som beskrivande exempel av enskilda ungdomars erfarenheter. Vidare var det inte heller optimalt att intervjuerna genomfördes på kafé eftersom miljön kan upplevas som rörig samt att intervjupersonen kan stöta på bekanta. Det försvårar också transkriberingen då andra ljud kan bli svåra att filtrera bort.

4.5 Etiska överväganden

Under arbetet med insamling av data har hänsyn kontinuerligt tagits till etiska principer för att stärka uppsatsens legitimitet. Deltagandet i enkätundersökningen och intervjuerna har varit helt frivilligt. Respondenternas namn används inte i rapporten och obehöriga kommer inte ha tillgång till den insamlade datan. Respondenterna har fått information om syftet med datainsamlingen samt om vad datan kommer att användas till. Västtrafik har enbart tillgång till den avpersonifierade datan.

De semistrukturerade intervjuerna inleddes med att syftet beskrevs, ett tydliggörande om att deras deltagande är frivilligt och att de endast väntas dela med sig av det som de känner sig bekväma med. Vidare meddelades respondenterna att de kunde avbryta intervjun när de ville och att det inte fanns några rätta eller fel svar. Detta då de semistrukturerade går djupare in på deras vanor och tankar vilka kan uppfattas som mer personliga att dela med sig av.

5. Resultat

I detta kapitel redovisas resultaten av enkätundersökningen och de semistrukturerade djupintervjuerna. Enkätundersökningen ger en övergripande blick över hur ungdomar använder kollektivtrafiken, vilken roll kollektivtrafiken spelar i ungdomars vardag och hur de ser på sitt framtida resande. De semistrukturerade djupintervjuerna fokuserar i högre utsträckning på personliga erfarenheter och upplevelser av kollektivtrafiken som färdmedel. Tillsammans skapar enkätundersökningen och de semistrukturerade djupintervjuerna en förståelse för hur ungdomars självständiga resande ser ut i kommunen.

5.1 Enkätundersökning

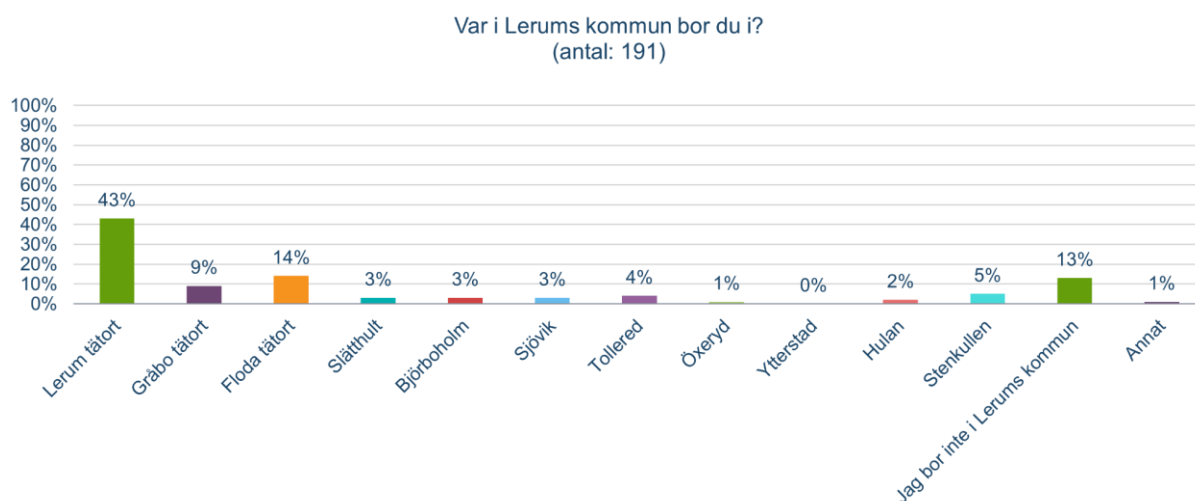
Nedan följer resultatet av enkätundersökningen, vilken delats in i tre olika delar. Först redovisas gruppens demografi följt av vilka fritidsresor de utför. Till sist redovisas de öppna svaren som relaterar till hur ungdomarna ser på sitt resande. De första frågorna i enkätundersökningen besvarades av 191 personer men det var enbart 127 personer som fullföljde hela enkäten.

5.1.1 Demografi och resfrekvens

Av de elever som besvarade enkätundersökningen var könsfördelningen relativt jämn, 51 procent som identifierade sig som kvinna, 47 procent som man, en procent som annat och två procent som inte ville uppge. Majoriteten av respondenterna, 73 procent, är mellan 15 och 17 år vilket är naturligt till följd av att enkäten genomfördes på Lerums gymnasium och riktade sig till gymnasieelever. Därefter var 27 procent av respondenterna över 18 år, samt en procent som var 12 till 14 år.

De flesta, 47 procent, är bosatta i Lerum tätort (se figur 1). Vidare är 14 procent bosatta i Floda tätort, nio procent i Gråbo tätort och 13 procent bor inte i Lerums kommun. Övriga respondenter bor utspridd i angränsande tätorter eller på landsbygden.

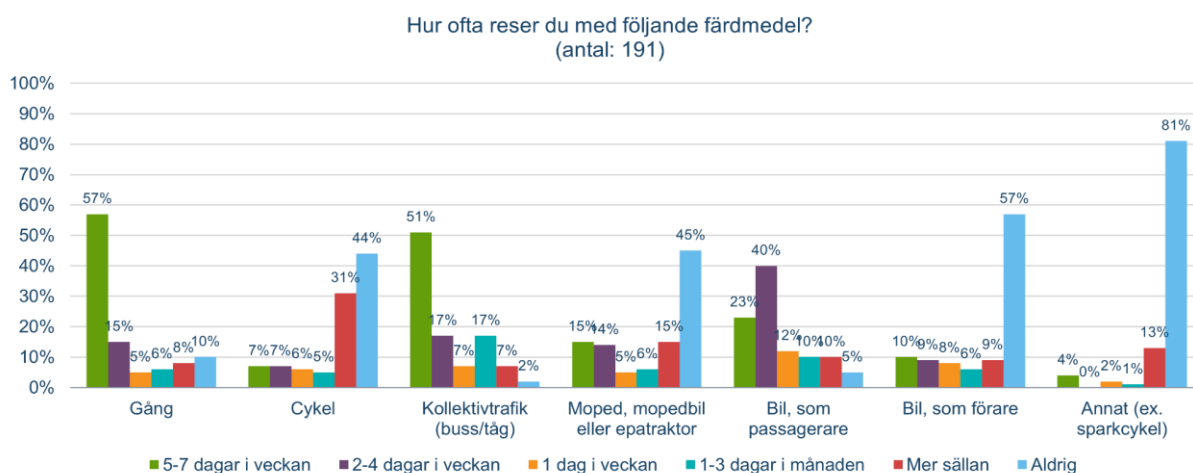
Figur 1: Boendefördelning bland gymnasieeleverna



Beskrivning: Hur procent av gymnasieungdomarna som bor i respektive tätort.

Resultatet visar att de vanligaste färdmedlen för ungdomar är gång och kollektivtrafik, där 57 procent går och 51 procent åker kollektivtrafik fem till sju dagar i veckan (se figur 2). Totalt går 77 procent varje vecka och 75 procent av respondenterna använder kollektivtrafik minst en gång i veckan. Detta visar att det är en ganska hög grad av självständigt resande bland gymnasieungdomarna, med antagandet om att dessa resor görs utan vuxet sällskap. Endast 20 procent cyklar minst en gång per vecka.

Figur 2: Resfrekvens



Beskrivning: Hur ofta gymnasieungdomar reser med olika färdmedel

Trots att många resor görs med gång eller kollektivtrafik så är det vanligt att ungdomarna blir skjutsade, 75 procent skjutsas minst en gång i veckan och 23 procent fem till sju dagar i veckan. En relativt stor andel, 34 procent, åker moped eller mopedbil till skolan minst en dag i veckan och 15 procent gör det minst fem dagar i veckan. 27 procent av respondenterna kör bil minst en dag i veckan. Det är ovanligt att ungdomarna reser med andra färdssätt som till exempel sparkcykel.

5.1.2 Ungdomars resor till och från fritidsaktiviteter

För att kartlägga ungdomarnas fritidsresor fick de ange max tre aktiviteter som de utför på fritiden. Många utför fler än tre aktiviteter men begränsningen gjordes för att enkäten inte skulle bli för lång. De alternativ som fanns att välja på var: kultur- och fritidsaktiviteter, vänner, jobb, handel/shopping, fritidsgård, familj/släkt, centrum och annat. De mest angivna aktiviteterna var kultur- och fritid, till vänner och handel/shopping. Alternativen fritidsgård och annat valdes av få personer och har exkluderats från resultatet, detta för att för att det var ett för litet underlag för att kunna dra slutsatser. För de övriga aktiviteterna varierar antalet svar från 110 till 26.

Graden av självständigt resande varierar stort beroende på typen av aktivitet. Resor till familj/släkt görs lika ofta inom kommunen som utanför, och görs oftast med bil. Det är den enda aktiviteten där bilen är det klart dominerande färdssättet. Det är även den aktivitet med lägst grad av självständigt resande då ungdomarna ofta reser som passagerare. Till handel/shopping reser en majoritet, 59 procent, kollektivt både på dit- och hemvägen. Därmed är det den aktivitet som flest väljer att resa kollektivt till och från. Jobb som aktivitet har en lägre andel kollektivtrafikresor men det är fortfarande det dominerande färdssättet. Det är vanligt att fler blir skjutsade från aktiviteter än till aktiviteter. Ett tydligt exempel på detta är resor till/från kultur- och fritidsaktiviteter. Det är 30 procent som blir skjutsade till aktiviteten, men 42 procent på hemvägen. Många av dessa åkte troligtvis kollektivt dit eftersom den minskar med åtta procentenheter mellan till och från. Det är en stor spridning på hur respondenterna reser till och från vänner och centrum, men flest resor görs med kollektivtrafik.

De flesta aktiviteterna utförs i tätorterna, där Lerum och Göteborg är där flest aktiviteter utförs (se karta 1 och 2 i bilagor). Många aktiviteter utförs också i de övriga större tätorterna i Lerums kommun, Floda, Stenkullen och Gråbo, men få aktiviteter sker utanför tätorterna. Utöver

Göteborg är det även vanligt att man reser utanför kommunen till Alingsås och i viss utsträckning Partille. Det är dock värt att nämna att många platser som angavs inte specificerades tillräckligt för att kunna kopplas till en geografisk plats. Dessa gavs koden (tätorten) ospecificerat och lokaliserades som en punkt centralt i tätorten vilket kan påverka resultatet.

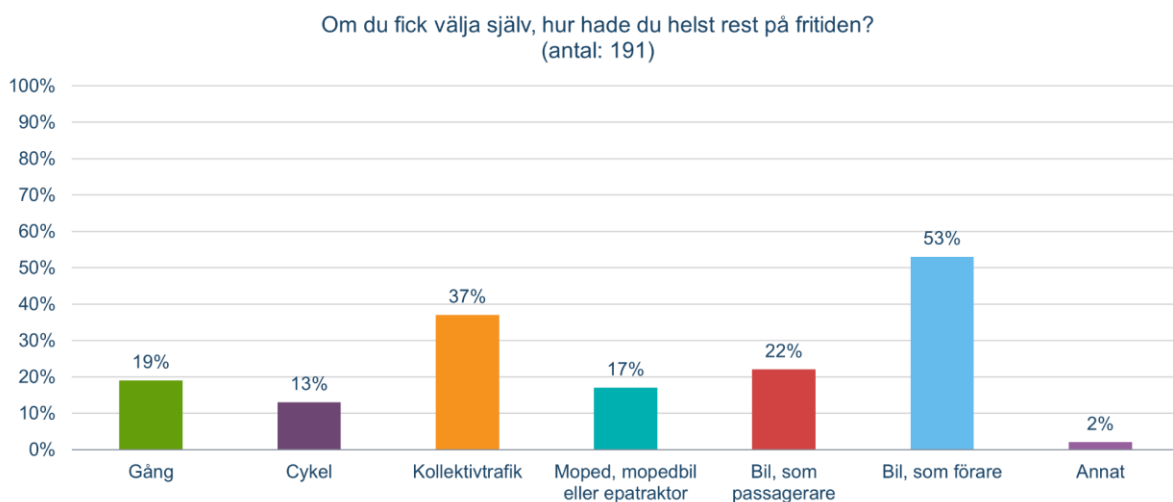
De resor som görs till Göteborg är ofta för handel/shopping, vänner och jobb. Till viss del utförs dessa troligtvis av de som inte bor i Lerums kommun men även många som bor i kommunen söker sig till Göteborg för deras aktiviteter. I Lerum är de vanligaste aktiviteterna vänner samt kultur- och fritidsresor. Både i Floda och Gråbo görs de flesta resor till vänner. I Stenkullen utförs många kultur- och fritidsaktiviteter, framförallt sportrelaterade. Många idrottslokaler och populära gym ligger på orten. Handel/shopping är den aktivitet som oftast utförs utanför kommunen, 82 procent, där Göteborg, Partille och Alingsås är de vanligaste destinationerna. Trots distansen görs resorna huvudsakligen självständigt med hjälp av främst kollektivtrafiken. De flesta arbetar utanför kommunen, vanligast Göteborg, och övriga på de större orterna i kommunen. Kultur- och fritidsaktiviteter sker nästan enbart i Lerums tätort, Stenkullen och utanför kommunen, med några få undantag. De som reser till centrum gör detta framför allt i Lerums kommun och utanför kommunen.

5.1.3 Påverkansfaktorer kring val av färdmedel

I enkäten fanns flera öppna följdfrågor för att få djupare förståelse för varför respondenten svarat som den gjort. För de aktiviteter respondenten valt fick de besvara hur de reser till och från aktiviteten och varför de valt färdmedlet. Många av aktiviteterna har liknande svar, men för vissa aktiviteter finns det tydliga skillnader. Övergripande väljer ungdomarna färd sätt utifrån vad de anser vara enklast och smidigast. Majoriteten av dem upplever motoriserade fordon, främst bil och moped, som de enklaste och smidigaste färd sätten. Vad exakt enkelt och smidigt innebär är svårt att definiera då det kan skilja sig från person till person. Det är vanligt att bilen väljs av anledningen att den anses vara mer bekväm och varm. För kultur- och fritidsresor väljs motoriserade fordon ofta för att det anses vara det snabbaste alternativet, men dessa samband går inte att se hos övriga aktiviteter. För de flesta ungdomar är även distans viktigt när de väljer färd sätt, där kortare avstånd till målpunkten gör att fler väljer att gå. De uttrycker också att pris och deras personliga preferenser för de olika färd sätten styr hur de väljer att resa. Många uttrycker att deras val beror på att de "gillar" ett visst färd medel, exempelvis

“Jag gillar kollektivtrafiken”. Ytterligare en orsak till val av färdmedel är att ungdomarna inte anser sig ha något annat val, oavsett aktivitet. Bland annat lyfts bristande tillgång till kollektivtrafik som en viktig anledning till sitt färdmedelsval. Detta begränsar ungdomarnas möjlighet att resa självständigt. För resor till familj/släkt styrs val av färdmedel istället ofta av att föräldrarna är en del av aktiviteten, vilket förklarar varför bilen är ett av de vanligaste färdmedlen.

Figur 3: Föredraget färdmedel för fritidsresor



Beskrivning: Vilka färdmedel gymnasieungdomar föredrar för sina fritidsresor

Respondenterna fick också svara på hur de hade rest på fritiden om de själva fick välja (se figur 3). Det var möjligt att välja mer än ett färdmedel. En majoritet, 53 procent, svarar att de själva vill kunna köra bil och 17 procent vill använda moped, mopedbil eller EPA-traktor. Vidare vill 37 procent åka kollektivtrafik och 32 procent cykla eller gå.

Respondenterna lyfter flera faktorer som påverkar varför de önskar att resa på detta sätt. Oavsett färdmedel är smidighet och flexibilitet de vanligaste orsakerna bakom val av färdmedel. Detta är inte kopplat till ett specifikt färdmedel, men nämns huvudsakligen för de som vill köra bil. För de som vill resa med bil handlar det också om att det är roligt att köra bil, men även att det är ett bekvämt sätt att resa på. När ungdomarna väljer att åka kollektivt eller gå är den viktigaste anledningen att de gillar det färdmedlet. Att ungdomarna i hög utsträckning vill välja färdmedel där de själva kan styra när och hur de reser visar att det är viktigt för dem att vara mindre beroende av andra personer och därmed bli mer självständiga. Kollektivtrafik innebär en viss nivå av självständighet då man kan styra själv vilken avgång man tar. Däremot

är den mer begränsad eftersom tidtabeller och linjesträckning sätter ramarna för hur och när det går att resa.

De sista öppna frågorna relaterade till ungdomarnas upplevda trygghet i kollektivtrafiken och vad som påverkar den. Första frågan handlar om ifall det finns något som får dem att känna sig otrygga i kollektivtrafiken. Två tredjedelar av de tillfrågade uppger att de känner sig trygga i kollektivtrafiken. Av de som uppgav att de ibland känner sig otrygga varierade anledningarna till detta, men det gick att finna vissa teman. Den vanligaste anledningen till oro är andra människor, där den främsta oron är män och kollektivtrafikpersonal. Vidare upplever sig många otrygga på kvällstid eller vid hållplatser. Ett exempel är en respondent som upplever att det är otryggt vid *“de små stationerna som inte är upplysta under kvällen”*. En annan uppger att vägarna till vissa hållplatser upplevs otrygga.

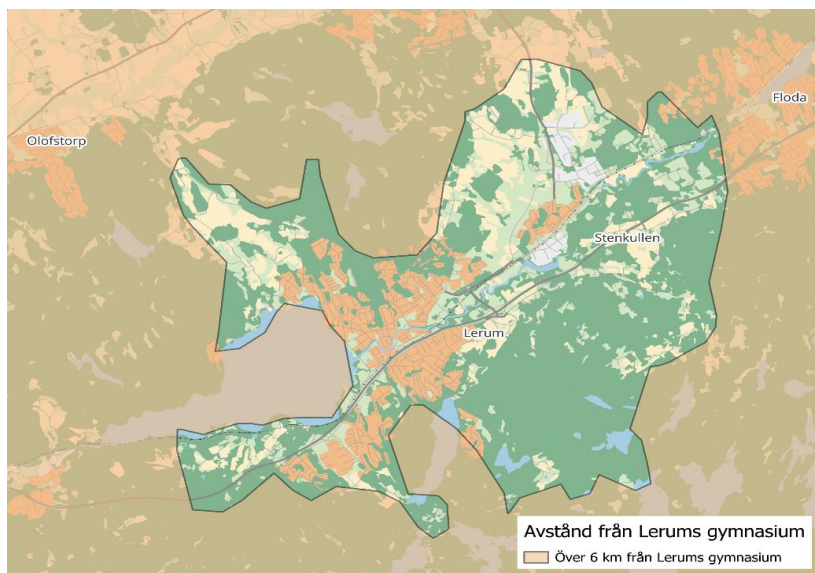
En uppföljande fråga ställdes i ett försök att få en djupare förståelse för vad som skapar otrygghet. Många respondenter valde att inte utveckla vilka bakomliggande faktorer, utan upprepade mest vad som sagts i föregående fråga. Detta kan bero på att det kan vara svårt att reflektera djupare i en enkät. Likt frågan innan uppges andra människor vara det som orsakar mest otrygghet. Det har huvudsakligen att göra med den oberäknelighet som finns kopplat till okända människor och att det finns en risk för oönskade beteenden. En ungdom uppger att hen är orolig för att bli ofredad. Oron för förare är kopplad till liknande orsaker, framförallt otrevligt bemötande. Den allmänna oron för andra människor upplever några respondenter förstärks av att de är tjejer. Utöver detta upplever vissa att mörker är en bidragande orsak till upplevd otrygghet. Om frågan hade ställts i en intervjusituation hade den troligtvis kunnat generera större förståelse för djupare bakomliggande orsaker tack vare möjligheten att ställa följdfrågor.

5.2 Resultat från intervjuundersökning

Nedan följer resultatet från de semistrukturerade djupintervjuerna. Detta avsnitt är disponerat utifrån de teman som guiden strukturerades utefter. Först beskrivs hur ofta personerna reser kollektivt och vilken typ av resor de gör, därefter beskrivs deras syn på och associationer till kollektivtrafiken, vidare beskrivs brett alla typer av resor som intervjupersonerna gör och till sist hur de ser på sitt framtida resande.

Intervjuerna gjordes med två personer, en tjej och en kille som vid tillfället båda var 17 år gamla och som vi i resultatet kommer kalla Maja och Nils. Maja (IP 1, Intervju, 25 april, 2023) bor i Lerums tätort och reser kollektivt ibland. Nils (IP 2, Intervju, 25 april, 2023) bor i Slätthult och reser kollektivt mer regelbundet. Både Maja och Nils har inte tagit körkort än och är inte berättigade till gratis skolkort från kommunen. Detta då de bor inom sex kilometers färdväg till gymnasiet, vilket är kommunens satta gräns (Lerums kommun, u.å.) (se visualisering av gränsen i figur 4).

Figur 4: Berättigade till skolkort



Beskrivning: Gult område visar de som är berättigade till gratis skolkort från kommunen.

5.2.1 Kollektivtrafikfrekvens och typ av resor

För att förstå hur ofta Maja och Nils reser, samt vilken typ av resor de gör, ställdes inledningsvis frågor om deras resvanor. Det var också en teknik för att mjukstarta intervjun och få dem att börja reflektera kring sitt resande. Resultatet från intervjuerna visar på några intressanta iakttagelser. Maja berättar att hon oftast reser kollektivt när hon ska till sin pojkvän i Stenkullen, detta för att han oftast reser så. Annars sker det främst när hon ska in till Göteborg för exempelvis shopping eller att äta middag. Resorna till Göteborg görs oftast med tåg och detta för att hon tycker det är ett smidigt sätt att resa dit på. Det som hon uttrycker är negativt kring denna resa är att det är dyrt, vilket påverkar hur ofta hon reser, “*Liksom man ska in till stan och tillbaka så kostar det ändå 100 kronor. Det kan ju vara dyrt när man får studiebidrag på 1250 kronor. Då känns det som lite mycket pengar så därför försöker man ju göra så det bara blir en biljett liksom.*” (IP 1, intervju 25 april, 2023).

Nils reser idag delvis kollektivt, men han begränsas av att det endast går skolbussar, inte ordinarie linjetrafik, där han bor. På kvällar och helger går det bara beställningstrafik vilket innebär att man måste ringa och beställa bussen minst en timme innan avgång. Däremot tycker han att kollektivtrafiken fungerar bra när han väl har tagit sig in till Lerum. Eftersom kollektivtrafiken är begränsad där han bor blir han beroende av sina föräldrar för att ta sig runt. Han får ibland skjuts till skolan men det innebär att han antingen kommer väldigt tidigt till skolan eller att hans föräldrar behöver köra fram och tillbaka eftersom de börjar arbeta senare. Tidigare har han åkt mycket moped och är därför inte så van att resa kollektivt. Nu har hans bror ärvt mopeden och därför åker han i mycket högre utsträckning kollektivt än innan. Om bussen gått oftare på helger hade han kunnat tänka sig att ta kollektivtrafiken ännu mer eftersom han har kompisar som bor lite överallt, till exempel i Stenkullen, Lerum, Gråbo och Partille. Detta trots att han själv måste betala för sitt resande eftersom han inte har rätt till skolkort.

5.2.2. Upplevelse av och attityd till kollektivtrafik

I nästa steg ställdes frågor till Maja och Nils om deras tankar och upplevelser kopplade till kollektivtrafik. För att få djupare förståelse för deras uppfattning ställdes också följdfrågor kring vilka positiva respektive negativa erfarenheter de har kring att resa kollektivt. Frågor ställdes också kring vad de tror hade kunnat förbättra deras upplevelse av kollektivtrafiken.

Maja upplever att kollektivtrafiken är effektiv och fordonen är fräscha, men återkommer till att det är dyrt ibland. Hon berättar att det finns tv-apparater på skolan som visar nästa avgång, vilket gör det enkelt att planera resorna, dock upplever hon sig vara dålig på att åka buss eftersom hon brukar hoppa på fel linje ibland. Nils gillar att åka buss och upplever det som roligande. Han uppskattar att kunna sitta och prata med sina vänner eller bara ta det lugnt, *“Jag tycker det är ganska trevligt. Det är ju inte så att någon måste sitta och köra så den blir utlämnad ur samtal och så.”* (IP 2, intervju 25 april, 2023). Han associerar även kollektivtrafik med frihet, *“Frihet. Nä kanske inte frihet som när man har bil eller så men just det att jag kan ta mig dit jag vill och jag kanske får gå lite längre så kommer jag dit. Det är lite enklare än att ta mig nån annanstans och att fråga mina föräldrar att köra mig.”* (IP 2, intervju 25 april, 2023).

Om Maja själv fick önska skulle biljettpriserna baseras på distans istället för på zoner, eller att det skulle kunna vara mer flexibelt med zongränserna. Som exempel säger hon att det kostar lika mycket att åka till Partille som till Göteborg eftersom de tillhör samma zon, trots att Partille

ligger mycket närmare Lerum. Kostnaderna för biljetter blir extra viktiga under sommaren eftersom man inte får studiebidrag då. Nils lyfter samma problematik med att biljettpriserna är höga och att systemet med zoner inte är fördelaktigt, *“För ska man åka från Partille till Lerum så måste man betala 52 kronor men det är inte världens längsta avstånd emellan. Eller om man ska mellan Aspen och Jonsered (hållplatser efter varandra) så är det olika zoner.”* (IP 2, intervju 25 april, 2023). Istället tycker han att biljettpriserna borde baseras på hur många hållplatser man åker.

5.2.3 Kartläggning av vardagen

En del av intervjuundersökningen gick ut på att de intervjuade fick göra vardagskartor. Syftet med detta var att belysa alla resor som Maja och Nils gör, inte bara de som görs med kollektivtrafik. Genom att belysa detta har en större förståelse för hur andra människor, aktiviteter och tillgång till olika färd sätt påverkar deras självständiga mobilitet.

Maja berättar att hon cyklar till många målpunkter av flera anledningar, trots att hon endast har cirka 150 meter till närmsta busshållplats. Detta dels för att hon inte har gratis skolkort från kommunen, dels för att det är skönt att cykla. Hon uppskattar motionen från att cykla, men om kollektivtrafiken var gratis så hade hon troligtvis tagit bussen istället. När hon besöker sin pojkvän, och ibland sover över, reser hon oftare kollektivt eftersom det är det färd sätt han föredrar. Detta trots att hon då får köpa enkelbiljetter. Resorna till pojkvännen görs allt som oftast under vardagar till eller från skolan. Ungefär varannan vecka reser Maja till Göteborg med framförallt tåg, men det händer ibland att hennes föräldrar skjutsar henne hela vägen eller till stationen.

Maja tränar handboll tre gånger i veckan och har match en gång i veckan när det inte är säsongsuppehåll. Träningarna är oftast i Förbohallen som ligger i Stenkullen, men det sker också på många andra platser, bland annat i Gråbo. När träningarna är i Gråbo behöver hon få skjuts eftersom det är långt bort och det är dåliga kollektivtrafikförbindelser. Även till de andra platserna blir hon oftast skjutsad av sina föräldrar eller kompisars föräldrar, men ibland kan det hända att hon måste åka kollektivt. Detta sker dock sällan eftersom hennes pappa är aktiv inom föreningen och handbollsintresserad. Hon uttrycker att om hon hade haft en moped, som många andra har, så hade hon tagit den.

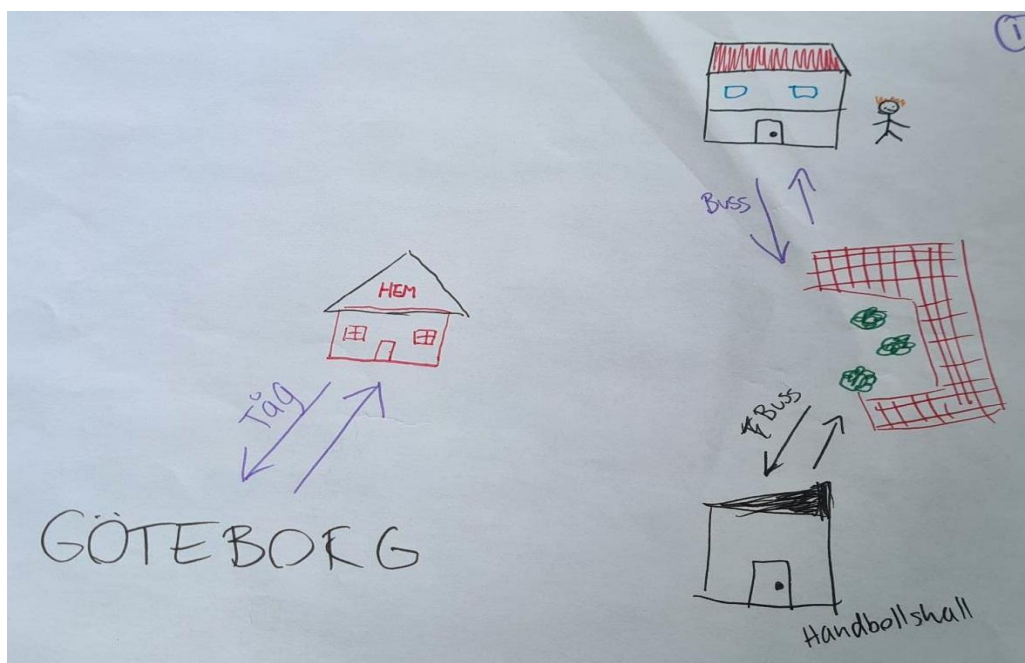


Bild 3: Vardagskarta, Maja.

Källa: Intervjuperson 1.

Maja umgås också med vänner på fritiden och det sker oftast på helger. Till vännerna cyklar hon oftast men ibland får hon skjuts av sina föräldrar när det är lite långt eller väldigt backiga vägar, *“Om jag inte får skjuts så cyklar jag.”* (IP 1, intervju 25 april, 2023). På somrarna åker hon till familjens sommarställe, dit är det väldigt svårt att ta sig kollektivt. Detta gör det svårt att ta sig dit på egen hand och hindrar henne från att kunna vara där när hon själv vill samt gör det svårt för hennes vänner att komma på besök.

Nils har andra utmaningar i sitt resande än Maja. Han bor en bit utanför Lerum tätort och som tidigare nämnts finns det begränsad tillgång till kollektivtrafik där han bor, det finns inte heller gång- och cykelvägar. Om han trots detta väljer att cykla måste han göra det på större bilvägar eller ta långa omvägar. Han återberättar gårdagen när han provade att cykla hem från skolan, *“Då var det någon som började skrika på mig för att jag gick på den vägen och sa att jag var dum i huvudet och skulle flytta på mig och ta en annan väg istället.”* (IP 2, 25 april, 2023).

Hans huvudsakliga fritidsaktiviteter är att träffa vänner, träna och så tar han gitarrlektioner varannan torsdag. När han ska träna tar han bussen direkt från skolan till Stenkullen men ibland behöver han vänta en längre stund på bussen, precis som när han ska åka hem från skolan. Gitarrlektionen är i Bergsjön och för det mesta blir han skjutsad dit. Lektionen pågår ungefär en timme och hans föräldrar brukar vänta i bilen under tiden. Det är dock inte problemfritt då båda föräldrarna arbetar oregelbundna arbetstider och ibland arbetar övertid.

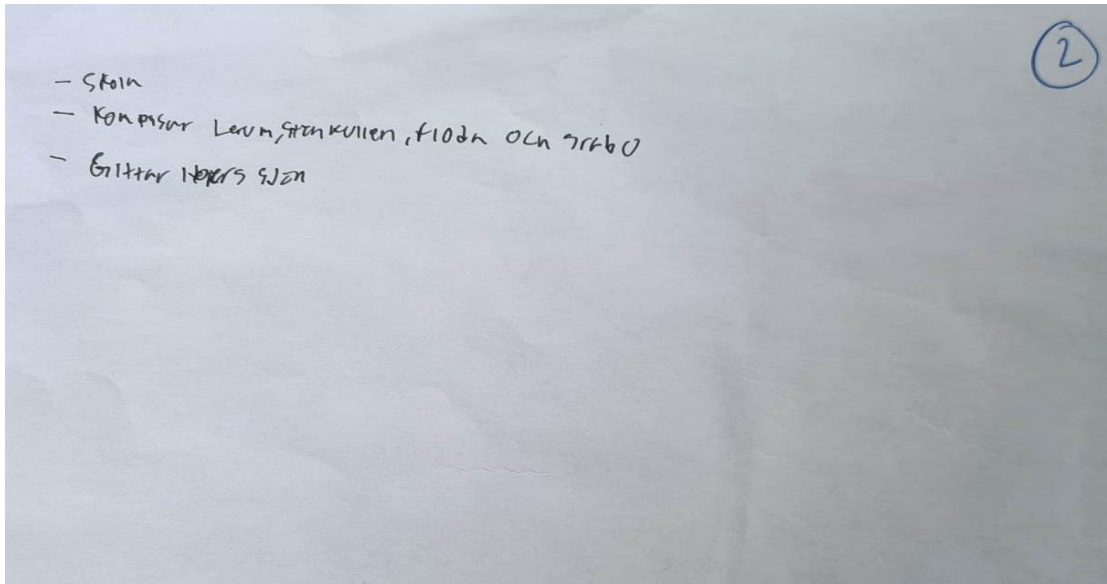


Bild 4: Vardagskarta, Nils.

Källa: Intervjuperson 2.

5.2.4 Framtida resande

Avslutningsvis behandlades i intervjuerna även frågor om ungdomarnas framtida resande, det vill säga hur Maja och Nils tror att de kommer att resa i framtiden. Detta ledde naturligt till följdfrågor om att ta körkort och möjligheten att transportera sig självständig med bil. Vidare väckte det en diskussion kring hur de tror att kollektivtrafiken kommer att kunna konkurrera med bilen.

Maja berättar att hon har som mål att skaffa körkort direkt när hon blir 18 år. Inte för att hon tror att hon kommer ändra sitt resmönster så mycket, *“Bara för att ha det gjort mest. Jag vet inte hur mycket jag kommer ha användning för det, men det är väl mest för att åka till kompisar eller ha friheten.”* (IP 1, intervju 25 april, 2023). Hon tror dock att bilen kommer att bli mest användbar lokalt i Lerum med omnejd eller till tågstationen. Vid resor till Göteborg tror hon fortfarande att det känns bättre att ta tåget. Däremot tror hon det kan vara prisvärt att ta bilen ifall hon ska stanna längre i Göteborg istället för att behöva köpa två enkelbiljetter.

Det som lockar Maja med bilen som färdmedel är att det är enkelt och underlättar resandet. Istället för att behöva göra kombinationsresor med gång, cykel och kollektivtrafik kan hon ta sig direkt till målpunkten. Hon berättar att byten är jobbiga eftersom det innebär långa väntetider, *“Att det är enklast. Att det är lätt, man behöver inte gå en bit eller cykla en bit. Ta sig till närmsta station. För när det blir typ från mig till Stenkullen blir det ändå ganska omständligt. Det är byten och då blir det mer planering bakom det.”* (IP 1, intervju 25 april,

2023). Något hon nämner är negativt med bilen är bensinkostnader, men det finns två bilar hemma så hon kommer ha tillgång till bil ganska ofta på kvällstid.

Nils planerar också att ta körkort direkt när han fyller 18 år. Därefter kommer han troligtvis variera hur han reser eftersom han kommer ha tillgång till sina föräldrars två bilar ibland, men han ser att han kommer behöva skaffa en egen bil ifall för att slippa förlita sig på dem. Däremot ser han sig fortsatt resa kollektivt, detta är framförallt kopplat till kostnader, *“Jag hade inte kunnat tänka mig ta bil varje dag då det är dyrare och jag känner att det är mycket enklare att kunna ta buss”* (IP 2, intervju 25 april, 2023). När han tänker längre fram i tiden ser han sig fortfarande resa kollektivt till sitt arbete eftersom han tycker om att åka buss och tåg. Detta eftersom det hjälper honom att komma upp på morgonen eftersom han måste förhålla sig till bussens tider. Han uttrycker att kollektivtrafiken ger honom frihet, men att bilen ger en ännu högre grad av frihet och ett mindre beroende av sina föräldrar.

6. Diskussion

I följande kapitel presenteras vår diskussion, detta har gjorts utifrån uppsatsens syfte och frågeställningar samt det teoretiska ramverk som presenterats tidigare. Här beskrivs viktiga insikter som nåtts under arbetets gång. Avsnittet är strukturerat efter dessa insikter följt av en reflektion kring de begränsningar som identifierats i metoden.

6.1 Kollektivtrafik - ett värdefullt komplement i ungdomarnas vardag

Vår första insikt är att kollektivtrafik är ett viktigt färdssätt i ungdomarnas vardag vilket kopplar till uppsatsens syfte i att förstå kollektivtrafikens roll i ungdomars självständiga resande. Detta går att förstå utifrån att en stor andel av de tillfrågade respondenterna i enkäten, 51 procent, uppger att de reser kollektivt minst fem dagar i veckan och tre fjärdedelar åker kollektivt minst en dag i veckan. Hur stor roll den har skiljer sig mellan olika individer och påverkas av individens personliga samt kontextuella förutsättningar. Detta speglas i att kollektivtrafiken används på olika sätt för olika typer av aktiviteter. Den har en större roll för handel/shopping som oftast görs utanför kommunen, troligtvis på grund av att det ofta är en aktivitet som ofta görs med vänner och sker spontant. De flesta respondenterna, och även intervjupersonerna,

ställer sig väldigt positiva till att resa kollektivt. Att resa kollektivt ger en känsla av självständighet och är samtidigt en möjlighet till att umgås med vänner under resan.

6.2 Svårt att konkurrera med andra färdmedel

Vår andra insikt är relaterad till utmaningen för att kollektivtrafiken skulle kunna fylla en större roll i ungdomars självständiga resande. Många ungdomar i kommunen skulle, om de fick välja fritt, föredra att resa med andra mer självständiga färdmedel såsom bil eller moped. Detta är relaterat till att många ungdomar upplever andra motoriserade fordon som mer flexibla än kollektivtrafik. Enkelhet och smidighet är oavsett färdmedel den vanligaste orsaken ungdomarna angav som drivande för val av färdmedel. Detta kan innebära att deras självständighet får stå tillbaka när det exempelvis är smidigare att bli skjutsad. Ett exempel på detta är Maja då hon kan åka kollektivt till de flesta av sina idrottsaktiviteter men ofta får skjuts för det är smidigare.

Trots att ungdomar i kommunen i stor utsträckning föredrar andra färdmedel visar litteraturen att i de fall det inte finns tillgång till dessa färdmedel skulle kollektivtrafiken kunna fylla en viktig roll i att främja ungdomars självständiga resande. Kollektivtrafiken har möjligheten att täcka distanser som är för långa att cykla och möjliggör att ungdomarna kan ta sig till platser utan att behöva hjälp av andra. Det är framförallt viktigt när ungdomarna inte har tillgång till moped eller liknande färdmedel och när föräldrarna inte har möjlighet att skjutsa, som i Nils fall. Utan tillgång till moped behöver han förhålla sig till kollektivtrafikens tidtabeller och föräldrarnas möjlighet att skjutsa. Oavsett aktivitet är det många ungdomar som inte upplever sig ha alternativ till de färdmedel de reser med idag. En del i detta kan vara det faktum att det finns begränsad tillgång till kollektivtrafik utan tätorterna. Denna typ av kopplingsrestriktion innebär en hög grad av anpassning vilket reducerar individens handlingsutrymme. Utanför tätorterna finns det också brist på separerade gång- och cykelvägar vilket försvårar möjligheten att trafiksäkert ta sig fram på egen hand. Detta överensstämmer med vad intervjupersonerna berättat, där Maja som cyklar inom Lerums tätort upplever att det fungerar väl medan Nils som bor utanför tätorten upplever det som mindre tryggt att cykla.

Kollektivtrafiken har däremot vissa fördelar som inte andra färdmedel har. Respondenterna lyfter flera fördelar, bland annat att det går att resa onykter och att restiden kan användas till att göra andra saker. Många upplever också kollektivtrafiken som väldigt trygg, men det som

flest upplever skapar otrygghet är oro för andra människors oförutsägbara beteenden. Det är vanligare bland personer som identifierar sig som kvinnor att uppleva detta, vilket även tidigare forskning visar (Leslie m.fl., 2010, s. 600; Line m.fl., 2010, s. 241; Lopes m.fl. 2014, s. 212).

6.3 Fortsatt beroende av föräldrar för transporter

En annan viktig iakttagelse är att trots att både respondenter och intervjupersoner är i gymnasieålder och gamla nog att kunna resa på egen hand reser de i hög utsträckning med hjälp av sina föräldrar. Detta reflekteras i att 60 procent av de tillfrågade i enkäten uppger att de blir skjutsade minst två dagar i veckan. Det kan finnas ett samband med att många familjer inom Lerums kommun har god ekonomi då forskning visar på att föräldrar med större ekonomiskt spelrum har större möjlighet att skjutsa (Cedering, 2016, s. 103-104; Larsen m.fl., 2009, s. 523; Schicketanz, 2022, s. 179; Susilo & Liu, 2016, s. 373; Wang m.fl., 2023, s. 8). Skjutsning innebär en hög grad av anpassning till föräldrarnas mobilitet vilket skapar omfattande kopplingsrestriktioner. Betydelsen av föräldrar för utvidgat handlingsutrymme illustreras i intervjun med Nils som varannan vecka har gitarrlektioner i Bergsjön. Utan föräldrarnas hjälp hade det varit svårt för honom att gå på dem då han bor utanför tätorten med begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Ungdomarna skjutsas högre grad till mer organiserade aktiviteter. En orsak till detta kan vara att föräldrarna prioriterar skjuts till denna typ av aktiviteter, dels då de ofta kostar att delta i, dels för att föräldrarna som i Majas fall oftare är en del av aktiviteten. Om resan utförs tillsammans med en vuxen som är en del av aktiviteten bestäms färd sättet huvudsakligen av denna (Cedering, 2016, s. 202). Organiserade aktiviteter blir därför mer dominanta och har lägre risk för att haverera. En annan orsak till att ungdomarna ofta blir skjutsade kan vara att aktiviteterna sker på kvällstid när det inte alltid finns tillgång till kollektivtrafik. Det är i kommunen vanligare att bli skjutsad hem från aktiviteten än dit, detta då ungdomarna ofta kan ta sig till aktiviteten själva efter skolan. Denna typ av aktiviteter kan också innebära fler kopplingsrestriktioner än andra då de ofta utförs på en bestämd plats och tid. Vissa organiserade aktiviteter kräver också utrustning vilket kan skapa kapacitetsrestriktioner om ungdomen inte har den fysiska förmågan att transportera den själv. Ytterligare en aktivitet där skjutsning är det dominerande färd sättet är att träffa familj/släkt då hela eller delar av familjen oftast reser tillsammans till målpunkten.

6.4 Ekonomins roll i val av färdstätt

Ytterligare en insikt som framkommit av resultatet är betydelsen av den ekonomiska faktorn när ungdomarna bestämmer färdstätt. Det framkom i de personliga intervjuerna, spontana samtal på gymnasieskolan och i enkäten att priset styr val av färdmedel. Detta är dock inte något som har fått ett större fokus, eller nämnts alls, av den tidigare forskning som studerats. Maja berättar att hon ibland väljer bort att resa kollektivt för att slippa kostnaden, alternativt väljer hon aktiviteter där hon hinner fram och tillbaka på samma biljett. Detta utgör en kapacitetsrestriktion då förmågan att delta i vissa aktiviteter styrs i hög grad av om personen har råd att genomföra den eller inte. Kostar resan dit mer än man upplever sig ha råd med kan det innebära att ungdomar avstår från aktiviteten.

Det är cirka 50 procent av respondenterna som uppger att de bor på platser inom sex kilometer från Lerum gymnasium, vilket innebär att de inte har rätt till gratis skolkort från kommunen. Ett antagande är att gratis skolkort borde påverka resfrekvensen positivt men det är inget som går att fastslå utifrån den data som samlats in eller som studerats in inom ramen för denna uppsats. Utifrån den insamlade datan verkar det också som att en del ungdomar själva behöver hantera sina pengar och stå för biljettkostnaderna, utan stöttning från sina föräldrar. Det verkar också som att vuxna inte har god insyn i hur ungdomars ekonomi skiljer sig åt från vuxnas. Detta var tydligt under arbetsgruppens interna diskussioner då det fanns olika syn på och förståelse för hur ungdomar väljer att hantera sina pengar och biljettinköp. Det är lätt för en vuxen som är van vid inkomst att tycka att det "bara" är att köpa ett periodkort då det ryms inom barnbidraget, men när vi pratade med ungdomarna framkom det tydligt att de tycker att det är en stor utgift att lägga vid ett tillfälle även om det är mer ekonomiskt.

Intervjupersonerna kom själva, oberoende av varandra, med förslag på hur biljettsystemet skulle kunna fungera på ett mer ekonomiskt fördelaktigt sätt. Om de själva fick önska skulle biljettpriserna baseras på distans istället för på zoner, eller att det skulle kunna vara mer flexibelt med zongränserna. Enligt dem är det ologiskt att priset inte baseras på distans eftersom vissa resor de gör kan vara så korta som en hållplats men över en zongräns. Om det baserades på distans skulle de kunna genomföra kortare resor för en lägre kostnad. Detta skulle kunna vara ett sätt att locka fler att resa kollektivt, framförallt för mer spontana resor. Det främjar också en ökad ekonomisk flexibilitet vilket minskar ungdomarnas restriktioner och ökar deras handlingsutrymme.

6.5 Sämre tillgång till kollektivtrafik i mindre urbana områden

En femte insikt är att det finns utmaningar kopplade till att resa kollektivt utanför tätorterna eftersom tillgången är mer begränsad. Vanligtvis är kollektivtrafiken god i stråk mellan tätorter då de fungerar som knutpunkter. Sämre tillgång till kollektivtrafik utanför tätorterna gör att ungdomarna ofta behöver andra färdmedel för att ta sig till knutpunkterna. Dessa kombinationsresor innebär ofta längre restid och mer planering då bytena inte alltid matchar. Om det blir för komplicerat att genomföra en resa, eller att en förälder inte kan skjutsa, finns det risk att aktiviteten havererar och att ungdomarna blir begränsade i vilka aktiviteter de kan välja att göra. De flesta aktiviteter ungdomarna utför idag är centrerade till tätorterna, huvudsakligen Lerum och Göteborg, men även andra tätorter utanför kommunen. Det innebär att många ungdomar gör resor som kräver planering eller hjälp av andra för att genomföra. Detta innebär att de behöver förhålla sig till sina kopplingsrestriktioner. Maja lyfter att det är orsaken varför hon blir skjutsad till vissa träningslokaler. Även om det går en buss från Lerum till Gråbo behöver hon ta sig till Lerum centrum och riskerar lång väntetid. Ytterligare en aspekt av detta är att kollektivtrafiken på landsbygden är främst anpassad till skol- och arbetstider och inte till fritidsresor, vilket försvårar att självständigt kunna göra aktiviteter utanför skoltid (Berg, 2017, s. 24). Detta är en framträdande anledning till att Nils, framförallt på kvällar och helger, är beroende av att bli skjutsad av sina föräldrar. Detta hindrar spontana aktiviteter, begränsar hans handlingsutrymme och minskar hans känsla av självständighet.

6.6 Bilnormens inflytande på ungdomarnas framtida resvanor

En sista insikt är att bilnormen har ett stort inflytande på hur ungdomarna ser på sitt resande. Det finns en stark bilnorm i Lerums kommun, vilket reflekteras i att många respondenter åker bil regelbundet. Detta skapar styrningsrestriktioner då de medvetet eller omedvetet anpassar sig efter andras beteende. Ungdomarna jämför också andra färdmedel med den flexibilitet som bilen erbjuder och ser bilen som en viktig del i deras framtida resande. Detta bekräftas av forskning som visar att en stark bilnorm har stor inverkan på ungdomars resande (Cedering, 2016, s. 101) och att barn och unga ofta jämför kollektivtrafiken med de för- och nackdelar bilen har när de väljer färdmedel (Baslington, 2009, s. 212-213; Kopnina, 2011, s. 577). Detta skapar en utmaning för en fungerande kollektivtrafik då det krävs ett tillräckligt antal resenärer för att det ska bli ekonomiskt lönsamt att bibehålla eller öka trafiktätheten. Samtidigt är en

anledning till bilåkandet är att kollektivtrafiken upplevs som otillräcklig.

Att det finns en stark bilnorm i Lerum reflekteras också i hur ungdomar ser på sitt framtida resande. Både Nils och Maja planerar att ta körkort direkt när de fyller 18 år och ser det som en självklarhet. Bilen ger tillgång till ytterligare ett färd sätt och ökar deras handlingsutrymme. Det är många i deras respektive vänskapskretsar som har eller ska ta körkort vilket också kan påverka deras inställning. Nils berättar att han tycker det är jobbigt att fylla år sent på året och därmed kommer ta körkort senare än vännerna. Att social identitet och omgivningens förväntningar har en stor inverkan på ungdomars inställning till att ta körkort styrks även av forskning (Baslington, 2009, s. 319; Line m.fl., 2010, s. 244-245). Ingen av intervjupersonerna ser sig enbart köra bil i framtiden, men däremot ser de att bilen till viss del kommer ändra deras resmönster. Båda berättar att de huvudsakligen ser sig använda bilen när kollektivtrafiken inte upplevs tillräcklig, framförallt på kvällar och helger. Det öppnar för mer spontanitet och avlastar föräldrarna som inte behöver skjutsa. Även i enkäten svarar respondenterna att om de själva kunnat välja hade de rest med bil i hög utsträckning, och de lyfte liknande fördelar som Maja och Nils. Många respondenter hade också, om de kunnat välja fritt, valt att resa kollektivt. Detta indikerar att kollektivtrafiken ses som ett attraktivt färd sätt som tilltalar många. Både Maja och Nils ser kollektivtrafiken som en viktig del i deras framtida resande, bara i lägre utsträckning än i dagsläget.

6.7 Metodreflektion

Metoderna som använts har i hög utsträckning kompletterat varandra och tillsammans besvarat frågeställningarna. I slutändan kom dock djupintervjuerna att få agera mer som beskrivande exempel då enbart två intervjuer inte ger tillräckligt underlag för att säga att deras upplevelser reflekterar hela målgruppen. Genom att först få en kvantitativ överblick av målgruppen gavs en god kontextuell förståelse för Lerums ungdomar och deras förutsättningar. Den kunskapen låg sedan till grund för den kvalitativa delen, vilket gav en djupare förståelse för hur ungdomars vardag kan se ut. Kombinationen av metoderna gav en god grund för att kunna arbeta efter den tidsgeografiska ansatsen. Tillsammans har de gett en kontextuell förståelse, vilket är tidsgeografins grundpelare.

Att enkäten utfördes tillsammans med Västtrafik gav resurser som annars hade varit svåra att få, såsom tillgång till gymnasieskolan och enkätverktyget. Däremot hamnade Västtrafiks syfte

i fokus, till skillnad från om enkäten istället utformas utefter uppsatsens frågeställningar. Enkäten hade troligtvis haft ett mindre fokus på specifika aktiviteter och istället fokuserat mer på kontextuella faktorer som förklarar ungdomarnas resmönster. Detta hade kunnat vara faktorer som exempelvis vad ungdomarna har tillgång till för färdmedel eller hur de betalar för sina resor. Dessa faktorer hade kunnat ge svar på en del av de luckor vi senare identifierat, speciellt kopplat till de ekonomiska aspekterna. Det hade också varit fördelaktigt att samla in enkätsvar vid fler tillfällen, på fler platser i skolan och via fler distributionskanaler för att nå fler potentiella respondenter och därmed ett större underlag.

De personliga intervjuerna gav god insikt i hur vardagen och omgivande faktorer kan påverka ungdomar. Intervjuguiden gav ett bra stöd för att få svar på uppsatsens frågeställningar och genom att ställa följdfrågor kunde en djupare förståelse nås. Om mer tid hade funnits och fler visat intresse skulle det vara önskvärt att genomföra fler djupintervjuer, vilket hade kunnat ge en mer nyanserad bild. Vardagskartor som metod var hjälpsamt för att få respondenten att se alla resor den gör och inte bara de vanligaste. Däremot visade det sig vara en ganska svår metod eftersom det krävs att respondenten kan visualisera sina tankar, vilket en av intervjupersonerna hade svårt för. För att denna respondent inte skulle känna sig obekvämt eller tvingad valde vi att inte fullfölja övningen.

7. Avslutning

Denna uppsats har bidragit till en djupare förståelse för hur ungdomar använder och upplever kollektivtrafiken i Lerums kommun. Vidare har den gett en inblick i vilken roll kollektivtrafiken har för att främja ungdomars självständiga mobilitet. Resultatet stämmer överens med mycket av den forskning som finns kring ämnet, men har också genererat nya insikter.

Resultatet visar att kollektivtrafiken spelar en viktig roll i ungdomars självständiga mobilitet och de flesta reser kollektivt regelbundet. Många uppskattar att resa kollektivt och kollektivtrafiken fungerar som ett värdefullt komplement till andra färdmedel. Kollektivtrafiken har däremot svårt att konkurrera med andra motoriserade färdmedel som bil eller moped då dessa upplevs som mer flexibla färdmedel. Flexibilitet och smidighet är något som värderas väldigt högt av ungdomar då det möjliggör ett mer självständigt resande. Detta är

också något ungdomarna vill prioritera i sitt framtida resande, vilket speglas i att många ser bilen som en naturlig del av sina framtida resvanor. För ungdomar som bor utanför större urbana områden kan detta värderas extra högt då det finns många restriktioner i vardagen som hindrar deras självständighet.

Något som framkom av resultatet är att pris har mer inverkan på respondenternas resmönster än förväntat, baserat på att det inte lyfts i studerad forskning. Detta kan vara intressant att studera vidare för att förstå i vilken utsträckning det påverkar. Extra intressant kan vara att studera vilken inverkan gratis skolkort från kommunen har på det faktiska resandet. Det finns också en kunskapslucka kring fritidsresande i mer glesbebyggda områden, då mycket forskning fokuserar på urbana områden. Denna uppsats är en ansats till att fylla det tomrummet, men det behövs ytterligare forskning kring ämnet i fler kontexter för att förstå en bredare målgrupp. Uppsatsen studerar ett område med relativt hög socioekonomi, vidare hade det varit intressant att studera områden med annan socioekonomisk sammansättning.

Käll- och litteraturförteckning

- Baslington, H. (2009). Children's perceptions of and attitudes towards, transport modes: Why a vehicle for change is long overdue. *Children's Geographies*, 7(3), 305-322. <https://doi.org/10.1080/14733280903024472>
- Berg, J. (2017). *En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd - Slutrapport av regeringsuppdrag* (VTI rapport 955). VTI <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1161522/FULLTEXT01.pdf>
- Broberg, A., & Sarjala, S. (2015). School travel mode choice and the characteristics of the urban built environment: The case of Helsinki, Finland. *Transport Policy*, 37, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.10.011>
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder* (Tredje upplagan ed.). Liber
- Carver, A., Timperio, A. F., & Crawford, D. A. (2012).). Young and free? A study of independent mobility among urban and rural dwelling Australian children. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 15(6), 505-510. <https://doi.org/10.1016/j.jsams.2012.03.005>
- Cedering, M. (2016). *Konsekvenser av skolnedläggningar. En studie av barns och barnfamiljers vardagsliv i samband med skolnedläggningar i Ydre kommun.* (Geographica 8) [Doktorsavhandling] Uppsala Universitet.
- Easton, S., & Ferrari, E. (2015). Children's travel to school—the interaction of individual, neighborhood and school factors. *Transport Policy*, 44, 9-18. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.023>
- Ellegård, K. (2019). *Thinking Time Geography: Concepts, Methods and Applications.* Routledge.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan : Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Femte upplagan ed.).
- Fyrhi, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377-384. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.010>
- Gren, M & Hallin, P-O. (2018). *Kulturgeografi - en ämnesteorietisk introduktion.* Liber
- Helbich, M. (2017). Children's school commuting in the Netherlands: Does it matter how urban form is incorporated in mode choice models? *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(7), 507-517. <https://doi.org/10.1080/15568318.2016.1275892>
- Hillman, M., Adams, J. & Whitelegg, J. (1990). *One False Move: a study of children's independent mobility.* London: Policy Studies Institute.

- Johansson, M. (2006). Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel. *Journal of Environmental Psychology*, 26(2), 156-169. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2006.05.005>
- Johansson, K., Laflamme, L., & Hasselberg, M. (2012). Active commuting to and from school among Swedish children - a national and regional study. *European Journal of Public Health*, 22(2), 209-214. <https://doi.org/10.1093/eurpub/ckr042>
- Kemperman, A., & Timmermans, H. (2014). Environmental correlates of active travel behavior of children. *Environment and Behavior*, 46(5), 583-608. <https://doi.org/10.1177/0013916512466662>
- Kopnina, H. (2011). Kids and cars: Environmental attitudes in children. *Transport Policy*, 18(4), 573-578. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.013>
- Kyttä, M. (1997). Children's independent mobility in urban, small town and rural environment. i R. Camstra, *Growing up in a changing urban landscape* (ss. 41-52). Royal Van Gorcum.
- Kyttä, M., Hirvonen, J., Rudner, J., Pirjola, I., & Laatikainen, T. (2015). The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*, 47, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.07.004>
- Larsen, K., Gilliland, J., Hess, P., Tucker, P., Irwin, J., & He, M. (2009). The Influence of the Physical Environment and Sociodemographic Characteristics on Children's Mode of Travel to and From School. *American Journal of Public Health* (1971), 99(3), 520-526. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2008.135319>
- Lerums kommun. (u.å.). *Elevresor för elever på gymnasiet*. Hämtad 2023-05-09 från <https://lerum.se/utbildning-och-barnomsorg/gemensamt-for-forskolor-och-skolor-i-lerums-kommun/skolskjuts-elevresor-inackordering-och-bidrag/elevresor-for-elever-pa-gymnasiet>
- Lerums kommun. (2013). *Energiplan 2013*. <https://lerum.se/download/18.1190cede18418a07cdfb5d1/1667468393250/Energiplan,%20tillg%C3%A4nglighetsjust%20221103.pdf>
- Leslie, E., Kremer, P., Toumbourou, J., & Williams, J. (2010). Gender differences in personal, social and environmental influences on active travel to and from school for Australian adolescents. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 13(6), 597-601. <https://doi.org/10.1016/j.jsams.2010.04.004>
- Levin, L., & Gil Solá, A., (Red.). (2021). *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2.
- 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>

- Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography* volume 41, 210-219. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.10.002>
- Meek, R. (2008). Young People, Social Exclusion and Inter-Generational Tension in a Rural Somerset Town. *Children & Society*, 22(2), 124-135. <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1111/j.1099-0860.2007.00095.x>
- Naturvårdsverket. (u.å.). *Inrikes transport, utsläpp av växthusgaser*. Hämtat 2023-02-15 från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter>
- Polisen. (2021). *Kartgränser utsatta områden i region Väst*. <https://polisen.se/siteassets/dokument/informationsmaterial/region-vast-kartgranser-utsatta-omraden-2021.pdf/download?v=a00988bbc616a43735ae7d8a3179c0ef>
- Pot, F., Koster, S., Tillema, T., & Jorritsma, P. (2020). Linking experienced barriers during daily travel and transport poverty in peripheral rural areas: the case of Zeeland, the Netherlands. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 20(3), 29-46. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2020.20.3.4076>
- SCB. (u.å.). *Kommuner i siffror*. Hämtad 2023-04-21 från <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1441&id2=null>
- Schantz, P., & Ek, S. (2012). Vandrande skolbuss är bättre än skjuts. *Svensk idrottsforskning*, 4, 40-44. Hämtat från <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:579515/FULLTEXT01.pdf>
- Schicketanz, J., Röder, S., Herberth, G., Kabisch, S., & Lakes, T. (2022). On foot or by car: What determines children's active school travel? *Children's Geographies*, 20(2), 174-188. <https://doi.org/10.1080/14733285.2021.1921698>
- Sigurdardottir, S., Kaplan, S., Møller, M., & Teasdale, T. (2013). Understanding adolescents' intentions to commute by car or bicycle as adults. *Transportation Research. Part D, Transport and Environment*, 24, 1-9. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2013.04.008>
- Stanley, J., & Stanley, J. (2021). The school bus: An opportunity for improving rural mobility. *Journal of Rural Studies*, 88, 337-345. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2021.08.008>
- Susilo, Y., & Liu, C. (2016). The influence of parents' travel patterns, perceptions and residential self-selectivity to their children travel mode shares. *Transportation (Dordrecht)*, 43(2), 357-378. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9579-0>
- Tillberg Mattsson, K. (2002). Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside. *Journal of Economic and Human Geography*, 93(4), 443-453. <https://doi->

org.ezproxy.ub.gu.se/10.1111/1467-9663.00215

- Wang, X., Liu, Y., Yao, Y., Zhou, S., Zhu, Q., Liu, M., & Helbich, M. (2023). Adolescents' environmental perceptions mediate associations between streetscape environments and active school travel. *Transportation Research. Part D, Transport and Environment*, 114, 103549. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9579-0>
- WHO. (2016). *Commission on ending childhood obesity*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241510066>

Bilagor

Enkätformulär

Ungas fritidsresor i Lerums kommun

I den här enkäten vill vi få svar på vad unga i Lerums kommun har för behov av resor utanför skoltid, dvs inte om de resor som görs till och från skolan utan om de resor som görs efter skoltid och på helger, så kallade fritidsresor.

Era svar är ett viktigt bidrag till Västtrafiks arbete med att planera kollektivtrafiken i Lerums kommun inför den kommande avtalsperioden. Det är viktigt för oss på Västtrafik att vi planerar trafiken så att den passar invånarna på bästa sätt och vi vill särskilt kunna bidra till att öka ungas självständiga mobilitet och möjliggöra för ökat hållbart resande i regionen.

Hur gammal är du?

- 12-14 år
- 15-17 år
- 18+ år

Vilket kön identifierar du dig som?

- Kvinna
- Man
- Annat
- Vill ej uppge

Var i Lerums kommun bor du i?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollered
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun

- Annat: _____

Hur ofta reser du med följande färdmedel?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik (buss/tåg)
- Moped, mopedbil eller epatraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat (ex. sparkcykel)

- 5-7 dagar i veckan
- 2-4 dagar i veckan
- 1 dag i veckan
- 1-3 dagar i månaden
- Mer sällan
- Aldrig

Om du fick välja själv, hur hade du helst rest på fritiden? (FLERVAL)

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller epatraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att vilja resa så? (FRITEXT)

Vilka typer av resor gör du efter skolan och på helger. Välj max 3

- Till kultur- och fritidsaktiviteter (ex teater eller sport)
- Till vänner
- Till jobb
- Till familj/släkt
- Till centrum
- Till fritidsgård
- Till handel/shopping

- Till annat: _____

Dessa frågor rör dina resor till kultur- och fritidsaktiviteter (ex teater eller sport)

Vad är det för plats? Välj den du utövar oftast, t.ex. viss idrottanläggning, stadsdel, kulturhus?
Var så specifik som möjligt (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollerød
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59

- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller epatraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller epatraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till vänner

I vilket område är det? T.ex. stadsdel, namn på område (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort

- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollered
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59

- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till jobb

Vad är det för plats? Visst företag, stadsdel? Var så specifik som möjligt (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollerred
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan

- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare

- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller epatraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till familj/släkt

I vilket område är det? T.ex. stadsdel, namn på område (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollered
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag

- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare

- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till centrum

I vilket område är det? T.ex. stadsdel, namn på område (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollerød
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59

- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färdställen? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till fritidsgård

Vad är det för plats? T.ex. viss fritidsgård, stadsdel? Var så specifik som möjligt (FRITEXT)
Var ligger den?

- Lerums tätort

- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollered
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat:_____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59

- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till handel/shopping

Vad är det för plats? T.ex. köpcentrum, stadsdel? Var så specifik som möjligt (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollered
- Öxeryd
- Ytterstad

- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag
- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller epatraktor

- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Dessa frågor rör dina resor till annat

Vad är det för plats? T.ex. stadsdel? Var så specifik som möjligt (FRITEXT)

Var ligger den?

- Lerums tätort
- Gråbo tätort
- Floda tätort
- Slätthult
- Björboholm
- Sjövik
- Tollered
- Öxeryd
- Ytterstad
- Hulan
- Stenkullen
- Jag bor inte i Lerums kommun
- Annat: _____

Under vilka dagar gör du denna typen av resa? (FLERVAL)

- Måndag
- Tisdag

- Onsdag
- Torsdag
- Fredag
- Lördag
- Söndag

På vardagar, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under vardagar

På helger, när sker detta?

- 06.00-08.59
- 09.00-11.59
- 12.00-14.59
- 15.00-17.59
- 18.00-20.59
- 21.00-23.59
- Sker inte under helger

Hur reser du oftast till aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Moped, mopedbil eller eptraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Hur reser du oftast från aktiviteten?

- Gång
- Cykel
- Kollektivtrafik

- Moped, mopedbil eller epatraktor
- Bil, som passagerare
- Bil, som förare
- Annat: _____

Vad får dig att använda dom färsätten? (FRITEXT)

Finns det något som får dig att känna dig otrygg i kollektivtrafiken? Kan vara en specifik hållplats, linje etc. (FRITEXT)

Vad får dig att känna så? (FRITEXT)

Som en del i detta arbete kan det komma att genomföras personliga intervjuer. Om du kan tänka dig ställa upp, skriv din mailadress eller telefonnummer nedan: (FRITEXT)

Intervjuguide

Intervjuguide

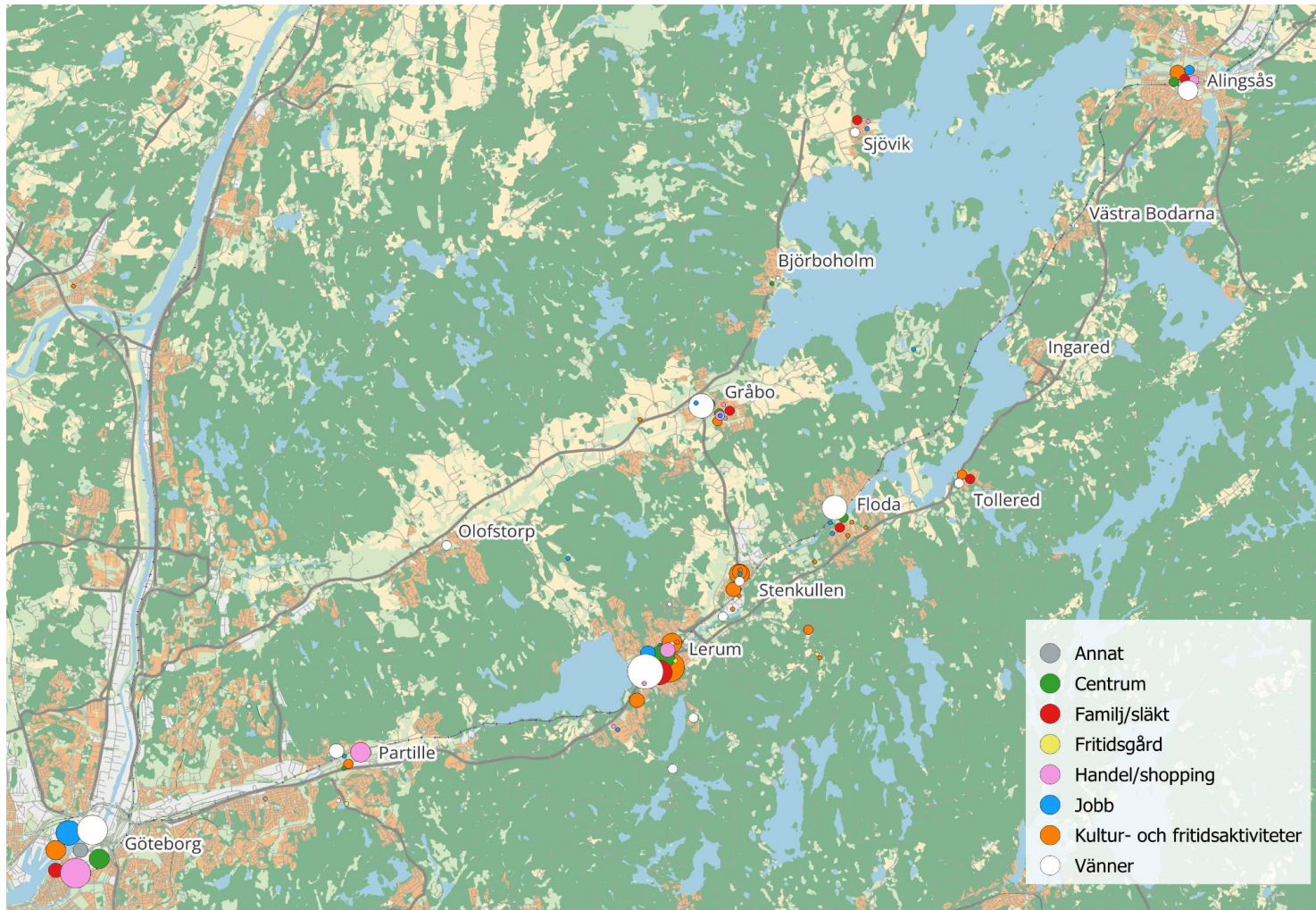
- Hur ofta åker du kollektivt och vilken typ av resor?
- Vad är din syn på kollektivtrafiken (upplevelse, uppfattning)?
 - Varför då (positiva/negativa erfarenheter)?

Vardagskarta

- Kan du berätta vilka typer av resor du typiskt gör på fritiden och hur dessa görs?
Resor oavsett vilket färdmedel (Måla upp målpunkter och rörelser)
 - Hur kommer det sig att du reser så?
- Om resor görs kollektivt: Varför reser du just kollektivt? Vad kan få dig att fortsätta resa så framöver? Vilken roll spelar kollektiva resor för möjligheten för dig att delta i fritidsaktiviteter?
- Om resor inte görs kollektivt: Varför reser du inte kollektivt? Vad kan få dig att åka mer kollektivt på fritiden? För vilka typer av sammanhang?
- Hur ser du på ditt framtida resande med kollektivtrafik? Vilka färdstätt tror du att du kommer använda? Varför då?

Kartor

Karta 1: Visualisering av fritidsaktiviteters geografiska spridning. Utzoomad för att även visa aktiviteter i kringliggande kommuner.



Karta 2: Visualisering av fritidsaktiviteters geografiska spridning. Inzoomad på Lerums kommun för att visa den lokala spridningen av aktiviteter

