

Uppfattningar om den (o)tillgängliga platsen:

En studie av fyra noder i Göteborg och användares
uppfattning om den fysiska miljön



Författare:
Ebba Ågren
Handledare:
Anders Larson

Kandidatuppsats i Kulturgeografi, 15 HP
VT 2017

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



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Sammanfattning

Transportsektorn idag har en stor påverkan på miljön, vilket är en global utmaning för forskare, planerare och politiker. Efterfrågan på transporter förväntas inte minska i framtiden. För att konkurrera med det individuella bilberoendet krävs bland annat satsningar på kollektivtrafik, inte bara med en förbättrad fysisk infrastruktur, utan via en mängd kombinerade styrmedel som kan uppmuntra beteendeförändring och ökat kollektivt resande.

Denna studie är en kandidatuppsats i kulturgeografi, vid Göteborgs universitet. Studiens syfte är att undersöka människors uppfattning av knutpunkter i Göteborg, och om det finns skilda uppfattningar beroende på knutpunktens grad av tillgänglighet. Målet med studien är att ge vägledning om knutpunktens roll i kollektivtrafiken, och studera vad som är viktigt och attraktivt i kollektivtrafiken, ur ett användarperspektiv. För att svara på syftet användes frågeställningarna:

- *Vilken betydelse har graden av tillgänglighet för människors syn på den fysiska omgivningen runt om och på utvalda knutpunkter i Göteborg?*
- *Hur uppfattas och värderas olika typer av knutpunkter för olika användare?*
- *Finns det attribut på dessa platser som kan skapa incitament för ökat användande och ökat resande?*

Studiens resultat visar att tillgänglighet på platser med knutpunkter är högt värderat, men att användares uppfattning om den fysiska miljön främst påverkas av platsens egenskaper och attribut. Ett antal faktorer visar sig särskilt attraktiva på platser, även om resultatet är övervägande individuellt präglat, utan samband mellan åldersgrupper och kön. Studien visar på att attraktiva knutpunkter är en strategi som skulle påverka kollektivtrafiken i positiv utsträckning genom att möjligen öka det kollektiva resandet och framför allt skapa en bättre upplevelse av knutpunkter i kollektivtrafiken.

Nyckelord: Tillgänglighet, nod, aktivitetsnod, knutpunkt, plats, kollektivtrafik, konnektivitet, attraktivitet

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. INTRODUKTION	5
1.1 Inledning och problemformulering	5
1.2 Syfte	6
1.3 Frågeställningar	6
1.4 Avgränsningar	6
2. TEORI OCH BEGREPP	7
2.1 Val av teoretisk bakgrund	7
2.2 Begreppet tillgänglighet	7
2.2.1 Tolkning av begreppet	7
2.2.2 Geografisk tillgänglighet	8
2.2.3 Individbaserad tillgänglighet	8
2.3 Att konkurrera med bilen	9
2.3.1 Efterfrågan och strategier	9
2.3.2 Regionala mål för kollektivtrafiken	9
2.4 Platsen som studieobjekt	10
2.4.1 Platsens roll som kollektivtrafiknod	10
2.5 Människlig interaktion i stadsrummet	12
2.5.1 Relationen mellan människan och det offentliga rummet	12
2.5.2 Framgångsrika städer	12
2.6 SNAMUTS	13
2.6.1 Introduktion	13
2.6.2 Nodal konnektivitet som tillgänglighetsmått	13
3. METOD	14
3.1 Introduktion	14
3.2 Val av knutpunkter	15
3.2.1 Motivering	15
3.2.2 Korsvägen	18
3.2.3 Hjalmar Brantingsplatsen	19
3.2.4 Munkebäckstorget	20
3.2.5 Mariaplan	21
3.2.6 Boende och arbetstillfällen	21
3.3 Genomförande	22
3.3.1 Strukturerade intervjuer	22
3.3.2 Utformning av frågeschema	22
3.3.4 Urval	23
3.4 Metoddiskussion	23
3.4.1 Reliabilitet	23
3.4.2 Validitet	24
3.4.3 Metodkritik	24
3.4.4 Metodproblem	25
3.4.5 Alternativ metod	26
4. RESULTAT OCH ANALYS	27
4.1 Introduktion	27

4.2 Tema 1 – Person	27
4.3 Tema 2 – Vistelsen	29
4.4 Tema 3 – Platsen	30
4.5 Tema 4 – Resan	34
4.6 Analys	35
4.6.1 Analys utifrån respektive tema	35
4.6.2 Sammanfattande analys	38
5 SLUTDISKUSSION	39
<hr/>	
Källförteckning	41
<hr/>	
Bilagor	44
<hr/>	
Bilaga 1. Frågeschema	44

1. INTRODUKTION

1.1 Inledning och problemformulering

Klimatpåverkande utsläpp till följd av transportsystemet är ett globalt problem som ställer stora krav på bland annat planerare och politiker. En av strategierna för att minska användningen av bil, som orsakar både stora mängder utsläpp och trängselproblem, är att tillhandahålla ett nätverk av kollektivtrafik med hög tillgänglighet och öka incitamenten för det kollektiva resandet (Curtis m.fl. 2016).

Tillgänglighet är ett komplext begrepp som, ur ett brett perspektiv, kan tolkas på många olika sätt. En generell definition av tillgänglighet är med vilken enkelhet olika möjligheter kan nå (Litman 2017). I kollektivtrafiken är alla tillgänglighetsmått av stor betydelse, men ett särskilt viktigt tillgänglighetsmått är nätverkets konnektivitet. Hur sammankopplade noderna är med varandra, möjligheten för en individ att ta sig från en punkt till en annan i ett begränsat tidsschema.

I kollektivtrafiken spenderar vi mycket tid utanför fordonet, i väntan på en eller flera anslutningar som skall förbinda oss mellan ursprung och slutdestination (Iseki, Taylor 2010). Knutpunkten med dess omnejd är en viktig del av stadsrummet, framför allt då det är en väsentlig av många människors resmönster. Hur platsen uppfattas kan påverka i vilken utsträckning vi vill använda den – de fysiska attribut som utgör kvaliteten kan vara avgörande i människor styr sina val av transportmedel. För att skapa en livfull stad så krävs en inbjudande karaktär som gör att människor vill utnyttja de stadsrum som finns, inte bara för att det är en nödvändighet, utan som ett resultat av ett aktivt val (Gehl, 2010).

Denna uppsats är en studie av det möjliga sambandet mellan olika noders grad av geografisk tillgänglighet och platsens attraktivitet ur ett användarperspektiv. Upplevd attraktivitet handlar om platsen och dess omgivning som ett ställe att bo och vistas på, med den kollektivtrafik, service och de aktiviteter som platsen tillhandahåller. Urvalet av knutpunkter för studien och tillgänglighetsmättet baseras på en karta och uppmätning noders konnektivitet (nodal connectivity) i Göteborgs transportsystem. Resultatet fyller kunskapsluckan om huruvida attraktiva knutpunkter kan vara en strategi för ökat kollektivtrafikanvändande eller inte.

1.2 Syfte

Studiens syfte är att undersöka om knutpunkters tillgänglighet, mätt som grad av sammankoppling med resten av kollektivtrafiknätverket, har någon betydelse för resandes upplevelse av platsens attraktivitet.

1.3 Frågeställningar

- *Vilken betydelse har graden av tillgänglighet för människors syn på den fysiska omgivningen runt om och på utvalda knutpunkter i Göteborg?*
- *Hur uppfattas och värderas knutpunkter med olika uppmätt tillgänglighet för olika användare?*
- *Finns det attribut på dessa platser som kan skapa incitament för ökat användande och ökat resande?*

1.4 Avgränsningar

Undersökningen utfördes på utvalda noder inom Göteborgs kommun. Omfattningen av det som kallas aktivitetsnod, är själva lokaliseringen av knutpunkten med dess omland på 800 meter. I denna undersökning kommer begreppen nod, knutpunkt och plats vara centrala och användas återkommande i uppsatsen. Med begreppet nod och knutpunkt menas den del av kollektivtrafiknätet som diskuteras, det som är föremål för studien. Begreppet plats har en något större omfattning och definieras som noden och dess omgivning som en del av stadsrummet.

Jag har valt att avgränsa mig i användningen av begreppet *tillgänglighet*, då dess komplexitet kan göra att en bred användning kan leda till felaktiga tolkningar. I denna uppsats används tillgänglighet i geografisk mening och som ett mått på hur sammankopplad en nod är med andra noder, graden av konnektivitet.

Till följd av en begränsad tidsram undersöks endast allmänhetens uppfattningar i studien, alltså de personer som befinner sig på de utvalda platserna. Åsikter och perspektiv från andra aktörer som t.ex. politiker, planerare eller kollektivtrafikförvaltare har inte undersökts och kommer inte att diskuteras i uppsatsen.

2. TEORI OCH BEGREPP

2.1 Val av teoretisk bakgrund

För den teoretiska uppsatsdelen har jag valt att utveckla några ämnen/perspektiv som jag anser har relevans för studien. Inledande del skall ge en fördjupning och förklaring av begreppet tillgänglighet och vanliga perspektiv på begreppet, då det används som ett mått i relation till individuella uppfattningar för min studie. Därefter teoretiseras vikten av kollektivtrafik och regionala mål, platsen som studieobjekt och dess roll i kollektivtrafiken och för resande. Kopplat till platsen har jag även ett stycke om det offentliga stadsrummet och mänsklig interaktion. Detta är viktigt eftersom undersökningen kommer utföras genom interaktion på noder, som i sig är offentliga rum med varierande förutsättningar. I den avslutande delen beskrivs GIS-verktyget SNAMUTS och det tillgänglighetsmått som kommer ligga till grund för valet av noder i studien.

2.2 Begreppet tillgänglighet

2.2.1 Tolkning av begreppet

Tillgänglighetsbegreppet är komplext, och går i stor utsträckning att vända och vrida på. Begreppet kan tolkas utifrån olika perspektiv, och ha olika mening och betydelse beroende på vem som tolkar. Den vaga definitionen av tillgänglighet gör att begreppet används förenklat i planering och beslutsfattande, saknar djupare förståelse och granskas utifrån enskilda perspektiv. En grundläggande och välkänd definition av tillgänglighet är med vilken lätthet olika möjligheter i samhället kan nås, ofta i termer av mobilitet och överbryggande av avstånd. Med möjligheter avses aktiviteter, tjänster och destinationen som är orsaken till att resan uppstår och det slutgiltiga målet. Huvudprincipen i begreppet är således relationen mellan markanvändningen, utspridningen av möjligheter, och mönster av rörlighet, för att överbrygga det rumsliga avståndet mellan möjligheterna. Tillgänglighet har även en stark koppling till individbaserade förutsättningar och preferenser (Geurs 2003).

För att få en djupare förståelse för begreppet tillgänglighet beskrivs vidare två perspektiv på begreppet som pekas ut i litteraturen.

2.2.2 Geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten definieras ofta i termer av avstånd mellan platser (ursprung eller destinationer). Enkelheten med vilken avstånd kan överbryggas beror på hur sammankopplade platserna är med varandra och vilka resurser som finns att tillta (infrastruktur, bilar, kollektivtrafik) (Haugen 2011). Det geografiska tillgänglighetsmålet används ofta av forskare och beslutsfattare då det kräver relativt lite information, är lätt att tolka och inga subjektiva antaganden om människors uppfattning behöver göras. Nackdelen är dock att en misstolkning av begreppet kan skapa frågetecken om trovärdighet och relevans (Geurs 2003).

För att stadsplanerare skall kunna förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken så måste de förstå människans vardagliga aktivitetsmönster, vilket kräver en kombination av perspektiv och utgångspunkter. Betydelsen av den geografiska tillgängligheten korrelerar med individuella aspekter som påverkar förmågan att överbrygga avstånd.

2.2.3 Individbaserad tillgänglighet

Möjligheter att nå aktiviteter, potentialen till interaktion i det geografiska rummet påverkas starkt av en individs förutsättningar, förmågor och preferenser. Individbaserade tillgänglighetsmått skapar utrymme för individuella variationer. Diskurser som behandlar både fysiska och individuella mått uppstår ofta i transportrelaterade planeringsfrågor (Geurs 2003). Exempel på en sådan diskurs kan handla om vem som kollektivtrafiken är utformad för, baserat på resenärens förutsättningar som kan ha med t.ex. ålder, inkomstnivå och/eller funktionsnedsättning att göra (Haugen 2011).

Individuella preferenser påverkar dessutom hur de relativa begreppen ”nära” och ”långt” tolkas. Haugen (2011) menar att det finns en s.k. ”urban bias” i tillgänglighetsmått vad gäller stad och landsbygd. Hon menar således att människor självrapporterar avstånd, och att de som bor på landsbygden har en större tolerans för långa distanser än vad stadsbor har.

2.3 Att konkurrera med bilen

2.3.1 Efterfrågan och strategier

Efterfrågan på transporter ökar i stadig takt, som ett resultat av en demografisk utspridning runt om städer och tätorter i framför allt Västvärlden. I dagens teknologiska samhälle går det snabbt och enkelt att transportera sig över långa distanser. Bilen skapar stor flexibilitet i överbryggandet av avstånd och i valen av livsstil. Detta påverkar människors rumsliga beteende och gör att de bosätter sig allt längre bort från den urbana stadskärnan och accepterar att pendla långa distanser varje dag. Den största orsaken till trängsel på stora trafikleder är länken mellan hemmet och arbetsplatsen. Även om dessa resor inte står för den största andelen resor totalt, så tenderar arbetspendlare att befinna sig på vägarna under samma tidsintervall. Trängsel och låga färdhastigheter är mycket ineffektivt och har både miljömässiga effekter som utsläpp och buller samt individuella effekter som stress och tidsförlust för resenären (Horner 2004, Grotenhuis m.fl. 2007).

Det finns ett starkt behov av nya planeringsstrategier i städer, då den urbana befolkningen inte förväntas minska med tiden. Täta städer ses som framgångsrik strategi för att minska behovet av bil, men det skapar också nya utmaningar för alternativa transportmedel, då efterfrågan på transporter inte förväntas minska i en befolkning som växer sig allt större (Horner 2004).

Dagens samhälls- och transportpolitiska mål har en stark fokus på att minska bilberoendet och skapa en attraktiv stadsmiljö för alla. I sådana frågor har kollektivtrafiken en betydande roll för utvecklingen. För att kollektivtrafiken skall kunna konkurrera med bilen så krävs hög kvalitet och tillgänglighet som motsvarar resandes efterfrågan på snabba, flexibla och komfortabla resor. Om människor ska överväga alternativ till bilen så kan potentialen för interaktion i det geografiska stadsrummet inte minska till följd av ett sådant val (Trafikverket m.fl. 2012).

2.3.2 Regionala mål för kollektivtrafiken

En väl utvecklad kollektivtrafik skapar stora samhällsnyttor. Miljöfördelarna realiseras dock först när kollektivtrafiken blir konkurrenskraftig, och bidrar till att minska bilåkandet.

Kollektivtrafiken har en central roll i transport- och miljöpolitiken, och är grundläggande i arbetet mot det statliga målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

En övergång från bil till kollektivtrafik medför många fördelar i form av bättre luftkvalitet, mindre trängsel och ökad framkomlighet, ökad trafiksäkerhet, ekonomisk tillväxt, bättre folkhälsa, regionförstoring, ökad sysselsättning samt ett mer rättvist och jämställt samhälle (Elvingson 2005).

Tillsammans med Västra Götalandsregionen har Göteborgs stad, Partille kommun och Mölndals stad utarbetat en strategi för utvecklingen av kollektivtrafiken i områdena fram till år 2035. Målbild 2035 fokuserar på det så kallade stomnätet i storstadsområdet, och är en utveckling av det tidigare kollektivtrafikprogrammet K2020. Målet är att skapa hög tillgänglighet, hög kapacitet och attraktivitet i kollektivtrafiken, med fokus på stomnätet, som utgörs av spårvagnar, bussar och tåg i stadstrafiken. Trafikstrategin är att kollektivtrafiken utgöra totalt 55 procent av de motoriserade resorna vid år 2035.

De övergripande målen med målbild 2035 är att stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv utan bil samt öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Utöver de övergripande målen har även specifika kvalitetsmål för kollektivtrafiken tagits fram. Kvalitetsmålen har delats in i tre kategorier; för resenären, för människan i staden och för staden. Målen har en tydligt sammanhängande funktion med fokus både på de resandes perspektiv, staden struktur och interaktionen däremellan. Kollektivtrafiken har således en central funktion i städerna, i konkurrens mot bilberoendet, för att skapa en sammanbunden stad samt för att skapa tillgänglighet till olika platser och deras funktioner (Västra Götalandsregionen m.fl. 2016).

2.4 Platsen som studieobjekt

2.4.1 Platsens roll som kollektivtrafiknod

Platsens roll kan vara, och är i många fall, multifunktionell. Platsen kan vara en viktig intermodal knutpunkt, en arbetsplats, mötesplats, ett bostadsområde, föremål för utövning av fritidsaktiviteter eller tillhandahållande av tjänster. Uppfattningen av en kollektivtrafiknod som en plats kan variera mycket beroende av den berörda aktören. Passagerare, kollektivtrafikförvaltare, närliggande företag, boende eller lokala myndigheter har troligtvis mycket skilda åsikter om vilka attribut som är viktiga på en kollektivtrafiknod (Smart, Miller 2009).

De attribut som är passagerarorienterade på noden betraktas som mycket värdefulla av kollektivtrafikförvaltare. Två utförda studier om hållplatser/stationer i USA visar dock ett antal skillnader i vilka attribut som värderas av passagerare och förvaltare. För de båda grupperna var ”säkerhet och trygghet” den högst rankade aspekten av betydelse. Studierna visar dock att kollektivtrafikförvaltare också värderar kostnadsrelaterade frågor t.ex. driftkostnader, medan dessa aspekter är av mindre betydelse för passagerare, som istället värderar kollektivtrafikens tillförlitlighet vid anslutningar i stor bemärkelse.

En intressant iakttagelse i studien om passagerares uppfattning är att faktorer som handlar om kollektivtrafikens effektivitet och punktlighet visade sig vara av större betydelse än de faktiskt fysiska förhållandena på platsen (Iseki, Taylor 2010).

Omfattning och storlek på noder och knutpunkter varierar stort. I de flesta urbana områden finns allt från enkla hållplatser med endast en mindre skylt till stora multimodala knutpunkter omringade av arbetsplatser och service (Smart, Miller 2009). Vad det är som gör en kollektivtrafiknod och dess omland attraktiv beror på dess fysiska attribut, som på en plats kan vara dess tillgänglighet, servicenivå, tillhandahållande av information etc. Men kvaliteten är också ett resultat av de upplevda, subjektiva attributen som bestäms på individnivå, t.ex. känslan av trygghet, komfort och estetik (Redman, Friman 2013). Existerande litteratur behandlar till största del dessa attribut var för sig, och missar att undersöka sambandet mellan fysiska attribut och individupplevelser.

För att locka nya användare är det viktigt att förstå att tiden som spenderas under byten och väntan är minst lika viktig som tiden som spenderas på ett kollektivtrafikfordon. Ofta spenderas uppåt 30 procent av den totala restiden i väntan (Kollektivtrafiknämnden u.å.). Ju större belåtenhet vid byten och väntetider, desto större är sannolikheten att den samlade upplevelsen och inställningen till kollektivtrafikresande ökar (Iseki, Taylor 2010).

2.5 Männsklig interaktion i stadsrummet

2.5.1 Relationen mellan människan och det offentliga rummet

Platsen är en del av stadsrummet, där alla människor får röra sig och interagera. Relationen mellan det offentliga rummet och människors allmänna liv började få stor uppmärksamhet under andra halvan, och framför allt i slutet, av 1900-talet. Arkitekten och professorn Jan Gehl var en stor inspirationskälla och lyfte många intressanta frågor gällande användningen av det urbana rummet. Gehls bok "Life between buildings" var den första influensen som skulle skapa ökad medvetenhet om vikten av att studera stadslivet på individnivå (Gehl, Svarre 2013). Närmare 40 år senare kom boken "Cities for people", där Gehl erkänner behovet av en stadsplanering som ser relationen mellan den fysiska miljön och mänskligt beteende – en strategi som måste tillämpas för en mer livfull, säker, hållbar och hälsosam stad.

Platsen är mer än bara en urban struktur. En plats skapar möjligheter och begränsningar för människor genom att vara en arena för det sociala livet och vardagsmönstret, både på individnivå men också kollektivt. Människor är experter på att skapa relationer, och gör det även till olika platser. Minnen och associationer som människor anknyter med en plats är vad som kallas för platskänsla (Knox 2005).

I stadsrummet sker en variation av aktiviteter, både nödvändiga aktiviteter som t.ex. transport till jobb eller skola, men även frivilliga och rekreationella aktiviteter som att promenera eller att sitta och njuta av utsikten. Upplevelsen av aktiviteter som utförs i stadsrummet är ofta beroende av specifika förutsättningar t.ex. vädret. Men upplevelsen påverkas också av kvaliteten på stadsrummet – det visuella, känslan av trygghet, mängden utrymme etc. Det mänskliga livet i staden har således en stark koppling till stadsrummets karaktär och fysiska förutsättningar (Gehl 2010).

2.5.2 Framgångsrika städer

"Den livfulla staden" (eng. the lively city) är ett begrepp som Gehl definerar som att ha en holistisk syn på staden och stadslivet. En livfull stad är inte bara kvantitet i form av stora folkmassor och tätt liggande byggnader – kvalitet är minst lika viktigt, staden skall vara inbjudande till sociala aktiviteter och ett komplext stadsliv (Gehl 2010). Framgångsrika städer har inget färdigt recept, är inte resultatet av en viss stadsform. Det finns en underliggande dynamik i städer som handlar mer om individens möjligheter och begränsningar.

Knox (2005) kallar bland annat detta för ”den tredje platsen”. Utöver hemmet, gator, offentliga utrymmen etc. är det den tredje platsen som underlättar vardagliga möten och aktiviteter. Vad som gör platser attraktiva är relativt, ett mått på individers subjektiva uppfattning och är därför präglad av en stor variation.

Platser präglas av kontinuerlig förändring och frågorna ”hur många, vem, var, vad, hur länge?” kan kombineras på ett nästintill oändligt sätt vid studering av händelsekedjor i stadsrummet. Tiden är en viktig faktor och kan ge viktig information om den fysiska kvaliteten på platsen. Hur länge folk stannar på platser är ofta starkt sammankopplad till den fysiska miljön, och uppfattningar om platsen. Tiden är dessutom en viktig faktor som ofta styr människors val i sina vardagliga aktivitetsmönster (Gehl, Svarre 2013).

2.6 SNAMUTS

2.6.1 Introduktion

The Spatial Network Analysis for Multimodal Urban Transport Systems (SNAMUTS) är ett digitalt GIS-baserat verktyg som används för att vägleda planerare och beslutsfattare i förbättringen av tillgänglighet i kollektivtrafiken. Verktöget redovisar tillgänglighetsindikatorer på kartor för 25 städer i Europa, Australien, Nordamerika och Asien. SNAMUTS utgår ifrån ett användarperspektiv och att tillgänglighet är ett resultat av ett flertal olika indikatorer, som har varierande betydelse från person till person. När en tillförlitlig kollektivtrafik är viktigast för en person så kan distans eller restid vara lika viktigt för en annan person. SNAMUTS är baserat på åtta indikatorer som är verktygets grundläggande i mått på tillgänglighet; service intensity, closeness centrality, degree centrality, network coverage, contour catchments, betweenness centrality, network resilience, nodal connectivity (eng.) (Curtis, Scheurer 2016).

2.6.2 Nodal konnektivitet som tillgänglighetsmått

Hur sammankopplade noderna är med resten av kollektivtrafiknätverket är av särskilt intresse för denna studie och den indikatorn som kommer användas vid mått på geografisk tillgänglighet.

Tillgänglighetsmättet ”nodal konnektivitet” mäter en aktivitetsnods styrka. Detta innebär nodens kapacitet att interagera i ett multimodalt transportsystem och göra det flexibelt för användare att flytta sig runt i kollektivtrafiksystemet.

Detta skall göras med minimalt andel barriärer som stör en resandes rörelsemönster. Måttet visar alltså hur lämpligt det är att göra byten vid olika noder. Variabler som mäts är hur många gånger per timme som en användare kan resa, i hur många riktningar och på vilken fordonsstorlek, utifrån varje nod. Antalet ruttsegment multipliceras för varje nod multipliceras med antalet avgångar per timme, genom att använda en vägningsfaktor specifik för varje transportmedel. Ju högre värden som fås, desto högre är konnektiviteten.

Graden av konnektivitet uttrycker inte bara styrkan hos noden, utan också dess lämplighet vid utveckling av platsen för markanvändning. Således kan tillgänglighetsmålet vara en vägledning för planerare i beslut om markanvändning och placering av verksamheter som är beroende av just god tillgänglighet.

Tillgänglighetsmålet kan även vägleda en person i valet av sitt huvudsakliga transportmedel. Bilanvändare vill undvika trängsel och cyklisterna vill undvika regn. För kollektivtrafik användaren är det viktigt att en spontan eller planerad resa sker smidigt och komfortabelt. Genom att välja resor via aktivitetsnoder som har en hög konnektivitet, så minskar risken för störningar i kedjeresan mellan en grupp av destinationer (Curtis, Scheurer 2016).

3. METOD

3.1 Introduktion

För att besvara frågeställningarna i studien har ett övervägande kvantitativt angreppssätt antagits. Kvantitativa metoder är ett kraftfullt verktyg där både datainsamling och bearbetning görs relativt okomplicerat. Detta eftersom datan är lätt att organisera och analysera (Esaïasson 2017). Studiens syfte var att undersöka uppfattningar, som kan variera mycket mellan individer. För att få ett analyserbart resultat i en undersökning med stor variation krävs många respondenter och således valdes strukturerade intervjuer som datainsamlingsmetod. Metoden liknar enkätundersökningar med skillnaden att det i strukturerade intervjuer oftare är en intervjuare närvarande som antecknar svaren. Frågorna som ställs under intervjun följs enligt ett frågeschema som ser likadant ut för alla respondenter (Bryman 2002). Metoden valdes för att den går snabbt att genomföra, vilket passar bra på knutpunkter, där miljön är relativt stressig och där många resande spenderar en begränsad tid.

Under tidsramen om cirka åtta veckor studerades fyra noder. Två noder med hög tillgänglighet, och två noder med låg tillgänglighet. På dessa platser utfördes intervjuer med utvalda personer för att få en förståelse för deras uppfattning om knutpunkten och den fysiska miljön runt om, som en plats att bo och vistas på. Intervjun innefattade mestadels flervalsfrågor, i syfte att få så många användbara svar som möjligt under en kort tid. För att ge respondenterna möjlighet att svara fritt kring sina egna uppfattningar om platsens karaktär innefattade enkätstudien även ett antal frågor med öppet svarsalternativ. Detta för att undvika subjektivitet vid utformning av svarsalternativ till enkäten.

En karta över noders konnektivitet i Göteborg har fungerat som en vägledning för valet av noder till studien, i frågan om deras grad av uppkoppling till kollektivtrafiknätverket. Den andra faktorn som har påverkat valet av noder är avståndet och restid från noden till centrala Göteborg. Valet av noder har gjorts oberoende av andra faktorer, som dock kan komma att påverka resultatet i någon utsträckning. Enkätundersökningen utfördes på ett subjektivt målurval av medborgare som av olika anledningar befann sig på de valda platserna. Personer i arbetsför ålder, 18-65 år var föremål för studien. Detta kan motiveras av det faktum att jag i första hand söker personer som rör sig till och från arbetet.

Resultatet har analyserats i relation till tidigare forskning och teoretiska perspektiv inom området, där liknande frågor och diskurser behandlats.

3.2 Val av knutpunkter

3.2.1 Motivering

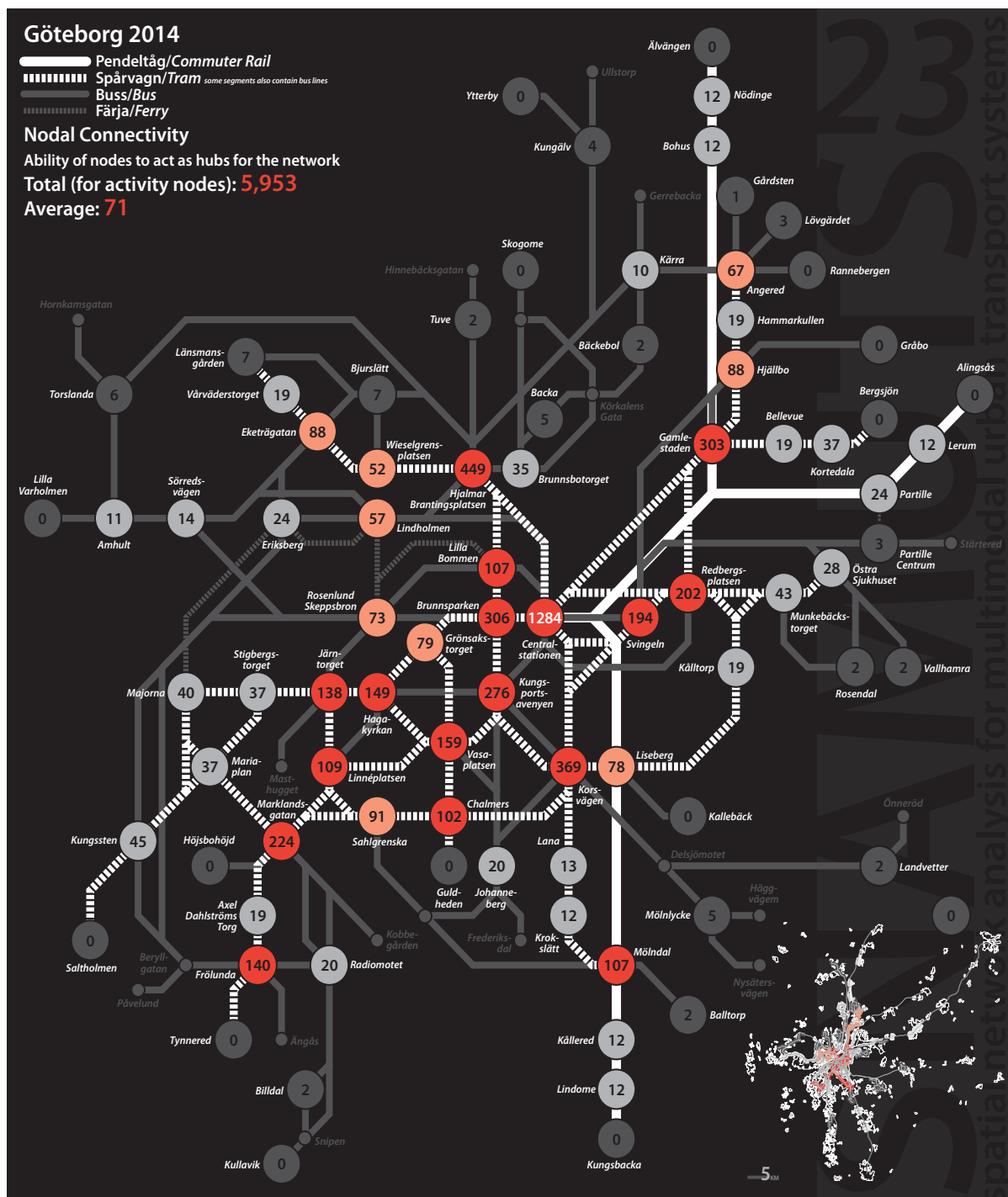
Alla noder och knutpunkter har olika förutsättningar när det kommer till dess omgivning och funktion. I termer av konnektivitet kan noder vara mer eller mindre tillgängliga beroende på deras uppkoppling till resten av kollektivtrafiknätverket. En del noder kan vara utmärkande som just knutpunkter där resande ofta gör sina resebyten. Andra kan vara nära anslutna till hemmet eller arbetsplatsen, och således resans ursprung eller en slutdestination.

Omgivningen runt om noder kan präglas av mycket eller lite bostäder och/eller hög eller låg servicenivå. Karaktären hos en plats är unik och skiljer sig ofta från andra platser.

Mitt val av noder för studien baserades på nodens grad av geografisk tillgänglighet och dess lokalisering. Jag valde två noder med hög tillgänglighet och två noder med låg tillgänglighet.

För att bedöma nodernas grad av tillgänglighet användes en karta över noders konnektivitet (eng. nodal connectivity) i Göteborg, framtagen av verktyget SNAMUTS. Kartan presenteras i figur 1 och visar ett urval av de största noderna i Göteborgs kommun och hur pass uppkopplade dessa är med resten av kollektivtrafiknätverket. Ju högre siffra vid noderna, desto högre grad av konnektivitet har noden med resten av nätverket. För att förenkla valet av noder användes också avstånd och restid som variabler. Målet var att de stora respektive små noderna skulle ligga ungefär lika långt från centrala Göteborg samt ha en liknande restid med kollektivtrafik. Variablerna mättes med hjälp av Google Maps och den centrala punkten valdes till Brunnsparken. Detta eftersom Brunnsparken är en central knutpunkt där en stor del av stadens kollektivtrafik passerar.

De två större noderna som valdes för studien var Korsvägen och Hjalmar Brantingsplatsen. Dessa två noder har liknande konnektivitet, och båda är lokaliserade 2-3 km från centrum med cirka 10 minuters restid. De två mindre noderna som valdes var Munkebäckstorget och Mariaplan. Även dessa två noder har liknande konnektivitet och är lokaliserade 5-6 km från centrum med 15-20 minuters restid.



Figur 1. Karta över delar av Göteborgs kollektivtrafiknätverk, där siffran vid varje nod är ett tillgänglighetsmått som förklarar nodens uppkoppling med resten av nätverket. (Källa: SNAMUTS 2016)

Som tidigare nämnts så är platser unika, och därför kommer de valda platserna och deras egenskaper att beskrivas separat nedan, i en mer detaljerad genomgång.

3.2.2 Korsvägen

Mitt i en rondellliknande infrastruktur ligger knutpunkten Korsvägen. På Korsvägen passerar sex spårvagnslinjer och allt fler busslinjer dagligen. Knutpunkten sammanbinder gatorna Södra vägen, Skånegatan och Örgrytevägen och har kommunikationsmöjligheter till stora delar av Göteborg, men också till några av kranskommunerna. (Wikipedia 2015) Korsvägens grad av "nodal connectivity" enligt SNAMUTS (figur 1) är 369.



Figur 2. Korsvägen. (källa: Google Maps)

Korsvägen ligger i mitten av det så kallade evenemangsstråket i Göteborg. Området karaktäriseras av återkommande evenemang och sevärdheter som lockar både turister, affärsfolk och lokalbefolkning. Liseberg, Universeum, Världskulturmuseet, Gothia Towers, Svenska mässan och Scandinavium är alla tilldragande attraktioner som ligger inom synligt avstånd från Korsvägen (Göteborg Turistbyrå u.å).

Utöver sevärdheterna så karaktäriseras området runt Korsvägen av en del bostäder åt olika håll. De närmaste bostäderna ligger sydväst om knutpunkten i stadsdelen Johanneberg samt i stadsdelen Lorensberg, nordväst om knutpunkten. Längs med gatorna Södra vägen och Skånegatan finns även en del restauranger och mindre butiker. Med kort gångavstånd, väster om Korsvägen ligger en av Göteborgs universitet institutioner, och bara några minuter med spårvagn bort ligger Chalmers tekniska högskola (Google Maps 2017).

3.2.3 Hjalmar Brantingsplatsen

På ön Hisingen i Göteborg ligger en av stadens största knutpunkter, Hjalmar Brantingsplatsen. Platsen kännetecknas som ett väsentligt kommunikationscentrum för kollektivtrafik, där ett tiotal spårvagns- och busslinjer passerar. Knutpunkten har bra kommunikationer både till stora delar av Göteborgs kommun samt till kranskommunerna Kungälv och Stenungsund. I området finns även en hel del biltrafik, bland annat den hårt trafikerade vägtrafikleden Lundbyleden nås lätt från platsen. Hjalmar Brantingsplatsens grad av ”nodal connectivity” enligt SNAMUTS (figur 1) är 449.

Hjalmar Brantingsplatsen omges av köptcentrumområdet Backaplan och är därför också ett handelsområde med allt från olika typer av butiker och en stormarknad till restauranger och snabbmatskedjor (Wikipedia 2016).



Figur 3. Hjalmar Brantingsplatsen från två vinklar. (Källa: Eget foto)

Runt om Hjalmar Brantingsplatsen sträcker sig stadsdelen Kvillebäcken, där det under de senaste åren har skett en mycket utmärkande stadsutveckling som fortfarande är pågående. Mellan år 2013 och 2018 så byggs det bland annat 2000 nya lägenheter på gammal industrimark i Kvillebäcken.

Projektet drivs av det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling och har en stark fokus på hållbarhet. En stadig tillväxt av bostäder, invånare och utbud av tjänster i området förväntas således under de kommande åren (Göteborgs stad 2014).

3.2.4 Munkebackstorget

I stadsdelen Kålltorp i östra Göteborg ligger Munkebackstorget. Det är en liten knutpunkt som trafikeras av två spårvagnslinjer och en busslinje. Vid Munkebackstorget ligger en cirkulationsplats mellan Munkebacksgatan och Torpagatan. Munkebacksgatan är en relativt trafikerad väg då den i en riktning leder ut på Europaväg 20. Munkebackstorgets grad av ”nodal connectivity” enligt SNAMUTS (figur 1) är 43.



Figur 4. Munkebackstorget. (källa: Google Maps)

Intill själva hållplatsen ligger ett torg, med en mindre matbutik, apotek, videobutik, hårsalong etc. Längs Munkebacksgatan, några hundra meter bortom Munkebackstorget, finns dessutom fler restauranger och dylikt. Runt om Munkebackstorget ligger det mycket bostäder. Både norr och söder om knutpunkten ligger den stadsdelen Kålltorp, och väster om knutpunkten ligger stadsdelen Bagaregården. Båda stadsdelarna präglas till stor del av bostäder (Google maps 2017).

3.2.5 Mariaplan

I stadsdelen Kungsladugård i Göteborg ligger torget Mariaplan. Platsen utgörs av en rondell, som förbinder Slottsskogsgatan, Kungsladugårdsgatan och Mariagatan. Längs de två senare går en spårväg där två spårvagnslinjer passerar. Slottsskogsgatan leder i en riktning ut på Oscarsleden, som är en del av Europaväg 45 (Google maps 2017). Mariaplans grad av ”nodal connectivity” enligt SNAMUTS (figur 1) är 37.

I omgivningen kring Mariaplan finns en matbutik, apotek, en hel del mindre affärer och flertalet restauranger. Kungsladugård är en gammal stadsdel som än idag karaktäriseras av mycket bostäder, de flesta är landshövdingehus. Norr om Mariaplan ligger stadsdelen Majorna, som också präglas av många bostäder i klassisk anda.



Figur 5. Rondellen vid Mariaplan. (källa: eget foto)

3.2.6 Boende och arbetstillfällen

I tabell 1 presenteras data från 2013, med antalet boende och antalet arbetstillfällen i en radie om 800 meter kring de valda noderna. 800 meter är det omland som SNAMUTS använder i sina beräkningar och därför har jag valt samma omland för denna studie.

Hållplats	Boende (inom 800m)	Arbetstillfällen (inom 800m)
Korsvägen	15641	8866
Hjalmar Brantingsplatsen	7950	4796
Munkebäckstorget	13597	8239
Mariaplan	16541	9424

Tabell 1. Antal boende och arbetstillfällen inom 800 meter på respektive plats. (Källa: SCB 2017, GILDA 2017)

3.3 Genomförande

3.3.1 Strukturerade intervjuer

Insamling av data för denna studie har skett i form av strukturerade intervjuer med övervägande kvantitativa flervalfrågor, och några öppna frågor av kvalitativ karaktär. Detta för att undersökningen skulle gå snabbt och smidigt. Resande i kollektivtrafiken stannar ofta inte länge mellan sina anslutningar, och därför är strukturerade intervjuer med ett färdigt frågeschema ett smidigt metodval. Det strukturerade arbetssättet gjorde att undersökningen flöt på bra och gick snabbt. Kompletteringen av öppna frågor i enkäten gav utrymme för respondentens fria åsikter och användes även för att skapa intresse hos respondenten. De öppna frågorna gjorde att undersökningen delvis baserades på respondenternas preferenser, vilket också öppnade upp för kvalitativ analys.

Materialet som samlades in under intervjuerna dokumenteras skriftligt. Att spela in intervjuerna har uteslutits eftersom miljön på knutpunkter kan präglas av höga ljudnivåer vilket kan vara störande moment som påverkar inspelningen. Fördelen med att anteckna materialet är att man får en nära relation till det och metoden kräver mindre efterbehandling i jämförelse med inspelning. Inspelning kan göra respondenten obekvämt och skapa en onaturlig situation som gör att respondenten känner sig hämmad (Eklund 2012). Under den pågående intervjun antecknade jag nyckelord, för att sedan skriva ner respondentens mer exakta synpunkter när intervjun var avslutad. Denna metod använde jag eftersom minnet var som bäst direkt efter intervjun, och för att minska risken för att missa viktiga synpunkter som jag inte hade tid att anteckna under intervjuns gång.

3.3.2 Utformning av frågeschema

Frågorna i intervjun strukturerades enligt fyra teman som alla hade ett tydligt syfte om vad de skulle tillföra undersökningen. Innehållet i samtalet var sådant att respondenten hela tiden kände sig inställd på att svara på alla frågor. Det inledande temat handlar om respondenten själv. Detta är viktigt bland annat för att kunna sälla ut respondenter som ligger utanför det valda åldersintervallet. Enligt Esaiasson är de inledande frågorna viktiga för att skapa en bekväm atmosfär mellan intervjuaren och respondenten (Esaiasson 2017).

Därpå följer tre teman med större anknytning till frågeställningarna. Frågeschemat består både av kryssfrågor med färdiga svarsalternativ och ett antal öppna frågor där respondenten kan svara fritt. Detta för att få tillräckligt med bakgrundsinformation som sedan kan kopplas an till de mer väsentliga frågorna. Ett sådant upplägg av intervjun gör att undersökningen går snabbt men ändå lämnar lite utrymme för respondenternas egna åsikter. Valet att inte strukturera frågeschemat med endast flervalsfrågor kan motiveras med att jag som intervjuare ville få största möjliga objektivitet i studien, och undvika att utforma svarsalternativ utifrån mina egna preferenser och uppfattningar.

Komplett frågeschema presenteras i bilaga 1.

3.3.4 Urval

Målet var att intervjua cirka 10 personer per hållplats. Detta för att få ett tillräckligt stort material till att se samband utifrån flervalsfrågorna, men också dra slutsatser om individens egna åsikter kring platsen och dess förhållande till graden av tillgänglighet. Att undersöka fler personer och få en större population hade gett ett rikare material med större chans till att se samband, men rymdes inte inom den tidsram som fanns tillgänglig för bearbetning av datan.

Val av respondenter gjordes med ett målstyrt urval. Målstyrt urval innebär att individerna väljs med hänvisning till frågeställningarna i studien (Bryman 2011). Således gjordes en subjektiv bedömning direkt på plats, baserat på variablerna kön och ålder. För att få en bredd i materialet valdes personer i olika åldrar (inom ramen för 18-65 år) med en relativt jämn könsfördelning.

3.4 Metoddiskussion

3.4.1 Reliabilitet

Reliabilitet handlar om tillförlitligheten på det insamlade materialet, möjligheten att få lika resultat i en upprepad mätning (Esaiasson 2017). Reliabiliteten i studien är relativt låg eftersom intervjun är baserad på respondenternas egna åsikter som i sin tur karaktäriseras av hög variation. Högre reliabilitet hade kunnat uppnås vid undersökning av större populationer. Då hade eventuellt undersökningen kunnat uppvisa mönster av liknande åsikter från respondenterna.

3.4.2 Validitet

Validiteten är ett mått på hur väl undersökaren lyckas fånga studiens syfte och knyta an till de genomgångna teorierna med hjälp av valda metoden (Esaiasson 2017). I mitt fall får jag hög validitet om jag lyckas få intervjusvar som gör att jag kan dra slutsatser som svarar på mina frågeställningar. Validiteten blir således beroende av hur väl jag utformar mitt frågeschema för att få de svar jag söker samt hur utvecklade svar som fås från respondenterna.

3.4.3 Metodkritik

Det finns en del metodkritik som kan riktas mot kvantitativa metoder i sig. I strukturerade intervjuer finns ett färdigt frågeschema där respondenten blir styrd åt ett eller annat svar, oavsett om respondenten känner sig väl belagd för att svara eller inte. Respondenten kanske inte har tillräckligt med kunskap för att uttrycka sig om den ställda frågan, men väljer ändå ett svarsalternativ. Respondenten ges heller inte möjlighet uttrycka sig ytterligare i frågan eller motivera sitt val. Intervjuaren får endast en ytlig förståelse för det valda svarsalternativet. I kvalitativa intervjuer är frågorna öppna med en flexibel struktur på intervjun, vilket ger respondenten möjlighet att svara fritt och förklara sig för intervjuaren, som kan ställa följdfrågor och frågor som inte ingår i intervjuguiden. Sådana utfall gör att kvalitativa intervjuer oftast skapar ett djupare material som tillför mycket information. Å andra sidan är kvalitativa metoder mer tidskrävande och ger mycket data om en liten population, medan kvantitativa metoder ger relativt ytlig data men om en stor population. Denna skillnad mellan kvantitativa och kvalitativa metoder har betydelse för representativt resultatet blir och huruvida resultatet kan generaliseras eller ge en mindre mängd viktiga perspektiv (Sobat, Svensson 2006).

För att undvika problemet med den subjektivitet som föreligger färdiga svarsalternativ så valde jag att lämna några frågor öppna för fritt svar i frågeschemat. T.ex. ställdes en öppen fråga om positiva/negativa aspekter om platserna. Färdiga svarsalternativ i den frågan hade blivit baserade på egna preferenser vilket med stor sannolikhet hade styrt respondenternas svar.

En allmän kritik mot intervjuer med allmänheten är att det ofta finns ett bristande intresse som kan skapa ett ojämnt urval. Sådana situationer kan vara speciellt framträdande på knutpunkter, där många befinner sig under en resa som ofta är kopplad till stress och begränsad tid. Resande som bara har några minuters byte har ofta inte tid att ställa upp på intervju.

En intervju i samtalsform under tidspress och stressade omständigheter kan göra att respondenten inte lägger någon större värdering i sina svar.

På noderna kommer jag att välja respondenter utifrån en subjektiv värdering av deras ålder och kön. Risken med att göra ett sådant urval är att vissa grupper blir överrepresenterade, då det finns en bakomliggande värdering i vilka jag anser är socialt lämpliga för att svara på intervjun och inte. Det är dock inte säkert att överrepresentation behöver påverka resultatet i någon riktning, då resultatet baseras på individuella åsikter som inte behöver vara likvärdiga inom olika samhällsgrupper.

Under undersökningen valde jag att inte spela in respondenternas svar utan istället anteckna svaren. Nackdelen med anteckningar är att det är tidskrävande på plats och återgivning av intervjun blir baserad på minne och nyckelord som inte heller säger något om respondenternas uttryck. Att spela in intervjun hade minskat risken för att glömma eller inte hinna skriva ner delar av intervjun, i synnerhet svaren på de öppna frågorna. Inspelade intervjuer är dock mycket tidskrävande att bearbeta, eftersom de ska transkriberas. Antecknade intervjuer är färdiga för analys redan direkt efter intervjuerna har avslutats (Eklund 2012). Eftersom intervjuerna var strukturerade enligt ett färdigt frågeschema så var det mest lämpligt att använda anteckningar. Många av frågorna var kryssfrågor, och de öppna frågorna var inte ledande för djupgående svar, utan kunde med enkelhet baseras på nyckelord.

3.4.4 Metodproblem

De problem som jag stötte på i undersökningen var främst kopplade till att intervjuerna skedde på aktivitetsnoder. Många respondenter var resande och hade inte tid att ställa upp på intervju, och även många av de respondenter som ställde upp på intervju hade bara några minuter över då de väntade på kommande anslutning. En hel del av intervjuerna skedde därför under en viss tidspress, vilket kan ha påverkat i vilken utsträckning respondenterna tänkte efter och utvecklade sina svar i de öppna frågorna.

De fyra dagarna som intervjuerna genomfördes var det mycket skilda väderprognoser. Under intervjuerna på Korsvägen och Mariaplan var det varmt och soligt, medan under intervjuerna på Hjalmar Brantingsplatsen och Munkebäckstorget var det molnigt och regnigt. Vädret kan i någon utsträckning ha påverkat folks uppfattning och nulägesintryck av platsen samt deras inställning till användande av platsen.

Det kan också ha påverkat huruvida folk engagerade sig i undersökningen. Dåligt väder kan göra att folk vill "fly" från en plats, kanske till hemmet. Medan bra väder kan göra att folk har en bättre inställning till att stanna på platsen.

3.4.5 Alternativ metod

Som alternativ till strukturerade intervjuer hade studien kunnat utföras med en kvalitativ analysmetod, antingen som ensam metod eller som komplement till den valda metoden. Att utföra kvalitativa samtalsintervjuer med personer som befinner sig på platsen hade varit svårt och tidskrävande. Detta eftersom att många inte har den tiden när de befinner sig på resande fot. Det hade säkerligen varit möjligt att få ett antal respondenter, men på grund av den tid som fanns tillgänglig bedömde jag att jag skulle få betydligt mer material om jag utförde strukturerade intervjuer utifrån ett färdigt frågeschema, som gick snabbt att genomföra.

Om tiden var mindre begränsad hade djupintervjuer med andra aktörer kunnat utföras. Flera intressanta perspektiv hade säkerligen kunnat fås av planerare, kollektivtrafikförvaltare och andra aktörer som är delaktiga vid planeringen av kollektivtrafiknoder och platser i staden. Detta hade gett hela studien en bredare omfattning och större förutsättningar för att kunna jämföra olika perspektiv och infallsvinklar i frågan om knutpunkter och deras omgivning.

4. RESULTAT OCH ANALYS

4.1 Introduktion

Intervjuerna utfördes på eftermiddagen under fyra vardagar, en dag på respektive hållplats. Jag valde att genomföra undersökningen mellan kl. 14 och kl. 16. Det är ett tidsintervall då många reser från jobb eller har lämnat hemmet för annat ärende. Att inte utföra intervjuerna under den mest intensiva rusningstiden var ett aktivt val då jag ville prata med respondenter som inte hade allt för bråttom samt i en ostressad miljö. Under rusningstid kan det vara väldigt mycket folk, speciellt på de stora knutpunkterna, vilket eventuellt hade påverkat respondenternas val att delta i undersökningen samt hur väl de engagerade sig under intervjuens gång.

Resultaten från respektive tema presenteras i tabeller. Detta för att få ett samlat resultat från alla platser och för att kunna jämföra dessa. I tabellerna presenteras resultatet både från flervalsfrågorna och de öppna frågorna. Frågor om uppfattningar och värderingar har ställts så att respondenten har fått möjlighet att svara på en skala 1-5. Resultatet från dessa frågor presenteras i cirkeldiagram i tabellerna. Efter det samlade resultatet redovisas en skriftlig analys utifrån varje tema. Analysen har gjorts i förhållande till det teoretiska materialet.

4.2 Tema 1 – Person

Plats	Kön	Ålder	Sysselsättning	Bor du inom gångavstånd till platsen?	Jobbar/studerar du inom 800m?
Korsvägen	Kvinnor: 7 Män: 7	18-25: 6 26-35: 2 26-45: 3 46-55: 2 56-65: 1	Jobbar: 7 Studerar: 7	Ja: 5 Trivs: 4 Nej: 9 Hade kunnat tänka sig att bo i området: 5	Ja: 4 Nej: 10 Alla respondenter var nöjda med avståndet mellan skola/jobb och hem de har idag.
Hjalmar Brantingsplatsen	Kvinnor: 9 Män: 4	18-25: 5 26-35: 1 36-45: 4 46-55: 0 56-65: 3	Jobbar: 5 Studerar: 2 Annat: 6	Ja: 3 Trivs: 2 Nej: 10 Hade kunnat tänka sig att bo i området: 8	Ja: 1 Nej: 6 5 av 7 respondenter var nöjda med avståndet mellan skola/jobb och hem.

Munkebackstorget	Kvinnor: 4 Män: 5	18-25: 2 26-35: 4 36-45: 0 46-55: 1 56-65: 2	Jobbar: 6 Studerar: 2 Annat: 1	Ja: 5 Trivs: 5 Nej: 4 Ingen av respondenterna som svarade Nej hade kunnat tänka sig att bo i området.	Ja: 0 Nej: 8 7 av 8 respondenter var nöjda med avståndet mellan skola/jobb och hem.
Mariaplan	Kvinnor: 8 Män: 3	18-25: 5 26-35: 2 36-45: 3 46-55: 0 56-65: 1	Jobbar: 7 Studerar: 2 Annat: 2	Ja: 6 Trivs: 6 Nej: 5 Hade kunnat tänka sig att bo i området: 4	Ja: 2 Nej: 7 7 av 9 respondenter var nöjda med avståndet mellan skola/jobb och hem.

Tabell 2. Respondenternas svar från Tema 1 – Person. (Källa: Egen undersökning)

I tabell 2 presenteras bakgrundsinformation om respondenterna i termer av ålder, sysselsättning och boende. Totalt intervjuades 47 personer, varav 28 kvinnor och 19 män. Den mest representerade åldersgruppen var personer mellan 18-25 år, och den minst representerade gruppen var personer mellan 46-55 år. De flesta respondenterna har jobb som sysselsättning.

Andelen av respondenterna som bor inom gångavstånd till respektive plats var störst på de mindre noderna, Munkebackstorget och Mariaplan. På dessa platser var det ca 55 % som bor inom gångavstånd, och på båda platserna var trivseln hög. Intrycket av platsen Munkebackstorget verkar dock skilja sig mycket mellan de som bor i området och de som inte bor i området. Av de respondenter som inte bodde inom 800 meter runt Munkebackstorget var det inte heller någon som kunde tänka sig att bo i området. Inställningen till att bo runt Mariaplan var betydligt högre. Runt de stora noderna, Korsvägen och Hjalmar Brantingsplatsen, var det färre av respondenterna som bor inom gångavstånd. Inställningen till att bo i området runt Hjalmar Brantingsplatsen var dock relativt hög. Flest respondenter som jobbar/studerar inom 800 meter fanns på Korsvägen, där 40 % av respondenterna jobbar eller studerar i närheten.

Eftersom begreppet gångavstånd är relativt ställdes följdfrågan ”hur lång tid tar det och gå?” till de respondenter som bodde inom gångavstånd till platsen. Majoriteten av respondenterna uppfattade gångavstånd som 5-20 minuter medan en respondent berättade att det tog 60 minuter att gå, vilket var vad hon definierade som gångavstånd.

Generellt var majoriteten av respondenterna nöjda med avståndet mellan skola/jobb och hem som de har idag, även om Korsvägen var utstickande där alla respondenterna som studerar/jobbar var nöjda med avståndet.

4.3 Tema 2 – Vistelsen

Plats	I vilket syfte använder du platsen idag?	Hur länge kommer du använda platsen?	Använder du platsen när du inte reser?
Korsvägen	Resa/byte: 10 Liseberg: 1 Mötesplats: 2 Ärende: 1	Respondenterna som reser vistas på platsen i 5-10 min. Övriga respondenter var osäkra på sitt svar.	Nej: 5 Ja: 9 De vanligaste användningsområdena för platsen (utöver resa) var Liseberg, Svenska mässan, som mötesplats och för restauranger.
Hjalmar Brantingsplatsen	Resa/byte: 11 Mötesplats: 1 Ärende: 1	5-15 min: 10 30-60 min: 2 1-2 timmar: 1	Nej: 6 Ja: 7 Respondenterna använder platsen (Backaplan) för att shoppa och göra ärenden.
Munkebäckstorget	Resa/byte: 8 Handla: 1	5-10 min: 8 30 min: 1	Nej: 6 Ja: 3 Respondenterna använder platsen för att handla. En respondent använder platsen som mötesplats, för att träffa vänner.

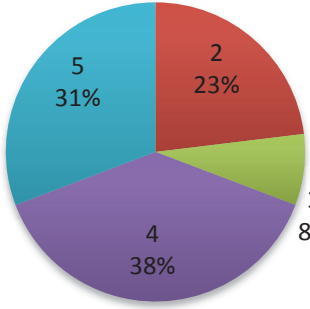
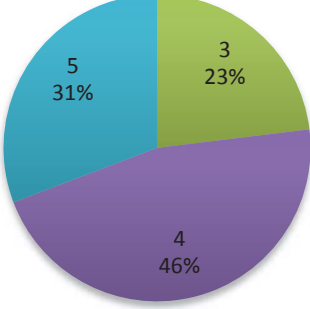
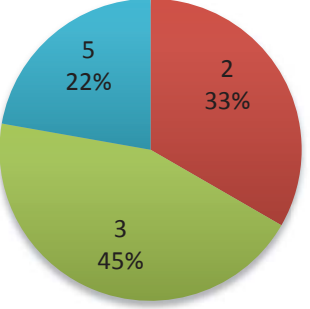
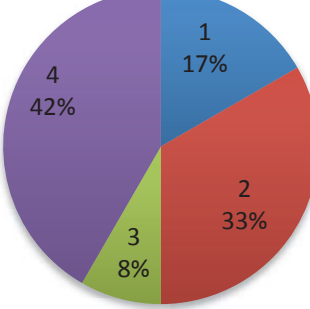
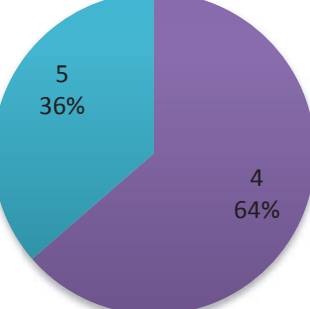
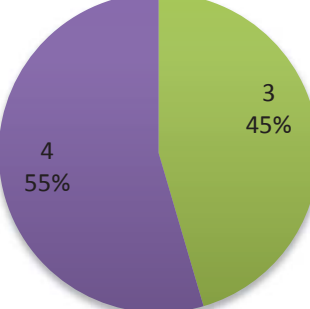
Mariaplan	Resa/byte: 7 Ärende: 3 Passera: 1	5-10 min: 10 30 min: 1	Nej: 5 Ja: 6 Alla som bor i området använder även platsen när de inte reser. De flesta använder hela utbudet, de affärer och restauranger/caféer som finns.
------------------	---	---------------------------	---

Tabell 3. Respondenternas svar från Tema 2 – Resan. (Källa: Egen undersökning)

Tabell 3 visar information om vistelsen, hur respondenterna använder platsen och hur länge de stannar. Majoriteten av respondenterna i undersökningen använder platserna för att byta, och stannar därför på platsen under ca 5-10 minuter, i väntan på anslutande buss eller spårvagn. Platsen som användes mest utöver resande var Korsvägen, där respondenterna svarade att de använder platsen ibland för att nyttja de attraktioner som ligger i omgivningen, t.ex. Liseberg och Svenska mässan. Flera av respondenterna på Hjalmar Brantingsplatsen använder det intilliggande köpcentrumområdet Backaplan för bland annat shopping och matvaruhandling. På Mariaplan svarade alla respondenter som bor i området att de använder platsen för andra ändamål än resande. Inställningen till det utbud som ligger runt Mariaplan var mycket positiv och många av respondenterna påstod att de använder all service i området.

4.4 Tema 3 – Platsen

Plats	Allmän uppfattning om platsen på en skala 1-5 1 = Mycket negativ 5 = Mycket positiv	Uppfattning om utbudet av service och aktiviteter i området, skala 1-5 1 = Mycket dåligt 5 = Mycket bra																				
Korsvägen	<table border="1"> <caption>Allmän uppfattning om platsen på en skala 1-5</caption> <thead> <tr> <th>Skala</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>14%</td> </tr> </tbody> </table>	Skala	Procent	1	7%	2	14%	3	36%	4	29%	5	14%	<table border="1"> <caption>Uppfattning om utbudet av service och aktiviteter i området, skala 1-5</caption> <thead> <tr> <th>Skala</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>39%</td> </tr> </tbody> </table>	Skala	Procent	3	15%	4	46%	5	39%
Skala	Procent																					
1	7%																					
2	14%																					
3	36%																					
4	29%																					
5	14%																					
Skala	Procent																					
3	15%																					
4	46%																					
5	39%																					

<p>Hjalmar Brantingsplatsen</p>		
<p>Munkebäckstorget</p>		
<p>Mariaplan</p>		

Tabell 4. Respondenternas svar från frågorna med svarsalternativ, från Tema 3 – Platsen.

(Källa: Egen undersökning)

I tabell 4 presenteras respondenternas generella uppfattning om platsen samt uppfattning om platsens utbud. Mest positiv uppfattning om platsen hade respondenterna på Mariaplan följt av respondenterna på Hjalmar Brantingsplatsen. Respondenternas uppfattning av utbudet av service och aktiviteter var bäst på de stora noderna – Korsvägen följt av Hjalmar Brantingsplatsen.

Plats	Positiva aspekter	Negativa aspekter	Aspekter som skulle kunna göra platsen mer attraktiv
Korsvägen	Tillgängligheten – möjligheten att kunna ta sig överallt. Centraliteten – närheten in till centrala staden. Omgivningen, attraktionerna – “här finns allt”. Bra planering – en öppen plats, lätt att hitta mellan hållplatslägen. Får ihop trafiken på ett bra sätt. En bra mötesplats.	Rörigt – Mycket trafik och många trafikslag som trängs i kombination med mycket folk. Höga bullernivåer. Ödsligt kvällstid.	Mer grönska på platsen. Bättre struktur med separation av trafikslagen. Fler butiker. Fler sittplatser.
Hjalmar Brantingsplatsen	Tillgängligheten och närheten till det mesta. Utbudet i omgivningen. Trevligt område.	Rörigt och stökigt. Mycket folk.	Mer struktur. Mer grönska. Bättre möjligheter att vistas inomhus vid väntan. Bättre affärer. Anpassning för barn.
Munkebackstorget	Det finns service. Tillgängligt – bra kommunikationer. Grönska. Trevlig knutpunkt.	Tråkig plats Rörigt – mycket trafik. Långt mellan hållplatslägen. Vandalisering. Otryggt på kvällar.	Mindre biltrafik. Centralisering av hållplatsen.
Mariaplan	Det finns service och restauranger. Allmänt trevlig och mysig plats. Grönskan. Fint område.	Otrevligt kvällstid. Gentrifiering.	En bättre matbutik. Bättre kommunikation. Upprustning av parken.

Tabell 5. Respondenternas svar från de öppna frågorna under Tema 3 – Platsen. (Källa: egen undersökning)

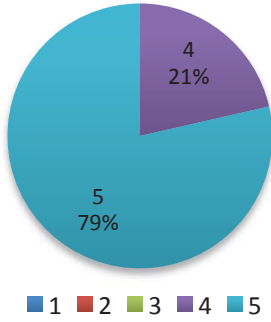
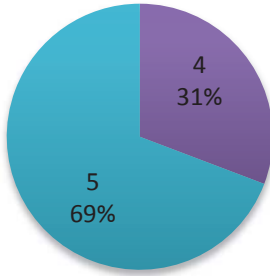
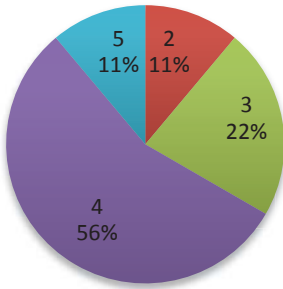
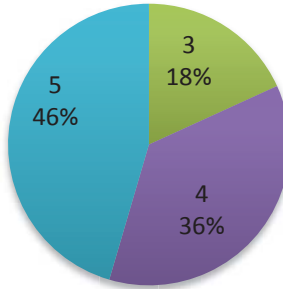
Resultatet i tabell 5 visar respondenternas åsikt om positiva/negativa aspekter på respektive plats. I frågan “finns det något som skulle kunna göra platsen mer attraktiv, och i så fall vad?” så var det dock nästan hälften av alla respondenter som svarade nej. Antingen för att de inte visste, hade bristande engagemang eller för att de redan var mer eller mindre nöjda med platsen.

Attribut som generellt uppfattas som positiva, på och runt om alla knutpunkter som undersöktes är bra kommunikation/god tillgänglighet, ett bra utbud av service samt grönska på platsen. På Mariaplan var uppfattningen om platsens utbud generellt bra, men flera av respondenterna skulle använda platsen oftare om det fanns en bättre matbutik. Samma situation upplevdes av några respondenter på Hjalmar Brantingsplatsen, som menade att utbudet är bra, men att köpcentrumområdet behöver rustas upp. Tabell 4 visar dock att uppfattningen om Hjalmar Brantingsplatsen är övervägande positiv, vilket enligt flera respondenter har och göra med den utvecklingen av området som har skett under de senaste åren.

Attribut som generellt uppfattas som negativa är istället när det är rörigt och ostrukturerat, ofta p.g.a. mycket trafik i kombination med mycket folk. Detta var mest påtagligt på Korsvägen, där många trafikslag samsas med cyklister och gående på en relativt liten yta i många riktningar. En respondent påpekade till och med att Korsvägen är en farlig plats, både för barn och stressade vuxna.

En diskussion som dök upp med två respondenter efter frågorna i tema 3 var huruvida attraktiva knutpunkter är önskvärt eller inte, då det kan göra att knutpunkter blir sociala platser som används till andra ändamål än resande. Dessa respondenter uppskattade inte när knutpunkterna användes för möten och sociala umgängen. De menade att om knutpunkterna hade blivit mer attraktiva, så måste de också anpassas för att ta emot mer människor på ett sätt som inte stör platsens huvudsakliga ändamål; att vara en nod i kollektivtrafiknätet. En alternativ användning av platsen ska inte påverka upplevelsen eller enkelheten hos de resande.

4.5 Tema 4 – Resan

Plats	Hur ofta reser du kollektivt?	Värdering av platsens tillgänglighet, skala 1-5 1 = Mycket lågt 5 = Mycket högt	Hade attraktiva knutpunkter kunnat få dig att resa kollektivt oftare än du gör idag?																		
Korsvägen	Varje dag: 9 4-6 dagar/v: 2 1-3 dagar/v: 3	 <table border="1"> <caption>Värdering av platsens tillgänglighet för Korsvägen</caption> <thead> <tr> <th>Skattning</th> <th>Antal</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>9</td> <td>79%</td> </tr> </tbody> </table>	Skattning	Antal	Procent	1	0	0%	2	0	0%	3	0	0%	4	4	21%	5	9	79%	Ja: 6 Nej: 8
Skattning	Antal	Procent																			
1	0	0%																			
2	0	0%																			
3	0	0%																			
4	4	21%																			
5	9	79%																			
Hjalmar Brantingsplatsen	Varje dag: 7 4-6 dagar/v: 3 1-3 dagar/v: 0 Mer sällan: 3	 <table border="1"> <caption>Värdering av platsens tillgänglighet för Hjalmar Brantingsplatsen</caption> <thead> <tr> <th>Skattning</th> <th>Antal</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>7</td> <td>69%</td> </tr> </tbody> </table>	Skattning	Antal	Procent	1	0	0%	2	0	0%	3	0	0%	4	4	31%	5	7	69%	Ja: 6 Nej: 7
Skattning	Antal	Procent																			
1	0	0%																			
2	0	0%																			
3	0	0%																			
4	4	31%																			
5	7	69%																			
Munkebäckstorget	Varje dag: 5 4-6 dagar/v: 0 1-3 dagar/v: 4	 <table border="1"> <caption>Värdering av platsens tillgänglighet för Munkebäckstorget</caption> <thead> <tr> <th>Skattning</th> <th>Antal</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>5</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>1</td> <td>11%</td> </tr> </tbody> </table>	Skattning	Antal	Procent	1	0	0%	2	2	11%	3	3	22%	4	5	56%	5	1	11%	Ja: 4 Nej: 5
Skattning	Antal	Procent																			
1	0	0%																			
2	2	11%																			
3	3	22%																			
4	5	56%																			
5	1	11%																			
Mariaplan	Varje dag: 7 4-6 dagar/v: 3 1-3 dagar/v: 1	 <table border="1"> <caption>Värdering av platsens tillgänglighet för Mariaplan</caption> <thead> <tr> <th>Skattning</th> <th>Antal</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>0</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>7</td> <td>46%</td> </tr> </tbody> </table>	Skattning	Antal	Procent	1	0	0%	2	0	0%	3	3	18%	4	4	36%	5	7	46%	Ja: 4 Nej: 7
Skattning	Antal	Procent																			
1	0	0%																			
2	0	0%																			
3	3	18%																			
4	4	36%																			
5	7	46%																			

Tabell 6. Respondenternas svar från Tema 4 – Resan. (Källa: egen undersökning)

Resultatet i tabell 6 visar att majoriteten av respondenterna i undersökningen åker kollektivt varje dag eller flera dagar i veckan. Platsens grad av tillgänglighet värderas högst på de stora noderna, Korsvägen följt av Hjalmar Brantingsplatsen. Dock verkar god tillgänglighet över lag vara en mycket viktig aspekt även på de mindre noderna.

På frågan om attraktiva knutpunkter hade kunnat generera ökat kollektivt resande så var det cirka 43 % av respondenterna som svarade ja, och 57 % som svarade nej. Resultatet på den frågan var relativt likvärdigt på alla fyra platser. Majoriteten av respondenterna var dock positiva till attraktiva knutpunkter, och menade att det skulle skapa en bättre upplevelse under resan. En av respondenterna på Hjalmar Brantingsplatsen var en man som använde platsen för att resa till jobbet då hans bil hade gått sönder. Respondenten reser endast kollektivt när bilen går sönder eller inte kan användas. Den ovane kollektivtrafikåkaren värderade platsens tillgänglighet mycket högt, och svarade dessutom ”Ja” på frågan om attraktiva knutpunkter hade fått honom att resa kollektivt oftare.

4.6 Analys

Resultatet av en undersökning om individers uppfattningar och preferenser kan präglas av hög variation, och därför kan det vara svårt att dra slutsatser om samband och likheter. Det kan ofta vara de individuella resultaten i studien som är av störst betydelse för studiens resultat (Bryman 2002). Således kommer jag att analysera det samlade resultatet från respektive tema, men också resultatet utifrån utvalda intervjupersoner som jag anser har intressanta synvinklar i förhållande till det teoretiska materialet.

4.6.1 Analys utifrån respektive tema

Tema 1 – Person

I tabell 1 presenteras åldersfördelningen mellan respondenterna, och visar att åldersgruppen 18-25 år är mest representerad, medan åldrarna 46-55 år är minst representerade. Flera faktorer kan ha påverkat över- och underrepresentationen av åldrar. Tiden på dagen kan ha påverkat fördelningen, då intervjuerna utfördes under eftermiddagen. Eftermiddagen är en tid då många som arbetar ”kontorstider” inte har hunnit sluta jobbet. Tabellen visar även att en hel del av respondenterna var studenter, och många studenter ligger inom åldersgruppen 18-25 år. Det kan även vara möjligt att 18-25 år är den åldersgrupp som åker kollektivt i störst utsträckning, medan 46-55 år kanske åker bil oftare och mindre kollektivt. En annan faktor som kan ha påverkat åldersfördelningen är min subjektiva bedömning av vilka som jag valde att intervjua vid undersökningen.

Målet i undersökningen var att få en jämn åldersfördelning, men det kan hända att jag känner mig mer bekväm med personer i min egen ålder och att jag således valde den gruppen i större utsträckning.

I frågan om boende och trivsel var resultatet från Munkebackstorget intressant. Alla som bor i området trivs, men de som inte bor i området kan inte heller tänka sig att bo där. Detta kan bero på att respondenterna som inte bor i området redan är nöjda med var de bor idag, eller så kan det bero på att området kring Munkebackstorget ger annorlunda intryck beroende på om man bor där eller inte. Detta kan kopplas till Knox (2005) teori om att människor skapar relationer till platser. Platskänslan kan vara känslan av trygghet i närhet till hemmet, som kan vara orsaken till att många redan trivs där de bor och har en annorlunda relation till platser som inte är anknutna till hemmet.

I resultatet från Tema 1 presenteras svaret från en kvinnlig respondent som förklarade att 60 minuter enligt henne var gångavstånd. Eftersom termen är relativ så är det möjligt att självrapportera avstånd. Detta är vad Haugen (2011) i teorin kallar ett individuellt tillgänglighetsmått, där tolkningen av begreppen ”nära” och ”långt” är beroende av vår tolerans för avstånd. Respondenten på Korsvägen hade således relativt hög tolerans för avstånd, i jämförelse med andra respondenter.

Tema 2 – Vistelsen

Utifrån resultatet från tema 2 är det tydligt att de knutpunkter som har en omgivning med bra eller ganska bra service också används för andra ändamål än till att resa. Korsvägen är den plats som används mest utöver resandet, vilket med stor sannolikhet hänger ihop med att det är ett evenemangstråk som lockar många av stadens invånare.

Några respondenter svarade att de ibland använder platserna som mötesplats. Knutpunkter är oftast mer eller mindre tillgängliga för alla, vilket troligtvis är anledningen till att de används som träffpunkter. Knutpunkter skulle kunna liknas med det som Knox (2005) kallar ”den tredje platsen”, då en tillgänglig plats skapar möjligheter och underlättar möten. SNAMUTS mått på nodal konnektivitet är också en variabel som skulle kunna berätta hur lämplig en plats är som träffpunkt, då måttet egentligen säger hur lätt det är att ta sig till platsen, från resten av staden.

Tema 3 – Platsen

I frågan om platser så var det några utstickande aspekter som respondenterna pekade ut som speciellt viktiga för platsers attraktivitet. Grönska var ett attribut som utifrån intervju svaren saknades på alla platser utom Mariaplan, vilket kan vara en av anledningarna till att respondenternas uppfattning om Mariaplan var positiv. Även Hjalmar Brantingsplatsen uppfattas som positiv, trots avsaknaden på grönska. Men det finns många faktorer och attribut kan påverka upplevelsen av en plats. Utbudet av service och aktiviteter i kombination med hög tillgänglighet och centralitet är andra aspekter som höjer platsens attraktivitet. Precis som Gehl (2010) påpekar så det kvaliteten som skapar en framgångsrik stad, med inbjudan till aktiviteter och vardagsliv.

Dock var det inte alla respondenter som förespråkade attraktiva knutpunkter, då det kan bjuda in till socialt umgänge som kan störa knutpunktens faktiska funktion. Detta tyder på att det är svårt att planera för alla människor i kollektivtrafiken, då det finns skiljda åsikter i vissa frågor. Fenomenet kan kopplas till Målbild 2035 där man faktiskt har delat in kvalitetsmålen för resenären, för människan i staden och för staden. Fokus ligger på att dessa dimensioner ska kunna samspela utan att den ena tar mer plats i stadsrummet än den andra, vilket ändå tyder på att mångsidighet och flexibilitet prioriteras i planeringen av staden och dess offentliga rum.

Tema 4 – Resan

Många av respondenterna i undersökningen visade sig vara vana kollektivtrafikanvändare som i nuläget reser flera dagar i veckan, som en nödvändighet. Tanken med att ha ett tema om resan var för att studera hur hög tillgänglighet värderas samt om attraktiva knutpunkter skulle kunna vara en strategi som genererar ökat resande. Eftersom många av respondenterna redan reser kollektivt så mycket som de behöver så blev resultatet lite svårtolkat. Attraktiva knutpunkter skulle inte öka deras resande, eftersom de redan reser mycket. De respondenter som svarade att attraktiva knutpunkter skulle kunna öka deras resande kanske syftar på att de då kommer använda platsen mer, och således behöva resa mer. Flera av respondenterna som svarade på frågan om ökat resande påpekade dock att själva upplevelsen skulle bli trevligare, även om själva resandet inte skulle öka. En trevligare upplevelse skapar en bättre inställning till kollektivtrafik, som på sikt är viktigt för framtida val av transportmedel.

En av respondenterna i undersökningen var dock en ovan kollektivtrafikanvändare som reste kollektivt för att bilen var trasig. Denna respondent var ändå en av de personer som faktiskt svarade "Ja" i frågan. Detta indikerar att byte av färdmedel, från bil till kollektivtrafik, skulle kunna vara möjligt om kollektivtrafikens knutpunkter hade varit mer attraktiva och graden av tillgänglighet hade varit tillräckligt hög.

4.6.2 Sammanfattande analys

Trots det relativt stora urvalet av respondenter i undersökningen så är det svårt att se samband mellan olika grupper och i upplevelsen av knutpunkterna. Utifrån resultatet är det möjligt att urskilja vissa liknande åsikter om de olika platserna, och aspekter som flera respondenter anser är positiva eller negativa. Det går dock inte att urskilja skillnader mellan grupper av respondenter i termer av särskilda åsikter om attribut, eller åsikter om en viss plats.

Uppfattningar och preferenser är högst varierande och skiljer sig snarare från person till person. Det är möjligt att en större population hade påvisat samband, men det är ingen säkerhet.

Undersökningen ger istället ett helhetsperspektiv och individuella perspektiv som skapar indikation om vad som är viktigt och att utformningen av knutpunkter ur ett användarperspektiv hade varit mer eller mindre gynnsamt. Inte bara för kollektivtrafiken, men också för dynamiken och upplevelsen av stadsrummet.

5 SLUTDISKUSSION

Syftet med studien var att undersöka om knutpunkters tillgänglighet, mätt som grad av sammankoppling med resten av kollektivtrafiken, har någon betydelse för resandes upplevelse av platsens attraktivitet. De frågeställningar som användes var:

- *Vilken betydelse har graden av tillgänglighet för människors syn på den fysiska omgivningen runt om och på utvalda knutpunkter i Göteborg?*
- *Hur uppfattas och värderas knutpunkter med olika uppmätt tillgänglighet för olika användare?*
- *Finns det attribut på dessa platser som kan skapa incitament för ökat användande och ökat resande?*

Efter 47 genomförda intervjuer på fyra olika platser i Göteborgs kommun har resultatet visat att tillgänglighet värderas mycket högt, och hög tillgänglighet ses som en positiv aspekt. Detta gäller särskilt på de stora noderna, och till viss utsträckning på de små noderna. Trots hög värdering verkar det inte vara graden av tillgänglighet som i sig påverkar hur användare av platsen upplever den fysiska miljön runt om knutpunkten. Hjalmar Brantingsplatsen och Mariaplan är de två platser som enligt användarna uppfattas som mest positiva – detta trots att noderna har mycket olika grad av uppmätt tillgänglighet. Uppfattningen av en plats påverkas snarare av platsens karaktär, och har mindre att göra med dess konnektivitet. Faktorer som upplevs som särskilt attraktiva är utbud av service, restauranger och aktiviteter samt grönska och en bra struktur på platsen. Det är viktigt att en aktivitetsnod skapar många möjligheter – att det är lätt att ta sig in till centrala delar, men också att det finns service på plats att utnyttja under väntetiden bland annat. Mängden trafik på kan också påverka uppfattningen om platsen, då denna studie har visat att mycket trafik (och många trafikslag) i kombination med mycket folk kan göra att en plats upplevs ostrukturerad. Detta är speciellt påtagligt på de stora noderna där mer kollektivtrafik och mer människor är i rörelse.

Attribut som enligt undersökningen har visat sig kunna öka användandet av en plats är bättre service. T.ex. en bra matbutik kan göra att folk använder platsen oftare för att handla. Service är något som uppskattas mycket högt i omgivningen runt knutpunkter. Detta gäller särskilt på små noder där utbudet uppskattas mest av de som bor i närheten. Om platsen är tillgänglig blir dess omgivning och utbud lika tillgängligt.

Således kan en attraktiv miljö möjligtvis öka användningen av en plats. Grönska är ett attribut som enligt respondenterna saknas på 3 av 4 undersökta platser. Det är dessutom ett efterfrågat attribut som skapar trevligare platser och en positiv platskänsla.

Undersökningen visar att många som befinner sig på en aktivitetsnoder reser kollektivt flera gånger i veckan eller varje dag. Folk reser för att de måste resa, till/från jobb eller för andra ändamål. Inställningen till attraktiva knutpunkter är över lag positiv, men flera respondenter menar att de redan reser kollektivt så ofta de kan, för att de måste – och därför skulle attraktiva knutpunkter inte kunna öka deras kollektiva resande ytterligare. Attraktiva knutpunkter är någonting som skulle skapa bättre uppfattning om platser och en bättre reseupplevelse i kollektivtrafiken, och således skulle det kunna öka inställningen till att använda kollektivtrafik samt minska risken för övergång till annat färdmedel.

Det finns skilda åsikter om knutpunkten som en plats för social användning. För en del användare är det inte önskvärt att knutpunkten som plats har fler funktioner utöver resande. Att en plats bjuder in till sociala möten och sammanhang är inte efterfrågat av alla. Generellt har studien även visat att de aspekter som skapar en positiv upplevelse av en plats kan skapa möjligheter både för ökad användning av platsen, men också för ökad användning av kollektivtrafik. Denna studie har gjorts på en relativt översiktlig nivå, men skulle kunna utvecklas betydligt om tidsramen var mindre begränsad. Till följd av studiens avgränsning så kan ingen distinktion göras mellan olika åldersgrupper eller kön när det kommer till att se samband. Uppfattningar och åsikter har visat sig vara till övervägande del individuellt präglade och vad som anses vara attraktivt på platser skiljer sig mellan olika personer snarare än olika grupper. Möjligheten att generalisera resultatet till en större population är därför liten.

Resultatet ger en bredd av olika perspektiv, vilket kan vara utgångspunkt för vidare forskning som behandlar enskilda perspektiv var för sig. Det kan också vara så att åsikter om kollektivtrafik, knutpunkter och platser generellt är mycket varierande. Det är ett faktum som kan göra det svårt att planera för en framtida kollektivtrafik och ett stadsrum som passar alla medborgare, men ett faktum som gör det ännu viktigare att satsa på planering ur ett användarperspektiv – med fokus på människans roll i staden, i trafiken och på platsen.

Källförteckning

Beirão, G. Sarsfield Cabral, J.A. (2007). *Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study*. Transport Policy, Vol. 14, No. 6, pp. 478-489

Bryman, Alan, 2002. *Samhällsvetenskapliga metoder*. 1. uppl. Malmö: Liber ekonomi.

Curtis, C. Scheurer, J. (2016). *Planning for public transport accessibility: An international sourcebook*. New York: Routledge.

Eklund, G. (2012). *Intervju som datainsamlingsmetod*.

<https://www.vasa.abo.fi/users/geklund/PDF/Intervjuer.pdf> (hämtad 2017-05-08)

Elvingson, P. (2005). *Bättre kollektivtrafik*. Hämtad från Svenska Naturskyddsföreningens webbplats: http://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokument-media/2005_energi_transport_battre_kollektivtrafik.pdf (hämtad 2017-05-17)

Esaiasson, P. et al. (2017). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Femte upplagan, Stockholm: Wolters Kluwer.

Gehl, J. Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington: Island press.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island press.

Geurs KT., and Van Wee B. (2003). *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions*. Journal of Transport Geography, 12 (2): 127-149.

GILDA, databasen vid avdelningen för kulturgeografi, (2017). Institutionen för E&S, Göteborgs Universitet.

Google Maps: [Elektronisk resurs]. (2017). Tillgänglig: <http://www.googlemaps.se>

Grotenhuis, J-W. Wiegmans, B.W. Rietveld, P. (2007). *The desired quality of integrated multimodal travel information in public transport: Customer needs for time and effort savings*. Transport policy, Vol. 14, Issue 1, pp. 27-38.

Göteborgs stad. (2014). *Hållbar stadsutveckling i Kvillebäcken*. (Slutrapport till Boverket 2011-2014).

<http://www.boverket.se/contentassets/a51343b05b8a44b197294b73da907170/fardig-slutrapport.pdf> (hämtad 2017-05-16)

Göteborgs Turistbyrå. (u.å). *Evenemangsstråket*.

<http://www.goteborg.com/evenemangsstraket/> (hämtad 2017-05-16)

Haugen, K. 2011. *The Advantage of "Near": Which Accessibilities Matter to Whom?* European Journal of Transport and Infrastructure Research 11 (4):368-388.

Hjalmar Brantingsplatsen. (2016, 12 april). I *Wikipedia*.
https://sv.wikipedia.org/wiki/Hjalmar_Brantingsplatsen (hämtad 2017-05-16)

Horner, M.W. (2004). *Spatial dimensions of urban commuting: A review of major issues and their implications for further geographic research*. The Professional Geographer, Vol. 56, No. 2, pp. 160- 173.

Iseki, H. Taylor, B.D. (2010). *Style versus Service? An analysis of user perceptions of transit stops and stations*. Journal of Public Transportation. Vol. 13, No. 3.

Knox, P.L. (2005). *Creating ordinary places: Slow cities in a fast world*. Journal of Urban Design. Vol. 10, No. 1, 1-11.

Korsvägen, Göteborg. (2015, 11 juli). I *Wikipedia*.
https://sv.wikipedia.org/wiki/Korsvägen,_Göteborg (hämtad 2017-05-16)

Litman, T. (2017). *Accessibility for Transportation Planning: Measuring people's ability to reach desired goods and activities*. Victoria Transport Policy Institute.
<http://www.vtpi.org/access.pdf> (hämtad 2017-05-09)

Redman, L. Friman, M. Gärling, T. Hartig, T. (2013). *Quality attributes of public transport that attract car users: A research review*. Transport Policy, Vol. 25, pp. 119-127.

Smart, M. Miller, M. A. Taylor, B. D. (2009). *Transit stops and stations: Transit managers' perspectives on evaluating performance*. Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 1.

SNAMUTS. (2016). *Nodal Connectivity*.
http://www.snamuts.com/uploads/2/1/8/1/21813274/gteborg_2014_23r_nodal_connectivity.pdf (hämtad 2017-05-24)

Sobat, D. Svensson, J. (2006). *Aidentifierade ansökningshandlingar – upplevelser kring metodens funktionsduglighet som ett redskap i kampen mot diskriminering vid rekrytering*. Stockholms universitet, magisteruppsats. <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:196326/FULLTEXT01.pdf>

SCB statistikdatabasen: [Elektronisk resurs] Statistical database. (2017). Stockholm: Statistiska centralbyrån. Tillgänglig: <http://www.scb.se/Statistikdatabasen>

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting. (2012). *Kol-TRAST*. Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-842-6.pdf?issuusl=ignore>

Västra Götalandsregionen. Göteborgs stad. Mölndals stad. Partille kommun. (2016). *Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035*. Remissutgåva mars 2016.

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/ecb59de0-a435-4b47-b07e-20950d74a6b7/Målbild%20GMP%202035%20remissutgåva%20mars%202016.pdf?a=false&guest=true> (hämtad 2017-05-17)

Bilagor

Bilaga 1. Frågeschema

Tema 1 – Person

Kön?

- a. Kvinna
- b. Man

Ålder?

- a. 18-25
- b. 26-35
- c. 36-45
- d. 46-55
- e. 56-65

Huvudsaklig sysselsättning?

- a. Jobb
- b. Studier
- c. Annat

Bor du inom gångavstånd till platsen?

- a. Ja – hur lång tid tar det att gå?
- b. Nej

Om ja – trivs du?

- a. Ja
- b. Nej
- c. Ingen åsikt

Om nej – hade du kunnat tänka dig att bo i området (inom 800 m)?

- a. Ja
- b. Nej
- c. Ingen åsikt

Jobbar/studerar du inom 800 m?

- a. Ja
- b. Nej

Är du nöjd med avståndet mellan skola/jobb och hem?

- a. Ja
- b. Nej
- c. Ingen åsikt

Tema 2 – Vistelsen

I vilket syfte använder du platsen idag?

a. _____

Ungefär länge kommer du använda platsen idag?

b. _____

Använder du platsen när du inte reser och i så fall för vad?

c. _____

Tema 3 – Platsen

Vad är din allmänna uppfattning om platsen?

På en skala 1-5 där: 1 = Mycket negativ och 5 = Mycket positiv

a. 1 2 3 4 5

Vad är anser du är positivt alt. negativt med platsen?

b. _____

Hur uppfattar du utbudet av service och aktiviteter i området?

På en skala 1-5 där: 1 = Mycket dåligt och 5 = Mycket bra

c. 1 2 3 4 5

Finns det något som skulle göra platsen mer attraktiv för dig, och i så fall vad?

d. _____

Om ja, skulle det få dig att vilja använda platsen oftare, och till vilka ändamål?

e. _____

Tema 4 – Resan

Hur ofta reser du kollektivt?

a. _____

Hur högt värderar du den här platsens tillgänglighet, dvs hur enkelt och snabbt du kan ta dig till resten av staden från denna knutpunkt?

På en skala 1-5 där: 1 = Mycket lågt och 5 = Mycket högt

a. 1 2 3 4 5

Hade attraktiva knutpunkter kunnat få dig att resa kollektivt oftare än idag?

- a. Ja
- b. Nej
- c. Kanske – om _____