



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# Trängselskatt och kvinnors möjlighet att medverka på arbetsmarknaden

---

En studie om hur lågavlönade kvinnor i Göteborg uppfattar  
trängselskattens påverkan på arbetsresan

Kandidatuppsats VT 2012  
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi  
Samhällsvetenskapligt Miljövetarprogram  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet  
Författare: Nora Blom och Jessika Eriksson  
Handledare: Jerry Olsson



## Förord

Resan mellan hemmet och arbetet är för många en del av vardagen och denna arbetsresa är ofta ett måste. I städer innebär rörligheten som arbetsresan medför bland annat en ökad trängsel och luftföroreningar. Trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel som ska hjälpa till att uppnå en hållbar urban rörlighet. Samtidigt ställer regionförstoring krav på längre arbetsresor vilket kan skapa en motsägelsefull problematik. Uppsatsen ämnar belysa hur en samhällsgrupp tror sig komma att påverkas av införandet av trängselskatten.

Uppsatsen är författad av två studenter som är bosatta i Göteborg och studerar vid det Samhällsvetenskapliga Miljövetarprogrammet med inriktning mot Miljöplanering. Därmed finns ett intresse kring hur staden utvecklas mot en mer hållbar framtid. Uppsatsen är i stora drag samförfattad, men med en viss avvikelse för metodkapitlet där Jessika Eriksson är den främsta författaren och delen som berör tidigare forskning ansvarar främst Nora Blom för. Intresset kring trängselskatten väcktes under ett seminarium med Anders Roth, miljöchef på Trafikkontoret i Göteborg. Det finns ett flertal personer som vi vill tacka i samband med genomförandet av denna uppsats. Främst vill vi tacka vår handledare Jerry Olsson som alltid ställt upp och hjälpt oss strukturera våra tankar och idéer. Dessutom vill vi tacka Maritha Svensson och de lokalvårdsintendenter som arbetar på Fastighetsavdelningen på Göteborgs Universitet och självklart de lokalvårdare som besvarade vår enkät. Vi vill även tacka Alice Dahlstrand på Trafikverket som bidragit med viktig information och inspiration till uppsatsen. Slutligen vill vi tacka Camilla Eriksson på Just nu i Trollhättan som sponsrade med tryck av enkäten.

Göteborg, juni 2012

Nora Blom & Jessika Eriksson

## Sammanfattning

Den här uppsatsen studerar hur lågavlönade kvinnors arbetsmarknadsdeltagande kan komma att påverkas när en trängselskatt införs i Göteborg. Den första januari 2013 planeras en trängselskatt att införas i Göteborg vilket är en del av ett större projekt, det Västsvenska paketet. Syftet med trängselskatten är främst att förbättra framkomligheten och miljön i staden. Trängselskatten kommer att påverka hur människor väljer att resa. Samtidigt har regeringen betonat regionförstoring som ett instrument för att uppnå funktionsmålet *Tillgänglighet*, vilket möjliggörs med längre arbetsresor. Detta kan leda till en komplex tillgänglighetsproblematik då vissa samhällsgrupper kan påverkas av trängselskatten mer än andra. Den grupp som studeras i denna uppsats är kvinnor med relativt låg inkomst som är bosatta utanför den planerade trängselskattzonen men samtidigt arbetar innanför zonen. Både kollektivtrafikanter och bilister är av intresse då det Västsvenska paketet kommer att påverka båda trafikslagen. Med detta som bakgrund har följande syfte formulerats:

Syfte med denna uppsats är att studera hur införandet av trängselskatten i Göteborg kan komma att påverka kvinnors arbetsresor och rörlighet på arbetsmarknaden, baserat på deras uppfattningar. Därefter har följande frågeställningar framställts för att undersöka syftet:

- *Hur tror kvinnor att deras färdväg till arbetsplatsen påverkas?*
- *Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas?*
- *Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas?*

För att besvara frågeställningarna gjordes en enkätundersökning. I den identifierade målgruppen besvarade 52 respondenter frågor som berörde frågeställningarna. För den kvalitativa analysen som genomfördes användes bland annat teorier kring lokaliseringsmönster, färdväg och restid. Den teori som applicerades sammanfattades i ett teoretisk ramverk för att förtydliga ämnets teoretiska kontext. Dessutom tillämpades tidigare forskning kring hållbar urban rörlighet, trängselskatter och forskning angående sociala skillnader inom transporter för att kunna studera materialet.

Slutsatserna av undersökningen påvisade att kvinnors färdväg till arbetet mestadels görs med kollektivtrafik och de som idag färdas med bil tror att de i stor utsträckning kommer att byta färdväg till kollektivtrafik efter trängselskattens införande. Vidare tror kvinnorna att restiden till arbetsplatsen kommer att bli längre eller samma som idag. De flesta tror även att reskostnaden kommer att bli dyrare efter att trängselskatten införs. Det är endast ett fåtal som kan överväga att ändra lokalisering av bostad och arbetsplats i samband med trängselskattens införande. Slutligen var en genomgående slutsats att många respondenter inte vet hur de kommer att påverkas av trängselskatten. Dessa slutsatser stämde väl överrens med teorin som berör färdväg, restid, reskostnad, lokalisering av bostad och arbetsplats samt teorier om individers beteende. Dock fanns det ett undantag som inte korrelerade med teorin. De flesta bilister anger att de inte har möjlighet att ändra lokalisering av bostad och arbetsplats, vilket motsäger att bilister har större flexibilitet än kollektivtrafikanter. Dessa slutsatser leder vidare till en diskussion som berör bland annat regionförstoring, tillgänglighetsproblematik, arbetsmarknadsdeltagande och social exkludering.

### **Nyckelord:**

*Trängselskatt - Regionförstoring - Kvinnor - Arbetsmarknadsdeltagande - Social exkludering*

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Introduktion .....	1
1.2	Problemdiskussion.....	1
1.3	Problemformulering .....	3
1.4	Syfte och frågeställningar.....	3
1.5	Avgränsningar och konkretisering av syfte.....	4
1.6	Begreppsdefinitioner .....	6
1.7	Disposition.....	6
2	Teoretiska utgångspunkter och tidigare forskning .....	7
2.1	Transportpolitiska mål och regionförstoring .....	7
2.2	Lokaliseringsmönster .....	7
2.3	Färdsätt .....	8
2.4	Transportresurser och social exkludering.....	9
2.5	Trängselskatt som ett styrmedel .....	10
2.6	Tidigare forskning om trängselskatt.....	11
2.7	Aktivitetsansatsen - en teoretisk ansats .....	13
2.8	Sammanfattning av teorier i en förklaringsmodell .....	16
3	Metod och tillvägagångssätt .....	17
3.1	Vetenskapsteoretiska utgångspunkter .....	17
3.2	Metodansats.....	18
3.3	Forskningsstudier .....	18
3.4	Metodval.....	19
3.5	Empiriskt tillvägagångssätt .....	20
3.6	Urval.....	21
3.7	Analys av material.....	23
3.8	Uppsatsens arbetsprocess .....	24
3.9	Metodproblem .....	24
3.10	Källkritik .....	25
3.11	Validitet, reliabilitet och generaliserbarhet .....	26
4	Resultat.....	27
4.1	Hur tror kvinnor att deras färdsätt till arbetsplatsen påverkas? .....	27
4.2	Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas? .....	29
4.3	Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas? .....	30
5	Analys.....	32
5.1	Hur tror kvinnor att deras färdsätt till arbetsplatsen påverkas? .....	32

5.2	Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas? .....	35
5.3	Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas? .....	37
6	Slutsatser och diskussion.....	40
6.1	Hur tror kvinnor att deras färdväg till arbetsplatsen påverkas? .....	40
6.2	Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas? .....	40
6.3	Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas? .....	41
6.4	Övergripande slutsatser .....	41
6.5	Återkoppling till forskningsproblematiken .....	42
6.6	Framtida forskning .....	44
	Referenser.....	45
	Bilaga 1 .....	50

## Figurförteckning

<b>Figur 1:</b> Trängselskattzonen i Göteborg. ....	5
<b>Figur 2:</b> Aktivitetsansatsen som förklarar individers rörelsemönster. ....	14
<b>Figur 3:</b> Förklaringsmodell: hur externa faktorer påverkar det individuella resbeteendet. ....	16
<b>Figur 4:</b> Schematisk bild över arbetsprocessen .....	24

## Tabellförteckning

<b>Tabell 1:</b> Hur många dagar i veckan använder du följande färdmedel till arbetsplatsen? .....	27
<b>Tabell 2:</b> Då trängselskatten införs, tror du att ditt färdmedelsval kommer att förändras? .....	28
<b>Tabell 3:</b> Om du tror att ditt färdmedel till arbetet kommer att förändras, vilket färdmedel kommer du troligen att övergå till?.....	28
<b>Tabell 4:</b> Hur tror respondenterna, som idag färdas med bil till arbetet, att deras färd sätt kommer att förändras? .....	28
<b>Tabell 5:</b> Hur tror respondenterna, som idag färdas med bil/kollektivtrafik till arbetet, att deras färd sätt kommer att förändras? .....	29
<b>Tabell 6:</b> Hur tror respondenterna, som idag färdas med kollektivtrafik till arbetet, att deras färd sätt kommer att förändras? .....	29
<b>Tabell 7:</b> Då trängselskatten införs, tror respondenterna att restiden kommer att påverkas? .....	30
<b>Tabell 8:</b> Då trängselskatten införs, tror respondenterna att reskostnaden kommer att påverkas? .....	30
<b>Tabell 9:</b> Kommer du överväga att byta bostad, som istället ligger innanför trängselskattzonen, på grund av trängselskatten? .....	31
<b>Tabell 10:</b> Kommer du överväga att byta arbetsplats, som istället ligger utanför trängselskattzonen, på grund av trängselskatten? .....	31

# 1 Inledning

## 1.1 Introduktion

Uppsatsen ämnar att studera hur lågavlönade kvinnors arbetsmarknadsdeltagande kan komma att påverkas när en trängselskatt införs i Göteborg. Rörlighet är en nödvändighet för människor, och den är störst i städerna där det finns en hög koncentration av människor, varor och arbetstillfällen. Människors aktivitetsrum ökar ständigt (Frändberg & Vilhelmsen 2010), och begreppet hållbar urban rörlighet kan ifrågasättas då rörelsemönstren i städer ofta är ohållbara. Detta på grund av att transporter och urban markanvändning är starkt kopplat till bilberoende som bidrar till ekonomiska, sociala och miljömässiga problem (Schiller et al. 2010). Det krävs ett arbete med hållbar utveckling för att kunna motverka denna ohållbara urbana rörlighet (för vidare information om hållbar utveckling: Wärneryd et al. 2009; Regeringen 2012). Sveriges regering har skapat olika transportpolitiska mål för att uppfylla en hållbar utveckling (Reinfeldt & Olofsson 2009).

Sverige har ett övergripande trafikpolitiskt mål som innebär ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Reinfeldt & Olofsson 2009:2). Detta mål är uppdelat i ett funktionsmål *Tillgänglighet* och ett hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*. Funktionsmålet innebär bland annat att transportsystemet ska bidra till en grundläggande tillgänglighet till *alla* och dessutom skall transportsystemet vara *jämställt* (Reinfeldt & Olofsson 2009). För att uppnå de trafikpolitiska målen betonas regionförstoring som både är ett viktigt verktyg och en geografisk företeelse. Regionförstoring berör tillgängligheten mellan individen och arbetsmarknad, och med en förstoring av regionen menas att individen skall ha möjlighet att nå en större arbetsmarknad. Detta möjliggörs genom ökad arbetspendling, vilket medför att människor reser längre (Sandow & Westin 2007). I regeringens proposition betonas även att regionförstoring skall genomföras med minsta möjliga miljöbelastning och med en jämställdhet mellan kvinnor och män (Reinfeldt & Olofsson 2009). För att kunna uppnå en jämställd rörlighet är det av vikt att beakta faktorer som begränsar människors rörlighet.

Av de faktorer som påverkar människors rörlighet är tid och pengar centrala. Tiden är en begränsande faktor eftersom varje enskild individ endast förfogar över 24 timmar per dygn. Dessutom förekommer det vissa stationära göromål såsom sova, äta och arbeta vilket påverkar hur mycket tid som finns tillgänglig för en individ att utnyttja. (Frändberg et al. 2005) Samtidigt som restiden inte har förändrats sedan i början på 1900-talet har avståndet mellan aktiviteter ökat, vilket bland annat möjliggörs av tillgången på snabba transportmedel. Vid val av färdssätt är tiden en faktor att beakta då människor tenderar att föredra snabbare färdssätt än långsamma. (Ibid) Kostnad är en annan viktig faktor som begränsar människors möjlighet att röra sig. Beroende på hur mycket pengar en individ har till sitt förfogande påverkas möjligheten att transportera sig.

## 1.2 Problemdiskussion

Restiden är central för människors val av färdssätt och påverkar individens geografiska räckvidd. Ojämlig fördelning av och tillgång till transportresurser kan leda till social exkludering av olika grupper (Hine 2008). Med social exkludering menas att vissa människor som har låg tillgång till transportresurser inte kan ta del av den service och utbud som erbjuds



och då inte fullt ut kan medverka i samhället. Den samhällsgrupp som generellt sett oftast drabbas av brist på transportmöjligheter är låginkomsttagare, etniska minoriteter, kvinnor, äldre och funktionsnedsatta (Hine 2008). Kvinnor har generellt sett lägre inkomster än män (SCB 2009), vilket påverkar deras möjlighet att transportera sig. Låginkomsttagare har generellt sett sämre anpassningsförmåga då de ofta har fasta arbetsplatser och tider. Dessutom har de svårare att vara bosatta centralt på grund av höga bostadspriser. (Eliasson & Mattsson 2006) Förutom inkomst kan arbetsresor kopplas till regionförstoring och fasta arbetstider. Regionförstoring kommer att kräva längre arbetsresor, vilket kan innebära att kvinnor med låg inkomst kan bli socialt exkluderade genom att deras resor försvåras. Vidare berörs nedan hur trängselskatten påverkar människor.

Det finns olika typer av ekonomiska styrmedel som kan användas för att påverka resandet för vissa individer mer än andra. Trängselskatt är ett exempel på ekonomiskt styrmedel, vilket i grunden ändrar människors resbeteende. Trängselskatter syftar generellt till att minska trängseln i hårt trafikerade områden och därmed bidra till att förbättra miljön och framkomligheten. Beroende på hur trängselskatten utformas påverkas olika typer av grupper, exempelvis om intäkterna av trängselskatten bidrar till att sänka inkomstskatten gynnas främst höginkomsttagare, äldre och ensamstående med barn (Transek 2006). Eliasson och Mattsson (2001) belyser att det är de fasta arbetsresorna som påverkas mest av trängselskatten. Då förvärvsarbetare med låg inkomst ofta har fasta arbetstider försvåras detta ytterligare för dessa individer att anpassa sig till de billigare avgifterna. Vidare betonar Trafikverket att det är arbetspendlarna från de närliggande kommunerna som kommer att påverkas relativt mycket av trängselskatterna i Göteborg (Trafikverket 2011). I relation till arbetsresor har Saleh och Farrell (2005) forskat kring när individer väljer att resa baserat på hur flexibla och ickeflexibla arbetsresor de har. Detta är framtaget med olika modellberäkningar, vilket belyser avsaknaden av forskning kring hur individer själva uppfattar sin arbetsresa.

Det har bedrivits mycket forskning kring trängselskatter men det finns fortfarande en kunskapsbrist gällande relationen trängselskatt och hur människor påverkas. För att uppnå en hållbar urban rörlighet är det grundläggande att förstå människors beteenden. Detta eftersom människors beteenden kan ha en stor inverkan på vilket utfall ett specifikt styrmedel kan komma att få. Den subjektivt upplevda nyttan är i samband med människors beteende relevant att beakta då det påverkar individers val av färdstätt (Ettema et al. 2010). Det är även av vikt att studera *när* människor reser och om individen är tvingad att resa vissa bestämda tider, då restidsvinster/förluster är väldigt olika beroende på resans tidpunkt (Larsen 1995). Jacobsson et al. (2000) redogör vidare i samband med trängselskatter att individer med låg inkomst i större utsträckning kommer att ändra sitt bilåkande mer än andra. I både lyckade och misslyckade exempel av införandet av trängselskatter har människors beteendeförändringar betonats (Attard & Ison 2010). Denna kunskap ger anledning till att studera hur människor anser sig påverkas av trängselskatten. I relation till detta hävdar även Li och Hensher (2012) att individers uppfattningar, innan implementeringen av en trängselskatt, är av betydande vikt för att skapa en acceptans. Vidare har de sociala aspekterna inte getts tillräckligt med utrymme inom forskningen (Eliasson & Mattsson 2006). Eliasson och Mattsson menar att den låga kunskapen kring de sociala aspekterna, relaterat till trängselskatter, leder till en låg acceptans hos allmänheten. Trafikverket (2011) beskriver i sin studie att revidering av trängselskattens design kan vara en åtgärd för att motverka negativa sociala skillnader. Det är därmed av vikt att studera sociala aspekter redan i ett tidigt skede för att kunna reducera

negativa fördelningseffekter. En annan effekt som uppmärksammats är att hushåll och arbetsmarknad kan omlokaliseras på grund av en ökad reskostnad (Eliasson & Mattsson 2001), vilket gör det relevant att studera individers omlokalisering. Forskningen visar att det är viktigt att förstå människors acceptans vid införandet av trängselskatter (Börjesson et al. 2012; Eliasson & Jonsson 2011; Schuitema 2010). Dock saknas forskning angående olika samhällsgruppers förflyttningsförmåga utifrån hur individer själva upplever sin resa. Individers uppfattningar är av vikt då de styr beteendet och det är deras beteende som är avgörande för att trängselskattens mål ska uppfyllas. Det finns ett flertal studier som identifierar generella grupper som förväntas påverkas på olika sätt av trängselskatten (Eliasson & Mattsson 2006; Richardson 2010; Trafikverket 2011). Dessa studier fokuserar främst på ekonomiska beräkningar. Däremot saknas studier om skillnader inom grupper baserat på individers egna uppfattningar. Dessa skillnader inom gruppen kan visa sig vara större än de skillnader mellan olika grupper (Trafikverket 2011), vilket gör det än mer intressant att studera hur en specifik samhällsgrupp påverkas av trängselskatten. Vidare betonar Trafikverket (2011) att det är viktigt att undersöka fördelningseffekter så att största samhällsekonomiska nytta kan uppnås. Dessutom belyser Priya och Uteng (2009) att den sociala exkluderingen som uppkommer i relation till transporter är ett relativt nytt forskningsområde och betonar vikten av vidare forskning som berör detta ämne.

### 1.3 Problemformulering

Den ohållbara urbana rörligheten är ett problem där trängselskatten kan vara en del av lösningen. Trängselskatten ämnar att påverka när och hur människor reser vilket kan bidra till att vissa individer minskar sitt resande mer än andra. Samtidigt har regeringen betonat regionförstoring som ett instrument för att uppnå funktionsmålet *Tillgänglighet*, vilket möjliggörs av längre arbetsresor. Trängselskatten och regionförstoringen kan därmed stå i motsats till varandra när en hållbar urban rörlighet ska uppnås. Detta genom att vissa individer inte kan ta del av en större arbetsmarknad (regionförstoringen) i lika stor utsträckning som andra på grund av en kostsammare arbetsresa i tid och pengar. Denna komplexa problematik kan därmed leda till en social exkludering för vissa samhällsgrupper. Kulturgeografen kan i detta sammanhang bidra med ett holistiskt angreppssätt (Mitchell 2004), där trängselskattens kontext kan studeras.

### 1.4 Syfte och frågeställningar

Syfte med denna uppsats är att studera hur införandet av trängselskatten i Göteborg kan komma att påverka kvinnors arbetsresor och rörlighet på arbetsmarknaden, baserat på deras uppfattningar. Empiriskt ämnas kvinnor med låg inkomst som arbetar inom den planerade trängselskattszonen men samtidigt bor utanför zonen att undersökas. Utifrån syftet, och ovan redogjorda aspekter, har följande frågeställningar identifierats:

- Hur tror kvinnor att deras färdväg till arbetsplatsen påverkas?
- Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas?
- Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas?

## 1.5 Avgränsningar och konkretisering av syfte

### *Övergripande avgränsningar*

En övergripande avgränsning görs till studiesubjektet kvinnor och hur de påverkas, men uppsatsen avser inte att se till en genusproblematik. Uppsatsen hade i så fall ytterligare problematiserat skillnader mellan män och kvinnor, maktrelationer etc. Uppsatsen avgränsas geografiskt till Göteborgs stad och till studieobjektet trängselskatten. Detta eftersom en trängselskatt planeras att införas den första januari 2013 i Göteborg och denna kan komma påverka människors arbetsresor. En geografisk avgränsning inom Göteborg är Förvaltningsenheten vid Göteborgs universitet som arbetsgivare och där inom gruppen lokalvårdare. De lokaler som är lokaliserade inom trängselskattzonen prioriteras. Uppsatsen avgränsas till ett ekonomiskt styrmedel som ännu inte genomförts, vilket gör oss medvetna om att studien behandlar människors uppfattningar om framtiden. Detta ses som en möjlighet eftersom denna uppsats kan bidra med ytterligare kunskap kring sociala skillnader.

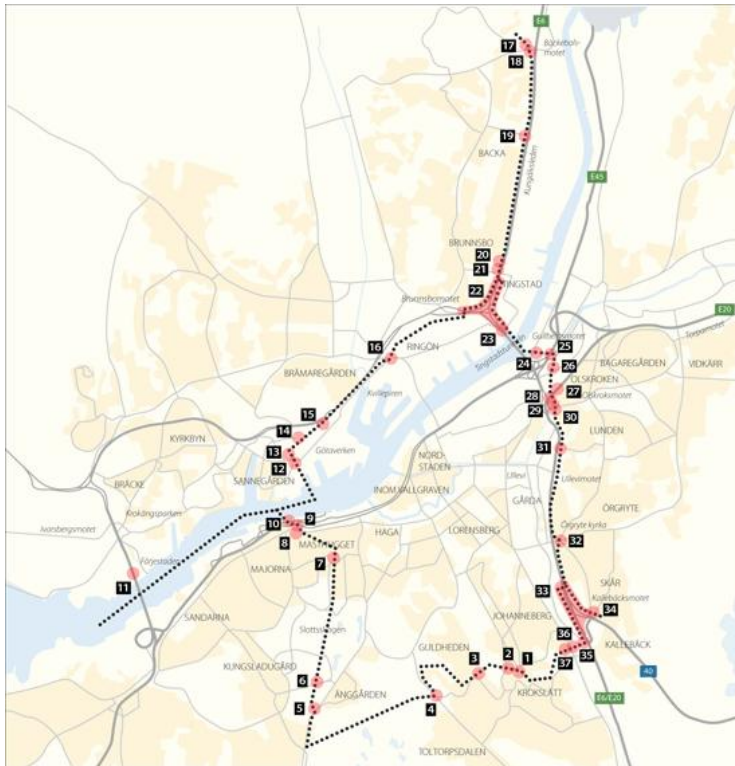
### *Konkretisering av urvalsgrupp*

Nedan presenteras den urvalsgrupp som studeras för att konkretisera syftet. Litteraturen visar att variablerna kvinnor och låginkomsttagare är tydligt kopplat till restidsförluster (Vägverket 2003, numera Trafikverket), vilket gör dessa variabler lämpliga att studera. Kvinnor har dessutom i allmänhet lägre inkomst än män (SCB 2009) och eftersom trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel påverkas de i högre utsträckning. Bilister är inte bara intressanta att undersöka då de kommer att betala en avgift utan det är ytterligare intressant kopplat till kvinnor eftersom de har sämre möjlighet att anpassa sitt resande än män (Trafikverket 2011). Bilen är ytterligare intressant då den är ett konkurrenskraftigt färdmedel relaterat till restid, jämfört med kollektivtrafik. Kollektivtrafikanter är också av vikt att studera i samband med trängselskatten i Göteborg då det kommer göras satsningar på både infrastruktur och kollektivtrafik (Transportstyrelsen 2010a). De icke anpassningsbara resorna, såsom resor till arbete med fasta arbetstider, har visat sig påverkas mest av trängselskatter (Eliasson & Mattsson 2001). Därför har komponenten förvärvsarbetare valts ut för att urvalsgruppen har relativt fasta arbetstider jämfört med exempelvis icke-förvärvsarbetare, studenter eller pensionärer. Förvärvsarbetare är ytterligare intressant att inkludera då vissa kan ha en låg inkomst och därmed har generellt sett sämre möjlighet att anpassa sina arbetsresor till trängselskatternas olika kostnader (Eliasson & Mattsson 2006). Urvalsgruppen som därmed valts ut utifrån ovan nämnda komponenter är kvinnliga lokalvårdare vid Göteborgs Universitet som har relativt låg inkomst, fasta arbetstider, som bor utanför trängselskattzonen och arbetar innanför zonen.

## Konkretisering av undersökningsområde

Nedan presenteras det empiriska undersökningsområdet.

Göteborg är Sveriges näst största stad och är belägen i Västra Götalandsregionen. Den urbana formen i Göteborgsregionen kan beskrivas som en glest utformad stad (Trafikverket 2011) med ett invånarantal på 520 000 (SCB 2011). Den relativt låga befolkningstätheten bidrar till att resorna i staden ofta är långa och att det är svårt att utforma en effektiv kollektivtrafik. Andelen kollektivtrafik varierar exempelvis mellan stadsdelsnämnderna där Bergsjön har den högsta andelen kollektivtrafik (ca 45%) jämfört med Askim som har den lägsta



Figur 1: Trängselskattzonen i Göteborg.

Källa: Transportstyrelsen 2012.

andelen kollektivtrafik (ca 10%)<sup>1</sup> (Trafikverket 2011:11-12).

Göteborg är även en segregerad stad med stora uppdelningar mellan inkomst, etnicitet, boendestandard etc. (Andersson et al. 2009) Från och med januari 2013 införs en trängselskatt i Göteborg, liknande den i Stockholm. Trängselskatten i Göteborg är en del av det Västsvenska paketet som innebär att infrastruktursatsningar kommer att genomföras för 34 miljarder kronor inom bland annat kollektivtrafik, järnväg och väg. För att erhålla finansiella resurser kommer en avgift debiteras för svenskregistrerade fordon som passerar betalstationerna (se Figur 1) måndag-fredag 6.00-18.29. Avgiften varierar mellan 8-18 kronor beroende på trafikbelastningen, och maxavgiften per dag är 60 kronor. (Transportstyrelsen 2010b) De större kollektivtrafiksatsningar som planeras inom det Västsvenska paketet är Västlänken för 20 miljarder kronor och åtgärder för att skapa utrymme för kollektivtrafiken för 4,6 miljarder kronor (Transportstyrelsen 2011). Kollektivtrafikförbättringar kommer genomföras i form av tätare turer, fler fordon och förbättrade hållplatser. Med dessa satsningar syftar trängselskatten i Göteborg främst till att minska trängseln och därmed förbättra framkomligheten samt miljön. Trafikverket vill med dessa satsningar ”skapa en attraktiv, hållbar och växande region”, något som kan kopplas till regeringens mål om regionförstoring. Målet är att dubbla antalet resor med buss, tåg och spårvagn till år 2025 (Göteborgs Stad 2012).

<sup>1</sup> Siffrorna baseras på 2008 års stadsdelsnämnder och inte rådande stadsdelsnämnder.

## 1.6 Begreppsdefinitioner

**Social exkludering** – Exkludering innebär att utestänga någon från något (SAOB 2012). I denna uppsats innebär social exkludering att vissa individer/gruppers förmåga att medverka på arbetsmarknaden försvåras.

**Låg inkomst** – Det finns ingen officiell definition av låg inkomst i Sverige. Dock kan ibland låg inkomst ses som den fjärdedel av befolkningen (20-64 år) som har lägst inkomst. Detta blir därmed en inkomst under 150 000 sek. i årsinkomst innan skatt, alternativt 12 500 sek. i månaden. (Heggemann 2012)

**Förvärvsarbetare** – folkbokförd befolkning som har en anställning.

## 1.7 Disposition

Dispositionen i uppsatsen är uppdelad i sex övergripande kapitel och strukturen följer i stora drag frågeställningarnas ordning. Uppsatsens inledande kapitlet presenterar de transportpolitiska målen samt faktorer som påverkar människors rörlighet för att förstå det större sammanhanget med hållbar urban rörlighet. Vidare behandlas trängselskatten i samband med social exkludering inom transporter och stycket behandlar slutligen vad som gör denna studie relevant. Problemdiskussionen mynnar ut i en problemformulering där regionförstoring och trängselskatt uppmärksammas då de kan stå i motsats till varandra och leda till en social exkludering. Därefter presenteras uppsatsens syfte med tillhörande motivering till vad som studeras, det vill säga den aktuella urvalsgruppen inom den aktuella geografiska platsen. Vidare redogörs frågeställningar som berör syftet. Kapitlet avslutas med avgränsningar och begreppsdefinitioner för att ytterligare förtydliga för vad som är relevant. Kapitel två presenterar olika teorier som är relevanta i samband trängselskatter och som sedan kan realisera slutsatserna i en större kontext. I kapitlet presenteras även vad som tidigare gjorts inom forskningen gällande trängselskatter. Teorierna sammanfattas slutligen i en förklaringsmodell där externa faktorer påverkar komponenter i aktivitetsansatsen, som i sin tur påverkar individens resbeteende. Kapitel tre presenterar vilka metoder och tillvägagångssätt som tillämpats för att besvara frågeställningarna. Vidare redogörs alternativa tillvägagångssätt för att visa på medvetenhet kring val av metod. Arbetsprocessen som uppsatsen grundas på illustreras med en schematisk bild och slutligen granskas tillvägagångssättet i form av metodproblem, källkritik, validitet, reliabilitet och generaliserbarhet. Kapitel fyra presenterar resultaten av den empiriska undersökningen. Detta för att redovisa respondenternas svar samt för att möjliggöra för en kommande analys. Kapitel fem analyserar hur det empiriska resultatet korrelerar med tidigare presenterad teori och forskning. Kapitel sex redogör slutsatserna av studien där det framgår hur kvinnor anser sig påverkas av den planerade trängselskatten. Slutsatserna presenteras med en sammanfattande återkoppling till teorin. Därefter följer en diskussion som belyser hur kvinnor kan komma att påverkas av trängselskatten i samband med regionförstoringens längre arbetsresor. Avslutningsvis presenteras förslag på framtida forskning.

## 2 Teoretiska utgångspunkter och tidigare forskning

I detta kapitel presenteras olika teorier som sedan kommer att ligga till grund för analysen av undersökningen. Inledningsvis presenteras transportpolitiska mål och regionförstoring, lokaliseringsmönster och färd sätt. Därefter redogörs transportresurser och social exkludering, beteende, kvinnor och mäns rörelsemönster samt trängselskatt som ett styrmedel. Sedan följer tidigare forskning om trängselskatter. Teorikapitlet avslutas med en presentation av aktivitetsansatsen med tillhörande stycken om individ, omgivning och aktiviteter. Slutligen redovisas en sammanfattande förklaringsmodell av teorierna.

### 2.1 Transportpolitiska mål och regionförstoring

Sveriges övergripande mål för transportpolitiken är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Reinfeldt & Olofsson 2009:2). Detta mål är sedan indelat i två delmål: funktionsmålet *Tillgänglighet* och hänsynsmålet *Säkerhet, miljö och hälsa*. Funktionsmålet innebär bland annat att transportsystemet ska bidra till en grundläggande tillgänglighet till *alla* och samtidigt bidra till hela landets utveckling. Dessutom skall transportsystemet vara *jämställt* och uppfylla både kvinnors och mäns transportbehov. Funktionsmålet preciseras i ytterligare 7 stycken punkter, varav en beskriver att resultaten av transportpolitiken skall medverka till ett jämställt samhälle. En annan preciserad punkt berör valet av färd sätt och att det skall vara lättare att välja kollektivtrafik, gång och cykel. (Reinfeldt & Olofsson 2009) De transportpolitiska målen har fått genomslag inom samhällsplaneringen då exempelvis Trafikverket (2010) i större utsträckning arbetar för att öka tillgängligheten, och inte endast rörligheten.

I regeringens politik betonas dels hållbar utveckling och dels att utanförskapet ska brytas (Reinfeldt & Olofsson 2009). Med dessa utgångspunkter presenteras *väl fungerande resor och transporter* som viktiga att prioritera. Transportsystemets utformning är avgörande för att uppnå funktionsmålet *Tillgänglighet* och därmed även avgörande för att uppnå ett jämställt transportsystem. Transportsystemets utformning anses ha en avgörande roll för storleken på arbetsmarknaden. För att uppnå funktionsmålet *Tillgänglighet* presenteras regionförstoring som ett verktyg, som kan bidra till en geografisk vidgning. Regionförstoring innebär att öka tillgängligheten mellan arbetskraften och arbetsmarknaden, vilket därmed kräver längre arbetsresor (Sandow & Westin 2007). Regionförstoring skall innebära minsta möjliga miljöbelastning för samhället och, liksom funktionsmålet, vara jämställt mellan kvinnor och män.

### 2.2 Lokaliseringsmönster

En grundläggande faktor som berör människors tillgänglighet är städernas utformning och dess lokaliseringsmönster. Städernas struktur har inte alltid kännetecknats av högt bilberoende. Den första stadsstrukturen som rådde var ”gå staden” som utgjordes av en tät bebyggelse där mycket fanns beläget inom gång- eller cykelavstånd. Denna stadsstruktur var utbredd i Europa fram till ca 1850-talet då industrialiseringen tog fart. Med industrialiseringen utvecklades andra transportsätt som exempelvis ånglok och spårvagn, vilket gjorde det möjligt för staden att anta en annan struktur. Med dessa färd sätt kunde staden växa och utgjordes av en tätbebyggd och central kärna med olika linjer ut till yttre områden. Denna struktur kallades ”genomfartsstaden” och var dominerande fram till ca år 1940 då bilen blev det rådande transportmedlet. Bilen gjorde det möjligt för människor att i större utsträckning

själva välja boplat och modifierade bland annat stadsstrukturen till att bli mer utbredd. Denna typ av stad benämns ofta som ”bilstaden”. (Schiller et al. 2010)

Bebyggelsestrukturen i en stad påverkar hur mycket och hur långt människor reser. Det är därmed av betydelse att studera den rumsliga strukturen för att uppnå en hållbar rörlighet (Frändberg och Vilhelmson 2010). Vidare betonar Frändberg och Vilhelmson (2010) att stadsutglesningen påverkar människors resmönster och bilberoende vilket Frändberg et al. (2005) benämner som en inlåsningsseffekt. Frändberg och Vilhelmson (2010) skriver även att bilberoendet i sin tur påverkar utglesningen av stadsstrukturen. Banister (2008) belyser att för att uppnå en hållbar urban rörlighet där ett samhälle ska övergå från ett transportsätt till ett annat, exempelvis från bil till kollektivtrafik, så måste andra färdmedel finnas tillgängliga att övergå till. Andra aspekter att beakta i relation till att uppnå en hållbar urban rörlighet är olika stadsstrukturer som förespråkas. Frändberg och Vilhelmson (2010) rekommenderar en kompaktare stad som innebär att stadens form blir mer tät, vilket även Hägerstrand (1993) diskuterar i form av koncentration, spridning eller strukturlöst stuglandskap. Ett centralt begrepp i förhållande till transporter och rörlighet är avståndsfriktion som kan förklaras med att människors benägenhet att åka till olika platser avtar med det geografiska avståndet (Frändberg et al. 2005). Detta kan förenklas med att ju längre avståndet är till en plats desto färre människor kommer att resa dit. Beroende på vart människor bor så kan det påverka hur mycket en individ interagerar med en plats. Idag har avståndsfriktionen minskat generellt då tillgången på snabbare färdssätt ökat.

I relation till olika färdssätt är mobilitet relevant och det kan förklaras som tillgång till förflyttningsmöjligheter för att kunna transportera sig (Hine 2008). Mer konkret innebär mobilitet exempelvis tillgång till bil, spårvagn eller cykel. Mobilitet är ett centralt begrepp inom transportforskningen då det påverkar hur människors aktivitetsmönster ser ut och hur dessa färdas i staden. Ett annat begrepp som är starkt kopplat till transport och bebyggelsestrukturen är tillgänglighet. Knox och Marston (2010) beskriver tillgänglighet som möjligheten att knyta samman en plats med en annan. Vidare belyser Knox och Marston (2010) att tillgänglighet är beroende av hur väl infrastrukturen är utbyggd mellan start- och målpunkt. Hur god tillgängligheten är i en stad kan återkopplas till vilken bebyggelsestruktur som finns och hur väl infrastrukturen är utbyggd. Dessa två begrepp kan ibland kopplas samman med varandra då en hög mobilitet kan innebära att tillgängligheten ökar eftersom individen då har fler transportsätt att välja mellan, och vice versa (Hine 2008). Avslutningsvis är bebyggelsestrukturen, mobilitet och tillgänglighet därmed avgörande för hur långt en människa är benägen och kan resa, vilket samtidigt beror på inkomst, kön och utbildning. I samband med rörlighet är färdssätt något som påverkar hur människor reser och knyter samman start- och målpunkter.

### **2.3 Färdssätt**

För att människor ska kunna nå olika platser och ta del av olika service behövs olika färdssätt, och utvecklingen av snabbare färdmedel har möjliggjort en ökad räckvidd. De färdssätt som människor oftast transporterar sig med i urbana områden är bil, kollektivtrafik (spårvagn, buss och pendeltåg), motorcykel, moped, cykel och gång. Vilket färdssätt som en individ föredrar kan bero på ett flertal olika parametrar där hastighet, pris, flexibilitet och bekvämlighet är några exempel (Frändberg et al. 2005). Bilen är det transportmedel som i störst grad påverkat människors reslängd (Ibid). Dessutom föredras ofta bilen då den är snabb, flexibel och

förflyttning från dörr till dörr möjliggörs. Att resa kollektivt innebär att människor reser med ett färdmedel som är till för allmänheten. De resor som görs med kollektivtrafik är linjenätsstyrda, tidtabellstyrda och långsamma, vilket försämrar dess konkurrenssituation gentemot bilen. Trafikverket (2011:19) belyser skillnaden mellan färdställen där det framgår att det går 1,5 gånger så snabbt att resa med bil jämfört med kollektivtrafik (se även Västra Götalandsregionen 2011). Att färdas kollektivt medför dock ett flertal fördelar, exempel på sådana är att individen inte behöver spendera tid på att hitta parkering i staden och kan undvika parkeringskostnader. Dessutom finns möjligheten att utnyttja kollektivtrafikresan till att utföra arbetsysslor, prata i telefon, läsa böcker etc. Skillanden mellan färdställen illustrerar dock att vissa individer har en högre tillgänglighet än andra.

## 2.4 Transportresurser och social exkludering

Social transportexkludering beskrivs enligt Hine (2008) som att en individ inte har möjlighet att ta del av det utbud, utbildning, arbete, som behövs för att kunna medverka fullt ut i samhället. Författaren beskriver vidare att social rättvisa är något som regeringen har som uppgift att sträva efter och ingen i samhället ska förbises. Ingen individ i samhället ska kunna bli socialt exkluderad. Faktorer som exempelvis kan bidra till att en individ blir exkluderad kan vara lång restid, höga reskostnader och kön. Tiden som spenderas på att resa under ett dygn har varit relativt konstant på ca en timma sedan i början på 1900-talet tills idag och det som har möjliggjort detta är utvecklingen av snabba färdmedel (Vilhelmson 2007). Restiden är en viktig faktor när människors aktivitetsmönster beaktas. Detta eftersom tiden för en resa spelar roll för hur långt en individ kan resa och hur många aktiviteter som individen kan ta del av. Tiden på dygnet är fördelad på 24 timmar och utgörs till viss del av stationära göromål som exempelvis äta, sova och arbeta och för att möjliggöra ett komplext aktivitetsmönster kan en tillgång på snabba och effektiva färdmedel behövas (Frändberg et al. 2005). För att samhällsgrupper inte ska riskera att bli exkluderade i samband med brist på transport, såsom bil, anses ofta kollektivtrafik som en lösning för att förbättra tillgängligheten för "svagare" grupper i samhället (Ibid). Om kollektivtrafiken är ineffektiv och dåligt anpassad efter resenärernas önskemål, kan det bidra till att vissa samhällsgrupper inte får samma förflyttningsförmåga jämfört med dem som har bil (Trafikverket 2011). Låg tillgång på mobilitet kan påverka individens tillgänglighet som i sin tur kan leda vidare till social exkludering. Vissa samhällsgrupper är mer socialt exkluderade än andra, framför allt låginkomsttagare, etniska minoriteter, kvinnor, äldre, barn och funktionsnedsatta. (Hine 2008)

Det finns mycket forskning angående transport och social exkludering. Lucas (2012) behandlar hur små finansiella resurser, brist på transport, tillgång till service och ekonomisk och social exkludering kan kopplas samman. Hodgson och Turner (2003) har även de undersökt hur transporter påverkar social exkludering. Det har även forskat kring social exkludering och mobilitet och hur dessa kan sammanlänkas med ett mänskligt välmående (Stanley et al. 2011). Hine (2009) har forskat kring transport och social exkludering och redogör exempelvis att det kan urskiljas olika typer av exkludering i samband med transporter. Exempel på dessa är geografisk exkludering som innebär att en individ inte kan överbrygga ett avstånd på grund av exempelvis dålig infrastruktur. En annan exkludering är av ekonomisk karaktär som innebär att den monetära kostnaden är för hög och därmed hindrar vissa aktiviteter. Vidare redogör Hine (2009) att det förekommer internationell forskning vilken belyser att de samhällsgrupperna som lider brist på transport är de med låg inkomst, kvinnor, äldre, barn och funktionsnedsatta. Dessa grupper har då större risk att utsättas för



social exkludering. Denna forskning påvisar att hushåll som är missgynnade av flera faktorer (se ovan), är sannolikheten större att de har lägre tillgång till bil och arbetar inom den offentliga sektorn (Hine 2009).

### *Beteende*

Exkludering i samhället påverkar individers beteenden då det kan innebära begränsningar för vad individen anser vara möjligt. Banister (2008) diskuterar att människan *inte* är rationell i samband med val av färdmedel eftersom dessa val speglas av osäkerhet och risk. Individer anses därmed vara irrationella på grund av att de oroar sig mer för vad som kan *förloras*, snarare än att se till vad som kan vara en större *vinst*. Gärling et al. (1994) belyser att det förekommer en stark koppling mellan ett hushålls aktiviteter och val av färdmedel. Vidare är det viktigt att det finns olika transportmedel att tillgå för att individers färdval ska kunna påverkas. Eriksson et al. (2008) betonar i samband med detta att en förbättrad kollektivtrafik skulle ha den största reducerande inverkan på arbetsresor med bil. Författarna redogör vidare att anledningen till att kollektivtrafiken utnyttjades mer är lägre reskostnader, kortare restider och tätare resturer. Ettema et al. (2010) redogör dessutom att det subjektiva välbefinnandet är relevant i relation till hur människors fattar beslut och värderar sina transportmöjligheter. Det subjektiva välbefinnandet kan beskrivas som den upplevda nyttan. Författarna beskriver vidare att individen generellt sätt har svårt att förutse vad vissa beslut kan få för utfall i samband med resan. I samband med beteende är det aktuellt att belysa skillnader i kvinnors och mäns rörelsemönster.

### *Kvinnors och mäns rörelsemönster*

Det finns skillnader mellan hur män och kvinnor färdas (Frändberg et al. 2005). Generellt sett tenderar män att resa längre än kvinnor. Detta kan delvis förklaras av att kvinnor i större utsträckning arbetar inom omsorgsarbete, pedagogiskt arbete och administrativt arbete. Dessa arbeten är oftare lokaliserade närmare hemmet. Dessutom belyser Frändberg et al. (2005) att kvinnor gör färre långa arbetsresor men däremot gör de exempelvis fler inköpsresor samt hämtar och lämnar barnen på dagis. Vidare reser kvinnor generellt sätt mer med kollektivtrafik än män, medan män reser mer med bil. En effekt av att kvinnorna reser kortare i relation till män är att det kan finnas skillnader i aktivitetsmönster. Vidare redogör författarna att detta kan kopplas till att kvinnor i mindre utsträckning har kunnat påverka exempelvis samhällets utformning och vilka transportsätt som prioriterats på en politisk nivå.

## **2.5 Trängselskatt som ett styrmedel**

Trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel som påverkar samhällets utformning. För att erhålla en förståelse om trängselskatter krävs en kort introduktion till vad som menas med ekonomiska styrmedel. Ekonomiska styrmedel är instrument som staten använder för att påverka människor, företag etc. Med ekonomiska styrmedel menas avgifter, subventioner, skatter och liknande monetära instrument som syftar till att uppnå ett uppsatt mål. Inom transportområdet finns ett antal styrmedel och alla har tydligt identifierade syften och målbilder. Ett effektivt styrmedel är det som påverkar på ett så direkt sätt som möjligt (Engström et al. 2001), vilken trängselskatten gör med direkta avgifter. Trängselskatter kan vara utformade på olika sätt beroende på vilket mål som ska uppnås, och de benämns ofta efter dess huvudsyfte (Vägverket 2003). Lagen om trängselskatt berör vägtrafik i tätbebyggt område och reglerar både *när* och *var* avgifter skall debiteras. I Sverige finns hittills

trängselskatt endast i Stockholmsområdet, men lagen skall kunna tillämpas oberoende av vilket område som berörs. (Odell 2010) För att ytterligare förstå uppsatsens kontext redogörs nedan för tidigare forskning som berör ämnet.

## 2.6 Tidigare forskning om trängselskatt

### *Introduktion*

En mängd studier har genomförts inom ämnet trängselskatter (Attard & Ison 2010; Börjesson et al. 2012; Eliasson & Mattsson 2001; Fielding 1995; Han 2010; Larsen 1995; Nash & Sansom 2001). Det har även gjorts en del forskning där miljöaspekter beaktats i samband med trängselskatter (exempelvis Hultkrantz & Liu 2012; Johansson et al. 2009). Trängselskatten är en politisk åtgärd som syftar till att angripa problem rörande ohållbara transporter och detta har exempelvis Hensher och Puckett (2007) samt Richardson et al. (2010) forskat kring. Eliasson och Mattsson (2006) belyser i samband med tidigare forskning att trängselskatten kan leda till att samhället blir mindre bilberoende. Denna utveckling skulle då främja de människor som har en låg inkomst eftersom dessa i större utsträckning inte har bil. Nedan redogörs ytterligare vilken forskning som har bedrivits i samband med trängselskatter.

### *Samhällsgruppers påverkan*

Flera studier som berör svenska förhållanden har inriktats på att identifiera vilka som påverkas av trängselskatterna på olika sätt (Eliasson & Mattsson 2006; Transek 2006; Vägverket 2003). Mycket av forskningen har inriktats på att översätta olika typer av vinster och förluster i pengar (Larsen 1995; Vägverket 2003). Olika grupper gynnas respektive missgynnas beroende på vad som fokuserats på. Den individ som anses påverkas mest *ekonomiskt* är en höginkomsttagande förvärvsarbetande man som bor i innerstaden och som kör bil, detta baserat på erfarenheter från Stockholm (Eliasson & Mattsson 2006; Vägverket 2003). Kvinnor och låginkomsttagare identifieras som vinnare då intäkterna från trängselskatten läggs på kollektivtrafik (Eliasson & Mattsson 2006). Även Trafikverket (2011) belyser kvinnor som den grupp som gynnas mer av ett trängselskattsystem än män. Dels på grund av att kvinnor i mindre utsträckning använder bilen (där avgifter debiteras), och dels för att de i större utsträckning använder kollektivtrafiksystemet (där satsningar görs). Om intäkterna av trängselskatten inte investeras i förbättrad kollektivtrafik och istället spenderas på att sänka inkomstskatten identifieras grupperna höginkomsttagare, äldre och ensamstående med barn som vinnare (Transek 2006). Den grupp som anses förlora mest i *restid* då trängselskatten införs är kvinnor då män får dubbelt så stora restidvinster jämfört med kvinnor. Dessutom är låginkomsttagare förlorare när restid studeras eftersom höginkomsttagare vinner tio gånger så mycket utifrån Stockholmsförsöket (Vägverket 2003:9). Jämlikhetsstudier har även gjorts på ett kvantitativt sätt för att kunna räkna ut vem som påverkas mest av trängselskatten utifrån erfarenheter från Stockholm (Eliasson & Mattsson 2006). Det finns ytterligare skillnader i påverkan mellan kvinnor och män då trängselskatten införs är att kvinnliga bilister påverkas mer negativt än män, då de generellt sett anses ha sämre anpassningsförmåga och lägre inkomst än män. De som färdas med bil, och som inte förändrar sitt färsätt då trängselskatten införs, anses förlora mest på trängselskatten. De bilister som därmed byter färsätt förlorar inte lika mycket som de som stannar kvar. (Trafikverket 2011) Attard och Ison (2010) betonar generellt att jämställdhet

spelar en roll inom trängselskattssystem och att flexibilitet i systemet är avgörande för en lyckad implementering.

### *Beteende och acceptans*

Människors beteende och acceptans är av relevans för att det har en stor inverkan på vilket utfall trängselskatten får. Ett antal studier behandlar människors acceptans kring trängselskatter (Börjesson et al. 2012; Eliasson & Jonsson 2011; Schuitema et al. 2010), vilket anses som avgörande för en lyckad implementeringsprocess. Detta då det är avgörande att få individer och grupper av människor att vidta de förändringar som systemet innebär (Attard & Ison 2010). Andra studier indikerar på att individer med låg inkomst kommer i större utsträckning att minska sin bil användning. Detta eftersom de kommer påverkas mer än andra individer som har en högre inkomst, vilket gör att de generellt sett inte har råd att resa lika mycket med bil. Detta resulterar i att låginkomsttagare som använder bil som färdmedel kommer att ha svårare att acceptera en trängselskatt. (Jacobsson et al. 2000) Vidare redogör författarna att acceptansen för en trängselskatt påverkas av olika faktorer. Om individen uppfattar att dess frihet minskar, inkomsten påverkas eller att det kommer bli orättvist kommer acceptansen för trängselskatten att vara negativt. En faktor som påverkar acceptansen positivt är tron om att andra kommer att minska sitt bilåkande. En studie med låginkomsttagare (studenter) visade på att individerna hellre minskade reskostnaden än restiden i samband med en ökad kostnad på bilåkandet (Horeni et al. 2007). Dock påvisades det att individer som redan innan åkte mycket bil minskade sitt bilåkande i mindre utsträckning än de som tidigare inte färdades i så stor utsträckning med bil. Författarna belyser även vikten av tillgång på alternativa färdmedel och poängterar att bilåkandet förmodligen skulle minska mer om det fanns bra transportmedel att övergå till. Vidare är människors beteendeförändringar avgörande för att uppnå trängselskattens syfte att minska trängseln. Li och Hensher (2012) har studerat ett antal faktorer i samband med trängselskatter: avresans tidpunkt; bil användning; färdmedel; boende- och arbetslokalisering för att öka förståelsen av beteendeförändringar. Studien hävdar att individens uppfattning kring trängselskatten innan implementeringen är väldigt viktig för att kunna skapa en acceptans kring trängselskattssystemet. I relation till detta är individens uppfattningar något att lägga stor vikt vid. Undersökningen visar även att en anpassning av restiden för att undvika de dyraste tiderna är det mest attraktiva alternativet enligt respondenterna (före implementeringen). Detta kräver möjlighet till en flexibel resa och bevisar dessutom att respondenten helst inte byter färdmedel från bil till kollektivtrafik. Författarna visar även att skillnader i avgifter (mellan rusningstrafik och icke rusningstrafik) är det mest effektiva sättet att uppnå beteendeförändringar hos trafikanterna (Li & Hensher 2012). Utifrån Stockholms trängselskatt har det visat sig att acceptansen var avsevärt lägre innan genomförandet av trängselskattssystemet, jämfört med efter implementeringen, då acceptansen ökade (Börjesson et al. 2012). Ytterligare studier som dragit lärdom av Stockholmsförsöket visar på att kollektivtrafiksatsningar medverkar till en lyckad implementering av trängselskatterna (Kottenhoff 2009). Resultatet av studien visar att kollektivtrafiksatsningarna har ett flertal avgörande roller inom implementeringen, allt från politisk acceptans till vilket färdmedel individen väljer. Alla dessa studier har bidragit med kunskap kring trängselskatter och de betonar vikten av att studera människors beteenden och de påverkas olika. Som nämnts tidigare, saknas ofta undersökningar kring hur individer *själva* uppfattar sig påverkas av trängselskatten.

### *Omlokalisering i staden*

En del forskning har inriktats på hur trängselskatter påverkar lokaliseringseffekter i staden (Eliasson & Mattsson 2001). Denna forskning berör bland annat hur hushållen och arbetsmarknaden kan omlokaliseras på grund av en ökad kostnad på resandet. Enligt författarna påverkas arbetsresorna (som är en del av de fasta resorna) mest av trängselskatten och lokaliseringseffekterna varierar beroende på hur stor trängselskattszonen är. Generellt sett så innebär en stor trängselskattszon att det blir mer attraktivt att vara lokaliserad innanför zonen och vice versa. I relation till andra städer, exempelvis London, så är Göteborgs trängselskattzon relativt liten, vilket därmed innebär att lokalisering utanför trängselskattszonen kan bli mer attraktivt. Detta är alltså en intressant aspekt att beakta då individers påverkan är relevant, trots att lokaliseringseffekterna beräknas vara relativt små, så kan vissa individer påverkas mer av lokaliseringseffekterna än andra.

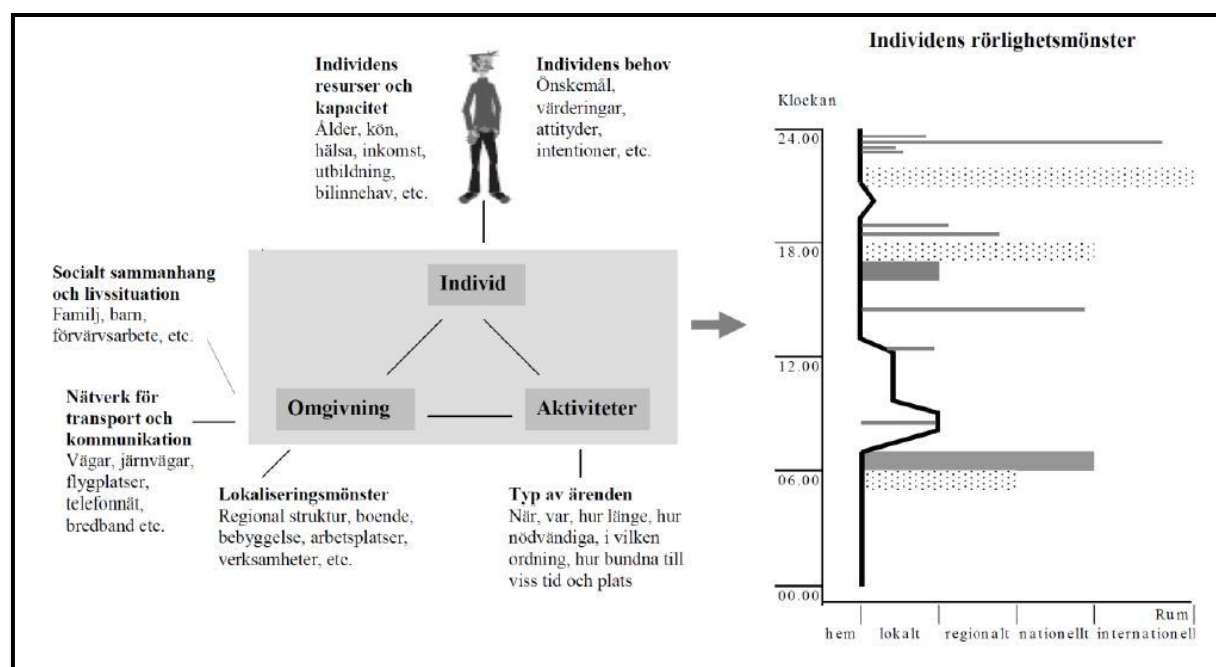
### *Erfarenheter från andra länder*

Trängselskatters utformning i olika städer och länder kan variera beroende på vad syftet är och beroende på den geografiska kontexten i det aktuella området. Trots dessa skillnader mellan olika system går det att dra lärdom av tidigare erfarenheter. Ett flertal städer har infört trängselskattssystem däribland Valletta (Malta), Edinburgh (Skottland) och Singapore (Singapore). Det är av vikt att erfa kunskap från andra trängselskattssystem för att eftersträva en optimal utformning. Exempelvis har både London och Stockholm dragit lärdom av Singapores erfarenheter, genom att staten kan samverka med marknaden (Han 2010). I Norge finns en del avgifter som har stora likheter med Sveriges trängselskattssystem som därmed är relevant att dra lärdom av. Enligt Larsen (1995) innebär trängselskatter inte att trafikanter byter färdstätt från bil till kollektivtrafik, men en minskning i antalet resor med bil kan observeras. Då restiderna studerats i Norge visar det sig att de högsta restidsvinsterna (omräknat i Norska kr.) äger rum under rusningstiderna (peak periods) jämfört med perioderna mellan rusningstiderna (between peaks) och övriga tider (other periods) där det råder en restidsförlust. (Larsen 1995) När människor reser, och om man dessutom är tvingad att resa vissa tider, är därmed relevant att studera då fokus ligger på att studera hur människor påverkas av trängselskatten.

## **2.7 Aktivitetsansatsen - en teoretisk ansats**

De begränsningar och möjligheter som olika individer har inom resandet, kan förklaras utifrån en begreppsmodell, Aktivitetsansatsen (se Figur 2). Ansatsen har rötter inom tidsgeografi, socialpsykologi och transportforskning, vilket gör modellen relevant inom denna uppsats då syftet är att studera hur individer tror att de kan komma att påverkas av en trängselskatt. Modellen syftar till att förklara rörlighetens innebörd, dess drivkrafter och sammanhang, och den förtydligar att individers olika omständigheter har betydelse för hur vi reser (Frändberg et al. 2005). Tidsgeografins kopplingsrestriktioner kan kopplas till individers möjlighet att röra sig. Kapacitetsrestriktioner syftar främst till restriktioner i form av vad vi mår med. Inom denna kategori kan även olika redskap inkluderas som exempelvis tillgång till cykel och bil. Kopplingsrestriktioner försöker förklara att människor är bundna i tid och rum alltså att individer måste befinna sig på specifika platser under specifika tider. Dessutom är människors rörelsemönster styrda av hur samhället är uppbyggt. Den sista restriktionen är styrningsrestriktioner som sammantaget utgörs av regler och lagar som påverkar hur individer

rör sig i tid och rum (Gren & Hallin 2003). En mängd påverkansfaktorer identifieras inom aktivitetsansatsen och kan förklara en individs aktivitetsmönster. Dessa faktorer delas in i tre huvudgrupper: *individ*, *omgivning* och *aktiviteter*. (Frändberg et al. 2005)



Figur 2: Aktivitetsansatsen som förklarar individers rörelsemönster.

Källa: Frändberg et al. 2005.

### Individ

Individens behov, resurser och restriktioner påverkar människors rörelsemönster. Resurser och restriktioner innebär exempelvis kön, inkomst, utbildning, familjesituation och bilinnehav. Olikheter inom dessa faktorer innebär därmed skillnader i hur vi transporterar oss. Individens behov betyder i detta sammanhang individens önskemål, värderingar, attityder och intentioner vilket påverkar rörelsemönstret.

Inkomst är som ovan nämnts en resurs och restriktion som påverkar individens rörelsemönster och nedan redogörs det vidare om vad detta innebär i relation till färd sätt, restid, reskostnad och lokalisering möjligheter. Hushållets inkomst är starkt kopplat till bilinnehav som också är en resurs vilket inverkar på individens rörelsemönster. Med ökad inkomst ökar chanserna att skaffa bil (Dargay 2001). Däremot råder inte samma starka relation i motsatt riktning, dvs. mellan minskad inkomst och minskat bilinnehav. Det visar sig snarare vara svårare att göra sig av med bilen då inkomsten minskar. Dargay (2001) förklarar denna svårighet att göra sig av med bilen som en "seghet". Denna kunskap kan kopplas till bilens många fördelar, då dessa fördelar kan vara svåra att göra sig av med. Vidare påverkar inkomsten starkt vilket färd sätt som en individ har tillgång till. Kvinnor har generellt sett lägre inkomst än män (SCB 2009) och reser i större utsträckning med kollektivtrafik (Frändberg et al. 2005). Beroende på vilket transportsätt en individ kan färdas med så kommer restiden att påverkas. Dessutom påverkar inkomsten individens lokalisering. Detta eftersom dyrare och effektivare färd sätt möjliggör för individen att bosätta sig längre bort. Samtidigt belyser Eliasson och Mattsson

(2006) att människor med låg inkomst bor i större utsträckning utanför stadskärnan. Detta då det tenderar att vara högre bostadspriser i städernas centrala delar. Eliasson och Mattsson redogör vidare att människor med låg inkomst ofta har fastare arbetstider vilket gör att de inte kan undvika de högsta avgifterna i relation till trängselskatten. Det finns därmed flera begränsningar kopplat till inkomst som berör både resor och lokalisering.

### *Omgivning*

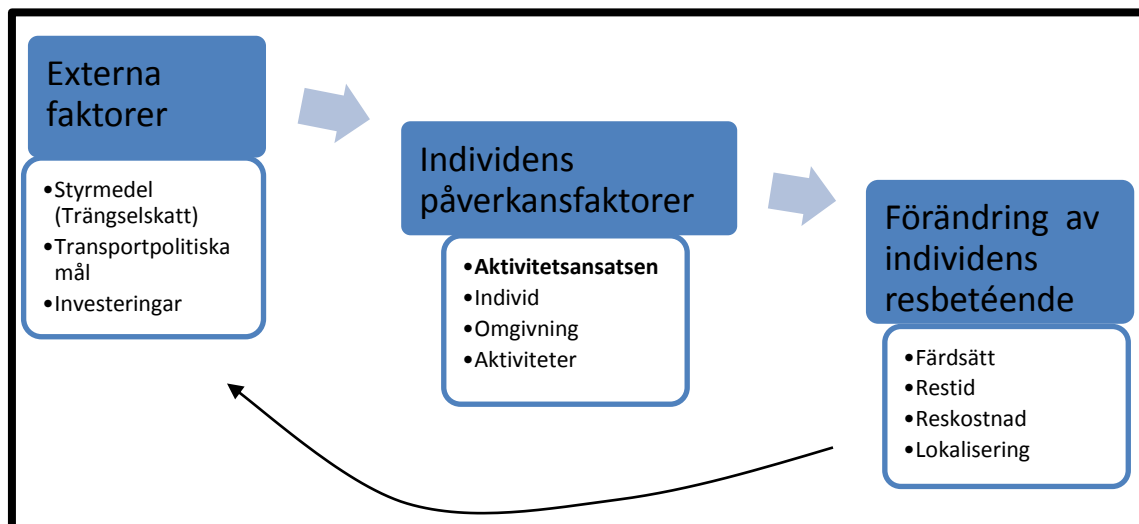
Inom huvudgruppen *omgivning* presenteras socialt sammanhang och livssituation som betydande för resandet. Där ingår exempelvis familjesituation som en viktig faktor, så som ansvar för barn och hur hushållet är sammansatt etc. Barnfamiljer har generellt sett bil i högre grad än familjer utan barn. Detta kan förklaras av att de har mer komplexa aktivitetsmönster än familjer utan barn. Dessutom är det viktigt att se till om individen exempelvis studerar eller förvärvsarbetar. Även nätverk för transport och kommunikation anses avgörande för hur omgivningen påverkar vår resande. Detta i form av vilket utbud som finns tillgängligt inom exempelvis transportnät, telefonnät och internetuppkoppling. Lokaliseringsmönster är den sista delen som presenteras inom huvudområdet *omgivning*, och där ingår den regionala strukturen och lokaliseringen av boende, bebyggelse, arbetsplatser och verksamheter som faktorer som påverkar resandet. Denna lokalisering kan kopplas till att det finns institutionella krav på att människor skall befinna sig på vissa platser vid vissa tidpunkter. Det finns därmed en tydlig koppling till tidsgeografien där samma problematik presenteras som restriktioner i vardagen och som inverkar på vilka aktiviteter som kan utföras.

### *Aktiviteter*

Den sista huvudgruppen aktiviteter innefattar vilken typ av ärende som skall uträttas och med preciseringar i *när, var, hur länge, hur nödvändiga, i vilken ordning* och *hur bundna* dessa aktiviteter är i tid och rum. Det finns exempelvis skillnader i bundenhet i tid och rum i förhållande till om individen arbetar inom den offentliga eller privata sektorn. Generellt sett är den offentliga sektorn mer ickeflexibel än den privata på grund av att arbetet i större utsträckning kräver att du befinner dig på arbetsplatsen (exempelvis kan en person inte arbeta hemifrån om personen arbetar inom vården). Detta leder till att dessa arbetsresor i högre grad är svårare att påverka vilket då spelar roll för individens rörelsemönster. Dessutom kan detta kopplas till individens resurser och restriktioner då den offentliga sektorn domineras av kvinnlig arbetskraft. Avslutningsvis, då tiden är en konstant och begränsande faktor, är däremot påverkansfaktorerna något som kan variera i all oändlighet mellan olika individer.

## 2.8 Sammanfattning av teorier i en förklaringsmodell

I enlighet med uppsatsens syfte sammanfattas ovan nämnda teorier i en egen utformad förklaringsmodell (se Figur 3) för att utreda hur externa faktorer påverkar individens resbeteende.



Figur 3: Förklaringsmodell: hur externa faktorer påverkar det individuella resbeteendet.

Med externa faktorer menas större skeenden i samhället såsom politiska beslut om investeringar, regionförstoring och styrmedel etc. Komponenterna som redogörs i aktivitetsansatsen är exempelvis tillgång till infrastruktur, inkomst, bilnehav och var samt när en aktivitet äger rum. Dessa komponenter är exempel som påverkas av de externa faktorerna. (Det finns ett antal komponenter i aktivitetsansatsen som *inte* påverkas av externa faktorer, exempelvis ålder och kön.) Förändring av individens resbeteende inkluderar färd sätt, restid, reskostnad och lokalisering av arbetsplats och bostad. I modellen finns även en återkoppling från ett förändrat resbeteende tillbaka till externa faktorer. Därmed får modellen en cyklisk struktur.

Modellen kan exemplifieras genom att externa faktorer kan påverka delar av komponenterna i aktivitetsansatsen. Detta kan ske genom att ett styrmedel, såsom en trängselskatt, implementeras och påverkar exempelvis individens disponibla inkomst. Detta inverkar i sin tur på individens resbeteende i form av när, hur och hur ofta och hur långt en individ reser, vilket kan leda till att alla inte kan ta del av exempelvis en större arbetsmarknad (regionförstoring). Ur ett längre perspektiv får dessa beteendeförändringar återigen utslag på politiska beslut i form av nya lagar och bestämmelser i samhället.

### 3 Metod och tillvägagångssätt

I detta kapitel kommer en presentation göras av tillvägagångssättet som applicerats för att besvara frågeställningen, hur kvinnors arbetsresor kan komma att påverkas i samband med införandet av trängselskatten i Göteborg. Vidare förs resonemang kring tillvägagångssättets lämplighet i kombination med presentationer av alternativa handlingsätt. Kapitlet avslutas med en diskussion om uppsatsens kvalitet i form av metodproblem, källkritik, validitet, reliabilitet och generaliserbarhet

#### 3.1 Vetenskapsteoretiska utgångspunkter

Det förekommer två olika vetenskapliga utgångspunkter, positivism och hermeneutik. Den förstnämnda syftar till att uppnå säker eller absolut kunskap (Thurén 2007). För att möjliggöra detta används kvantitativa metoder (Gren & Hallin 2003). Positivismen anser att det är genom empiri och logik som kunskap kan genereras och ett otänkbart scenario skulle enligt positivismen vara att vetenskapen inte kan vara värdeneutral och objektiv (Thurén 2007). Det syfte som genomsyrar positivismen är att generera generella lagar och slutsatser och för att möjliggöra detta är begreppet intersubjektivitet relevant. Detta innebär att forskaren ska kunna bytas ut men experimentets utfall ska förbli detsamma. När ett experiment innehar hög intersubjektivitet ökar dess vetenskaplighet (Flowerdew & Martin 2005).

Den andra inriktningen är hermeneutiken som ämnar förstå och inte, som positivismen, finna säker kunskap som kan förklara fenomen (Thurén 2007). Inom hermeneutiken kan inte kunskap enbart genereras med empiri och logik utan empati är en viktig del till kunskapen. I relation till empati som också uttrycks som igenkännandet är introspektion viktigt. Introspektion innebär att personen ifråga utgår ifrån sig själv för att kunna förstå andra och på så vis uppnå förståelse för människors känslor och upplevelser. (Ibid) Förförståelse som är centralt inom hermeneutiken innebär att personen i fråga inte är värderingsfri utan besitter en viss förkunskap som påverkar forskningen. Detta tankesätt motsätter sig positivismen eftersom den anser att kunskap som genereras ska vara ”ren” och opåverkad av den som utför undersökningen. Den förkunskap som varje människa besitter påverkar hur verkligheten och kunskapen uppfattas, vilken hermeneutiken anser viktigt att inkludera.

Denna uppsats tar utgångspunkt i det hermeneutiska synsättet. Hermeneutiken kan vara svår att definiera på ett konkret sätt, men eftersom uppsatsen ämnar tolka människors livsytringar och handlingar är den främst av denna prägel (Patel & Davidson 2003). Detta dels för att uppsatsen ämnar förstå hur kvinnor påverkas av trängselskatten och dels för att uppsatsen utgår ifrån kvinnors egna uppfattningar om hur trängselskatten kommer att påverka deras arbetsresor. Dessutom utgörs uppsatsen av en kvalitativ analys (se Figur 4) vilket är något som karaktäriserar hermeneutiken. Uppsatsen har dock en del inslag av positivistiska tillvägagångssätt vilket utgörs av en kvantitativ undersökningsmetod och en kvantitativ bearbetning av materialet. Trots detta betonar Hay (2010) att en enkätundersökning med slutna svarsalternativ är ett lämpligt tillvägagångssätt inom kulturgeografin för att undersöka beteenden och åsikter hos en specifik grupp människor. Denna undersökningsmetod kan alltså bidra med kvalitativ information om hur kvinnor tror att deras arbetsresor kan komma att påverkas av trängselskattens införandet. Om uppsatsen eftersträvat en djupare förståelse hos ett fåtal individer hade datainsamlingen kunnat ske med djupintervjuer. Detta hade då resulterat i att det hermeneutiska angreppssättet helt dominerat.



## 3.2 Metodansats

Enligt Gren och Hallin (2003) förekommer tre typer av tillvägagångssätt för att angripa ett vetenskapligt problem. Dessa är induktiv, deduktiv och abduktiv metod. Det induktiva tillvägagångssättet utgår ifrån att samla in empirisk data som forskaren sedan använder för att eventuellt kunna dra generella slutsatser eller skapa nya teorier. Den deduktiva metoden tar sin utgångspunkt, i motsats till den induktiva metoden, i teorin. Forskaren samlar därefter in empirisk data och avsikten är slutligen att antingen verifiera eller falsifiera teorin. Det sist nämnda tillvägagångssättet är den abduktiva metoden, vilket innebär en sammanblandning mellan induktiva och deduktiva metoder. Detta kan illustreras genom att forskaren varken utgår ifrån teori eller empiri utan skiftar mellan dessa två genom arbetets gång.

Denna uppsats grundas på det abduktiva tillvägagångssättet då det först görs en litteratur sökning som ledde fram till den urvalsgrupp som var relevant. Vidare framställdes enkäten utifrån kunskapen från teorin och även en teoretisk förklaringsmodell utformades. Empirisk data samlades in om hur kvinnor uppfattar sina möjligheter att nå arbetsplatsen i samband med införandet av trängselskatten. Slutligen ämnade uppsatsen att urskilja generella slutsatser om hur kvinnor tror sig komma att påverkas och hur detta korrelerade med den bakomliggande teorin. Detta visar på att ett växelspel har skett mellan det induktiva och deduktiva tillvägagångssättet genom hela arbetsprocessen. Dock är vi medvetna om att en liten urvalsgrupp inte kan vara underlag nog för att skapa större generella slutsatser. Det kan ändå vara möjligt att urskilja tendenser till hur kvinnors arbetsresor påverkas. Den deduktiva metoden förkastas då det inte är centralt för denna uppsats att verifiera eller falsifiera en teori. Den induktiva metoden väljs bort då uppsatsen inte enbart ämnar att samla in empirisk data för att sedan kunna skapa nya teorier utan snarare växla mellan teori och empirisk data.

## 3.3 Forskningsstudier

Halvorsen (1992) skriver om forskningsstudier i boken "Samhällsvetenskaplig metod" vilket redogörs i nedanstående stycke. Forskningsdesignen beskriver bland annat hur den empiriska datan ska samlas in och ska vara ett underlättande hjälpmedel för uppsatsens arbetsprocess. Det förekommer ett flertal typer av forskningsdesigner och nedan följer några av dessa. Tidsföljdsstudier ämnar till att forskaren ska kunna följa en företeelse över en längre tidsperiod. Denna typ av studie innebär många gånger att data används som redan samlats in av andra. Tvärsnittsstudier innebär att forskaren analyserar hur olika variabler påverkar varandra vid en bestämd tidsangivelse. En annan forskningsdesign som författaren belyser är longitudinella studier som avsikten är att studera förändringar över en längre tid. För att möjliggöra detta väljs ett antal respondenter ut som forskaren följer under ett längre tidsintervall. Experimentella studier är ytterligare en form av forskningsdesign som kan tillämpas i undersökningssammanhang. Forskaren skapar en fiktiv miljö där undersökningensheterna observeras för att senare dokumentera hur dessa reagerar. Fallstudier däremot innebär att forskaren fokuserar på ett få antal respondenter för att tillgodose med en djupare förståelse. Komparativa studier ämnar till att jämföra och analysera samband och olikheter mellan variabler i förhållande till olika länder. Ytterligare en typ av studie är framtidsstudier som syftar till att förutspå en viss företeelse där det väsentliga är att exempelvis studera vilket utfall ett visst agerande kan få i framtiden. Slutligen redogör författaren för utvärderingsstudier som strävar efter att försöka utvärdera olika företeelser. Ett

exempel på en sådan utvärdering kan vara att studera vilket utfall en viss samhällelig reform har fått.

De forskningsstudier som redogörs ovan är enbart exempel och i många fall kombineras flera olika forskningsstudier. Den forskningsstudie som denna uppsats utgår ifrån är delvis framtidsstudie eftersom syftet med uppsatsen är att studera om trängselskatten kan komma att påverka kvinnors arbetsresor baserat på deras uppfattningar. Dels är studien en fallstudie som fokuserar på Göteborg och på en specifik kvinnlig yrkesgrupp. Trängselskatten infördes första januari år 2013, vilket renderar i att denna uppsats försöker förutspå hur kvinnor tror att deras arbetsresa kan komma att påverkas. Om trängselskatten redan hade införts i Göteborg hade kanske utvärderingsstudier varit relevanta. Detta eftersom uppsatsen då kunde utvärdera hur kvinnors möjlighet att nå arbetsplatsen faktiskt påverkades av trängselskatten som är en typ av samhällelig reform. En longitudinell studie hade också kunnat vara intressant eftersom uppsatsens urvalsgrupp då kan följas under en längre period och på så vis se hur deras tillgänglighet till arbetsplatsen påverkas.

### 3.4 Metodval

Valet av metod är högst centralt för en undersökning då detta påverkar vilken typ av data som erhålls. I samband med detta redogör Halvorsen (1992) att det är skillnad mellan kvantitativ och kvalitativ data. Kvantitativ data utgörs av siffror och statistik (hårddata) medan kvalitativ data erhåller djupgående information om respondenten (mjukdata). En viktig del vid metodvalet är att beakta både vilken problemformulering som uppsatsen grundar sig på och då även fundera över vilken typ av data som erfordras. Detta eftersom det är avgörande för vilken metod som kommer att vara optimal.

#### *Undersökningsmetoder*

Det finns ett flertal olika undersökningsmetoder, behandlade av Flowerdew och Martin (2005), som kan appliceras vid en undersökning där några redogörs nedan. Att använda intervjuer är en insamlingsmetod som innebär att forskaren är närvarande vid insamlingen av informationen. Det förekommer olika typer av intervjuer och dessa är generellt strukturerade, ostrukturerade och semistrukturerade intervjuer. En strukturerad intervju innebär att frågorna ställs med givna svarsalternativ. Det finns vanligtvis inte mycket utrymme för respondenten att svara utförligt eller för forskaren att ställa följdfrågor. Denna intervjuvariant är ofta tidseffektiv men kan då innebära färre utförliga svar. Den ostrukturerade intervjun är i motsats till den strukturerade mer öppen och möjliggör utförligare svar. Intervjun kan då snarare bestå av ett ämne eller tema än utifrån redan bestämda frågor. Den ostrukturerade intervjun är ofta mer tidskrävande än den strukturerade. Den semistrukturerade intervjun är en blandning av de ovan nämnda intervju typerna. Den består vanligtvis av både bestämda frågor men också av öppnare frågeformuleringar och ger möjlighet till följdfrågor i större utsträckning än den strukturerade intervju. Gemensamt för alla intervjutyperna är att de exempelvis jämfört med enkätundersökningar är relativt tidskrävande och resulterar då i få respondenter. Fokusgrupper är en annan typ av undersökningsmetod som innebär att en grupp människor samlas och dessa får sedan diskutera ett givet ämne. Detta är ett tillvägagångssätt som kan vara en bra metod när ett visst ämne ska diskuteras. Dessutom tillgodoses forskaren med många infallsvinklar vid ett givet tillfälle vilket kan vara bra vid en tidsbegränsad undersökning. Dock bör forskaren vara uppmärksam på eventuella maktrelationer som kan

gestaltas som att vissa pratar mer än andra. Vidare finns det andra metoder såsom enkäter och det är denna undersökningsmetod som valts för att besvara uppsatsens syfte och frågeställningar. Denna metod möjliggör en större materialinsamling jämfört med exempelvis intervjuer. Enkätundersökningar består oftast av ett antal frågor som är av stängd karaktär men det kan förekomma öppna frågor. De är vanligtvis anonyma vilket kan öka svarsfrekvensen vid känsliga frågor men en nackdel kan vara att de är relativt ickeflexibla. Detta eftersom de inte går att ändra frågorna när enkäten väl är framtagen.

Enkätundersökningen i det här arbetet är av kvantitativ karaktär då den utgörs av stängda svarsalternativ och genererar hårddata kring hur kvinnorna tror sig komma att påverkas av trängselskatten. Hay (2010) betonar att enkätundersökningar med slutna svarsalternativ kan erhålla kvalitativ information angående beteenden och åsikter hos en specifik grupp och även ge insikt om samhällsliga trender och processer som påverkar gruppen. Anledningen till att en enkät med slutna svarsalternativ prioriterades var för att hårddata eftersträvades. Detta eftersom uppsatsen inte är intresserad av en förståelse för hur ett *fåtal* individer känner kring trängselskatten, utan för att undersöka djupare hur trängselskatten kan komma att påverka en *grupp* baserat på deras egna uppfattningar. De slutna svarsalternativen i enkäten underlättar för oss att ge alla respondenter samma förutsättningar att besvara frågorna utan att de påverkas av forskarens närvaro. Detta jämfört vid en intervju då den som intervjuar kan inverka på respondenten genom att frågorna ställs på olika sätt etc. Det finns en medvetenhet kring att förförståelsen påverkar hela arbetsprocessen, bland annat enkätens utformning och analysen. Då en enkät framställs finns ett antal aspekter att ta hänsyn till. Viktigt att beakta vid framställningen av enkäten är att frågorna är relevanta och tydligt formulerade för att undvika missförstånd etc. (Flowerdew & Martin 2005). Vid framställning av enkäten är målsättningen även att undvika laddade frågor och inte missa viktiga svarsalternativ som kan leda till att respondenten inte kan svara. Den tillfrågade ska på ett lätt sätt förstå vad frågorna går ut på. Det finns även andra faktorer som kan påverka enkätundersökningens resultat och det är exempelvis ett felaktigt urval, dålig svarsfrekvens och felaktiga svar. (Ibid)

Alternativa undersökningsmetoder som hade kunnat lämpa sig för denna uppsats hade kunnat vara semistrukturerade intervjuer. En sådan undersökningsmetod hade varit av vikt att applicera då det hade blivit möjligt med spontana följdfrågor. Dock eftersträvas ett större insamlingsmaterial för att förstå hur en grupp kvinnor tror att de kan komma att påverkas. Det är främst på grund av denna anledning som semistrukturerade intervjuer väljs bort. Att respondenterna får vara anonyma är viktigt då frågor som inkomst berörs, vilket också möjliggörs i en enkät till skillnad från en typ av intervju. En kompletterande metod till enkätundersökning hade kanske kunnat vara att använda någon typ av fokusgrupp men inom den tidsram som uppsatsen är begränsad till måste metodvalet avgränsas. Skulle dessutom syftet ämnat till en djupare förståelse för hur ett fåtal kvinnor känner kring införseln av trängselskatten hade det varit lämpligt att komplettera med ostrukturerade intervjuer. Detta eftersom sådana intervjuer tillåter mer utrymme för respondenten att uttrycka sig och på så vis ge ökad förståelse.

### **3.5 Empiriskt tillvägagångssätt**

För att besvara uppsatsens frågeställningar började vi med att urskilja en urvalsgrupp genom att studera litteratur som behandlar trängselskatter. När den grupp individer, det vill säga kvinnor med låg inkomst som förvärvsarbetar, var identifierad försökte vi finna arbetsplatser

där dessa individer arbetade. Orsaken till att enkätundersökningen skulle genomföras på en arbetsplats och inte exempelvis utanför en affär var för att det är lättare att komma i kontakt med urvalsgruppen och ökar då validiteten. Dessutom var det viktigt att denna arbetsplats hade en samlingslokal där alla arbetarna samlades, för att lättare komma i kontakt med urvalsgruppen. Den arbetsgivare som valdes var Göteborgs Universitet och de lokalvårdare som är anställda där. Vi tog kontakt med lokalvårdschefen och bestämde att vi kunde lämna ut vår enkät på deras nästa möte där alla lokalvårdarna skulle samlas. Dock kunde inte vi medverka på mötet på grund av att de hölls i fyra olika lokaler samtidigt. Detta gjorde att vi bestämde träff med lokalvårdsintendenterna som ansvarade för mötet och informerade om vår enkät och diskuterade möjliga missförstånd. Efter mötet inhämtades enkäterna.

Uppsatsen behandlar färdsätt, restid, reskostnad och lokalisering av bostad och arbetsplats. Dessa är alla relevanta då en holistisk bild ska erhållas, vilket inte är möjligt utifrån att endast undersöka en kategori. Detta då de tenderar att vara sammanlänkade vilket kan exemplifieras med att den restid en individ har är sammankopplat till färdsättet. Vidare är bilister och kollektivtrafikanter relevant att behandla då de färdsätten kommer att påverkas av trängselskatten på olika sätt. Dessutom besitter färdsätten varierande egenskaper som påverkar resan. Utifrån det som ovan nämnts utformades en enkät med 27 frågor (se Bilaga 1) där de första 16 frågorna är respondentdata som är grundläggande klassificeringsdata (Flowerdew & Martin 2005). De resterande frågorna (17 till 27) tenderar att vara mer beteendedata (Ibid), dvs. hur respondenterna tror sig påverkas av trängselskatten. För att försäkra att enkäten formulerades så bra som möjligt genomfördes en pilotundersökning där sex personer fick läsa igenom enkäten för att se om de förstod både frågorna och svarsalternativen. Efter detta genomfördes korrigeringar för att förbättra frågornas utformning.

Frågornas karaktär varierade från helt slutna svarsalternativ och intervallsvar. Intervallsvaret är relaterat till vilken inkomst individerna hade och den första klassificeringen grundas på den definition som SCB (Heggemann 2012) har om låginkomsttagare (0-12 499 kr innan skatt). Därefter gjordes ytterligare två mindre klassindelning (12 500-13 499 kr innan skatt, 13 500-14 999 kr innan skatt). Detta för att låginkomsttagare var den intressantaste urvalsgruppen och det var därför intressant att mer specifikt se hur inkomsten skiljer sig mellan de som har relativt låg inkomst. Intervallen upp till 30 000 kr och mer bestod av 5000 kr. Alla frågorna i enkäten ställdes så objektivt som möjligt och syftade till att inte vara ledande. En kort presentation av trängselskatten finns med i början på enkäten. Denna är kort så att inte respondenternas svar ska påverkas men underlätta för respondenterna vad enkäten handlar om. Det är även viktigt enligt Halvorsen (1992) att det inte fattas klassificeringar i svarsalternativen eftersom detta kan innebära ett vinklat resultat eller låg svarsfrekvens. Ett missat svarsalternativ hade kunnat vara att inte ha med ”ingen utbildning” i frågan angående utbildningsnivå.

### 3.6 Urval

Det finns ett antal olika urval som görs under hela forskningsprocessen. Dessa kan vara allt ifrån vad person i fråga intresserar sig för, till vad personen sedan väljer att studera inom området. Ett tidigt urval var att fokusera på en grupp människor som kan komma att påverkas av trängselskatterna (se 1.5 Konkretisering av syfte). Efter att studerat tidigare forskning

valdes låginkomsttagande kvinnor ut, som förvärvsarbetar innanför den planerade trängselskattzonen och samtidigt bor utanför zonen.

För att utse vilken grupp individer som skall studerats har ett subjektivt urval gjorts utifrån tidigare forskning kring trängselskatter, och hur den påverkar människor. Detta subjektiva urval är en typ av icke-sannolikhetsurval och innebär att forskaren själv utser vilka respondenter som skall svara på undersökningen (Halvorsen 1992). Andra typer av urval som kan användas är exempelvis sannolikhetsurval där alla individer i populationen skall ha lika stor chans att vara med i undersökningen. Det finns olika typer av sannolikhetsurval så som obundet slumpmässigt urval, systematiskt urval eller stratifierat urval (Halvorsen 1992). Inom ämnesområdet trängselskatter hade ett slumpmässigt urval kunnat göras, och genomföras på ett sätt där slumpmässigt passerande människor blev tillfrågade om hur de tror sig påverkas då trängselskatten införs. Dessa respondenter hade då varit representanter för en mycket större grupp, hela Göteborg, och inte för en specifik grupp som anses påverkas på ett speciellt sätt. Detta hade därmed inneburit att en mindre andel (av Göteborgs befolkning) hade tillfrågats, i jämförelse med en mindre, specifikt identifierad grupp.

Svarsfrekvensen anger hur lyckad enkätinsamlingen varit och det finns olika åsikter om vad som är tillräckligt, detta kan variera mellan 60-75% (Halvorsen 1992:101). Av de 86 anställda som enkäten delades ut till (Svensson 2012) svarade 61 personer på enkäten. (Detta ger en svarsfrekvens på ca 71%) Av dessa var 52 respondenter inom den målgrupp som eftersöktes, det vill säga: kvinnor; med relativt låg inkomst; som arbetar innanför; och bor utanför trängselskattzonen. Enkäten var frivillig och anonym men genomfördes på arbetstid, vilket också kan påverka antalet ifyllda enkäter. Hur representativt vårt urval är inom den identifierade gruppen är svårt att avgöra på grund av praktiska hinder i att definiera det totala antalet individer i urvalsgruppen (kvinnor, med låg inkomst, som bor utanför den planerade trängselskattzonen och som arbetar innanför). Jämfört med om studien exempelvis hade berört vad Göteborgs invånare anser om trängselskatten, då det finns ett totalt invånarantal i Göteborg.

Den urvalsgrupp som besvarade enkäten arbetar som lokalvårdare vid Förvaltningsenheten vid Göteborgs Universitet. Av de 61 personer som svarade på enkäten var 52 av svaren inom målgruppen, vilket visar på att valet av arbetsplats var av hög relevans för undersökningen. Dessutom arbetar samtliga inom urvalsgruppen 5 dagar i veckan måndag-fredag, vilket är samma dagar som en avgift kommer debiteras för trängselskatten. De flesta har angett att det tar mellan 10-45 minuter (42 av 52) att ta sig till arbetet och inom detta spann anger de flesta att det tar ca 21-30 minuter (15 av 52). Arbetstiderna för respondenterna är med start mellan kl. 6-7 på morgonen till kl. 10-15. Åldrarna inom målgruppen varierade mellan 21-77 år, men majoriteten av kvinnorna (35 av 51) var mellan 30-49 år. Av de svarande var 42 av 51 gifta eller sambo och mer än hälften av kvinnorna (28 av 44) hade utländsk, alternativt svensk/utländsk, nationalitet. Hushållens sammansättning bestod av främst hushåll med ett eller flera barn (36 av 52) och 42 av respondenterna delade hushållet med minst en annan vuxen. Övervägande delen av de som svarade (19 av 47) var bosatta i stadsdelsnämnden Angered och resterande respondenter var bosatta i exempelvis Askim-Frölunda-Högsbo (7 av 47) eller utanför Göteborgs stadsdelsnämnder (7 av 47). Inom urvalsgruppen varierade körkortsinnehavet. 31 av 50 respondenter har inte körkort och 19 har körkort. Av de som har körkort har 18 respondenter "alltid" eller "oftast" tillgång till bil. Högsta uppnådda

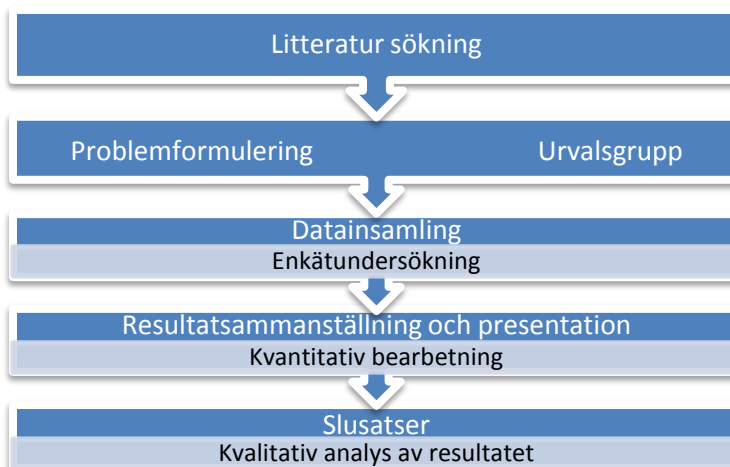
utbildningsnivån hos respondenterna är grundskoleutbildning (24 av 51) och gymnasieutbildning (22 av 51). 14 av 48 svarande respondenter anger att de har en inkomst mellan 20 000-24 999 SEK innan skatt, och samtliga av dessa arbetar heltid. 11 av 48 svarande har en inkomst mellan 15 000-19 999 sek innan skatt och av dessa arbetar 5 heltid och 6 deltid. Övriga inkomster hos respondenterna är 0-12 499 (7st), 12 500-13 499 (7st) och 13 500-14 499 (8st). Inom de lägre inkomstspannen arbetar samtliga deltid. Samtliga av dessa respondenter räknas in i vår urvalsgrupp då de ändå har en relativt låg inkomst. Anledningen till att undersökningen väljer att även inkludera de som har en inkomst mellan 12 500-24 999 är på grund av att de är en relativt låg inkomst, och dessutom arbetar de med en högre inkomst heltid. Det är av vikt att inkludera dessa inkomster då bilinnehavet är starkt kopplat till inkomsten och eftersom denna studie behandlar både bilister och kollektivtrafikanter så är detta av betydelse. Det finns en medvetenhet kring att respondenterna kan ha en inkomst utöver den som erhålls från den aktuella arbetsplatsen. Dock valdes övriga inkomster bort exempelvis på grund av att det var kvinnor som studerades och inte hushållets möjlighet att nå arbetsplatsen.

### **3.7 Analys av material**

Den undersökningsmetod som valdes ut var en enkät av kvantitativ karaktär med slutna svarsalternativ. Den bearbetning som sedan gjordes av den insamlade informationen från enkäten var också kvantitativ. Enkäten sammanställdes i form av siffror i tabeller och dessa analyserades sedan vidare genom ytterligare kvalitativ analys. Materialet bearbetades först kvantitativt i form av univariatanalys där en variabel analyseras och genom bivariatanalys där två eller flera variabler analyseras. Materialet från enkätinsamlingen redovisas i resultatet med enhetlig layout och procentandel undviks eftersom respondenterna var färre än hundra. Enhetliga tabeller med tydligt presenterade siffror prioriterades så att inte resultatet vinklades och kunde uppfattas fel. Detta hade exempelvis försvårats om diagram hade upprättats där olika färger och storlekar kan påverka läsaren och misstolkas. Materialet analyseras därefter kvalitativt utifrån variablerna färd sätt, restid, reskostnad och lokalisering eftersom dessa är relevanta i förhållande till frågeställningarna. Det finns en medvetenhet att forskarens förförståelse påverkar den kvalitativa analysen. Denna kvalitativa analys är dock av hög transparens då siffrorna som analysen utgår ifrån redovisas tydligt och kan granskas. Slutligen analyseras de som åker bil (bilister inklusive samåkning), bil/kollektivtrafik och kollektivtrafik (buss, spårvagn och pendeltåg) i tre huvudgrupper. De tre grupperna är av vikt dels för att påvisa skillnader i färd sätten i enlighet med teori dels för att undvika dubbelräkning av de respondenter som färdas både med bil och kollektivtrafik. Orsaken till att cyklister och gångtrafikanter inte behandlas vidare i resultatet är av flera anledningar. Dels på grund av att uppsatsen fokuserar på bilister och kollektivtrafikanter, dels eftersom ingen respondent angav att de endast går eller cyklar till arbetet. De som angav att de cyklar eller går till arbetet svarade att de mestadels färdas med bil och/eller kollektivtrafik till arbetet.

### 3.8 Uppsatsens arbetsprocess

Från att ett intresse skapats för trängselskatten till dess att uppsatsen färdigställts genomgår ett flertal olika arbetsfaser. Dessa arbetsfaser samt deras inbördes förhållande kan illustreras med hjälp av nedanstående figur. Vetenskapsteoretiska utgångspunkter, ansatser och forskningsstudier framgår exempelvis inte av den schematiska bilden eftersom dessa är mer abstrakta bakomliggande aspekter som genomsyrar uppsatsens arbetsprocess.



Figur 4: Schematisk bild över arbetsprocessen

### 3.9 Metodproblem

Det finns ett flertal problem som kan kopplas samman med den metod som valts. I samband med enkätundersökningen kan en negativ inställning från början till trängselskatten påverka svaren och dessutom finns det risk att respondenterna svarar strategiskt för att de exempelvis vill undvika att trängselskatten införs. Dessutom kan det vara svårt för respondenten att veta exakt om bostaden kommer att hamna innanför eller utanför trängselskattzonen, vilket kan innebära att alla svar inte är korrekta. Detta försökte motverkas genom att infoga en karta i enkäten som illustrerade trängselskattzonen. Ett annat metodproblem är att respondenterna svarar så som de tror att de förväntas svara, vilket i slutändan leder till ett vinklat resultat. Därför lades extra tid på att formulera frågorna i enkäten på ett icke ledande vis och utan värdeladdade ord. Att ställa känsliga frågor kan vara avgörande för svarsfrekvensen men för att undvika en låg svarsfrekvens har enkäterna behandlats anonymt. Dock kan fråga 26, som berör arbetsplats lokalisering, (se Bilaga 1) vara känslig eftersom lokalintendenterna medverkar vid enkätundersökningen. Detta är något som måste beaktas då svarsfrekvensen på denna fråga kan bli låg. Den urvalsgrupp som valdes ut är framförallt kvinnor med låg inkomst vilket också kan kopplas till en låg utbildningsnivå, vilket i sin tur kan påverka deras förståelse av frågorna. Av de svarande var det överrepresenterat av utländska nationaliteter vilket kan vara en förklaring till svarsfrekvensen, då det kan finnas språkbarriärer. Det finns även en risk att ett flertal inte svarade för att de inte tycker deras svar var relevant eftersom de inte färdas med bil. Vi hade dock försökt undvika detta dilemma genom att förklara för lokalintendenterna som delade ut enkäten att alla svar var intressanta oavsett färd sätt. Respondenterna hade inte heller någon möjlighet att ställa frågor kring enkäten eftersom vi inte hade möjlighet att medverka. Dock försöktes detta undvikas genom att gå igenom frågorna med lokalintendenterna innan så att de skulle kunna besvara eventuella frågor. Svaren indikerar ändå att det kanske hade medfört bättre förståelse för frågorna om vi hade varit närvarande. Hur lokalintendenterna också väljer att lägga fram enkätundersökningen kan i sin tur påverka svarsfrekvensen och svaren. Ett annat metodproblem som kan kopplas till enkäten är att denna uppsats delvis behandlar framtiden. Detta kan göra det svårt för respondenterna att faktiskt veta något eftersom det alltid är svårt att sja om framtiden. Detta

kan förklara en hög andel av svaren som anger ”vet ej”, alternativt respondenter som valt att inte svara på frågan.

Metodproblem som kan uppstå i samband med den kvantitativa bearbetningen är exempelvis om forskaren slår samman vissa svarsalternativ. Detta skulle kunna leda till ett vinklat resultat och för att undgå detta bör det tydligt redovisas vilka sammanslagningar som görs och varför. När materialet ska bearbetas kan en begränsad tidsram leda till att forskaren måste välja ut siffror och variabler som anses intressanta. Detta kan rendera i att viss information missas och omedvetet har forskaren påverkat sitt slutresultat. Det är alltså viktigt att i samband med den kvantitativa analysen beakta uppsatsens syfte och frågeställningar så att fokus läggs på de siffror som kan öka validiteten, vilket denna uppsats gjort. Efter den kvantitativa bearbetningen följde en betydande kvalitativ analys för att komma fram till slutsatser och redogöra resultatet i en bredare kontext. De mest avgörande metodproblemet som kan kopplas till den kvalitativa analysen är att forskarens förförståelse och åsikter kan påverka och vinkla vad som anses viktigt att analyseras. I denna uppsats undviks detta till viss del genom att siffrorna som analyseras tydligt redogörs i sammanhanget och dessutom genom att olika perspektiv redogörs för samma kontext.

### 3.10 Källkritik

När ett vetenskapligt problem ska angripas är det centralt att granska och inta ett kritiskt synsätt mot de källor som används. Detta för att undvika att uppsatsen grundas på felaktig information, vilket i slutändan skulle påverka dess legitimitet. Det förekommer två typer av data, primärdata och sekundärdata. Primärdata är data som samlas in av forskaren själv och sekundärdata är i motsats till primärdata information som redan samlats in av någon annan (Halvorsen 1992). Den primärdata som den här uppsatsen har använt för att besvara syfte och frågeställningarna är i form av en enkätundersökning. Den litteratur som används har främst baserats på studentlitteratur. Litteraturen i form av vetenskapliga artiklar som legat till grund för uppsatsen har inhämtats från en trovärdig sökmotor (Science Direct) som rekommenderats under vår utbildning på Handelshögskolan i Göteborg. Dessa bedöms därmed som tillförlitliga. En dominerande andel av litteraturen är relativt nyframkommen (från 2000-talet) men det förekommer även ett par från 1990-talet. Dessa anses dock relevanta då de exempelvis berör grundfakta från metodböcker och trängselskattssystem där de faktiska omständigheterna påminner om det som denna uppsats fokuserar på. Trängselskatten är ett debatterat ämne som medfört att ett kritiskt förhållningssätt intagits vid val av lämplig litteratur, där både positiva och negativa aspekter har studerats. Välrenommerade tidskrifter inom transportforskningen har exempelvis tillämpats som tillförlitlig litteratur (se exempelvis Eliasson & Mattsson 2006; Schuitema et al. 2010). Den internetbaserade informationen som inhämtats har främst varit från statliga myndigheter såsom Trafikverket, Transportstyrelsen och SCB. Det har även använts en del dokument från regeringen som exempelvis propositioner. En del av den litteratur som applicerats har berört trängselskatter på andra platser men utifrån dessa källor har främst generella slutsatser dragits. En triangulering har genomförts då litteratur har kompletterats med flera källor. Litteraturen som valts ut har i stor utsträckning behandlat Stockholmsförsöket eftersom de har samma design som Göteborg ska ha och de grundas på samma lagstiftning. Dessutom berör litteratur angående Stockholmsförsöket svenska förhållanden vilket anses lämpligt då denna information bättre kan appliceras på Göteborg.



### 3.11 Validitet, reliabilitet och generaliserbarhet

Validitet innebär att uppsatsen har studerat det den utgett sig för att göra och reliabiliteten betyder hur pålitlig undersökningen har varit (Thurén 2007). Validiteten för denna uppsats höjs eftersom den urvalsgrupp som valdes att undersökas stämde väl överrens med den grupp som uppsatsen syftade till att studera (52 av 61 svarande var inom målgruppen). Detta stärker uppsatsens reliabilitet och validitet. Syftet med uppsatsen var att undersöka hur kvinnors tror att arbetsresan kan komma att påverkas av införandet av trängselskatten. Resultatet påvisar tendenser på hur kvinnor tror att de kan komma att påverkas av trängselskatten, utifrån deras egna uppfattningar. Detta renderar i en god validitet då resultatet besvarar syftet. Utifrån uppsatsens syfte eftersträvades också ett större insamlingsmaterial än vad som är möjligt med exempelvis intervjuer. Med enkäter som undersökningsmetod möjliggjordes ett större insamlingsmaterial vilket ger en högre reliabilitet. För att höja uppsatsens reliabilitet har tillvägagångssätt, alternativa metoder och resultatet av enkäten redogjorts tydligt. Exempelvis har samtliga svarsalternativ och svar redovisats tydligt i resultatet. Detta för att möjliggöra för andra forskare att genomföra samma studie och därmed är det möjligt att erhålla samma resultat. I denna uppsats har svaren i enkäten kontrollerats i så stor utsträckning som möjligt för att höja uppsatsens reliabilitet. Exempelvis då svaren i fråga 24 (se Bilaga 1) har kontrollerats i förhållande till svaren i fråga 22 och 23. Enligt Halvorsen (1992) är en tillräcklig svarsfrekvens mellan 60-75%, och enkätens svarsfrekvens var ca 71% (61 av 86), vilket ger en hög reliabilitet. Det resultat som enkätundersökningen ledde fram till har även påvisats i litteraturen vilket ökar uppsatsens reliabilitet. Detta är en undersökning som kopplas till en specifik geografisk plats, vilket kan påverka dess generaliserbarhet. Dock belyser Purvis (2004) att varje plats är unik och det är viktigt att se till varje plats egenskaper, vilket styrker uppsatsen väsentlighet. Dessutom ska det poängteras att även om undersökningen appliceras på en viss plats kan de slutsatser som uppsatsen kommer fram till även tillämpas på andra platser. Den arbetsmetodik som appliceras är även den generell och genomförbar på andra platser vilket ökar uppsatsens generaliserbarhet.

## 4 Resultat

Nedan redogörs resultatet av enkätundersökningen. Resultaten behandlas efter frågeställningarna: Hur tror kvinnor att deras färd sätt till arbetsplatsen påverkas?; Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas? Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas?

Resultaten behandlas efter de tre huvudgrupperna, nämligen de som idag enbart färdas med bil till arbetsplatsen (8 respondenter); de som idag färdas enbart med kollektivtrafik till arbetsplatsen (29 respondenter); och de som idag färdas både med kollektivtrafik och bil till arbetsplatsen (13 respondenter). De som inkluderas i huvudgruppen bilister är de som angett att de färdas med bil alternativt samåkning med bil. Med kollektivtrafikanter menas de som idag färdas med buss, spårvagn eller pendeltåg.

### 4.1 Hur tror kvinnor att deras färd sätt till arbetsplatsen påverkas?

Nedan redogörs respondenternas svar angående hur de färdas till arbetet i dag (se Tabell 1)<sup>2</sup>. Idag färdas majoriteten av de 52 respondenterna med kollektivtrafik (buss, spårvagn eller pendeltåg) 4-5 dagar i veckan, och närmare hälften anger även bil eller samåkning med bil. De respondenter som anger att de färdas med cykel eller går till arbetet räknas inte in i någon huvudgrupp. Detta på grund av att de mestadels färdas med bil eller kollektivtrafik.

Tabell 1: Hur många dagar i veckan använder du följande färdmedel till arbetsplatsen?

	4-5 dagar/vecka	2-3 dagar/vecka	1 dag/vecka	Totalt
Bil	13	2	3	18
Samåkning bil	4	0	0	4
Buss	25	1	1	27
Spårvagn	32	3	0	35
Pendeltåg	1	0	0	1
Motorcykel	0	0	0	0
Moped	0	0	0	0
Cykel	3	1	0	4
Gång	5	1	0	6
Totalt	83	8	4	N=50 95

Utifrån resultaten från tabell 1 behandlas bilister, bilister/kollektivtrafikanter och kollektivtrafikanter och hur de besvarar följande frågor. De flesta anger att de inte kommer att förändra sitt färd sätt till arbetet (se Tabell 2), och överrepresenterat inom denna grupp är kollektivtrafikanterna. En stor andel av respondenterna anger även att de ställer sig positivt till att förändra färd sätt till arbetsplatsen, av dessa är det främst bilister och bilister/kollektivtrafikanter.

<sup>2</sup> Notera att respondenterna fick ange flera svar i frågorna 22 och 24 i enkäten, vilket visas i tabellerna 1, 3,4,5 och 6.

**Tabell 2: Då trängselskatten införs, tror du att ditt färdmedelsval kommer att förändras?**

	Bilister	Bilister/Koll.	Kollektivtrafikanter	Totalt
Ja, definitivt	2	1	1	4
Ja, kanske	2	5	5	12
Nej	3	4	15	22
Vet ej	0	1	4	5
Totalt	7	11	25	N=43 43

Hur ställer sig då respondenterna till att förändra sitt färsätt till arbetet (se Tabell 3). Först behandlas samtliga respondenters svar, sedan delas svaren upp i tre grupper, liksom ovan, bilister, bilist/kollektivtrafikanter och kollektivtrafikanter. Av samtliga respondenter svarar de flesta att de tror att de kommer att övergå (helt, delvis, eller möjligtvis) till kollektivtrafik.

**Tabell 3: Om du tror att ditt färdmedel till arbetet kommer att förändras, vilket färdmedel kommer du troligen att övergå till?**

	Övergår helt till	Övergår delvis till	Övergår möjligtvis till	Totalt
Bil	4	0	0	4
Samåkning bil	0	0	2	2
Buss	2	5	3	10
Spårvagn	6	3	2	11
Pendeltåg	0	1	0	1
Motorcykel	0	0	0	0
Moped	0	0	0	0
Cykel	0	1	0	1
Gång	0	1	0	1
Totalt	12	11	7	N=13 30

Av de respondenter som idag färdas med bil angav alla utom en respondent att de kommer övergå till buss eller spårvagn (se Tabell 4). Av dessa övergår det flesta "möjligtvis" till buss eller spårvagn.

**Tabell 4: Hur tror respondenterna, som idag färdas med bil till arbetet, att deras färsätt kommer att förändras?**

	Övergår helt till	Övergår delvis till	Övergår möjligtvis till	Totalt
Samåkning bil	0	0	0	0
Buss	0	1	2	3
Spårvagn	0	0	2	2
Pendeltåg	0	0	0	0
Motorcykel	0	0	0	0
Moped	0	0	0	0
Cykel	0	1	0	1
Gång	0	0	0	0
Totalt	0	2	4	N=4 6

Respondenterna som idag färdas med bil och kollektivtrafik angav en övervägande andel (14 st) att de kommer att färdas mer med kollektivtrafik (se Tabell 5). Ett fåtal angav även att de kommer färdas med bil eller samåka.

**Tabell 5: Hur tror respondenterna, som idag färdas med bil/kollektivtrafik till arbetet, att deras färd sätt kommer att förändras?**

	Övergår helt till	Övergår delvis till	Övergår möjligtvis till	Totalt
Bil	1	0	1	2
Samåkning bil	0	0	1	1
Buss	3	2	1	6
Spårvagn	5	2	0	7
Pendeltåg	0	1	0	1
Motorcykel	0	0	0	0
Moped	0	0	0	0
Cykel	0	0	0	0
Gång	1	1	0	2
Totalt	10	6	3	N=6 19

De respondenter som idag färdas med kollektivtrafik angav två respondenter att de kommer övergå till bil eller samåkning med bil (se Tabell 6). Anledningen till den låga andelen svar beror på att de flesta kollektivtrafikanter inte tror att de kommer byta färd sätt (se Tabell 2).

**Tabell 6: Hur tror respondenterna, som idag färdas med kollektivtrafik till arbetet, att deras färd sätt kommer att förändras?**

	Övergår helt till	Övergår delvis till	Övergår möjligtvis till	Totalt
Bil	1	0	0	1
Samåkning bil	0	0	1	1
Motorcykel	0	0	0	0
Moped	0	0	0	0
Cykel	0	0	0	0
Gång	1	0	0	1
Totalt	2	0	1	N=3 3

## 4.2 Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas?

### *Restid*

Nedan redogörs hur respondenterna tror att restiden kommer att påverkas efter att trängselskatten införs (se Tabell 7).

Tabell 7: Då trängselskatten införs, tror respondenterna att restiden kommer att påverkas?

	Bilister	Bilister/Koll.	Kollektivtrafikanter	Totalt
Längre tid än innan	5	4	6	15
Kortare tid än innan	0	1	2	3
Samma tid som innan	2	1	9	12
Vet ej	0	2	8	10
Totalt	7	8	25	N=40 40

Den största andelen tror att det kommer ta längre tid än innan, och många tror även att det kommer ta samma tid som innan, och av dessa är kollektivtrafikanter överrepresenterade. En relativt stor andel respondenter angav att de inte vet hur restiden kommer att påverkas. Detta är även ett viktigt svar vilket kommer att beaktas i analysen.

#### *Reskostnad*

Nedan redogörs hur urvalsgruppen tror att reskostnaden kommer att förändras efter att trängselskatten införs (se Tabell 8).

Tabell 8: Då trängselskatten införs, tror respondenterna att reskostnaden kommer att påverkas?

	Bilister	Bilister/Koll.	Kollektivtrafikanter	Totalt
Dyrare än innan	3	5	4	12
Billigare än innan	2	0	1	3
Samma kostnad som innan	0	2	5	7
Vet ej	0	2	8	10
Totalt	5	9	18	N=32 32

En övervägande del av respondenterna anser att det kommer bli dyrare än innan, och inom denna grupp är bilister och bilister/kollektivtrafikanter överrepresenterade. Likt tabell 7 angav en relativt stor andel att de inte vet hur reskostnaden kommer att påverkas av trängselskatten.

### **4.3 Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas?**

#### *Bostadslokalisering*

Inom detta stycke redovisas resultaten gällande om respondenterna kommer att överväga att flytta till en bostad som istället ligger innanför trängselskattzonen, på grund av trängselskatten (se Tabell 9).

**Tabell 9: Kommer du överväga att byta bostad, som istället ligger innanför trängselskattzonen, på grund av trängselskatten?**

	Bilister	Bilister/Koll	Kollektivtrafikanter	Totalt
Ja, definitivt om möjligt	0	1	0	1
Ja, troligtvis om möjligt	0	1	0	1
Ja, kanske om möjligt	0	0	5	5
Nej, inte möjligt	5	4	3	12
Nej, anser det inte vara nödvändigt	0	4	12	16
Vet ej	3	1	7	11
Totalt	8	11	27	N=46 46

De flesta svaren visar på att de inte kommer att byta bostadslokalisering på grund av trängselskatten. Av de respondenter som inte anser det vara nödvändigt är kollektivtrafikanterna överrepresenterade, medan bilisterna anser att de snarare inte är möjligt. Återigen var det en relativt hög andel av respondenterna som angav att de inte vet hur deras bostadslokalisering kommer att påverkas.

#### *Arbetsplatslokalisering*

Under detta stycke redovisas svaren som berör om respondenterna kommer att överväga att byta arbetsplats på grund av trängselskatten (se Tabell 10).

**Tabell 10: Kommer du överväga att byta arbetsplats, som istället ligger utanför trängselskattzonen, på grund av trängselskatten?**

	Bilister	Bilister/Koll	Kollektivtrafikanter	Totalt
Ja, definitivt om möjligt	0	0	1	1
Ja, troligtvis om möjligt	0	1	0	1
Ja, kanske om möjligt	0	0	3	3
Nej, inte möjligt	4	5	3	12
Nej, anser det inte vara nödvändigt	1	4	13	18
Vet ej	3	1	7	11
Totalt	8	11	27	N=46 46

De negativa svaren var överrepresenterade inom samtliga grupper. De var en större andel som var negativa bland de som idag färdas med bil och kollektivtrafik jämfört med andelen som idag färdas endast med kollektivtrafik. Av bilisterna fanns det ingen respondent som ställde sig positivt till frågan. De respondenter som anser att de inte är nödvändigt är främst kollektivtrafikanter. Av bilisterna var det överrepresenterat att det inte var möjligt att byta arbetsplats. Slutligen var det ett relativt hög andel av de svarande som inte visste hur deras arbetsplatslokalisering kommer att påverkas.

## 5 Analys

I detta kapitel kopplas det empiriska resultatet av enkätundersökningen till den tidigare presenterade teorin och forskningen. Analysen följer frågeställningarnas struktur och den inleds med färd sätt och därefter restid, reskostnad och lokalisering av bostad och arbetsplats. När resultatet analyseras redovisas den totala siffran av de som *besvarade* frågan inom parentes.

### 5.1 Hur tror kvinnor att deras färd sätt till arbetsplatsen påverkas?

För att analysera hur kvinnors färd sätt till arbetsplatsen påverkas av trängselskatten krävs en uppfattning om hur kvinnor tar sig till arbetet i dag (se Tabell 1). Enligt Trafikverket (2011) reser kvinnor i större utsträckning med kollektivtrafik än män. Dessutom är det en större andel låginkomsttagare som reser kollektivt jämfört med höginkomsttagare. Denna kunskap kan förklara den stora andel av respondenterna som färdas med kollektivtrafik (29 av 50), och även de som färdas med bil/kollektivtrafik (13 av 50). Dessutom bor majoriteten av respondenterna i stadsdelsnämnden Angered vilket är ett område med relativt hög andel kollektivtrafik. Dessutom är inkomst starkt kopplat till bilinnehav då det ofta innebär en högre kostnad än att färdas med kollektivtrafik. Detta kan förklara den låga andelen av respondenterna som färdas med bil (8 av 50). Samtidigt är arbetslokalerna lokaliserade i centrala Göteborg, där det är relativt god kollektivtrafikförsörjning, jämfört om arbetsplatsen hade legat en bit utanför Göteborg. Kollektivtrafikens fördelar bör inte förbises för att förklara dessa höga siffror, exempelvis då individen kan undvika att problem med parkering och parkeringsavgift. Sammanfattningsvis kan detta delvis förklara respondenternas svar i att de flesta väljer att resa med kollektivtrafik idag.

För att studera hur kvinnors färd sätt till arbetsplatsen påverkas av trängselskatten, fick respondenterna besvara en fråga om deras färdmedelsval kommer att förändras när trängselskatten införs. Många svarade att de *inte* kommer att förändra sitt färd sätt till arbetet (22 av 43), vilket kan förklaras med att de flesta idag färdas med kollektivtrafik. Denna negativa inställning till att byta färd sätt kan även bero på att en del respondenter inte har möjlighet att byta färdmedel. För att analysera detta djupare har respondenterna delats upp i tre grupper, bilister, bilister/kollektivtrafikanter och kollektivtrafikanter.

Av de som idag färdas med bil tror mer än hälften (4 av 7) att de kommer att byta färd sätt. Detta kan främst förklaras genom att trängselskatten, som är ett ekonomiskt styrmedel, kommer att påverka bilresan så att det blir dyrare under måndag-fredag, och att samtliga i målgruppen arbetar just dessa dagar. Dessutom kan de kvinnliga bilisterna ha insett att om de inte byter färd sätt kommer de att förlora mer än om de väljer att byta (Trafikverket 2011). Dessutom betonar Jacobsson et al. (2000) att individer med låg inkomst kommer i större utsträckning att minska bilanvändningen jämfört med individer med högre inkomst, vilket ytterligare stämmer överrens med respondenternas svar. Enligt Transportstyrelsen (2011) kommer 4,6 miljarder kronor att satsas på kollektivtrafiken, och förbättring kommer att genomföras genom tätare turer, fler fordon och förbättrade hållplatser (Göteborgs Stad 2012). Med vetskap om dessa satsningar kan bilisternas inställning till att byta färd sätt förstås ytterligare. Enligt Trafikverket (2011) påverkas kvinnliga bilister mer negativt av trängselskatten än män, vilket också kan förklara resultatet. De påverkas mer negativt på grund av att kvinnor generellt sett har lägre inkomst och att de i större utsträckning har sämre anpassningsförmåga i samband med fasta arbetstider (vilket stämmer överrens med

målgruppen). Ytterligare orsaker till att de kvinnliga bilisterna tror att de kommer byta färd sätt kan bero på en vetskap om att bilen i större utsträckning påverkar miljön på ett negativt sätt, jämfört med kollektivtrafik. Dock belyser Larsen (1995) att de flesta inte kommer att byta färd sätt utan snarare minska antalet resor med bil av de samtliga resor som görs. Skillanden mellan vår studie och Larsens (1995) är att vi fokuserar på endast en samhällsgrupp och endast en typ av resa (arbetsresan). Detta kan visa på att olika gruppers påverkan kan skilja sig jämfört med hur den genrell påverkan är för alla människor, dessutom hur olika resor kan påverkas olika. Detta kan indikera på att byte av färdmedel i större utsträckning sker i samband med de fasta arbetsresorna eller inom vissa grupper jämfört med övriga resor och alla samhällsgrupper.

Av de som idag färdas med bil svarade närmare hälften (3 av 7) att de inte kommer att ändra sitt färd sätt. Detta svar kan ha flera förklaringar, varav en är att de kan ha en relativt låg anpassningsförmåga på grund av att respondenterna är kvinnor med låg inkomst (Trafikverket 2011). Li och Hensher (2012) belyser även att individer helst inte byter färd sätt från bil till kollektivtrafik. Dessutom har Dargay (2001) förklarat att det finns en viss ”segghet” i att göra sig av med ett bilanvändande, trots att kostnaderna ändras. Beroende på hur långt respondenten har till arbetet från hemmet kan påverka hur frågan besvaras. Ju längre avstånd i både reslängd och restid det är mellan punkt A och punkt B, desto mindre benägenhet har individen att ta sig mellan platserna, så kallat avståndsfriktion. Men eftersom ett förvärvsarbete är ett måste, kan därmed ett snabbt färd sätt minska restiden och därmed minska avståndsfriktionen. Detta kan förklara varför en del bilister inte tror att de kommer byta färd sätt på grund av trängselskatten. Inom målgruppen var 36 av 52 respondenter i ett hushåll med ett eller flera barn, vilket kan komplicera aktivitetsmönstren i vardagen (Frändberg et al. 2005). Detta kan också förklara varför en del respondenter inte tror att de kommer att förändra sitt färd sätt till arbetet, då många aktiviteter möjliggörs med bilens flexibilitet och snabbhet. Alla individer har olika inställning till bilen och kollektivtrafiken som färd sätt. Vissa kan se bilen som en trygghet eller ett intresse, medans kollektivtrafiken kan anses vara otrygg och rent av tråkig. Denna inställning till färd sätten kan också påverka svaren på frågan. Trots att enkäten utformades på ett sådant sätt att respondenten fick kort information om vad trängselskatten innebär, så kan vissa missat informationen och inte vara införstådda med att det kommer bli dyrare att färdas med bil. Av de som färdas både med bil och kollektivtrafik ställde sig fler positivt till att byta färd sätt (6 av 11) än de som svarade negativt på frågan (4 av 11). Ovanstående resonemang kan även appliceras på dessa siffror.

Av de respondenter som idag färdas med kollektivtrafik tror några (6 av 25) att de kommer att ändra sitt färd sätt till arbetet. Svaret kan analyseras genom att respondenterna kan vara medvetna om de positiva effekterna av en mer effektiv restid med bil under rusningstiderna (Larsen 1995). De flesta respondenter färdas inte under de högsta rusningstiderna (alltså de dyraste avgifterna) utan snarare då avgiften är lägre. Det är möjligt att respondenterna uppfattar sin tidpunkt för arbetsresan som rusningstid och att de därmed tror att det kommer ske en minskning av antalet bilar och därmed ökade restidsvinster. Mer än hälften av kollektivtrafikanterna (15 av 25) tror att de inte kommer förändra sitt färd sätt vilket kan förklaras av att de flesta redan färdas med kollektivtrafik, med alla de fördelar som redovisas ovan. Dessutom kan det vara på grund av att respondenterna inte anser sig ha möjlighet att byta färd sätt på grund av den relativt låga inkomsten.



Av de kollektivtrafikanter som tror att de kommer att byta färdväg svarar endast 1 respondent att de kommer färdväg med bil och endast 1 respondent anger att hon möjligtvis övergår till samåkning med bil. I vissa fall, beroende på hur långt det är mellan hemmet och arbetet, kan samåkning med bil vara billigare än att färdväg med kollektivtrafik, trots den ökade kostnaden för att passera trängselskattzonen. Anledningen till att dessa respondenter kan tänka sig att byta från kollektivtrafik till bil kan efterlikna ovan nämnda resonemang angående att respondenterna uppfattar en restidsvinst.

Eftersom frågeställningen berör hur kvinnors färdväg till arbetet kan komma att påverkas, har därmed frågan ställts till respondenterna hur de i så fall kommer att ändra sitt färdväg. Majoriteten av respondenterna (22 av 30) angav att de tror att de kommer byta till kollektivtrafik (spårvagn, buss eller pendeltåg). Av dessa svar är 5 st bilister och 14 st bilister/kollektivtrafikanter, vilket kan förklaras av det ekonomiska styrmedlet som kommer påverka människors resbeteende. Det är alltså fler bilister som byter till kollektivtrafik än de som inte förväntas förändra sitt resbeteende. Detta kan förklaras med kunskapen från Trafikverket (2011) som anger att de bilister som inte byter färdväg förlorar mest på av trängselskatten. De individer som beräknas tjäna mest på att stanna kvar i systemet är män med hög inkomst, vilket kan sägas vara "motsatsen" till den målgrupp som vi studerar. Det kan diskuteras ifall dessa kvinnor *väljer* att istället färdväg med kollektivtrafik, eller om de snarare känner sig *tvungna* att byta färdväg, då de redan idag har en låg inkomst och förmodligen små marginaler i ekonomin. Oberoende om respondenterna känner sig tvungna eller inte kan en medvetenhet kring miljön finnas med, vilket kan underlätta bytet av färdväg. Av de bilister som *inte* tror att de kommer byta färdväg efter att trängselskatten införs, skulle en förklaring kunna vara att de inte har möjlighet att byta färdväg. Detta då bilister ofta har ett mer komplext aktivitetsmönster (Frändberg et al. 2005). De respondenter som idag färdväg endast med bil tror att de kommer övergå till kollektivtrafik. Av de respondenter som idag färdväg med både bil och kollektivtrafik tror de flesta (14 av 19) att de kommer övergå till kollektivtrafik. Dessa svar kan förklaras av ovanstående resonemang kring kollektivtrafikens fördelar.

Nobelpristagare i ekonomi Daniel Kahneman (Banister 2008) argumenterar för att människor *inte* är rationella. Detta påvisas då individer oroar sig mer för vad som kan förloras, snarare än att se till vad som kan vara en större vinst. Detta kan kopplas till individens val av färdmedel, då det relaterar till handlingar av osäkerhet och risk. (Ibid) Inom trängselskatten är det lättare att se de direkta avgifterna under dagen, än att se de mer indirekta vinsterna i bensinkostnad eller tidsvinster, då flödet i trafiken förbättras. Det kan hända att respondenterna ställer sig mer positivt till förändringen av färdväg då de indirekta vinsterna blir något tydligare efter implementeringen. Alternativt så förblir dessa vinster något som de inte lägger märke till. Med en förståelse för individens färdvägsval får radikala policys en högre relevans då de kan styra individens beteende mot en mer hållbar rörlighet. Samtidigt måste individens acceptans av policyn värderas högt. Det måste finnas en balans mellan det önskvärda och det accepterade (Ibid).

## 5.2 Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas?

### *Restid*

Vägverket (2003) belyser att låginkomsttagande kvinnor kommer förlora mest i restid. Detta kan förklara det höga svarsfrekvensen angående att många av respondenterna trodde att deras restid skulle bli längre än innan (15 av 40). Enligt Larsen (1995) kommer de största restidsvinsterna att göras under rusningstiderna (peak hours) och de största restidsförlusterna under övriga tider. Respondenterna i undersökningen har arbetstider som innebär att de sällan reser under rusningstiden vilket då kan förklara respondenternas svar. Dessutom visar ett flertal studier att acceptansen till trängselskatter är lägre innan implementeringen jämfört med efter införandet då acceptansen ökar (Börjesson et al. 2012). Detta kan också förklara de överrepresenterade svaren att restiden förmodligen skulle ta längre tid enligt respondenternas uppfattningar. Enligt Trafikverket (2011) är det kollektivtrafikanter en samhällsgrupp som kommer att förlora på trängselskatten då fler kommer att välja att färdas med kollektivtrafik. Detta kan återkopplas till den negativa tron angående restiden bland respondenterna. Dock säger Trafikverket (2011) även att om intäkterna från trängselskatten läggs på kollektivtrafiken är det dessa som kommer att erhållas en samhällsekonomisk nytta. Orsaken till att relativt många svarande (15 av 40) tror att deras restid kommer att bli längre till arbetet kan bero på att de inte är medvetna om att det kommer göras investeringar i kollektivtrafiken.

Mycket få respondenter svarande att de tror att deras restid kommer att bli kortare till arbetsplatsen. Av dessa var det ingen respondent som färdades helt med bil och detta kan förklaras av okunskap i samband med trängselskattens effekter. En effekt är att det kommer bli dyrare att resa eftersom bilister måste betala. Dock innebär detta också att färre kommer färdas med bil vilket resulterar i snabbare restid till arbetsplatsen. Detta kan motiveras med att ett fåtal är medvetna om de kollektivtrafiksåtsningar som ska göras i samband med trängselskattens intäkter i Göteborg.

Slutligen var det ett antal svarande (12 av 40) som trodde att deras restid skulle vara densamma som innan. Av dessa var det 2 respondenter som helt färdades med bil, 1 som färdades både med bil och kollektivtrafik samt 9 respondenter som färdades med kollektivtrafik. För de respondenter som inte är medvetna om att kollektivtrafiksåtsningar kommer att genomföras, kan detta förklara kollektivtrafikanternas svar. En annan förklaring kan vara att respondenterna är medvetna om kollektivtrafiksåtsningarna men inte tror att de kommer att göra någon skillnad.

Mer än hälften av de respondenter som färdades med bil samt bil/kollektivtrafik svarade att de tror att det kommer ta längre tid att resa till arbetet (9 av 15). Samtliga lokalvårdare börjar arbeta mellan 06:00 och 07:00 och därmed reser de till arbetet innan trängselskattens högre avgifter. Dessa respondenter kanske då tror att det kommer att bli köer vid dessa tider då många vill undvika att betala. Detta stämmer överrens med kunskapen kring att det kommer att bli restidsförluster under icke rusningstrafik (Larsen 1995). Överlag rådde en negativ inställning till restid för både bilister och kollektivtrafikanter. Detta kan motiveras med att flertalet av respondenterna inte har tänkt över vad trängselskatten och infrastrukturinvesteringarna kan komma att innebära för alla resenärer oavsett färd sätt.

## *Reskostnad*

Enligt Eliasson och Mattsson (2006) har låginkomsttagare i större utsträckning fasta arbetstider vilket gör att de inte kan undvika de höga avgifterna i samband med trängselskatten. Detta kan förklara att relativt många svarade (12 av 32) att de trodde att deras reskostnad skulle bli dyrare än innan. Respondenterna kan undvika de högre kostnaderna. Dock kommer respondenterna ändå att få betala en viss avgift och då de har en relativt låg inkomst kan detta förklara svaren. Frändberg et al. (2005) förklarar i aktivitetsansatsen att vissa aktiviteter är mer ickeflexibla än andra beroende på var, när och hur aktiviteten måste utföras. Aktiviteter i form av arbete inom den offentliga sektorn tenderar att vara mer bundna då människorna måste befinna sig på arbetet. Detta kan återkopplas till att relativt många svarade att de trodde att det kommer att bli dyrare att färdas till arbetet än innan. Samtliga av respondenterna har en relativt låg inkomst, vilket kan innebära att de inte har ett så stort ekonomiskt rörelsespann. Detta kan resultera i att de i större utsträckning har ett negativt synsätt på trängselskatten.

Av de som tror att det kommer att bli dyrare färdades majoriteten (8 av 12) respondenter med bil samt bil/kollektivtrafik och resterande färdades med kollektivtrafik. Trängselskatten är en absolut avgift till skillnad från individers inkomst som kan variera och dessutom kommer trängselskatten innebära att bilister ska betala en avgift vid passering av trängselskatten. Respondenterna har en relativt låg inkomst vilket kan förklara svarsfrekvensen angående att en större andel av de som färdas helt eller delvis med bil tror att det kommer bli dyrare än de som helt eller delvis färdas kollektivt. Detta då dessa respondenter redan har relativt låg inkomst och kommer behöva betala en extra kostnad i relation till de individer som färdas kollektivt. Trafikverket (2011) beskriver att den grupp som kommer missgynnas mest av trängselskatten är bilister som inte byter färd sätt och som stannar kvar i vägtransportssystemet. Detta kan efterlikna resultatet angående hur många som tror att det kommer att bli dyrare. Dock överrensstämmer inte Trafikverkets slutsats med de 2 bilister som tror att det kommer att bli billigare att resa till arbetet efter att trängselskatten införs. Svaren från de två respondenterna kan förklaras med samma resonemang som inleder nästa stycke, alltså att bensinkostnaden kan minska med färre bilköer.

Av de samtliga svarade ett fåtal (3 av 32) att reskostnaden skulle bli billigare än innan. Av dessa var det 2 som endast färdades med bil och 1 som endast använder kollektivtrafik som färd sätt. Ett syfte med trängselskatten är att minska trängseln vilket kommer att medföra mindre köer och då mindre bensinkostnad. För de bilister som övervägt de olika effekterna av trängselskatten kan de komma att se positiva effekter i form av billigare reskostnad till arbete som ett fåtal av respondenterna svarade.

Avslutningsvis valde en större andel av bilisterna att besvara frågan angående reskostnaden jämfört med kollektivtrafikanterna. Detta kan indikera att det är lättare som resenär att se kostnaderna i samband med bil som färdmedel än i samband med kollektivtrafik.

## *Gemensamt för restid och reskostnad*

Den typ av resa som kommer att påverkas mest av trängselskatten är de fasta resorna, till exempel arbetsresor (Eliasson och Mattsson 2001). Detta kan kopplas samman med att respondenterna tror att både deras restid och reskostnad kommer påverkas relativt mycket åt

det negativa hållet. Dessutom finns det studier som indikerar på att acceptansen för en trängselskatt är lägre innan den genomförs, vilket åter kan ses i relation till respondenternas svar angående restid och reskostnad. Vidare berör denna undersökning delvis en framtidsstudie. Detta kan fungera som en förklaring till den höga svarsfrekvensen för ”vet ej” och antal som valde att inte svara på frågan alls. Detta genomsyrar både frågan angående hur respondenterna trodde att restiden skulle påverkas och frågan hur respondenterna trodde att reskostnaden skulle påverkas. Andra orsaker till detta utfall kan vara språkliga barriärer då mer än hälften av de svarande hade utländsk nationalitet. Det var en markant skillnad i svarsfrekvensen mellan de som färdas med bil jämfört med kollektivtrafikanter i både frågan om restid och reskostnad. Detta kan motiveras av att respondenterna kanske inte är medvetna om de kollektivtrafiksåtgärder som ska genomföras och dessutom kopplas trängselskatten oftare samman med bil än med kollektivtrafik, vilket leder till att de är lättare att besvara frågor rörande bil som färdmedel.

### **5.3 Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas?**

#### *Bostadslokalisering*

Eliasson och Mattsson (2006) belyser att låginkomsttagare i större utsträckning bor längre ifrån de centrala delarna. Detta eftersom att markvärdet tenderar att stiga ju närmare stadskärnan lokaliseringen berör. I enlighet med att ett flertal (12 av 46) svarande angav att de inte har möjlighet att byta bostadslokalisering kan detta vara en relevant förklaring. De med låg inkomst har inte möjlighet att flytta eftersom det inte kan betala de för de höga hyrorna som de centrala delarna kräver. En annan förklaring till varför dessa svarande ansåg att de inte har möjlighet att flytta från sin bostad kan vara för att de redan har ett komplext aktivitetsmönster som inte är möjligt att anpassa till en ny bostadslokalisering. Detta kan konkretiseras med att individen redan har fasta aktiviteter nära hemmet. Anmärkningsvärt är att majoriteten (9 av 12) av de som anser att det inte är möjligt att byta bostadslokalisering var bilister eller bilister/kollektivtrafikanter. Detta svar kan uppmärksammas då det inte stämmer överrens med teorin angående att bilister har en större flexibilitet (Frändberg et al. 2005). Detta kan möjligtvis förklaras av att bilister kan ha ett mer komplext aktivitetsmönster än kollektivtrafikanter och därmed inte anser det möjligt. Enligt aktivitetsansatsen har dessutom ett hushåll med barn ett annat rörelsemönster än ett hushåll utan barn. Av respondenterna bestod de flesta hushållen av ett eller flera barn (36 av 52) vilket ytterligare kan vara en förklaring till att 12 av de svarande inte har möjlighet att byta bostad. Kvinnor gör dessutom fler inköpsresor och hämtar respektive lämnar barn i större utsträckning än män (Ibid). Män gör inte enbart längre resor än vad kvinnor gör utan de färdas dessutom i högre grad med bil. I motsats till detta reser kvinnor generellt sett mer kollektivt än män (Ibid). Baserat på att 12 svarade att de inte har möjlighet att byta bostadslokalisering kan detta relateras till vilket färdmedel som kvinnor färdas med. Om en kvinna färdas med kollektivtrafik kan detta leda till att hon är bunden att vara bosatt i närheten av kollektivtrafikstråk och har då inte möjligt att välja vart hon ska bo. Frändberg och Vilhelmson (2010) redogör för stadsutglesning som är en ökad företeelse i samhället, vilket kan resultera i en ”inlåsnings effekt” med bilen. Människor tvingas färdas med bil och de som då inte har tillgång till bil, i detta fall kvinnor, har inte samma möjlighet att ändra sin bostadslokalisering som de med bil. Dock var det fler bilister som angav att de inte har möjlighet att byta bostadslokalisering jämfört med kollektivtrafikanter. Detta kan relateras till att människor med bil i större utsträckning än andra har ett komplexare aktivitetsmönster. Dessutom bör det inkluderas i analysen att

respondenterna kan ha reflekterat över de kostnader som medföljer att bo innanför trängselskattzonen med bil.

Enligt Frändberg et al. (2005) är avståndsfriktionen en avgörande faktor för hur mycket en individ interagerar med en plats. Om individen redan bor relativt nära arbetet och inte berörs av friktionen kommer denna person förmodligen inte vara benägen att flytta. Av de 46 svarande angav 16 att de inte anser det vara nödvändigt att flytta till en bostad innanför trängselskattzonen. I relation till detta kan restid och färd sätt kopplas. Om en individ har tillgång till bra färd sätt (utifrån individens egna preferenser) och en kort restid kan det innebära att det inte är nödvändigt att flytta innanför trängselskattzonen enbart för att undvika en kostnad. Den tid som tjänas in i relation till kostnaden kan ha en större betydelse då tiden är en begränsande faktor när människor ska kunna planera sin vardag. Av dessa 16 var det överrepresenterat med svar från de som endast färdas med kollektivt (12 av 16) jämfört med de som helt färdas med bil (0 av 16) och av de som färdas med bil/kollektivtrafik (4 av 16). Detta kan förklaras av att respondenterna var kvinnor och att dessa i större utsträckning åker mer med kollektivtrafik än män. Detta implicerar vidare att de som tillfrågades redan är bosatta nära god tillgång till kollektivtrafik. Detta kan efterlikna aktivitetsansatsen där omgivningen i form av tillgång på infrastruktur påverkar människors rörelsemönster. Förekommer det god tillgång på kollektivtrafik för en samhällsgrupp som dominerar detta färdmedel kommer denna samhällsgrupp i större utsträckning inte anse det vara nödvändigt att flytta. Anledningen till att det är så få respondenter som anger att de varken är möjligt eller nödvändigt att flytta kan förklaras av att få förväntas omlokalisera bostaden på grund av trängselskatten (Eliasson & Mattsson 2001).

Respondenterna karaktäriseras av relativt låg inkomst vilket kan leda till att de är få som tror att de kommer att ha möjlighet att flytta i framtiden när trängselskatten införs. Det var endast 7 av de samtligas svar som ställde sig positivt till att byta lokalisering av bostad. Detta kan alltså förklaras av den ekonomiska situation de har idag, vilket gör att det inte blir så många som tror att de kommer finnas någon möjlighet till flytt i framtiden. Av dessa var det 5 st som färdas med kollektivtrafik, vilket kanske kan förklaras med att dessa vet att trängselskatten inte kommer beröra dem och på så vis intar en positiv tro om att de kanske ska kunna flytta.

### *Arbetsplatslokalisering*

Enligt Eliasson och Mattson (2001) kan trängselskatter bidra till en del lokaliseringseffekter av arbetsplatsen, men dessa effekter är relativt små jämfört med övriga effekter som trängselskatten bidrar till. Denna förväntade marginella förändring kan förklara resultatet av respondenternas svar där ett fåtal (5 av 46) svarade på frågan att det var (mer eller mindre) troligt att de kommer att överväga att byta arbetsplats på grund av trängselskatten. Denna låga svarsfrekvens kan dessutom förklaras av att enkäten genomfördes under arbetstid, då det kan vara en känslig fråga. Dessutom är arbetsplatsens lokaler lokaliserade i de centrala delarna av Göteborg vilket kan bidra till att respondenterna ser flera fördelar med arbetsplatsens lokalisering (tillgång till service etc.), jämfört med nackdelen att trängselskattzonen kommer att sättas upp mellan bostaden och arbetet. 30 st av de som svarade på frågan valde att svara negativt. De flesta angav att det inte är nödvändigt att byta arbetsplats, vilket kan förklaras av att de redan har en god kollektivtrafik mellan hemmet och arbetsplatsen och anser att det fungerar. Då arbetsplatsen, återigen, är lokaliserad i de centrala delarna av Göteborg, så har lokalerna relativt god tillgång till kollektivtrafik.

Av de som svarade att det inte var möjligt att byta arbetsplats var de flesta bilister. Detta svar kan anses vara ett oväntat svar då bilister förknippas med en större flexibilitet än kollektivtrafikanter (Frändberg et al. 2005), och därmed kanske skulle ställa sig mer positivt till en omlokalisering av arbetsplatsen. Samtidigt kan svaret kopplas till aktivitetsansatsens påverkansfaktorer, där målgruppen kännetecknas av kvinnor och låg inkomst, där de flesta dessutom har barn, vilket är komponenter som kan försvåra aktivitetsmönstret. Denna ”flexibilitet” som bilen medför, kanske snarare är ett krav för att dessa kvinnor skall kunna få ihop sin vardag, där arbetsplatsens lokalisering är en del av detta aktivitetsmönster. Denna aspekt som Frändberg et al. (2005) belyser kan ses som en inlåsnings effekt. Ett annat resonemang kring detta resultat kan vara att målgruppen, där de flesta har en relativt låg utbildningsnivå, och därmed inte anser sig vara flexibla på arbetsmarknaden. Samtidigt kan utbudet av arbetsplatser variera, och det är högst troligt att de flesta arbeten som berör lokalvård är lokaliserade i städer där fler företag är lokaliserade till skillnad från en glesbygd där det inte finns så många lokaler som kräver lokalvård. Finns det dessutom språkbarriärer kan det ytterligare ses som en svårighet att byta arbetsplats. Att byta arbetsplats på grund av trängselskatten kan dessutom ses som en drastisk åtgärd, och att byta färd sätt anses vara mer realistiskt, som även enkätens svar anger. Av de som ställde sig positivt till att byta arbetsplats var 4 av 5 kollektivtrafikanter jämfört med 0 av de som endast färdas med bil. Detta svar kan förklaras med liknande resonemang som ovan. Frågan kring arbetsplatslokalisering kan dessutom besvaras på ett sådant sätt att respondenten inte reflekterat över sitt färd sätt till arbetet, och därmed inte tänkt ett steg längre att det kommer att kosta mer att färdas med bil till arbetsplatsen.

Av de som angav att det inte ansåg vara nödvändigt att byta arbetsplats var övervägande respondenter kollektivtrafikanter, (13 av 18). Detta kan förklaras av tidigare analys kring kollektivtrafikens fördelar då trängselskatten kommer att införas. Dessutom kan detta kopplas till att en majoritet av respondenterna redan idag färdas med kollektivtrafik. Avslutningsvis betonar Trafikverket (2011) utifrån sin studie att det oftast är större skillnader inom en grupp än mellan grupper. Skillnader inom vår målgrupp har varit en återkommande tendens i resultatet. Dessutom genomsyras resultatet med relativt höga ”vet ej” svar samt att respondenten inte valt att besvara frågan. Detta kan återigen förklaras av det faktum att undersökningen behandlade frågor om framtid som därmed kan vara svåra att besvara. Dessutom kan det förklaras av att människors generellt sett har svårt att förutse vad deras beslut idag ska få för konsekvenser (Ettema et al. 2010). Detta kan konkretiseras med att kvinnorna inte anser det lätt att veta hur de kommer hantera effekterna av trängselskatten.

## 6 Slutsatser och diskussion

För att studera ett framtida beteendemönster har ett syfte formulerats i form av hur införandet av trängselskatten i Göteborg kan komma att påverka kvinnors arbetsresor och rörlighet på arbetsmarknaden, baserat på deras uppfattningar. För att undersöka syftet har tre frågeställningar formulerats utifrån färdstätt, restid, reskostnad och lokalisering av bostad och arbetsplats. För att besvara frågeställningarna genomfördes en enkätundersökning. Nedan presenteras frågeställningarna med tillhörande slutsatser baserade på resultatet och analysen för att besvara uppsatsens syfte. Efter vardera frågeställning kopplas även ett antal utvalda teorier till slutsatsen för att belysa hur undersökningens slutsatser ställer sig till teori och tidigare forskning. Avslutningsvis kommer ett antal övergripande slutsatser att redovisas och därefter förs en tillhörande diskussion och slutligen presenteras förslag på framtida forskning.

### 6.1 Hur tror kvinnor att deras färdstätt till arbetsplatsen påverkas?

De flesta av respondenterna färdas idag med kollektivtrafik och tror att de kommer att fortsätta med det efter att trängselskatten införs. Därmed kommer de att få ta del av kollektivtrafiksatsningarna som kommer att genomföras och de kommer att på det viset gynnas av trängselskatterna. Av de som idag färdas med bil till arbetet kommer en del av dessa troligtvis att byta till kollektivtrafik och kommer därmed undvika trängselskatten och även ta del av kollektivtrafiksatsningarna.

Denna slutsats kan kopplas till tidigare forskning där Frändberg et al. (2005) påvisar att kvinnor med låg inkomst generellt sett färdas mer med kollektivtrafik jämfört med andra grupper. Jacobsson et al. (2000) belyser även att låginkomsttagare i större utsträckning kommer att minska sin bilanvändning än höginkomsttagare vilket förklarar att kvinnorna med bil kan komma att byta färdstätt. Samtidigt kan resultatet kopplas till att trängselskatten är ett styrmedel som syftar till att minska trängseln i Göteborg genom att människor skall förändra sitt resbeteende (Odell 2010). Därmed kan vi se tendenser till att trängselskattens syfte kommer att uppnås. Dessutom belyser Eliasson och Mattsson (2006) att trängselskatten kan bidra till att samhället blir mindre bilberoende. Detta kan direkt kopplas till resultatet om att de flesta kvinnor troligtvis kommer att färdas med kollektivtrafik efter att trängselskatten införs.

### 6.2 Hur tror kvinnor att deras restid och reskostnad till arbetsplatsen påverkas?

Slutsatsen som kan dras angående restiden är att den kommer att ta längre tid, alternativt samma tid som innan, efter att trängselskatten införs, utifrån målgruppens egna uppfattningar. En större andel av de som enbart färdas med bil samt bil/kollektivtrafik till arbetet tror att det kommer att ta längre tid än innan jämfört med kollektivtrafikanterna. Den generella slutsatsen kring reskostnaden är att arbetsresan kan komma att bli dyrare efter att trängselskatten införs. En större andel av de som enbart färdas med bil samt bil/kollektivtrafik tror att det kommer bli dyrare jämfört med de som endast färdas med kollektivtrafik.

Slutsatsen kring restiden kan kopplas till Vägverket (2003), där det betonas att kvinnor med låg inkomst kommer att få större restidsförluster jämfört med andra identifierade grupper. De bilister som anser att det kommer att ta längre tid än innan kan förklaras utifrån att det kan bli restidsförluster under icke-rusningstrafik (Larsen 1995). Dessutom belyser Li och Hensher (2012) att de flesta bilister kommer att sträva efter att undvika de dyraste tiderna för

trängselskatten, och därmed kan en ökning av trafiken förväntas under de tidiga morgontimmarna då respondenterna måste ta sig till arbetet. Slutsatsen kring reskostnaden är liknande slutsatsen kring färdmedel eftersom trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel med direkta kostnader för de som färdas med bil. Därmed stämmer slutsatsen kring en dyrare reskostnad överrens med vad trängselskatten ämnar till (Odell 2010).

### **6.3 Hur tror kvinnor att deras lokalisering av bostad och arbetsplats påverkas?**

De flesta inom målgruppen anser att de inte är nödvändigt att byta lokalisering av bostad som istället ligger innanför trängselskattzonen och en del anser det inte vara möjligt. Det är fler svarande av de som enbart färdas med bil samt bil/kollektivtrafik som anser att det inte är möjligt att flytta från bostaden. Av de som färdas med kollektivtrafik anser de flesta att de inte är nödvändigt att byta bostadslokalisering. De flesta inom målgruppen anser det inte vara nödvändigt att byta arbetsplats till en som istället ligger utanför trängselskattzonen och en del anser det inte vara möjligt. Liknande slutsatser kan dras som vid bostadslokaliseringen. Alltså anser fler av de som färdas med bil att det inte är möjligt att byta arbetsplats jämfört med de som färdas med kollektivtrafik, som istället anser det inte vara nödvändigt.

Eliasson och Mattsson (2001) belyser att det finns en viss påverkan på lokaliseringseffekter i staden på grund av trängselskatten, men att denna påverkan är ytterst marginell. Denna tidigare kunskap stämmer överrens med undersökningens slutsatser där endast ett fåtal kvinnor anger att de kan tänka sig att flytta från sin bostad eller byta arbete på grund av trängselskatten. Generellt sett färdas kvinnor kortare sträckor än män (Frändberg et al. 2005), vilket kan förklara varför större delen av kvinnorna inte anser det vara nödvändigt att byta varken arbete eller bostad. Anmärkningsvärt är att det är fler bilister som inte anser det vara möjligt att varken byta bostad eller byta arbete. Detta är en slutsats som inte korrelerar med teorin då Frändberg et al. (2005) belyser att bilister har en större flexibilitet än kollektivtrafikanter. Detta kan bero på att bilister kan ha ett mer komplicerat aktivitetsmönster och inte anser det möjligt att förändra mönstret. Därmed kan det påvisas att de respondenter som färdas med bil samt bil/kollektivtrafik inte har samma flexibilitet i bostads- och arbetslokalisering jämfört med de som färdas med kollektivtrafik.

### **6.4 Övergripande slutsatser**

Utifrån frågeställningarna är slutsatsen sammanfattningsvis att kvinnor tror att arbetsresan kan komma att påverkas på ett flertal sätt. Allt fler kvinnor tror att de kommer färdas mer med kollektivtrafik. De tror dessutom att det kommer bli både dyrare och ta längre tid, alternativt ta samma tid som innan. Endast ett fåtal överväger att flytta eller byta arbetsplats på grund av trängselskatten. Fler bilister anser det inte vara möjligt att förändra lokaliseringen av bostaden och arbetsplatsen. Avslutningsvis är en slutsats att många respondenter inte vet hur de kan komma att påverkas av införandet av en trängselskatt. Dessa övergripande slutsatser stämmer överrens med teori och tidigare forskning på flera sätt, dock med en avvikelse för bilisters flexibilitet. Huruvida dessa slutsatser är generaliserbara går ej att säga utifrån endast denna undersökning. Vi kan dock visa på tendenser att kvinnor påverkas på ett visst sätt av trängselskatten. Nedan redovisas hur dessa tendenser kan sättas i ett större sammanhang, där vi återkopplar till forskningsproblematiken.



## 6.5 Återkoppling till forskningsproblematiken

Den här uppsatsen ämnade att studera hur lågavlönade kvinnors arbetsmarknadsdeltagande kan komma att påverkas när en trängselskatt införs i Göteborg. Utifrån kunskapen om att kvinnor kommer att påverkas av trängselskatten, och färdas mer med kollektivtrafik, kan detta diskuteras utifrån ett större perspektiv. Regionförstoring möjliggörs genom längre arbetsresor och det kan bli svårt för kvinnor att ta del av denna ökade räckvidd på arbetsmarknaden. Om kvinnor inte har samma möjlighet att överbrygga det geografiska rummet, med kollektivtrafik jämfört med bil, kommer de få en minskad räckvidd på arbetsmarknaden. Denna tillgänglighetsproblematik skulle kunna leda till en social exkludering på arbetsmarknaden, då endast de som kan färdas med bil kan nå arbetsplatser som kräver längre resor. För att kvinnor skall kunna tillgodoseas med en lika stor regionförstoring, jämfört med de som färdas med bil, ställs det höga krav på kollektivtrafiken. Dels för att undvika en social exkludering av vissa grupper, och dels för att kollektivtrafiken skall kunna konkurrera med bilen. Då kollektivtrafiken ofta anses som en problemlösare och kollektivtrafiksatsningar är något som kommer att prioriteras inom det Västsvenska paketet, stämmer detta överrens med vår uppfattning om att kollektivtrafiken bör prioriteras. Detta är dessutom något som krävs för att ett hållbart resande i städer skall kunna uppnås, där både ekonomi, miljö och den *sociala* aspekten räknas in. I samband med att många kvinnor kommer att färdas mer med kollektivtrafik kan det ifrågasättas ifall trängselskatten kan leda till *ökade* skillnader mellan kvinnors och mäns färd sätt. Skulle detta vara fallet kan det innebära att kvinnors arbetsmarknad blir mindre än männens då de i högre utsträckning måste byta färd sätt. Därmed kan regionförstoring vara något som gynnar män i större utsträckning än kvinnor.

Restiden är en av de mest avgörande faktorerna vid val av färd sätt och därmed en ytterst viktig del av resan. Det ställs krav på att människor lägger mer tid på arbetsresan då avstånden ökar (i samband med regionförstoring). Tiden, som även är en begränsande faktor, medför snarare att kortare restid till arbetsplatsen är önskvärt. Kvinnor har generellt sett kortare avstånd till arbetet jämfört med män och med denna tidsmässiga problematik, och även i samband med färd sätt, kan det leda till att kvinnors arbetsresor ytterligare förkortas. Detta kan i slutändan leda till att kvinnors tillgång till en större arbetsmarknad inte utvecklas på samma sätt, jämfört med andra samhällsgrupper. Sammanfattningsvis vill vi med detta betona att om en samhällsgrupp tror att restiden kommer att bli längre kan detta leda till att de känner sig mindre benägna att färdas till en arbetsplats längre bort och på så vis inte kan ta del av en större arbetsmarknad. Detta kan slutligen leda till en social exkludering i form av stora skillnader i tillgänglighet, en tillgänglighetsproblematik. Angående reskostnad kan liknande resonemang föras som ovan. Om reskostnaden blir dyrare kan kvinnor uppleva en lägre tillgänglighet till en större arbetsmarknad då kostnaden blir en än mer begränsande faktor. Avgiften som trängselskatten medför får större effekt på de individer med lägre inkomst, vilket kan medföra att vissa människor påverkas mer än andra. Eftersom kvinnor generellt sett har lägre inkomster än män kan detta medföra att män inte kommer att påverkas lika mycket av trängselskatten. Detta kan återigen rendera i att män i större utsträckning kommer ha möjlighet att ta del av en större arbetsmarknad än kvinnor. Dessutom kan denna ökade kostnad på resan bidra till att den subjektivt upplevda nyttan av trängselskatten överstiger viljan att överbrygga geografiska avstånd.

Om möjligheten att byta lokalisering av bostad och arbetsplats är liten för en viss samhällsgrupp kan trängselskatten påverka denna grupp mer än andra. Detta för att ett flertal faktorer påverkar vad individer anser vara möjligt, däribland inkomst. En låginkomsttagare påverkas mer av trängselskattens avgifter jämfört med en höginkomsttagare detta eftersom avgiften inte varierar beroende på vilken inkomst individen har. Dessutom kan låginkomsttagare ha en lägre möjlighet att anpassa sin lokalisering efter trängselskattzonen då dessa inte kan välja bostadslokalisering i lika stor utsträckning. Denna kombination mellan inkomstfördelning och möjlighet att anpassa sig kan rendera i att låginkomsttagare kan få en ännu sämre ekonomisk situation. Därmed kan en ekonomiskt och geografisk exkludering bli resultatet av en trängselskatt. Dessa exkluderingar kan exemplifieras, ekonomiskt, gernom att individen inte kan färdas lika mycket som innan trängselskatten infördes och därefter, geografiskt, genom att individens möjlighet att överbrygga avstånd generellt minskar. En möjlig åtgärd för att minska negativa fördelningseffekter kan vara om trängselskatten efterliknade den allmänna inkomstskatten, där skatten anpassas efter hur stor inkomst individen har. Sammanfattningsvis kan effekten av trängselskatten leda till att kvinnors arbetsmarknadsdeltagande försvåras av en ökad kostnad på resan.

Att individer inte har någon uppfattning om hur de kommer att påverkas av en trängselskatt skall inte förbises eller anses vara utan betydelse. Detta kan snarare vara ett bevis på att människor har svårt att förutspå framtida scenarior. Dessutom kan det tyda på att människan inte är planerande ur ett längre perspektiv. Detta kan även vara ett ytterligare bevis på att människan inte är nytto-maximerande då människor kanske inte reflekterar över hur de kommer att handla i framtiden. Detta resonemang bevisar att även om individer inte har någon uppfattning om ett scenario kan detta ha en större betydelse än vad en del studier betonar och därmed bör svaren inte behandlas som ett bortfall.

Den förklaringsmodell som vi utformade i teorikapitlet, behandlar hur externa faktorer påverkar individens resbeteende. Denna kan diskuteras mer utförligt. Det är en dynamisk modell jämfört med aktivitetsansatsen då denna ämnar förklara ett förlopp i samhället. Detta kompletterar aktivitetsansatsen som är en statisk modell där olika påverkansfaktorer syftar till att förklara hur individer reser. Modellen ämnar dessutom att återge en holistisk bild av en företeelse i samhället där flera olika skalnivåer inkluderas, från regering till individ och återigen tillbaka till de högre skalnivåerna. Aktivitetsansatsen är även holistisk men enbart när en individs aktivitesmönster behandlas. En positiv egenskap med förklaringsmodellen är att den är generaliserbar inom ett flertal områden såsom trängselskatter och regionförstoring. Detta då den även fungerar på andra platser och inte enbart på Göteborg. Dock är den en förenkling av verkligheten, vilket är en aspekt att beakta vid tillämpning av modellen. Detta då det kan innebära att vissa komplexa samband och företeelser inte inkluderas i modellen och då förbises. Modellens pilar som illustrerar en påverkan kan diskuteras. Påverkan kan både vara direkt och indirekt men detta framgår inte i modellen, vilket är något som bör finnas i åtanke vid applicering. En annan aspekt som är relevant att vara medveten om i samband med modellen är tiden. Detta då modellen är dynamisk och kan innefatta både längre och kortare tidsperspektiv.

En annan aspekt värt att belysa är att alla kvinnor i denna studie inte kan klassificeras som en utsatt samhällsgrupp. Denna uppsats har fokuserat på ett fåtal komponenter (såsom arbetsresan, restid, färd sätt etc.) och även utifrån begränsad information (exempelvis till

kvinnornas inkomst från endast den aktuella arbetsplatsen). Utifrån denna information har vi kunnat urskilja tendenser till påverkan och kunnat diskutera kring det större sammanhanget angående arbetsmarknadsdeltagande, social exkludering och trängselskatt. För att kunna dra större generella slutsatser kring exempelvis låginkomsttagare hade ytterligare information krävts om bland annat hushållets totala disponibla inkomst, individens livssituation och sociala omgivning. Detta komplexa sammanhang kan kopplas till aktivitetsansatsen som illustrerar att det kan finnas oändligt många variationer av en individs möjligheter till rörlighet. Detta renderar i en förståelse för att samtliga kvinnor som ingick i studien inte måste påverkas lika mycket eller på samma sätt av trängselskatten. Exempelvis kan en ensamstående kvinna som har en lägre disponibel inkomst påverkas mer jämfört med en kvinna som är sambo och därmed kan dela på hushållets utgifter. Dessutom bör det poängteras att när en samhällsgrupp studeras kan det alltid förekomma avvikelser och stora variationer. Detta är viktigt att poängtera för att undvika att individer klassificeras in i specifika fack utifrån endast ett fåtal faktorer (kvinnor med låg inkomst) då detta kan rendera i felaktiga slutsatser.

## 6.6 Framtida forskning

Under undersökningen har vi uppmärksammat ett fåtal personer där avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen varit något längre än bland de övriga respondenterna. I samband med detta kunde även svaren skiljas en del där vi kunde se att dessa respondenter var mer benägna att flytta än andra respondenter. Skulle det vara så att de människor som är bosatta längre bort från Göteborg är mer benägna att flytta kan det innebära att Göteborgs arbetsmarknad minskar då färre är benägna att arbetspendla dit. Detta leder vidare fram till ett intresse för en fortsatt forskning kring trängselskatten och avståndsfriktionen. En möjlig studie hade i relation till detta varit att jämföra två kringliggande pendlarkommuner och studera hur pendlarna kommer påverkas av trängselskatten. En teori som kan sammankopplas med detta är att trängselskatten, som är en kostnad när människor transporterar sig, påverkar avståndsfriktionen så att färre människor är benägna att interagera med omgivningen och då hämma den regionförstoring som regeringen eftersträvar.

Ett ytterligare förslag till framtida forskning som uppkommit under denna studie är att genomföra en liknande undersökning efter att trängselskatten implementerats. Detta för att studera hur kvinnorna faktiskt påverkades av trängselskatten jämfört med deras uppfattningar. Detta i förhållande till att människor har svårt att förutspå vad beslut kan få för effekter, därmed kan en kompletterande undersökning efter implementeringen visa på om individens uppfattningar har förändrats. Detta kan vara viktigt för att dra lärdom av hur individer upplever att de påverkas, hur de faktiskt påverkas och därefter applicera på andra städer som eventuellt ska införa en trängselskatt.

I samband med att individer har svårt att förutse effekter av beslut så kan det vara intressant att studera vad som ligger bakom den relativt höga andelen "vet-ej"-svaren som uppkom i samband med enkätundersökningen. Detta eftersom dessa svar kan betyda något mer och en djupare förståelse kan bidra till en ökad kunskap om hur människor påverkas, eller upplever sig påverkas. I relation till social exkludering och trängselskatter kan denna kunskap bidra med vetskap om hur trängselskattsystemet skall utformas för att undvika negativa fördelningseffekter.

## Referenser

### Böcker

- Flowerdew, R. och Martin, D. (2005) *Methods in human geography- A guide for students doing a research project*. Prentice-Hall: England.
- Frändberg, L., Thulin, E. och Vilhelmson, B. (2005) *Rörlighetens omvandling-Om resor och virtuell kommunikation-mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Gren, M. och Hallin, P-O. (2003) *Kulturgeografi- En ämnesteoretisk introduktion*. Lund: Liber.
- Halvorsen, K. (1992) *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Hay, I. (2010) *Qualitative Research Methods in Human Geography*. Kanada: Oxford University Press.
- Hine, J. (2008) *Transport and Social Justice*, i boken: Knowles, R. Shaw, J. Docherty, I. (2008) *Transport Geographies – Mobilities, Flows and Spaces*. Storbritannien: Blackwell Publishers, pp. 49-61.
- Hine, J. (2009) *Transport and social exclusion*, i boken: Kitchin, R och Thrift, N (eds.) (2009) *International Encyclopedia of Human Geography*, Storbritannien Newtownabbey: University of Ulster.
- Hägerstrand, T. (1993) *Samhälle och natur*, i boken Nordrefo 1993:1; Region och miljö, pp. 14-59.
- Knox, P.L. och Marston, S.A (2010) *Human Geography- Places and Regions in Global Context*. Pearson: New Jersey.
- Mitchell, G. (2004) *Forecasting Urban Futures: A Systems Analytical Perspective on the Development of Sustainable Urban Regions*. I boken: Purvis, M. & Grainger, A. (2004): *Exploring Sustainable Development. Geographical perspectives*. London: Earthscan. pp. 99-127.
- Patel, R. och Davidson, B. (2003) *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.
- Purvis, M. (2004) *Geography and Sustainable Development*. I boken: Purvis, M. & Grainger, A. (2004): *Exploring Sustainable Development. Geographical perspectives*. London: Earthscan. pp. 33-49.
- Schiller, L.P., Bruun, C.E. och Kenworthy R.J. (2010) *An introduction to Sustainable Transportation – Policy, Planning and Implementation*. London: Earthscan.
- Thurén, T. (2007) *Vetenskapsteori för nybörjare*. Malmö: Liber.
- Vilhelmson, B. (2007) *The use of the car: Mobility dependencies of urban everyday life*. In T. I boken: Gärling och L. Steg (Eds.) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions*. Oxford: Elsevier, pp. 145-164.
- Wärneryd, O., Hallin, P-O. och Hultman, J. (2009) *Hållbar utveckling- Om kris och omställning i stad och samhälle*. Lund: Studentlitteratur.

*Vetenskapliga artiklar*

- Attard, M. och Ison, S.G. (2010) "The implementation of road user charging and the lesson learnt: the case of Valletta, Malta", in *Journal of Transport Geography* 18, pp. 14-22.
- Banister, D. (2008) "The Sustainable Mobility Paradigm", in *Transport Policy* 15, pp. 73-80.
- Börjesson, M., Eliasson, J. och Hugosson, M.B., Brundell-Freij, K. (2012) "The Stockholm congestion charges- 5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt", in *Transport Policy* 20, pp. 1-12.
- Dargay, J.M. (2001) "The effect of income on car ownership: evidence of asymmetry", in *Transportation Research Part A* 35, pp. 807-821.
- Eliasson, J. och Jonsson, L. (2011) "the unexpected "yes": Explanatory factors behind the positive attitudes to congestion charges in Stockholm", in *Transport Policy* 18, pp. 636-647.
- Eliasson, J. och Mattsson, L-G. (2001) "Transport and Location Effects of Road Pricing", in *Journal of Transport Economics and Policy*, 35(3), pp.417-456.
- Eliasson, J. och Mattsson, L-G. (2006) "Equity effects of congestion pricing- Quantitative methodology and a case study for Stockholm", in *Transportation Research Part A* 40, pp.602-620.
- Eriksson, L., Friman, M. och Gärling, T. (2008) "Stated reasons for reducing work-commute by car", in *Transportation Research Part F* 11, pp. 427-433.
- Ettema, D., Gärling, T., Olsson, L.E. och Friman, M. (2010) "Out-of-home activities, daily travel, and subjective well-being", in *Transportation Research Part A* 44, pp. 723-732.
- Fielding, G.J. (1995) "Congestion pricing and the future of transit", in *Journal of Transport Geography* 3 (4), pp. 239-246.
- Frändberg, L. och B. Vilhelmson (2010) *Structuring Sustainable Mobility: A Critical Issue for Geography*, in *Geography Compass* 4(2), pp. 106-117.
- Gärling, T., Kwan, M-P. och Golledge, R.G. (1994) Computational-process modeling of household activity scheduling, in *Transportation Research Part B* 28(5), pp. 355-364.
- Han, S.S. (2010) "Managing motorization in sustainable transport planning: the Singapore experience", in *Journal of Transport Geography* 18, pp. 314-321.
- Hensher, D.A. och Puckett, S.M. (2007) "Congestion and variable user charging as an effective travel demand management instrument", in *Transportation Research Part A* 41, pp. 615-626.
- Hodgson, F.C. och Turner, J. (2003) "Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion", in *Transport policy* 10, pp. 265 – 272.
- Horeni, O., Gärling, T., Loukopoulos, p. och Fujii, S. (2007) " An experimental simulation of adaptations to increased car-use costs", in *Transportation Research Part F* 10, pp. 300-320.
- Hultkrantz, L och Liu, X. (2012) "Green cars sterilize congestion charges: A model analysis of the reduced impact of Stockholm road tolls", in *Transport Policy* 21, pp. 110-118.
- Jacobsson, C., Fujii, S. och Gärling, T. (2000) "Determinants of private car users' acceptance

- of road pricing”, in *Transport Policy* 7, pp.153-158.
- Johansson, C., Burman, L. och Forsberg, B. (2009) ”The effects of congestions tax on air quality and health”, in *Atmospheric Environment* 43 (31), pp. 4843-4854.
- Kottenhoff, K. och Brundel- Freij, K. (2009) ”The role of public transport for feasibility and acceptability of congestion charging- The case of Stockholm”, in *Transport Research Part A* 43, pp. 297-305.
- Larsen, O.I. (1995) ”The toll cordons in Norway: an overview”, in *Journal of Transport Geography* 3 (3), pp. 187-197.
- Li, Z. och Hensher, D.A. (2012) ”Congestion charging and car use: A review of stated preference and opinion studies and market monitoring evidence”, in *Transport Policy* 20, pp. 47-61.
- Lucas, K. (2012) ”Transport and social exclusion: Where are we now?”, in *Transport policy* 20, pp. 105 – 113.
- Nash, C. och Sansom, T. (2001) ”Pricing European Transport Systems- Recent Developments and Evidence from Case Studies”, in *Journal of Transport Economics and Policy* 35 (3), pp. 363-380.
- Priya, T. och Uteng, A. (2009) ”Dynamics of transport and social exclusion: Effects of expensive driver’s licens”, in *Transport policy* 16, pp. 130 – 139.
- Richardson, T., Isaksson, K. och Gullberg, A. (2010) ”Changing Frames of Mobility through Radical Policy Interventions? The Stockholm Congestion Tax”, in *International Planning Studies*, 15(1), pp. 53-67.
- Saleh, W. och Farrell, S. (2005) ”Implications of congestion charging for departure time choice: Work and non-work schedule flexibility”, in *Transportation Research Part A* 39, pp. 773–791.
- Schuitema, G., Steg, L. och Forward, S. (2010) ”Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm.”, in *Transportation Research Part A* 44, pp. 99-109.
- Stanley, J.K., Hensher, D.A., Stanley, J.R. och Vella-Brodrick, D. (2011) ”Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links”, in *Transportation Research Part A* 45 (2011) 789 – 801.

#### *Internetkällor*

- Göteborgs stad (2012) (<[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)>) Sökord: ”mer och bättre kollektivtrafik”  
Uppdaterad: 16/3-2012. Sökdatum: 2/5-2012.
- Regeringen (2012) (<<http://www.regeringen.se/sb/d/1591>>) Sökord: ”hållbar utveckling”  
Uppdaterad: 17/2-2012 Ansvarig utgivare: Regeringskansliet, Sökdatum: 10/4-2012.
- SAOB (2010) Svenska Akademiens Ordbok (<<http://g3.spraakdata.gu.se/saob/>>) Sökord: exkludera. Sökdatum 5/4-2012.
- SCB (2009) *Inkomst skillnaden mellan könen har ökat.*  
(<[http://www.scb.se/statistik/\\_publikationer/LE0001\\_2009K01\\_TI\\_11\\_A05TI0901.pdf](http://www.scb.se/statistik/_publikationer/LE0001_2009K01_TI_11_A05TI0901.pdf)> f) Sökdatum: 11/4-2012.

SCB (2011) (<[http://www.scb.se/Pages/TableAndChart\\_\\_\\_\\_228197.aspx](http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____228197.aspx)>) Uppdaterad: 20/2-2012 Ansvarig utgivare SCB, Sökdatum: 10/4-2012.

Trafikverket (2012) (<<http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/>>) Uppdaterad: 30/3-2012 Sökdatum: 10/4-2012.

Transportstyrelsen (2010a) (<<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/>>) Uppdaterad: 12/5- 2010. Sökdatum: 2/5-2012.

Transportstyrelsen (2010b) (<<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Tider-belopp/>>) Uppdaterad 27/5-2010. Sökdatum: 2/5-2012.

Transportstyrelsen (2011) (<<http://www.transportstyrelsen.se/Vag/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/Fragor--svar/Fragor-svar-om-trangselskatt-i-goteborg1/Varfor-infors-trangselskatt-i-Goteborg-/>>) Uppdaterad: 19/9-2011. Sökdatum: 2/5-2012.

Transportstyrelsen (2012) (<<http://www.transportstyrelsen.se/Global/Vag/Trangselskatt/Karta%20med%20Information%20Tr%C3%A4ngselskatt%20G%C3%B6teborg%20Vit%20Numrerad.pdf>>) Uppdaterad:8/2-2012. Sökdatum: 12/4-2012.

#### *Propositioner*

Odell, M. (2010) Införande av trängselskatt i Göteborg. Regeringens proposition 2009/10:189.

Reinfeldt, F. och Olofsson, M. (2009) Mål för framtidens resor och transporter. Regeringens proposition 2008/09:93.

#### *Rapporter och studier*

Andersson, R. Bråmås, Å. och Hogdal, J. (2009) Fattiga och rika – Segregationen ökar – Flyttningsmönster och boendesegregation I Göteborg 1990-2006. Göteborg: Göteborgs stad.

Engström, A. Pädam, S. och Viehhauser, M. (2001) *Ekonomiska styrmedel inom transportområdet*. Naturvårdsverket förlag. ISBN 91-620-5176-8, Rapport 5176

Sandow, E. och Westin, K. (2007) Regionförstoring i glesa områden - kollektivtrafikens möjligheter och betydelse. Umeå. ISSN 1403 – 6924.

Trafikverket (2011) *Trängselskattens effekter på män och kvinnors resande i Göteborg- en kvalitativ studie*. Publikation 2011:041, ISBN: 978-91-7467-108-7.

Trafikverket (2010) *Enkla tillgänglighetsmått för resor i tätort*. (<[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6060/2010\\_072\\_enkla\\_tillganglighetsmatt\\_for\\_resor\\_i\\_tatort.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6060/2010_072_enkla_tillganglighetsmatt_for_resor_i_tatort.pdf)>) Slutrapport. Publikation 2010:072.

Transek (2006) *Samhällsekonomiska fördelningseffekter av Stockholmsförsöket*. Publikation 2006:36.

Vägverket (2003) *Vem vinner och vem förlorar på trängselavgifter?* Vägverket publikation 2003:95.

Västra Götalandsregionen (2011) *Tillgänglighetsatlas över Västra Götaland*. Göteborg: Regionutvecklingssekretariatet.

*Mail*

Heggemann, H. (2012) Statistiska centralbyrån - Enheten för ekonomisk välfärdsstatistik.  
[inkomststat@scb.se](mailto:inkomststat@scb.se), Skickat: 12/4-2012.

Svensson, M. (2012) Enhetschef för lokalvårdare på Fastighetsavdelningen, Göteborgs  
Universitet. [maritha.svensson@gu.se](mailto:maritha.svensson@gu.se), skickat: 11/5-2012.



## Bilaga 1

# Enkätundersökning: Trängselskatten i Göteborg

Kandidatarbete för Samhällsvetenskapligt Miljövetarprogram, GU. Svaren behandlas anonymt.

Trängselskatten i Göteborg planeras att införas 1 januari 2013. Den syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och att finansiera det Västsvenska paketet. För mer information besök [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

Ditt svar betyder mycket för vår undersökning! Tack för din tid!

(1) Kön:  Man  Kvinna

(2) Ålder: \_\_\_\_\_ år

(3) Civilstånd:  Gift  
 Sambo  
 Singel  
 Änka  
 Frånskild

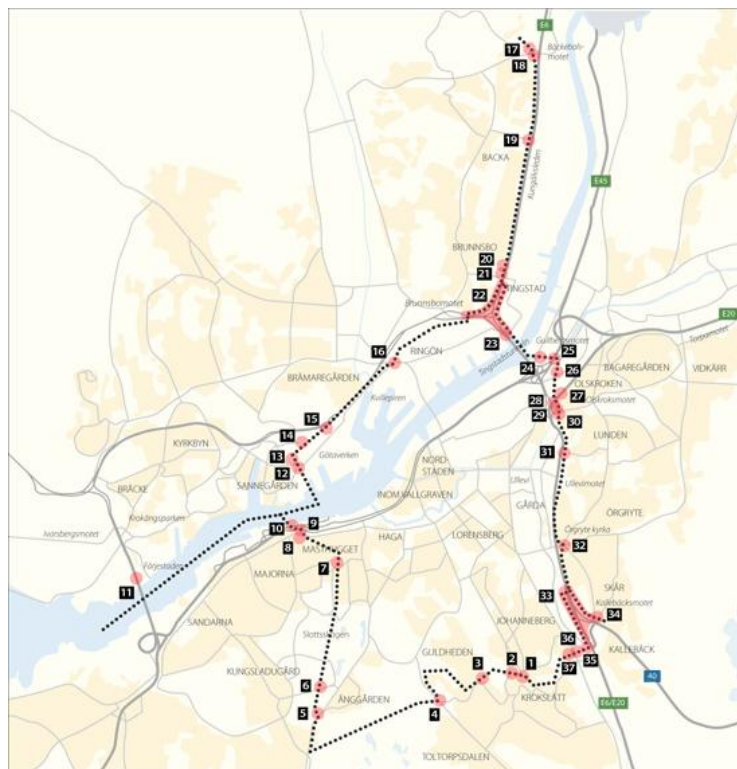
(4) Nationalitet: \_\_\_\_\_

(5) Antal personer i ert hushåll  
(inklusive dig själv):

Vuxna: \_\_\_\_\_ st

Barn: \_\_\_\_\_ st i åldern: \_\_\_\_\_ år  
(ex: 6,11 år)

(6) Yrkestitel: \_\_\_\_\_



(7) Bor du innanför eller utanför trängselskattzonen? (se karta →)

Innanför  Utanför

(8) Bostadsort: \_\_\_\_\_ Om Göteborg, vilken stadsdel: \_\_\_\_\_

(9) Har du körkort: Ja  Nej

(10) Har du tillgång till bil vid behov: Ja, alltid  Ja, oftast  Sällan  Aldrig

(11) Högsta uppnådda utbildningsnivå:

Ingen utbildning  Grundskoleutbildning  Gymnasieutbildning   
Universitet / Högskoleutbildning  Universitet / Högskoleexamen  Doktorsexamen

**(12) Inkomst i månaden innan skatt (från den här arbetsplatsen):**

- 0 – 12 499 kr
- 12 500 – 13 499 kr
- 13 500 – 14 999 kr
- 15 000 – 19 999 kr
- 20 000 – 24 999 kr
- 25 000 – 29 999 kr
- 30 000 – mer

- (13) Arbete:**
- Heltid
  - Deltid
  - Övrigt:

\_\_\_\_\_

**(14) Hur många dagar i veckan arbetar du?**

ca \_\_\_\_\_ dagar

**(15) Vid vilken lokal arbetar du?**

(exempelvis: Geovetarcentrum)

\_\_\_\_\_

**(16) Vilka är dina vanligaste arbetstider?**

\_\_\_\_\_

**(17) Kan du välja när du börjar eller slutar arbeta?**

Ja, alltid  Ja, oftast  Sällan  Nej, aldrig

**(18) Om din arbetsresa görs med bil, kan du då anpassa dina arbetstider så att du undviker de dyraste tiderna för trängselskatten? (se tabell →)**

Ja, alltid  Ja, oftast  Sällan  Nej, aldrig

**(19) Hur lång tid tar din arbetsresa (från bostaden till arbetet)?**

ca \_\_\_\_\_ minuter

Tider - Klockslag	Belopp
06:00 - 06:29	8 kr
06:30 - 06:59	13 kr
07:00 - 07:59	18 kr
08:00 - 08:29	13 kr
08:30 - 14:59	8 kr
15:00 - 15:29	13 kr
15:30 - 16:59	18 kr
17:00 - 17:59	13 kr
18:00 - 18:29	8 kr
18:30 - 05:59	0 kr

**(20) Kombinerar du din arbetsresa med andra aktiviteter?**

(exempelvis: inköp, fritidsaktiviteter, hämta/lämna barn, sociala aktiviteter eller övrigt)

Ja, alltid  Ja, ofta  Sällan  Nej, aldrig

**(21) Om du kombinerar din arbetsresa med andra aktiviteter, tror du att dessa aktiviteter kommer att påverkas efter att trängselskatten införs?**

(markera med X på ett eller flera ställen)

	Ja, definitivt	Ja, troligtvis	Ja, kanske
Inköp (matvaror, kläder)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsaktiviteter (träna, hobbies)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hämta/lämna barn (skola, dagis, fritidsaktiviteter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Socialt (träffa familj / vänner)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Övrigt:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nej, aktiviteterna kommer inte påverkas

Vet ej

**(22) Hur många dagar i veckan använder du följande färdmedel till arbetsresan?**

(markera med X på ett eller flera ställen)

	4 -5 dagar/v.	2-3 dagar/v.	1 dag/v.
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samåkning bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pendeltåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(23) Då trängselskatten införs, tror du att ditt färdmedelsval kommer att förändras?**

Ja, definitivt  Ja, kanske  Nej  Vet ej  (Om "Nej" eller "Vet ej" gå till fråga 25)

**(24) Om du tror att ditt färdmedel till arbetet kommer att förändras vilket färdmedel kommer du troligen att övergå till?**  
(markera med X på ett eller flera ställen)

	Övergår helt till:	Övergår delvis till:	Övergår möjligtvis till:
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samåkning bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pendeltåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(25) Då trängselskatten införs, tror du att din RESTID och / eller RESKOSTNAD kommer att påverkas?**

Restid: Längre tid än innan  Kortare tid än innan  Samma tid som innan   
Reskostnad: Dyrare än innan  Billigare än innan  Samma kostnad som innan   
Vet ej

**(26) Kommer du överväga att BYTA ARBETSPLATS som istället ligger utanför trängselskattzonen på grund av trängselskatten?**

Ja, definitivt om möjligt  Ja, troligtvis om möjligt  Ja, kanske om möjligt   
Nej, inte möjligt  Nej, anser det inte vara nödvändigt  Vet ej

**(27) Kommer du överväga att FLYTTA till en bostad INNANFÖR trängselskattzonen på grund av trängselskatten?**

Ja, definitivt om möjligt  Ja, troligtvis om möjligt  Ja, kanske om möjligt   
Nej, inte möjligt  Nej, anser det inte vara nödvändigt  Vet ej

*Tack för ditt svar! Nora & Jessika*