

Bryta normer och följa strömmen – samtidigt?

En studie om unga kvinnors uppfattningar kring tillgänglighet, normer och elbilen som hållbarhetsalternativ

Författare

THERESE BALCHMAN

Handledare

EVA THULIN

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT2019

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



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete: 15 högskolepoäng
Nivå: Kandidatnivå
Kurs: KGG310 inom Samhällsvetenskapligt Miljövetarprogram
Termin/år: VT2019
Handledare: Eva Thulin
Examinator: Jerry Olsson
Nyckelord: Sustainable mobility, Rural accessibility, Electric vehicles, Transport planning, Personal and social norms

Abstract

This study refers to questions of rural accessibility, and to the sustainability profits of the implementation of the electric car. Furthermore, it refers to the perceptions and experiences of young women considering transport related norm impacts, and to geographical significance of these norms. To prevent further global warming, the usage of fossil fuels needs to decrease or be phased out. The share of alternative fuel sources, such as electricity, must increase in the global vehicle fleet. The electric cars implementation abilities vary in different parts of Sweden. There is a need to better understand the factors that affect an individual's willingness of behavioural change – specifically towards acquiring an electric car. Hence, the purpose of this study has been to investigate the perceptions of young, highly educated women in rural areas; related to their accessibility, current transportation norms and the impact an electric car may have on their accessibility. To answer the questions and fulfil the purpose, a qualitative approach was conducted, where the main empiricism was collected through semi-structured respondent interviews.

Sustainable mobility, accessibility and norm impacts have been central perspectives in this thesis. Furthermore, people's geographical lifestyles and the activity approach (aktivitetsansatsen) have also been used. Current literature within the area has a profound urban bias and often forgets the perceptions of rural residents. From previous research I could identify a knowledge gap considering rural residents view of the electric car, what social norms they experience and how these particular norms may affect their transport behaviour. The results show that these women are living a geographically flexible lifestyle, and are experiencing a strong sense of car dependency. The results show that they have no ability to change their transportation behaviour without experiencing a severe, negative impact on their accessibility, economy or lifestyle. Furthermore, the results show that the women experience an impact of norms; mainly through a strong sense of scepticism towards the electric car, but also through an unwillingness to change their transport behaviour. The results indicate that geography plays a central role in the creation of norms, since the identified transport related norms differ between rural and urban areas.

Sammanfattning

Denna studie har berört tillgänglighetsproblematik på landsbygden, specifikt gällande en implementering av elbilen som hållbarhetsalternativ. Vidare har den berört unga kvinnors uppfattningar om transportrelaterad normpåverkan och om en geografisk utbredning av dessa normer. Eftersom den globala medeltemperaturen alltjämt ökar behöver användningen av fossila bränslen minska eller fasas ut. Alternativa bränslekällor som elektricitet måste ta större plats i fordonsflottan, och elbilen kan fungera som ett miljövänligt personbilsalternativ. Möjligheten för att implementera dessa elbilar är olika god i olika delar av landet, och det finns ett behov av att bättre förstå de faktorer som påverkar individers villighet att förändra sina beteenden eller specifikt skaffa elbil. Syftet med studien har därför varit att undersöka unga, högutbildade kvinnor på landsbygden om sin tillgänglighet, vilka sociala normer som råder gällande fordonsval samt vilken påverkan elbilen kan ha på deras upplevda tillgänglighet. För att besvara syftet har undersökningen utgått från en kvalitativ ansats, där huvudempirin samlats in genom semi-strukturerade respondentintervjuer.

Studien grundar sig i ett antal teoretiska ansatser och perspektiv som hjälper till att förklara människors rörelsemönster och transportval. Hållbar mobilitet, tillgänglighet och normpåverkan är centrala perspektiv som berörts. Utöver dessa behandlas aktivitetsansatsen såväl som människors geografiska livsstilar. Litteratur i området besitter en utbredd urban bias och ”glömmer bort” människan på landsbygden. Ur tidigare forskning identifieras därför en kunskapslucka gällande vad individer på landsbygden har för syn på elbilen, vilka samhällsnormer som råder där och hur de olika normerna kan påverka individernas transportbeteende. Resultatet visar att kvinnorna lever enligt en geografiskt flexibel livsstil och upplever en stark bilbundenhet. Det visar att de inte har några möjligheter att genomföra ett skifte av transportmedel utan att det får stor påverkan på deras tillgänglighet, ekonomi eller livsstil. Vidare visar resultatet att kvinnorna upplever normpåverkan, vilken främst tar form i skepticism till elbilen, men även genom en ovilja att förändra sitt beteende. Resultatet indikerar att geografin spelar en central roll i normskapande, då de transportrelaterade normer som identifieras skiljer sig åt mellan stad och landsbygd.

Förord

Den här studien är gjord inom fördjupningskursen i kulturgeografi vid Göteborgs Universitet. Efter några år på det Samhällsvetenskapliga miljövetarprogrammet, med inriktning kulturgeografi och miljöplanering, har mitt intresse för hållbar samhällsplanering och hållbar mobilitet förstärkts. Att intresset väcktes för just elbilen har jag Handelshögskolans Sustainability Day 2019 att tacka för. Föredraget om framtidens mobilitet väckte min nyfikenhet kring hur implementeringen av dessa innovationer, både på gott och ont, kan påverka människors liv runtom i landet.

Nu vill jag rikta ett stort tack till er som gjort den här uppsatsen möjlig. Tack till er sex personer som tog er tid att medverka i mina intervjuer, tack till er som hjälpte mig hitta respondenter, tack till Kerstin Westin vid Umeå Universitet som ville skicka sina vetenskapliga artiklar till mig och tack till vänner och familj för er ändlösa peppning som tog mig igenom detta uppsatsskrivande. Ett särskilt stort tack vill jag rikta till min handledare, Eva Thulin, vars ovärderliga rådgivning genom hela processen har hjälpt mig göra denna uppsats till vad den är.

Therese Balchman

Göteborg, 2019

Innehållsförteckning

Abstract	2
Sammanfattning	3
Förord	4
1. Introduktion	7
1.1 Inledning och forskningsproblem	7
1.2 Syfte	9
1.3 Frågeställningar	9
1.4 Uppsatsens disposition	9
2. Teoretiskt ramverk	10
2.1 Tillgänglighet och den svenska landsbygdens förutsättningar	10
2.2 Individers rörelsemönster och geografiska livsstil	11
2.3 Normer och den geografiska betydelsen för dessa	13
2.4 Implementering av elbilen som hållbart transportalternativ	14
2.4.1 Elbilens utformning	14
2.4.2 Skiftet mot elbil	14
2.4.3 Upplevd tillgänglighet med elbilen	17
2.5 Sammanfattning av det teoretiska ramverket	18
3. Metod	19
3.1 Inledning	19
3.2 Metodansats och metodval	19
3.2.1 Vetenskapsteoretiska utgångspunkter	19
3.2.2 Kvalitativ respondentintervju som empirisk studie	19
3.2.3 Geografisk avgränsning	20
3.2.4 Urval av intervjurespondenter	20
3.2.5 Genomförande	22
3.3 Bearbetning av material	23
3.4 Metodens trovärdighet och validitet	24
3.4.1 Urvalsgruppen	24
3.4.2 Intervjusituationen	25
3.4.3 Forskarens bias	25
3.4.4 Jämförande studie	26
3.5 Alternativa metoder	26
3.6 Slutkommentar	26
4. Resultat	27
4.1 En känsla av otillgänglighet	27
4.2 Skepticism kring elbilen som innovation	30
4.3 En känsla av att inte bli förstådd	32

5. Analys	35
5.1 Transportbeteende	35
5.2 Reservation kring elbilen	35
5.3 Är hybridbilen lika innovativ som batteribilen?	37
5.4 Andra barriärer som kan förhindra elbilens implementering	38
5.5 Klimatångest, normer och deras geografiska utbredning	39
5.6 Sammanfattning	40
6. Slutsatser och avslutande reflektioner	42
6.1 Slutsatser	42
6.2 Avslutande reflektioner och fortsatt forskning	43
Referenser	44
Bilaga 1: Intervjuguide	46

1. Introduktion

1.1 Inledning och forskningsproblem

Det har länge stått klart för oss att människans verkande på planeten har fått allvarliga konsekvenser. Bland de största problemen har vi växthuseffekten som innebär en varaktigt stigande medeltemperatur och stora klimatförändringar (Naturskyddsföreningen, 2019). Förbränning av fossila bränslen är den allra största faktorn av människans påverkan på klimatet och står för runt 80% av de antropogena växthusgaserna som släpps ut i atmosfären. Utsläppen från transportsektorn har mer än fördubblats under de senaste 50 åren, och 2017 låg vägtrafiken i Sverige bakom 93% av växthusgasutsläppen från inrikes transporter. Det finns alltså starka samband mellan transport, användningen av fossila bränslen och koldioxidutsläpp (Jansson, Nordlund & Westin, 2017; Naturvårdsverket, 2018).

Transportalternativen förbättras ständigt, och till följd av det har vi idag möjligheten att resa allt längre sträckor utan att det kostar oss mer tid. Detta gör att vi numera kan välja mellan aktiviteter som ligger både nära och långt bort. Exempelvis kan vi välja att arbeta på det högvärlönde jobbet eller spela i det bättre fotbollslaget trots att det innebär att vi behöver resa längre sträckor för att ta oss dit. På landsbygden är det mer utbrett att leva enligt en sådan geografiskt flexibel livsstil då valmöjligheter och tillgänglighet inte är lika omfattande som i urbana områden. Det är vanligt att invånare tvingas resa långa avstånd utan att nödvändigtvis nå bättre utbud av aktiviteter. Ett sådant transportmönster är beroende av att man som person har god tillgänglighet, vare sig det är genom användning av personbil eller kollektivtrafik. Detta är inte alltid fallet, särskilt inte i landsbygdsområden (Berg & Thoresson, 2017). Bland de svenska politiska målen finns ett funktionsmål gällande tillgänglighet som är värt att återge. Funktionsmålet lyder:

*”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge **alla** en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i **hela landet**. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”*

(Regeringskansliet, 2008, s. 16).

Tillgängligheten är dock inte densamma i hela landet. På landsbygden är det svårare med god tillgänglighet då avstånd ofta är långa, kollektivtrafik bristande och människor bundna till personbilstrafik. Detta är problematiskt för de som inte har möjlighet att äga eller köra bil (exempelvis barn och unga, äldre, funktionsnedsatta eller resurssvaga). Det innebär problematik även för de som har goda möjligheter till att köra bil då landsbygdens infrastrukturella uppbyggnad tvingar förare att köra långa avstånd mellan aktiviteter och mellan tankningsmöjligheter (Berg & Thoresson, 2017). Tankstationerna är mer geografiskt utspridda på landsbygden än i urbana områden, samtidigt som priserna på tankstationerna ofta är högre och utbudet av olika sorters drivmedel ofta är sämre. Detta gör det dyrare och svårare att transportera sig på landsbygd än i urbana områden, vilket är vad som kan lägga grunden till transportrelaterad exkludering, social exkludering, social orättvisa, och som till sist kan bestrida den ”mänskliga rätten” till god tillgänglighet (Haugen, 2012).

För att den globala medeltemperaturen ska sluta stiga krävs bland annat en stor förändring i det världsomspännande hållbarhetsarbetet. I Sveriges arbete mot klimatförändringarna har olika nationella och politiska hållbarhetsmål inrättats. Två mål som är av relevans för denna

studie är ”Tvågradersmålet” och ”Fossilfritt Sverige 2030”. Tvågradersmålet är ett internationellt mål som sattes vid klimattoppmötet i Paris 2015, som innebär att världens länder måste arbeta aktivt för att begränsa den globala uppvärmningen till långt under två grader (Regeringskansliet, 2016). För att nå målet är det aktuellt att minska de transportrelaterade växthusgasutsläppen, vilket kan göras genom implementering och adoption av mer hållbara transportalternativ; exempelvis genom att välja fordon som drivs på elektricitet. Målet för ett fossilfritt Sverige handlar om att Sverige år 2030 ska ha en fossiloberoende fordonsflotta, där en av utgångspunkterna är att eldrift och andra hållbara drivmedel behöver öka sina andelar i transportsektorn (Regeringskansliet, 2012). Ett skifte till mer miljövänliga alternativ är alltså av yttersta vikt, men implementeringen av dessa kan te sig mer eller mindre problematiskt beroende på vart i landet man bor. I urbana områden är ofta tillgängligheten god och utbudet av alternativa transportalternativ större än vad det är på landsbygden. För att tackla hållbarhetsproblemet samtidigt som landsbygdens bilberoende invånare ska kunna nå sina aktiviteter kan elbilen fungera som ett effektivt alternativ. Dock finns det olika svårigheter att implementera elbilen på landsbygden, vilket kan bero på olika mentala och fysiska barriärer (Berg & Thoresson, 2017; Haugen, 2012; Haugen et al. 2012).

Trots att det finns många incitament till såväl tillverkare som konsumenter så går implementeringen av elbilen långsamt. Det är svårt att förklara varför det ser ut som det gör, och det finns därför ett behov av att bättre förstå de faktorer som påverkar individens villighet att förändra sina beteenden (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). Individernas beteende kan till viss del förklaras genom påverkan av personliga och sociala normer. Transportrelaterade sätt för normerna att ta form är exempelvis genom att individen minskar sin miljöpåverkan genom att förändra sina transportalternativ, sitt bilbeteende eller liknande (Westin, Jansson & Nordlund, 2018).

Denna studie kommer belysa unga, högtbildade kvinnor på landsbygden eftersom unga, högtbildade eller kvinnor är de grupper av individer som enligt Lind et al. (2015) kan besitta särskilt hög miljömedvetenhet. Utifrån sin sociodemografiska tillhörighet borde alltså dessa individer besitta en medvetenhet om, eller åtminstone tidigare funderat kring, hållbar mobilitet; och därför befinna sig i en position där elbilen kan ses som ett relevant transportalternativ. När det kommer till könsperspektiv vill jag tydliggöra att denna uppsats inte utgår från en genusansats. Att just unga kvinnor väljs som studiegrupp handlar om önskan att belysa uppfattningar hos just denna sociodemografiska grupp, som ju passar väl in i miljömedvetenhetsaspekten. Det handlar alltså inte om att synliggöra genusstrukturer i transportplaneringen eller liknande.

Hållbar tillgänglighet eller elbilar är områden där omfattande och stora mängder forskning gjorts tidigare. Dock finns det inom litteraturen en utbredd urban bias, och inte alls samma mängd litteratur om rurala områden som om urbana. Den forskning som väl handlar om tillgänglighet inom rurala områden fokuserar främst på att statuera *att* det är som det är och inte särskilt mycket kring *varför*. Tillgänglig forskning ”glömmer bort” människan på landsbygden och dennes åsikter och uppfattningar (Haugen, 2012). Med det sagt så finns det en kunskapslucka gällande vad individer på landsbygden har för syn på elbilen, vilka samhällsnormer som råder där och hur de olika normerna kan påverka individernas transportbeteende. Denna studie bidrar alltså med ny forskning och belyser nya perspektiv inom området genom att undersöka denna, teoretiskt sett, särskilt miljömedvetna grupp ur en geografisk synvinkel.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att undersöka unga, högutbildade kvinnor på landsbygdens uppfattningar om tillgänglighet, rådande normer gällande fordonsval samt elbilens påverkan på den upplevda tillgängligheten.

1.3 Forskningsfrågor

För att besvara syftet har följande forskningsfrågor ställts upp:

- Hur skulle ett skifte från konventionella till hållbara transportmedel kunna påverka de unga kvinnornas fysiska och uppfattade tillgänglighet?
- Hur uppfattas elbilen som hållbarhetslösning, vid eventuell utfasning av konventionella transportmedel?
- Upplever kvinnorna transportrelaterade normer, och hur inverkar de i så fall på tillgängligheten och valet av transportmedel?

För att uppfylla syftet och besvara frågeställningarna har en empirisk studie genomförts, där undersökningens huvudempiri utgörs av kvalitativa, semi-strukturerade respondentintervjuer av privatpersoner i Marks kommun. Urvalet är strategiskt och berör unga, högutbildade kvinnor i kommunen som på något sätt upplever eller har upplevt transportrelaterad tillgänglighetsproblematik.

1.4 Uppsatsens disposition

Uppsatsen har sin början i detta introduktionskapitel som syftar till att introducera läsaren till ämnet och problemet. Efter det kommer teorikapitlet där teoretiska begrepp, teoretiska ansatser och tidigare forskning står som teoretiskt ramverk för studien. Därefter kommer metodkapitlet som är en genomgång av vald metod, rådande urvalskriterier, tillvägagångssätt samt en kritisk reflektion av metoden. Efter metodkapitlet presenteras det empiriska resultatet i resultatkapitlet, vilket efterföljs av en analys och diskussion av resultatet. I det sista kapitlet dras slutsatser och görs reflektioner.

2. Teoretiskt ramverk

För att sätta in forskningsfrågorna i ett sammanhang har litteraturundersökningar kopplade till hållbar tillgänglighet, transportrelaterad exkludering, samt miljövänliga transport- och personbilsalternativ genomförts.

2.1 Tillgänglighet och den svenska landsbygdens förutsättningar

Vi kan se starka samband mellan transport, användningen av fossila bränslen och koldioxidutsläpp (Naturvårdsverket, 2018). Ett av de nationella hållbarhetsmålen handlar om att den svenska fordonsflottan ska bli oberoende av fossila bränslen till 2030, som ett steg på vägen mot att Sverige år 2050 ska ha en energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Utgångspunkten bör bland annat vara att eldrift och andra hållbara förnybara drivmedel behöver öka sina andelar i transportsektorn (Regeringskansliet, 2012). Om Sverige lyckas genomgå detta skifte mot mer hållbara transportalternativ (exempelvis genom att elbilen ökar sina andelar i transportsektorn) är det viktigt att fundera över hur det kan komma att påverka människors tillgänglighet. Tillgänglighet kan definieras som hur lätt varor och tjänster på en plats kan nås av människor som bor eller befinner sig på en annan plats, eller människans förmåga att nå och delta i möjligheter och aktiviteter. Begreppet tillgänglighet är väldigt brett och därför kommer uppsatsen att fokusera på tillgänglighet ur ett transportrelaterat perspektiv. Tillgängligheten påverkas av infrastrukturella aspekter som transportmedel och andra kommunikationer, av avstånd, tid och kostnad, samt av strukturella aspekter som ålder, kön, funktionsnedsättning eller socioekonomisk grupptillhörighet. Det finns inte en universell definition för begreppet tillgänglighet, då begreppets innebörd varierar från individ till individ. Människors behov, hur de upplever sin tillgänglighet samt vilka rättigheter och önskemål de har kopplat till denna är individuellt, och därför finns det inte en ensam uppfattning om vilken tillgänglighet en person ”bör ha”. Tillgänglighetsuppfattningen varierar alltså mellan sociala grupper, platser, personlighetsfaktorer, tid på dagen, livsstadier, urban eller rural kontext och så vidare (Castree, 2013; Farrington & Farrington, 2005).

Den fysiska tillgängligheten skiljer sig åt beroende på vart i landet man är lokaliserad. Tillgängligheten är inte densamma i storstad, småstad, landsbygd eller glesbygd. Till följd av den fysiska strukturen och utformningen så ställs det krav på individen som varierar beroende på vart i landet en bor (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2005). Bristande tillgänglighet kan leda till något som kallas för ”transport disadvantage”. Begreppet innebär ett transportrelaterat missgynnande, som definieras som en brist på resurser, rättigheter, varor och tjänster, samt en bristande möjlighet att delta i aktiviteter som anses vara normala och som är tillgängliga för majoriteten av människorna i samhället. En sådan transportrelaterad uteslutning ur samhällsliga funktioner och planeringsprocesser innebär att de utsatta människorna tenderar att bli socialt exkluderade och därmed riskera att förlora individuell livskvalitet och utsättas för social orättvisa (Lucas, 2012). Social exkludering är, i sin tur, en situation där vissa medlemmar i samhället är eller blir separerade från mycket av sådant som klassas som normalt leverne. Det innebär att man inte kan delta i självförverkligande aktiviteter som arbete, utbildning, fritid och sociala relationer (Farrington & Farrington, 2005). Enligt Lucas (2012) påverkas social exkludering av individuella faktorer (exempelvis ålder, kön eller funktionshinder), strukturer i det lokala området (exempelvis bristande transportnätverk) och ekonomiska faktorer (exempelvis kulturella influenser, migration och lagar). Farrington & Farrington (2005) kopplar samman social exkludering och social orättvisa med mänskliga rättigheter, och menar att det är en mänsklig rättighet att ha god tillgänglighet och därmed kunna delta i samhällsaktiviteter.

Tillgängligheten är inte lika god i hela landet. I omställningen till mer hållbara transportalternativ är tillgänglighetsproblematiken särskilt framträdande på landsbygden, där bilberoendet är omfattande till följd av långa avstånd och bristande kollektivtrafik. Ett sådant transportsystem är problematiskt för de som inte har möjlighet att äga eller köra bil. Det innebär dock problematik även för de som har goda möjligheter till att köra bil då landsbygdens infrastrukturella uppbyggnad tvingar förarna att köra långa avstånd mellan aktiviteter och mellan tankningsmöjligheter (Berg & Thoresson, 2017). Mycket av transportplaneringen presenterar särskilda problemlösningar som mer effektiva än andra, men då ofta med fokus på urbant anpassade lösningar. God mobilitet och tillgänglighetslösningar återges ofta som kollektivtrafik, cykel- och gångalternativ eller miljöbilsalternativ; vilket till stor del är anpassat efter stad och tätorts nära och täta stadsplanering, i motsats till landsbygdens förutsättningar. Det är vanligt med en urban bias där landsbygden tenderar att glömmas bort. Tankstationerna är mer geografiskt utspridda på landsbygden än i urbana områden, samtidigt som priserna på drivmedel (bland annat till följd av detta) kan vara högre och utbudet ofta sämre. Detta gör det dyrare och svårare att transportera sig på landsbygd än i urbana områden, vilket är vad som kan lägga grunden till transportrelaterad exkludering, social exkludering, social orättvisa, och som till sist kan bestrida rätten till god tillgänglighet (Haugen, 2012).

Vad gäller landsbygden så skiljer sig förutsättningarna (gällande exempelvis invånares synsätt och tankar, fordonsalternativ, transportmönster, sociala normer och elbilens implementering) åt beroende på landsbygdens platsspecifika förutsättningar (som lokalisering och infrastrukturell uppbyggnad). Det är därför förklarligt nog svårt att generalisera begreppet landsbygd, och likaså att definiera det. På samma sätt som begreppet tillgänglighet inte har en universell definition, har inte heller begreppet landsbygd det. Innebörden varierar och definitionerna skiftar mellan Sveriges län, kommuner och myndigheter, men för att sätta det i siffror används Jordbruksverkets definition som säger att landsbygd har minst fem invånare per kvadratkilometer. Enligt denna definition bodde 34% av landets befolkning på landsbygden år 2015 (Jordbruksverket, 2015).

2.2 Individers rörelsemönster och geografiska livsstil

Oavsett om man bor på landsbygd eller i urbana områden är människan beroende av en god rörlighet. God rörlighet innebär positiva aspekter för individen som handlingsfrihet, möjlighet till specialisering, möjlighet att lösa sina komplexa livspussel, möjlighet till omväxling och det kan även fungera självuppfyllande kopplat till status och andra sociala normer. De negativa effekterna av ett sådant rörelsemönster innefattar att det kostar både tid och pengar, det har en stark negativ klimatpåverkan, bebyggelse tenderar att bli utspridd och segregering har en benägenhet att öka (Frändberg & Vilhelmson, 2014). Mobiliteten har ökat stadigt under en längre tid, och det kan finnas många olika alternativ till varför människors transportavstånd ökar. De bakomliggande orsakerna till den ökande mobiliteten kan vara av påtvingande karaktär, som exempelvis ett bilberoende transportsystem. Det kan också vara så att den ökande mobiliteten beror på att människor helt enkelt utövar sin valfrihet och resurser till att uppfylla sina egna preferenser. Att tillägga är att det för invånare i rurala områden ofta är så att de närmsta (och ibland de enda) alternativen ändå ligger långt bort (Haugen et al., 2012).

För att förstå mobilitet och de variationer i mobilitet som finns kan man se till människors olika geografiska livsstilar, vilka kan klassificeras utifrån individens rörelsemönster. Det finns en geografiskt stabil livsstil som innebär att anpassa sitt liv utifrån de förutsättningar och aktiviteter som finns i direkt anslutning till ens hem. Det finns en pendlingsbaserad livsstil

som innebär att individerna utökar gränserna för sina rörelsemönster på ett sätt som ofta är upprepanande (exempelvis genom samma resa varje dag). Tredje och sista livsstilen är en geografiskt flexibel livsstil där i princip allt man gör (kopplat till både måsten och nöjen) innebär att resa långa avstånd – ofta med bil (Vilhelmson, 2007). På landsbygden är det mer utbrett att leva enligt den geografiskt flexibla livsstilen, oavsett personliga preferenser, då valmöjligheter och tillgänglighet inte är lika utbredda som i urbana områden (Haugen et al, 2012).

Den geografiskt flexibla livsstilen är idag omfattande då människor i stor utsträckning lever geografiskt flexibla och utspridda liv. Det innebär att de bor på ett ställe, men utträttar aktiviteter som arbete, utbildning, samhällsservice och fritidssysslor på andra ställen. Ett sätt att förstå komplexiteten i individens rörlighetsmönster och tillgänglighet (tillsammans med de restriktioner som detta innebär) är genom att utgå från en aktivitetsorienterad ansats på resande. Aktivitetsansatsen, som den kallas, används för att fördjupa förståelsen kring varför vi reser. Den säger att resor är ett härlett behov, vilket innebär att syftet med människors resor vanligen inte är resan i sig, utan snarare aktiviteten de når vid destinationen. Den säger att resan helt enkelt är en konsekvens av individens behov av att utföra aktiviteter på olika platser, och att detta behov utgår från individens personliga önskemål och måsten (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2005).

Aktivitetsansatsen grupperar de viktigaste faktorerna som påverkar människors rörlighet och aktivitetsmönster. Detta bildar tre grupper av faktorer vilka är kopplade till individen, omgivningen och aktiviteterna. Faktorer som berör **individen** är gällande dess resurser och restriktioner; som ålder, inkomst, innehav av körkort eller tillgång till bil och andra transportmedel. Utöver det berör det även faktorer kring individens upplevda behov; som önskemål om närhet till kollektivtrafik eller laddningsstationer, värdering av sin tillgänglighet, attityd till elbilen och personliga normer kring elbil och miljömedvetenhet. Gällande **omgivningen** grupperas faktorerna in i sociala aspekter och fysiska aspekter. De sociala aspekterna handlar om vilka förväntningar och överenskommelser som ställs individer emellan, i såväl hemmet som på arbetsplatsen, vilket kan ta form i exempelvis ett måste att skjutsa sina barn eller i granneffekten (ett socialt koncept där individer som exponeras för innovationer i större utsträckning har en större benägenhet att få en positiv attityd och inställning till dessa, och i nästa steg större sannolikhet att själva adoptera innovationen). Det kan också handla om rådande sociala normer kring olika transportmedel, exempelvis som de normer som handlar om elbilen. De fysiska aspekterna handlar om den fysiska tillgängligheten som individen upplever, exempelvis tillgång till infrastruktur, transportsystem och bebyggelse. De faktorer som berör de **aktiviteter** som individen vill nå kan delas in i nödvändiga aktiviteter som arbete, sjukvård eller handel; samt frivilliga aktiviteter som fritidsnöjen. Vilka aktiviteter en individ utför beror på dess plats, tidsåtgång, hur nödvändiga de är, samt hur plats- och tidsbundna de är (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2005).

Människors aktivitetsmönster kan få tydliga avtryck i den fysiska strukturen och förändra förutsättningarna för rörligheten. Aktiviteter som utförs av många individer påverkar hur rörligheten formas på lång sikt. Aktiviteter som ett flertal människor utför blir snabbt lättare att genomföra än aktiviteter som ett fåtal människor utför. Reser många till, säg, det större och lite billigare shoppingcentret som ligger längre bort kan det innebära att mindre affärer och verksamheter i trakten tappar i besökare och tvingas stänga ned. Stängs de ned låses individerna fast vid att alltid behöva resa till det större centret, och det finns inte längre en valfrihet att välja mellan olika verksamheter eller hur långt man vill köra för att handla. Sådana händelser kan naturligtvis skapa underlag för exempelvis förbättrad infrastruktur eller

utökade transportmetoder längs just sträckan till det kvarvarande alternativet (exempelvis förbättring av befintliga vägar eller en utökning av kollektivtrafiken på sträckan), men genererar samtidigt en försämrad valfrihet och en försärad tillgänglighet för individerna generellt. Försvinner valfriheten blir människorna inlåsta i den högre rörligheten och kan ju inte längre välja mellan olika alternativ på avstånd och aktiviteter. De som kör bil tvingas köra ännu längre, och det blir ännu svårare för de som inte har bil och är beroende av alternativa transportmetoder (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2005).

Aktivitetsansatsen vilar på antagandet att resor är ett härlett behov. För att öka förståelsen kring människans resande har en utökning av ansatsen identifierats av Mokhtarian (2005). Hon menar att resor inte enbart fungerar som ett medel för att nå aktiviteter och destinationer, utan även att själva resan i sig kan fungera som aktivitet. Det kan vara så att aktiviteten handlar om transporten som en egen upplevelse; där hastigheten, kontrollen, statusen och nöjet i körningen är aspekter som kan motivera människor att utföra överskottsresor. Detta är ett tecken på att personliga preferenser och normer påverkar människans rörelsemönster och geografiska livsstil (Mokhtarian, 2005).

2.3 Normer och den geografiska betydelsen för dessa

Vid undersökning av vad som påverkar människors mobilitet, geografiska livsstil och val av transportmedel, så visar sig normer vara ett återkommande begrepp och förklaringsverktyg. En studie som genomförts av Jansson, Nordlund & Westin (2017) visar att sociala faktorer som normer och influens är en stark faktor till vad som påverkar individuellt beteende; vilket specifikt för det här fallet innebär att skaffa elbil. Det finns olika sorters normer som är av relevans inom området. **Personliga normer** handlar om de olika sätt man som individ uppfattar att man bör agera utifrån. De berör den egna förväntan man har på sig själv som individ kring sina handlingar i särskilda situationer, där man känner en slags moralisk förpliktelse. Dessa är kopplade till individuella värderingar och uppfattningar om rätt och fel. **Sociala normer** handlar istället om hur man som individ upplever förväntningar på sig själv från olika grupper av människor. De sociala och de personliga normerna är lika då de båda driver på ett beteende att anpassa sig efter. Det som skiljer normkategorierna åt är anledningen till pådrivningen (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). I studien finner Jansson, Nordlund & Westin (2017) att de personliga normerna väger tyngre än de sociala, och menar att de personliga normerna skulle spela ut de sociala om de skulle ställas mot varandra.

En studie genomförd av Lind et al. (2015) visar att den sociodemografiska grupp som är av störst sannolikhet att transportera sig med personbil är lågutbildade, äldre män. Studien visar också att de sociodemografiska grupper som visar sig påverkas starkast av miljönormer och ha störst agens att välja miljövänliga transportmedel är kvinnor, unga och/eller högutbildade individer. Även Berenguer, Corraliza & Martin (2005) menar att kön och ålder är kriterier som är mest relevanta att diskutera vid förklaring av miljömedvetenhet. Detta, menar de, är eftersom kriterierna är empiriskt traditionella och tas upp i mycket av den tidigare forskningen inom området. Unga, högutbildade kvinnor på landsbygden är en intressant grupp att belysa eftersom den uppfyller kriterierna för att klassas som miljömedveten, men vars geografiska (rurala) aspekter inte direkt åskådliggjorts i tidigare forskning.

Denna uppsats vilar på tanken om att geografin (urban och rural) har en avgörande betydelse för alla dimensioner av mobilitet, och att geografin är avgörande för sociala normer kring resande och omställningar mot hållbarare transportmedel (så som elbilen). Det står klart att de fysiska och mentala strukturerna kan se annorlunda ut beroende på var i landet man befinner sig. Förutsättningarna är olika i stad och på landsbygd, vilket leder in på normers geografiska

anknytning. I en studie som gjorts av Berenguer, Corraliza & Martin (2005) jämförs normskapande aspekter som personliga värderingar, attityder och beteenden mellan urbana och rurala invånare. Studiens resultat bekräftar att det finns geografiska skillnader bland normers utbredning. Tillgången till samhällsinformation och utbildning är högre i städerna vilket visar sig i en större andel högutbildade och miljömedvetna människor än på landsbygden. Trots detta finner de att det är landsbygdsinvånare som har större moraliska förpliktelser och personliga normer kring att bete sig mer ansvarsfullt och bry sig mer om miljön. Landsbygdsinvånares miljömedvetenhet berörde främst miljöbevarande frågor medan stadsbornas miljömedvetenhet främst berörde olika föroreningar (mestadels luftburna, men även i marken och vattnet). Berenguer, Corraliza & Martin (2005) menar att detta beror på att landsbygdsinvånare i större utsträckning livnär sig på miljöresurser i form av skogsbruk, lantbruk, fiske eller liknande och därmed har ett ekonomiskt intresse för att miljön ska bevaras, medan stadsbornas miljömedvetenhet baseras på miljöförstörelsens direkta påverkan på deras levnadsmiljö (Berenguer, Corraliza & Martin, 2005).

2.4 Implementering av elbilen som hållbart transportalternativ

2.4.1 Elbilens utformning

Allt eftersom utvecklingen går framåt kan nya fordonsalternativ introduceras för allmänheten. Där fordon tidigare bara kunde drivas på fossila bränslen som bensin och diesel finns nu flertalet andra alternativ – det ena mer miljövänligt än det andra – och förare har nu större valfrihet att välja hållbara drivmedel och att kunna reglera sin miljöpåverkan. Utöver de konventionella drivmedlen (fossila bränslen som bensin och diesel) finns idag alternativa drivmedel som biogas, bioetanol och elektricitet. Denna samling fordon går under samlingsnamnet *alternative fuel vehicles* (AFV), men kan på svenska kallas miljöbilar. Elbilen klassas som ett *electric vehicle* (EV), vilket är samlingsnamnet för eldrivna och semi-eldrivna fordon (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). I kategorin EV har vi tre underkategorier; BEV, PHEV och HEV. *Battery electric vehicles* (BEV) är fordon vars energi uteslutande kommer från ett batteri, vilket laddas med plug in. *Plug in hybrid electric vehicles* (PHEV) är fordon som kan drivas både av konventionella bränslen och ett batteri, vilket laddas med plug in. *Hybrid electric vehicle* (HEV) är fordon vars främsta drivmedel är konventionella bränslen, men som även kan drivas av eldrift genom ett batteri, vilket laddas under körning genom att fånga upp spillenergi från förbränningsmotorn och genom bromskraftåtervinning (Westin, Jansson & Nordlund, 2018). Utifrån landsbygdens bilberoende utformning och målet om en fossiloberoende fordonsflotta, tillsammans med att eldrift är det tveklöst effektivaste och miljövänligaste alternativet kommer därför studien att avgränsa det undersökta fordonsalternativet till elbilen (Regeringskansliet, 2012). En positiv aspekt gällande landsbygdsinvånares adoptering av elbilen är att, trots det dyra inköpspriset är elbilen det mest kostnadseffektiva alternativet för den som kör långa sträckor. För varje kilometer bilen körs ökar kostnadseffektiviteten då bilen är så pass mycket billigare i drift än konventionella drivmedel, vilket kan vara särskilt passande utifrån landsbygdens uppbyggnad med långa avstånd (Westin, Jansson & Nordlund, 2018).

2.4.2 Skiftet mot elbil

Elbilen, oavsett underkategori, är central i omställningen mot ett hållbarare transportsystem. Transportsystemet som det ser ut idag är format efter flera decenniers transport- och infrastrukturplanering, vilka i sin tur formats av rådande tiders normer och värderingar. Bilen har under en lång tid varit normen i dessa transportsammanhang. Eftersom sociala normer,

attityder och traditioner hos såväl privatpersoner som tjänstepersoner påverkar infrastrukturplaneringen kan prioriteringar som bryter mot dessa normer (exempelvis ett skifte på biltrafikens bekostnad) försvaras. Vi är idag beroende av transport för att kunna nå våra aktiviteter och vårt sätt att transportera oss är starkt förknippat med bil. Fossila drivmedel har länge varit lättillgängliga, energitäta och relativt billiga (särskilt i jämförelse med hållbara bränslen), vilket kan innebära svaga incitament för aktörer att agera på de alternativa, miljövänligare transportmedlen. För att ställa om mot ett mer hållbart transportverkande behöver vi ett ordentligt skifte i rådande transport och infrastruktur, men då sådana projekt tar lång tid att planera och genomföra kommer infrastrukturen 2030 troligtvis inte skilja sig särskilt mycket från dagens infrastruktur. Utöver ett skifte i infrastruktur behövs en omställning bland individens vanor och beteenden – något som kanske kan vara svårare att förändra (Energimyndigheten, 2016). Styrmedel och ”renare” fordonsalternativ (exempelvis hybrider eller kollektivtrafik som körs på fossila drivmedel) räcker inte för att nå några mål och/eller minska de fossila utsläppen till den grad de behöver minskas. Den batteridrivna elbilen är det överlägset bästa bilalternativet när det gäller att minska de fossila utsläppen, med förutsättningen att elen som den drivs på producerats på ett miljövänligt sätt. Alternativa bränslekällor som elbilar måste börja adopteras av konsumenterna för att någon riktig förändring ska kunna ske (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). Det finns alltså en hel del aspekter som bromsar omställningen till fossilfrihet, och omställningstakten är inte tillräckligt hög för att nå hållbarhetsmålet till 2030 (Energimyndigheten, 2016).

Utöver transportsystemets utformning finns det en del andra barriärer gällande bilägares adoption av elbilar; såväl mentala som fysiska. Dessa kan bero på deras resebehov, tillgång till laddningsinfrastruktur, individens ekonomi, attityd och miljömedvetenhet. Adoption av elbilen skulle, enligt Westin, Jansson & Nordlund (2018) kunna bero på sociodemografiska attribut, geografiska förutsättningar, bilintresse, personliga och sociala normer samt miljömedvetenhet hos individen. Ålder och utbildningsnivå har visat sig ha en positiv påverkan på adoptionen, vilket kan ha att göra med att dessa två attribut korrelerar starkt med inkomst och god ekonomi. Vart man bor kan också spela en viss roll med åtanke på granneffekten som nämnts tidigare (Westin, Jansson & Nordlund, 2018). För att förstå människors hållbara beteenden, så är det nödvändigt att förstå den sociala kontexten i vilken individen utvecklas i (Berenguer, Corraliza & Martin, 2005). Elbilen är starkt sammankopplad till människor med ”rätt” förutsättningar för att adoptera den, och kanske främst till människor med hög inkomst. Trots att flera studier visat att elbilsadoptionen varierar starkt mellan de olika socio-demografiska grupperna har annan forskning visat att dessa aspekter inte spelar någon särskilt stor roll när man blandar in psykologiska faktorer som miljömedvetenhet, miljöattityd och framförallt normer (Westin, Jansson & Nordlund, 2018). Trots att det finns flera olika förklaringsattribut till adoption av elbilen så menar Westin, Jansson & Nordlund (2018) att det är personliga normer som är den absolut viktigaste faktorn när det kommer till att förutspå och förklara miljömedvetenhet (exempelvis i form av elbilsadoption).

För att underlätta implementeringen av elbilen finns många olika tillvägagångssätt, och nästan lika många olika åsikter om vad som fungerar och inte. Trots att det idag skapas många incitament till både tillverkare och konsumenter så har implementeringen av miljöbilen gått långsamt. Anledningen till varför det är så är något som biltillverkare såväl som politiker har svårt att förstå (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). Till följd av människans centrala roll i den negativa klimatpåverkan finns det ett behov av att bättre förstå vilka faktorer som påverkar individens villighet att förändra dessa miljöförstörande beteenden (i detta fallet att gå från att köra fossildrivna fordon till eldrivna fordon eller andra miljövänliga alternativ). Den absolut viktigaste faktorn inom elbilsadoption framgår att vara personliga normer (Westin,

Jansson & Nordlund, 2018). En individs benägenhet att adoptera elbil baseras på sociala faktorer som personliga och sociala normer, miljömedvetenhet samt ekologisk attityd och inställning. Sociala influenser spelar en viktig roll i att påverka individers beteende, och särskilt i en miljömässigt positiv riktning (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). Trots hög miljömedvetenhet tycks det dock vara få som adopterar elbilen. Exponering kan medföra förändringar i allmänhetens generella uppfattningar och attityder, men det är enligt Nayum et al. (2016) inget som nödvändigtvis innebär faktiska beteendeförändringar. Deras studie visar att trots individernas positiva attityd till elbilen och en hög nivå av beteendekontroll så upplever de svaga normer kring att faktiskt ändra sitt beteende och välja sådana bilar. Kortfattat och ytterst hårdtaget kan man säga att de som köper elbil upplever starka personliga normer, men bara för att man upplever starka personliga normer är det inte säkert att man köper elbil (Nayum et al., 2016).

En annan faktor kring människors villighet till att adoptera nya innovationer handlar om hur mycket den nya innovationen (elbilen) innebär att de måste ändra sitt beteende, och hur villiga de är att göra det. Utöver dessa aspekter är infrastrukturens utformning en viktig faktor, och naturligtvis krävs adekvat infrastruktur för att kunna implementera en transportmässig innovation, men det är inte nödvändigtvis alltid de fysiska aspekterna som väger tyngst. Det är snarare ekonomiska aspekter och individens mentala inställning till elbilen som påverkar implementeringen (Westin, Jansson & Nordlund, 2018).

Ett sätt att påverka människors implementering av elbilen är genom att införa politiska och ekonomiska styrmedel som fordonsskatt, koldioxidskatt eller liknande. Styrmedel som försvårar användningen av den konventionella bilen syftar till att uppmuntra till alternativa transportmedel som exempelvis gång, cykel, kollektivtrafik eller fossilfria personbilsalternativ. I urbana områden är det lättare att ställa om till dessa mer hållbara alternativ, men på landsbygden där många är bilberoende och inkomsten generellt sett är lägre kan styrmedlen få försvårande konsekvenser. De som inte har tillgång till kollektivtrafik, råd att förändra sitt bränslealternativ eller vars arbets- eller livsstilsbehov inte kan tillgodoses utan bilen är de som drabbas hårdast, och detta leder till ökad transportdisadvantage, social orättvisa och en ökad utsatthet (Aretun & Hansson, 2012). Styrmedel kan alltså generera en rumslig orättvisa i och med sin implementering, men enligt von Bahr (2009) kan detta förbättras och effektiviseras genom riktade kompensationsförslag beroende på de platsspecifika förutsättningarna. Hon menar att styrmedel som sänkt fordonsskatt och förlängd miljöbilspremie kan förbättra förutsättningarna för miljöbilsadoption på landsbygden, och finner att en höjd koldioxidskatt tillsammans med riktade kompensationsåtgärder är det styrmedel för att nå klimatmålen som kostar minst för ett landsbygdshushåll (von Bahr, 2009).

Andra alternativ berör push- och pulleffekter, som exempelvis att elbilsförare erbjuds undantag av vägskatter, gratis parkering eller gratis laddning på publika laddningsstationer. Nordlund, Jansson & Westin (2018) undersöker hur dessa push- och pulleffekter kan påverka individens adoption av elbilen och identifierar att elbilsförare är mer miljömedvetna, upplever en högre grad av självförmåga samt upplever starkare personliga normer kopplade till sin bilanvändning. Sådana effekter kan klassas som mer allmänt socialt accepterande eftersom de inte medför någon slags negativ påverkan på de som inte har elbil, utan snarare enbart en positiv påverkan och mer incitament för de som har eller skaffar elbil (Nordlund, Jansson & Westin, 2018).

2.4.3 Upplevd tillgänglighet med elbilen

Elbilen måste i regel kunna laddas i anslutning till hemmet (då den laddas till ca 80-90% där), vilket innebär att hemmets utformning påverkar individens möjlighet till adoption av elbil. Bor man i lägenhet är det mer sannolikt att laddningsalternativ i anslutning till bostaden är bristande. Har man av diverse anledningar inte möjlighet att ladda i hemmet blir man beroende av laddningsstationer, vilka i sig är utspridda, underrepresenterande och tidskrävande (Energimyndigheten, 2016). Ur laddningsperspektiv har landsbygden en fördel då många bor i enfamiljsvillor och därigenom har god möjlighet till att ladda bilbatteriet i hemmet. Trots att elbilen vanligtvis laddas till största delen i hemmet kan en bristande laddningsinfrastruktur dock fungera som en mental barriär för icke-elbilsförare, då det är vanligt att man tror att man behöver den publika infrastrukturen mer än vad man egentligen gör. Det är lätt att tro att man kommer behöva ladda bilen på laddningsstationer oftare än vad man egentligen kommer behöva (Westin, Jansson & Nordlund, 2018).

I sin masteruppsats *Electric vehicle adoption in Sweden and the impact of local policy instruments*, finner Egnér och Trosvik (2018) att en ökad andel laddningsstolpar och annan laddningsinfrastruktur ökar antalet adopterade elbilar (särskilt i urbana områden). De identifierar även att en offentlig upphandling av eldrivna fordon har potentialen att bli ett effektivt policyinstrument. De identifierar att en observerbarhet av innovationen kan få särskilt stor påverkan på människors beteenden och den allmänna implementeringen av elbilen. Ju högre observerbarhet en innovation har, desto högre blir adoptionstakten. Geografisk närhet till andra elbilsförare har visat sig vara viktigt för individens egen adoption av elbilen, och genom att exponera elbilen till många människor skulle det kunna generera ett normskifte från fossila bränslen till elbilar (Westin, Jansson & Nordlund, 2018; Egnér & Tonsvik, 2018). År 2015 hade Norge bara 60 publika snabbladdningsstationer i hela landet, men har trots det en mycket större andel elbilsförare än Sverige. Utifrån detta gör Westin, Jansson & Nordlund (2018) antagandet att den allmänna kunskapen och den sociala acceptansen är mycket högre i Norge, och att invånarna blir exponerade för elbilen i helt annan utsträckning där än i Sverige. De menar att trots att de fysiska förutsättningarna är lika de svenska så är de mentala barriärerna mycket mindre i Norge, vilket författarna menar är förutsättningarna för en större adoptionsgrad. Det talar dessutom för att allmän tillgång till laddningsinfrastruktur snarare är en mental faktor än en fysisk faktor. Författarna drar också slutsatsen att även om publik laddningsinfrastruktur kanske inte är av största vikt när elbilen väl införskaffats så kan den spela en större roll innan bilen införskaffats genom att bryta ned de mentala barriärerna som kan hindra en individ från att skaffa elbil. Därför kan det vara av stor angelägenhet att göra infrastrukturen mer synlig så den uppfattas som lättillgänglig för allmänheten, för att på så sätt normalisera elbilen och att hjälpa individerna att överkomma dessa psykologiska barriärer (Westin, Jansson & Nordlund, 2018). Genom att exempelvis kommuner använder elbilar i sitt eget arbete kan dessa kommuner förväntas ha större andel miljöfordon totalt. Detta kan hänvisas till granneffekten. Genom att fler invånare i kommunen exponeras för de kommunägda fordonen kan det med stor sannolikhet öka kunskapen och den sociala acceptansen av miljöbilar, och det kan sprida information och villighet gällande elbilen till människor som inte adopterat den ännu. Detta har visat sig vara särskilt effektivt på landsbygd och i andra rurala områden, vilket kan förklaras med att miljöfordon sticker ut mer och får mer uppmärksamhet och synlighet i mindre samhällen; medan de troligtvis smälter in mer i större samhällen. Författarna drar slutsatsen att adoptionen av elbilar kan öka genom ett arbete där policys anpassas efter de platsspecifika förutsättningarna för varje kommun, samtidigt som allmänheten exponeras och upplyses om detta (Egnér & Trosvik, 2018).

2.5 Sammanfattning av det teoretiska ramverket

God tillgänglighet kan ses som en mänsklig rättighet, och trots det är tillgängligheten inte lika god i hela landet. Tillgängligheten varierar starkt beroende på vart man bor, och dessutom finns det en urban bias i transportplaneringen som kan påverka landsbygdsinvånarna negativt. Rådande förutsättningar kan leda till transportdisadvantage, vilket är en transportrelaterad social exkludering och orättvisa som går emot den goda tillgängligheten. För att nå det nationella miljömålet att hela Sveriges fordonsflotta ska vara fossiloberoende till 2030 krävs en omställning till eldrivna fordon, och för bilberoende människor skulle det innebära en omställning från fossildriven bil till elbil. Det skapas incitament för att människor ska förändra sina fordonsalternativ, men trots det går implementeringen av elbilen långsamt. För att bättre förstå komplexiteten bakom detta förklaras människans resande med hjälp av aktivitetsansatsen, medan val av transportmedel delvis förklaras genom den infrastrukturella uppbyggnaden. Främst kan valet av transportmedel dock förklaras av individuella preferenser samt individens upplevelse av de rådande personliga och sociala normerna.

3. Metod

3.1 Inledning

I detta kapitel redovisas och diskuteras den metod som använts för att komma fram till resultatet och besvara frågeställningarna. Metoden är anpassad för att kunna besvara studiens syfte, vilket var att undersöka vad unga, högutbildade kvinnor på den svenska landsbygden har för uppfattning om sin tillgänglighet, vilka sociala normer som råder gällande fordonsval samt vilken påverkan elbilen kan ha på deras upplevda tillgänglighet. Kortfattat så redogör kapitlet för studiens metodansats och metodval, för urval av intervjurespondenter och för rådande avgränsningar gällande dessa. I kapitlet tas även studiens genomförande, bearbetning och tolkning av materialet upp innan det avslutas med reflekterande aspekter om metodens trovärdighet och validitet.

3.2 Metodansats och metodval

3.2.1 Vetenskapsteoretiska utgångspunkter

Den metodologi som används i studien är av kvalitativ sort, där undersökningens huvudempiri utgörs av kvalitativa, semi-strukturerade respondentintervjuer av unga kvinnor i Marks kommun som på något sätt upplever eller har upplevt transportrelaterad tillgänglighetsproblematik. Den valda metoden utgår från en relativistisk ontologi där resultaten beror på den verklighetsuppfattning och världssyn som respondenterna besitter, samt vem jag som forskare är och hur jag tolkar och analyserar det empiriska materialet. För att kunna definiera den kunskap som genereras behöver vi veta vad som menas med kunskap, varifrån vi får det och hur det bildas. Den kvalitativa metoden har en hermeneutisk epistemologi, där målet är att söka förståelse ur ett inifrånperspektiv (individens perspektiv) och att kunna se världen från respondentens perspektiv. För den kvalitativa metoden är tolkning och sammanhang av inifrånperspektivet en förutsättning för, och de resultat som framkommer baseras på enskilda individers utsagor om deras sanning och verklighet (Szkklarski, 2002).

3.2.2 Kvalitativ respondentintervju som empirisk studie

Till följd av studiens utformning var det av största intresse att undersöka deltagarnas uppfattningar om sin tillgänglighet, om elbilen som hållbarhetsalternativ samt om vilka normer som råder gällande elbilsadoption. Genom att genomföra en kvalitativ studie kunde jag upptäcka och belysa tanke kategorier, möjliga tolkningar och jag kunde undersöka olika sätt individer ser på världen – istället för hur många individer som ser världen på ett visst sätt. Studien genomfördes med semi-strukturerade intervjuer, vilka genomfördes utifrån en intervjuguideansats. Den semi-strukturerade intervjuansatsen kombinerar öppenhet med styrning och tillåter respondenten att, i viss mån, kunna styra samtalet (inom ramarna för intervjuguiden). Ett sådant tillvägagångssätt var lämpligt då jag som intervjuare hade kontroll över innehållets riktning samtidigt som det genererade så öppna, explorativa och flexibla svar som möjligt. En kvalitativ metod av detta slag tillät mig att gå ner på djupet av enskilda individers uppfattningar om den transportrelaterade tillgänglighetsproblematiken, och var därmed den metod som var bäst lämpad att besvara syftet (Esaiasson et al., 2017).

3.2.3 Geografisk avgränsning

Valet av Marks kommun som geografisk avgränsning baserades på Marks klassificering som en landsbygdskommun (Jordbruksverket, 2015) tillsammans med den tillgänglighetsproblematik som råder där, trots kommunens konsiderabla invånarantal på 34.781 (SCB, 2019) och sitt ringa avstånd till de urbana centrumen Göteborg, Borås, Kungsbacka och Varberg. Kommunen var relevant som studieobjekt då den ligger inom pendlingsavstånd till dessa urbana centrum, men som trots dessa överkomliga absoluta avstånd ändå kan hamna i den politiska och socioekonomiska periferin. Invånare kan därför komma att uppleva social orättvisa och uppfattningen att de kognitiva och relativa avstånden samt nätverksavstånden är oöverkomliga (Castree, 2013).

3.2.4 Urval av intervjurespondenter

Denna studie undersöker unga kvinnor på landsbygdens åsikter, uppfattningar och sociala normer kopplat till sin tillgänglighet och elbilen som transportalternativ. Respondentgruppen var därför rimligtvis baserad på dessa kriterier, vilket innebär att alla respondenter var av samma sociodemografiska grupptillhörighet. Respondenterna (se tabell 1) var alla unga, högutbildade kvinnor bosatta i landsbygdskommunen Mark med personbil som huvudsakligt färdmedel. Urvalskriteriernas avgränsning berodde på min önskan om att deltagarna ska spegla en av de sociodemografiska grupper som passar bra in på en särskild miljömedvetenhetsprofil. Forskning visar nämligen att en av de grupper som bryr sig mest om klimatet är just unga, högutbildade kvinnor. Utöver det nu väletablerade faktumet att kvinnor reser mindre än män, så visar det sig att särskilt unga, högutbildade kvinnor har större miljömedvetenhet och är mer anpassningsbara i sitt transportbeteende. Genom att rikta in mig på denna specifika grupp, som ju ligger inom räckhåll till de benämnda miljömedvetenhetsaspekterna, kunde jag belysa hur fenomenet ter sig just där. Jag ämnade att belysa positiva drivkrafter, synliggöra hinder samt analysera tillvägagångsätt bland de individer som teoretiskt sett har särskilt goda förutsättningar till ett miljömedvetet motiverat beteende (Vilhelmson, 2007; Lind et al., 2015).

Urvalet av respondenter var strategiskt. Respondenterna har lokaliserats på två olika sätt. Det ena sättet var genom att lägga ut ett inlägg i en samkörningsgrupp för invånare i Marks kommun på Facebook ("Vem kör i Mark?"), där jag beskrev att jag söker respondenter till min undersökning. I inlägget som publicerades angav jag mina urvalskriterier och beskrev kortfattat syftet med studien, och blev därefter kontaktad av frivilliga respondenter. Genom detta sätt lokaliserades två av respondenterna. De urvalskriterier som ställdes på respondenterna var att de skulle vara högutbildade unga kvinnor mellan 20-35 år, ha upplevt transportrelaterad orättvisa, samt givetvis bo inom den geografiska avgränsningen Marks kommun.

NAMN	INTERVJU-LÄNGD	ÅLDER	ORT	SYSSEL-SÄTTNING	HUVUDSAKLIGT FÄRDMEDEL (DRIVMEDEL)	TOTAL DAGLIG RESTID
S.S	<i>E-mail intervju</i>	26	Hyssna	Arbetar med HR	Bil (diesel)	1h 20min
J.D	<i>45 min</i>	27	Älekulla	Arbetar Med HR	Bil (bensin)	2h 30min
A.D	<i>40 min</i>	21	Hyssna	Pedagog	Bil (bensin)	1h 20 min
J.S	<i>45 min</i>	24	Sätilla	Ekonom	Bil (bensin) Buss i Göteborg	2h 20 min
E.G	<i>35 min</i>	34	Kinna	Medicinsk sekreterare	Bil (diesel) Buss i Göteborg	1h 30 min
C.S	<i>15 min (telefonintervju)</i>	33	Kinna	Ekonomi-assistent	Bil (hybrid)	1h

Tabell 1 - Presentation av respondenterna

Det andra sättet var snöbollsurval, och genom detta sätt lokaliserades fyra av respondenterna. Snöbollsurval är en teknik som innebär att de respondenter jag träffade (genom tips och rekommendationer) hjälpte mig att hitta nya respondenter, som i sin tur kunde hjälpa mig att hitta ytterligare respondenter (Esaiasson et al, 2017). Snöbollsurvalet påbörjades genom att först ta kontakt med en – av författaren känd – ung kvinna, bosatt i Sätilla i Marks kommun. Kvinnan bidrog med rekommendationer av möjliga respondenter som jag kunde kontakta. Anledningen till denna urvalsstrategi var av strategiska skäl då jag ville få en personlig kontakt med möjliga respondenter på ett så smidigt och samtidigt kontrollerat sätt som möjligt. Snöbollsurval som urvalsmetod gjorde så jag kunde sätta upp särskilda kriterier för vilka nya respondenter som kunde rekommenderas, och på så sätt föll alla mina rekommenderade respondenter inom ramarna för urvalskraven. Det uppstod därmed inga situationer där jag behövde sälla bort redan kontaktade deltagare för att jag i efterhand insett att de inte uppfyllde urvalskraven, vilket både kändes mer lämpligt och var mer tidseffektivt. Nackdelen med att använda sig av snöbollsurval är att det finns en risk för att respondenterna tipsar om likasinnade människor, från liknande bakgrunder eller erfarenheter. Det färdiga urvalet, och därigenom resultatet, kan därför komma att innehålla onyanserade svar till följd av en alltför homogen respondentgrupp (Esaiasson et al., 2017).

För att nyansera resultatet mer och motverka en alltför homogen utformning hade flera ”snöbollar” kunnat påbörjas som skulle fått ”rulla” i flera olika riktningar. De hade därmed kunnat medföra flera olika kontexter och på så sätt gett resultatet större spridning och bidragit med fler perspektiv. Att göra flera snöbollar fanns det dock inte tid till i denna undersökning, men eftersom ytterligare perspektiv tillkom från Facebook-responenterna motverkades den

möjliga ”onyanseringen” i snöbollsurvalets respondenter. På så sätt hanterades homogeniteten och breddades perspektiven, vilka annars hade kunnat påverka inriktningen av resultatet. Ett annat tillvägagångssätt hade kunnat vara att åka till Mark och ställa mig på en tankstation, parkering eller liknande och ”rycka tag” i människor för att på så sätt knyta en första kontakt inför potentiella senare intervjutillfällen. Det hade kunnat fungera som ett alternativ, men valdes bort på grund av dess omständighet och slumpmässighet jämfört med Facebookinlägget eller snöbollsurvalet. Att rycka tag i människor hade gett mig mindre kontroll över urvalet, tagit längre tid, samt gjort det svårare att hitta respondenter då det i sådana situationer är vanligt att få svaret ”Jag är inte intresserad” (Trost, 2005). Dessutom hade ett sådant tillvägagångssätt ställt större krav på flexibilitet och inneburit en större logistisk svårighet för mig, särskilt till följd av rådande tidsbegränsningar. Av strategiska och logistiska skäl bedömdes det därför vara en god idé att kontakta respondenter genom gemensamma kontakter, eller låta villiga respondenter kontakta mig. Därmed hade jag större kontroll över respondentgruppen samtidigt som jag kunde optimera tidsåtgången genom att genomföra flera intervjuer under samma besökstillfällen i kommunen.

3.2.5 Genomförande

Inför intervjuerna utformades en intervjuguide (se bilaga 1) med anknytning till syftet och de huvudsakliga frågeställningar som uppsatsen ämnar att besvara. Intervjuguiden var av semi-strukturerad karaktär och byggdes upp med fyra teman vilka upprättade ett visst ramverk kring de områden jag ämnade att belysa. De teman som upprättades var *transportmönster*, *tillgänglighet*, *miljövänliga transportalternativ* och *normer*, och de innehöll frågor vars svar jag behövde analysera för att kunna besvara uppsatsens frågeställningar och uppfylla dess syfte. Att prova intervjun innan den genomförs på de riktiga respondenterna är särskilt viktigt för att se till att intervjun får en logisk utformning och genererar ett välfungerande samtal. Det bästa är att intervjua någon som liknar de riktiga respondenterna så mycket som möjligt (Esaiasson et al., 2017) och därför testades intervjuguiden på den, av författaren sedan tidigare, kända personen i Sätila (vilken var en ung kvinna, bosatt i Sätila med bensindriven bil som huvudsakligt färdmedel) för att se till så den var adekvat och genomförbar i kommande intervjuer. När intervjuerna väl skulle genomföras med de riktiga respondenterna började jag med att uppmärksamma den nivå av konfidentialitet jag kunde erbjuda dem. De informerades om att jag – av validitetsskäl – inte kunde garantera dem ren anonymitet, men kunde erbjuda att publicera alias istället för hela deras namn. Ingen av respondenterna kände ett behov av vara anonym, men tycktes ändå uppskatta att slippa få sitt namn publicerat.

När intervjuerna sedan påbörjades inledde jag med en slags uppvärmning med lättsamma och allmänna frågor (vilka inte noterades) innan jag ledde in på de riktiga frågorna. De teman som etablerats gav intervjun inramning och inriktning men lämnade ändå utrymme för respondenterna att kunna tala fritt om sina upplevelser, tankar och annat som de ansåg vara av vikt. Med ett sådant upplägg gavs även utrymme för följdfrågor och annat som respondenterna skulle vilja förtydliga eller vidareförklara. Fyra av sex intervjuer hölls som samtalsintervju med personligt möte, en intervju hölls som samtalsintervju över telefon och en intervju hölls över e-mail. Intervjun som hölls över e-mail var från början inplanerad att hållas genom ett personligt möte, men kunde av olika anledningar inte genomföras. Därför hölls intervjun över e-mail, vilket gjordes på ett sådant sätt att respondenten fick intervjuguidens frågor skicka till sig och mailade därefter tillbaka sina svar på ett så utförligt sätt som möjligt. Tanken var att hålla mig till enbart samtalsintervjuer genom personliga möten, men är fördelarna är större än nackdelarna menar Esaiasson et al. (2017) att det inte finns något som hindrar att man kombinerar olika insamlingsmetoder inom ramen för

en och samma undersökning. Att kunna få fler respondenter i undersökningen motiverade mitt val att använda blandad datainsamlingsmetod och på så sätt blanda personliga möten, telefonintervju och intervju över e-mail.

Under samtalsintervjuerna användes ljudinspelning som verktyg, vilket inte tycktes vara ett problem då samtliga respondenter gav mig sin tillåtelse att spela in intervjun. För mig som forskare är ljudinspelning ett bra verktyg av flera skäl. Med en inspelning kan jag fokusera på det personliga utbytet och vara en aktiv lyssnare genom att lägga min huvudsakliga uppmärksamhet på respondenten, istället för att lägga den på att försöka skriva ned allt som sägs. Dessutom underlättar en ljudinspelning mitt arbete i tolkningsprocessen då jag bättre kan tolka underliggande betydelser i tonfall, pauser och liknande, samtidigt som det ökar validiteten på resultatet då jag kan analysera innehållet ordagrant istället för att försöka göra analysen ur minnet. Det som fungerar bäst för mig som forskare kan dock vara sådant som får respondenten att bli obekvämt eller osäker. Då det finns sådana aspekter under intervju-situationen (som att bli inspelad, att se att jag för anteckningar eller att känna en rädsla att jag som forskare skulle värdera eller bedöma deras svar) försökte jag motverka detta genom att ha ett så öppet förhållningssätt som möjligt, och bara anteckna kortfattade stödanteckningar med så jämna mellanrum som möjligt. För att undvika att respondenten skulle besvara mina frågor på ett sätt där hon anpassar sina svar för att försöka uppfylla mina förväntningar och svara ”rätt”, så försökte jag ställa så öppna frågor som möjligt, och inte på något sätt leda in på ämnen eller slutsatser som skulle leda respondenten till ett inrutat svar (Trost, 2005; Esaiasson et al., 2017).

Det är viktigt att respondenten känner sig bekväm innan, under och efter intervjun. För att försäkra mig om detta såg jag till att respondenterna på förhand fick information om syftet med intervjun och vilka teman vi skulle beröra. Respondenterna fick klart för sig att de ingår i en vetenskaplig studie och jag kunde på så sätt få ett informerat samtycke från samtliga deltagare. Jag informerade som tidigare nämnt även att de skulle bli tilldelade alias och därmed slippa få sina namn publicerade. Detta gjordes för att deltagarna skulle känna sig mindre utlämnade och mer trygga i sitt beslut att medverka i undersökningen. Under intervjuens gång såg jag till att vi befann oss på platser som skulle få respondenten att känna sig så bekväm som möjligt. För tre respondenter blev detta i hemmet (två av de personliga mötena samt telefonintervjun) och för två av respondenterna blev det på lokala caféer dit respondenterna ofta går. Gällande den sjätte respondenten (som genomförde undersökningen via e-mail) hade jag mindre kontroll över situationen och rådande förutsättningar för besvarandet av frågorna. Jag försökte dock göra allt jag kunde för att öka tryggheten och bekvämligheten för min respondent, och på så sätt skapa de bästa möjliga förutsättningarna för intervjun. Med det som grund har jag gjort allt i min makt för att intervjun ska gå till på rätt sätt, och därför görs antagandet att innehållet är av god validitet. I slutskedet av varje intervju ville jag se till att mina respondenter skulle känna sig bekväma även efter intervjun var över. Jag delade därför med mig av mina kontaktuppgifter och informerade dem om att de när som helst kan kontakta mig med frågor eller liknande, och att de alltid kan välja att dra sig ur (Trost, 2005; Esaiasson et al., 2017).

3.3 Bearbetning av material

Direkt efter att materialet samlats in skrev sammanfattningar för varje intervju, för att inte förlora sådant som fanns färskt i minnet, samt för att kunna använda sammanfattningarna som komplement till den transkriberade texten och därmed underlätta analysprocessen (Trost, 2005). Efter materialet samlats in transkriberades det, vilket gjordes genom att lyssna igenom ljudinspelningen och ordagrant skriva ned det som sades. Det var endast de delar som

uppfattades innehålla material av relevans som transkriberades. Detta gjordes för att spara tid, då fullständig transkribering kan ta mycket av den redan begränsade tid som denna kandidatuppsats innebär (Trost, 2005). Efter transkriberingen analyserades och tolkades materialet tematiskt. Tematisk analys är en analysansats som ger utrymme till att sätta de olika respondenternas svar i kontext, jämföra deras tankegångar och synsätt med varandra, samt kunna upptäcka återkommande mönster och teman. Materialet bekantades med genom transkribering och upprepade genomläsning, och därefter gjordes den tematiska analysen i 4 steg; kodning, preliminär tematisering, granskning av teman och slutgiltig tematisering. Därefter gjordes en slutanalys (Braun & Clarke, 2006).

Kodningen av transkriberingen gjordes genom att anteckna direkt i transkriberingsdokumentet. Kodningen gjordes i flera steg för att försäkra mig om att det gjordes ordentligt. Efter genomförandet hade jag erhållit många olika koder (exempelvis olika problem, orsaker, lösningar, normer och liknande), vilka jag sedan klustrade samman utifrån dess egenskaper och eventuella likheter. Dessa sammanklustrade kodgrupper namngavs och var vad som blev min preliminära uppsättning teman. Efter detta granskades dessa teman återigen för att avgöra vad som skulle behållas eller avfärdas, och vad som skulle slås ihop eller delas upp. I och med detta påbörjades den slutgiltiga tematiseringen, där den slutgiltiga uppsättningen teman bestämdes, definierades och namngavs. Som ett sista steg kontrollerade jag mina temans uppbyggnad för att se så de koder som utgjorde temat hängde samman, och för att se till så de verkligen kunde motiveras utifrån undersökningen. Efter tematiseringens fyra steg genomfördes en slutanalys, rapportering och analys där mina identifierade teman motiverades genom att inkludera dataextrakt samt ta stöd i den teoretiska inramningen. Detta gjordes för att visa att min analys och mina argument har empiriskt stöd. Analysen tolkades (som tidigare nämnt) latent, och den tematiska analysansatsen har fördelar i att den är flexibel och enkel, fungerar sammanfattande och genererar en djup insikt. Den är ett bra verktyg då den gör att man både kan spegla verkligheten och gå in på djupet på dess innebörd (Braun & Clarke, 2006).

3.4 Metodens trovärdighet och validitet

Då en så hög transparens som möjligt eftersträvas är det viktigt att fundera över hur mitt tillvägagångssätt kan ha påverkat resultatet. Här belyser jag aktuell metodkritik med syftet att öka undersökningens trovärdighet och metodens validitet (Ekengren & Hinnfors, 2012).

3.4.1 Urvalsgruppen

Vad jag tycker är av relevans att ta upp inom detta kapitel för metodkritik är hur respondentgruppens demografi kan påverka resultatet. Det är viktigt att diskutera att ålder och kön kan påverka resultatet då dessa demografiska aspekter spelar en betydande roll i skapandet av individens värderingar. Ålder och kön påverkar individens miljömedvetenhet, vilka personliga och sociala normer som råder för individen samt individens mottagligheten för dessa (Berenguer, Corraliza & Martin, 2005). Inom vissa kvalitativa intervjustudier är det viktigt att maximera variationen bland de personer som ingår i undersökningen. Intervjupersonerna ska i sådana fall representera många olika sorters erfarenheter och inkludera både män och kvinnor, unga och gamla, låg- och högutbildade och så vidare (Esaiasson et al., 2017). Gällande denna undersökning är det dock inte aktuellt med ett maximalt urval. Demografin hos de intervjuade är avsiktligt homogen för att kunna belysa de förutsättningar som råder inom denna grupp som ligger så pass nära den sociodemografiska särskilt miljömedvetna gruppen. När en urvalsgrupp ser ut så innebär det att det istället är viktigt att uppnå en teoretisk mättnad. För varje homogen grupp är det önskvärt att intervjua drygt 10

respondenter för att närma sig teoretisk mättnad (Esaiasson et al., 2017). Utifrån rådande tidsbegränsningar och enligt Trost (2005) kan rent allmänt fyra-fem intervjuer vara att föredra, för att på så sätt kunna göra en djupare analys och inte få ohanterligt mycket material. Med hänsyn till det vill jag argumentera för att respondentantalet är tillräckligt trots att det inte uppnår 10 deltagare.

3.4.2 Intervjusituationen

Trots en gedigen ansträngning för att genomföra intervjuerna på ett så tillförlitligt sätt som möjligt finns det naturligtvis aspekter som kan dra ned metodens reliabilitet. Framst syftar jag till användningen av olika sorters intervjuformer. Jag tyckte mig märka viss skillnad i omfattningen hos svaren mellan de olika intervjuarterna. De svar som hämtades från e-mailintervjun var mer kortfattade och inte lika detaljerade som de svar som hämtades från samtalsintervjuerna. Till viss del gäller detsamma för telefonintervjun. Vid en telefonintervju bör man inte hålla på i längre än 10-15 minuter, som allra längst 30 minuter, för att bibehålla svarspersonernas koncentration och tålamod. Detta gör det svårare att ställa lika många frågor som under ett personligt möte, och jag gjorde därför ett urval av de viktigaste frågorna. Telefonintervjun var den sista intervjun som genomfördes, och efter att ha genomfört fem intervjuer dessförinnan kände jag en trygghet i vilka frågor som var av största relevans, vilka alltså var de frågor som prioriterades under telefonintervjun. Trots att det blev ett visst bortfall av frågor så tyckte jag att detta vägdes upp av utförligheten och detaljrikedomen i de svar som gavs, och telefonintervjun användes då det är ett bra alternativ för att få respondenter som inte kan ställa upp på ett personligt möte att ställa upp på en intervju alls (Esaiasson et al., 2017). Med det sagt var samtalsintervjuerna med personligt möte den intervjuart som gav djupast och mest ingående svar, därefter telefonintervjun och sist e-mailintervjun. Dock anser jag att alla svar, oavsett intervjuslag, gav värdefull information och var tillräckligt ingående för att jag skulle både kunna förstå och analysera dem.

3.4.3 Forskarens bias

När en studie utgår från en relativistisk ontologi (som denna studie gör) är det viktigt att reflektera över att samtliga inblandade individer – såväl respondenter som jag som forskare – har olika världsuppfattningar vilka kan påverka resultatet på olika sätt. De teman som identifieras ”dyker inte bara upp”, utan en tematisk analys grundas i att jag som forskare gör aktiva tolkningar av det som sägs under intervjuerna. Beroende på vem jag är, och vad jag har för bakgrund, teoretisk kunskap och värderingar, kan mina tolkningar av resultatet variera jämfört med om en annan forskare av annan bakgrund och erfarenhet skulle genomföra analysen. För att vara transparent gällande den påverkan jag som person kan ha på resultatet vill jag konkretisera min egen sociodemografiska bakgrund. Jag är ung kvinna, högutbildad inom miljövetenskap och kulturgeografi och stadsbo. Utifrån dessa förutsättningar finns absolut en möjlighet att de tolkningar som gjorts har påverkats av en personlig bias (Braun & Clarke, 2006; Esaiasson et al., 2017). För att bibehålla god validitet och transparens måste alla intervjuer tolkas och behandlas likvärdigt och objektivt, vilket jag anser att jag gjort (Esaiasson et al., 2017). Med detta sagt har jag försökt arbeta på ett så objektivt och opartiskt sätt som möjligt, där jag inte lämnat utrymme för medvetet personligt baserade tolkningar eller hänseenden. Genom att vara så öppen och transparent som möjligt hoppas jag öka validiteten och reliabiliteten i mitt arbete.

3.4.4 Jämförande studie

En sista aspekt för vad som hade kunnat öka studiens validitet hade varit att genomföra en studie av jämförande karaktär. En sådan studie hade kunnat genomföras med ett antal olika tillvägagångssätt. Dessa tillvägagångssätten hade kunnat vara genom att göra snöbollsurval i flera riktningar vars olika respondentgrupper sedan kunde jämföras, genom att jämföra olika landsbygdskommuner, eller genom att jämföra olika sociala grupper inom kommunen och liknande. Att göra en jämförande studie valdes dock bort då en jämförelse av olika grupper inte ansågs passa in i syftets individbaserade utformning, vilket också understöddes av uppsatsens begränsade tidsram.

3.5 Alternativa metoder

Utöver den kvalitativa ansats som använts i uppsatsen finns andra metoder som skulle kunnat användas för att undersöka samma fenomen istället. Exempelvis hade en kvantitativ ansats med statistikgenererande enkätundersökningar kunnat fungera som ett alternativ till den kvalitativa undersökningen som gjorts. Enkätundersökningarna hade då kunnat bidra med ett större urval, där fler antal människor och deras perspektiv kunnat lyftas fram. Den kvantitativa studien valdes bort eftersom den trots sina specifika fördelar inte skulle lyckas besvara frågeställningarna och uppfylla syftet på ett adekvat sätt, utifrån syftets epistemologiska utformning. Syftet med studien var inte att på något sätt göra en kvantitativ generalisering, utan snarare att kvalitativt nog belysa olika svar på individnivå. Ett annat alternativ för min undersökning hade varit att bibehålla den kvalitativa ansatsen, men istället förändra respondenturvalet. Respondenturvalet hade kunnat förändras genom att intervjua ytterligare människor, eller genomföra informantintervjuer på exempelvis tjänstepersoner och politiker, eller genom att göra jämförelser mellan olika sociala grupper. Då hade jag kunnat analysera de givna resultaten utifrån olika aktörers perspektiv och även sätta de olika aktörernas perspektiv i relation till varandra, vilket hade kunnat ge undersökningen ett större djup och kanske även större validitet. Det valdes dock bort eftersom jag såg ett större djup och en större möjlighet att fylla en kunskapslucka i att undersöka uppfattningar och åsikter hos unga kvinnor som privatpersoner (Esaiasson et al., 2017).

3.6 Slutkommentar

Trots sitt ringa antal respondenter vill jag understryka att syftet med studien är att hitta djupgående tankar om hur transportrelaterad tillgänglighetsproblematik och rådande normer uppfattas av enskilda individer, vilket ju skulle kunna uppfyllas med så lite som en respondent. Ett större antal respondenter skulle, av validitetsskäl, kunna vara önskvärt – men oavsett respondentantal så kan syftet med denna djupdykande undersökning fortfarande uppfyllas (Esaiasson et al., 2017).

4. Resultat

4.1 En känsla av otillgänglighet

Ett, i hög grad, förväntat fynd i undersökningen var respondenternas starka känsla av bilberoende. Fyndet att respondenterna känner sig bilberoende kommer både från en latent tolkning baserad på mina uppfattningar från intervjuerna, såväl som från att respondenterna ordagrant kallar sig själva för det. I en kvalitativ undersökning är det inte relevant att diskutera kvantitativa begrepp som antal, men gällande just denna frågan tycker jag det är ytterst intressant att belysa att *samtliga* respondenter ser sig själva som bilberoende. Ingen av respondenterna tvekade utan svarade uteslutande ja på intervjuguidefrågan ”Ser du dig själv som bilberoende?”. Bilberoendet framgår rimligtvis härstamma från de fysiska förutsättningarna i respondentens tillvaro. Det är uteslutande långa avstånd och bristande kollektivtrafik som ligger till grund för detta bilberoende. Utöver detta finns mindre tydliga aspekter så som personliga preferenser, ekonomiska förutsättningar och liknande. Det är i detta bilberoende som majoriteten av tillgänglighetsproblematiken bottnar, och därför vill jag emfasera hur central bilberoendeaspekten är för invånarnas tillgänglighet.

”Jag känner att bilen är nödvändig till alla aktiviteter då jag själv vill kunna styra över min vardag och inte behöva passa tider som inte hör ihop med de aktiviteter jag ska utföra.”

– A.D, Hyssna

Respondenternas uppfattningar om deras tillgänglighet går isär. Det finns de respondenter som tycker deras tillgänglighet är uteslutande dålig, och de som tycker att deras tillgänglighet är relativt god. Detta baseras på samma förutsättning; bilberoendet. De som tycker att tillgängligheten är dålig menar att den är dålig eftersom man *måste* använda bil för att ta sig någonstans, och de som tycker att deras tillgänglighet är god menar att den är god *eftersom* man använder bil och därför kan ta sig vart man vill, när man vill. Vad de däremot är överens om är att deras tillgänglighet är begränsad, och att deras förutsättningar inte är så goda som de hade önskat. Bilen används som huvudsakligt transportmedel, och skulle respondenten välja att använda kollektivtrafik behövs fortfarande bilen för att ta sig fram till hållplatserna. Att cykla eller gå till destinationer som hållplatser, arbete eller andra aktiviteter förekommer knappt. Då andra alternativ än bilen inte är särskilt utbredda, och de som väl finns att tillgå inte är tillräckligt smidiga, snabba eller prisvänliga, så kan respondenterna känna sig fastlåsta i sitt resesätt.

”Det är bara vissa sträckor som [bussen]funkar alls. Göteborg är hyfsat, men de försämrade det ganska mycket. Kungsbacka kan man glömma. Jag hade vänner där innan, det går inte att ta sig dit kollektivt alls. Då får man åka till Göteborg först. Till Varberg kan man ta tåget från Kinna, men jag åker aldrig tåg. Det är smidigare med bil när man har småbarn.”

– C.S, Kinna

I intervjuerna framgår uppfattningen att ”allt är svårt”. Med det menar respondenterna att det inte finns några rent ut sagt bra alternativ. Kollektivtrafiken är bristande, cykelvägar finns inte, avstånden är för långa för att gå och miljöbilar är för dyra. Den konventionella bilen står i princip ensamt som föredraget transportalternativ men även där finns problematik i långa

avstånd, dyr bensin och höga fordons- och koldioxidskatter. Att vara bilberoende och behöva köra långa avstånd är tids- och energikrävande. Respondenterna återger att det ofta är tröttsamt att köra, särskilt sent på kvällen, efter en lång arbetsdag eller efter att de redan tvingats köra en lång sträcka samma dag. En av respondenterna uppger att man vanligtvis inte vill köra mer bil efter en lång dag, men att det är vanligt att man spenderar lediga dagar på att vara ute och ”söndagsåka” för nöjes skull, där resan i sig är syftet. Respondenterna menar dock att det är tröttsamt att köra bil majoriteten av tiden. Eftersom de inte ser kollektivtrafik som ett reellt alternativ, och de inte har energi eller lust att köra mer bil kan detta göra att de väljer bort aktiviteter och stannar hemma. Ansträngningen och uppoffringen det innebär att transportera sig väger inte upp fördelarna med att genomföra aktiviteten. De återger att de känner att de ofta tvingas avstå från nöjen och sociala aktiviteter. Särskilt svårt tycker de att det är att delta i aktiviteter som innebär att de inte kan köra, som exempelvis att gå ut och roa sig med vänner under sena kvällar och dricka alkohol. De menar att vill de någonsin delta i sådana aktiviteter måste de sova hos vänner som bor i staden eftersom de ju inte har några möjligheter att köra hem. Att de känner att de måste avstå från aktiviteter leder till att de kan känna sig isolerade.

”Jag känner mig begränsad om jag på en helg vill dricka vin med kompisar i stan, då jag är beroende av att kunna ta mig därifrån... Jag måste i så fall sova hos kompisar. Jag vill ha en trevlig kväll utan att bekymra mig att ta mig hem. Det är svårt att vara spontan.”

– J.D, Älekulla

”Jag KAN [göra de aktiviteter jag vill] om jag vill, men det handlar om ork också. Jag umgås inte med vänner i samma mängd för man vet hur lång pendelsträckan är. Jag blir trött bara av tanken.”

– J.S, Sätilla

Att genomföra ett skifte till enbart kollektivtrafik går inte enligt respondenterna. De av respondenterna som reser med buss till arbetsplatsen i Göteborg menar att det bara fungerar eftersom de tar bilen till större knutpunkter (Landvetter Resecentrum eller Delsjömotet) som i sin tur ligger i urbana områden. Samtliga menar att det inte går att transportera sig enbart med kollektivtrafik, och lyfter fram att även om det *fysiskt sett* går att åka kollektivt så är det inte värt det eftersom det tar så lång tid, innefattar flera byten, de får åka långa omvägar jämfört med bilvägen och de får betala mycket mer per resa. Tilliten till kollektivtrafiken är låg till följd av avlägsnande av hållplatser, allmänna bortprioriteringar och dåliga upplevelser av själva resorna. En respondent uppger att det är väldigt vanligt med förseningar, vilket gör de redan långa resorna ännu längre. Att byta till kollektivtrafik skulle alltså försvåra och försämra tillgängligheten för dem. De anser sin tillgänglighet i dagsläget vara så allvarligt begränsad att de inte är villiga att försämra den ytterligare, oavsett om det skulle gynna klimatet eller ej.

”Skulle jag vilja åka kollektivt tar det nästan dubbelt så lång tid enkel väg och jag har mycket färre alternativ att välja på. Jag vill inte behöva anpassa mina aktiviteter och livsval efter tre bussar om dagen.”

– J.D, Älekulla

”De ställde till det för många när de gjorde om direktbussen till icke-direktbuss och tog bort massa direktbussar. Då blir man genast latare. Det måste vara smidigt.”

– J.S, Sättila

Även den ekonomiska aspekten visar sig vara central, och respondenter menar att hur de än väljer att transportera sig är det dyrt. Att resa kollektivt är dyrt, och särskilt dyrt menar respondenterna att det är om man transporterar sig mellan Mark och någon av de urbana områdena. En av respondenterna jämför kostnaden för en enkelbiljett från hemmet i Kinna till arbetsplatsen i Göteborg (97 kr) med en enkelbiljett inom de urbana områdena Borås, Kungsbacka, Varberg eller Göteborg (27-28kr) och menar att med så höga kostnader att transportera sig kollektivt är det inte sannolikt att man skulle välja bort bilen. Att resa med personbil är dock också dyrt (drivmedel, försäkringar, fordonsskatter, koldioxidskatter och liknande), och respondenterna menar att de lägger mycket mer pengar på att transportera sig än vad invånare i de urbana områdena runtomkring gör. En av respondenterna återger att hennes kollegor (som är unga kvinnor) på arbetsplatsen i Göteborg uteslutande reser kollektivt, och menar att man i urbana områden har mycket större möjligheter att transportera sig. Hon menar att man kan resa inom städerna utan lika stor ekonomisk påfrestning, eftersom där är kortare avstånd som öppnar upp för möjligheten att gå, cykla, resa med billigare kollektivtrafik inom samma zon eller köra bil på kortare sträckor.

”Det går inte. Jag är ungdom med andra prioriteringar. Kan inte lägga pengar på en elbil. Jag har ingen kanonlön. Man har inte ekonomin som ungdom att köpa en dyr elbil. Går inte. Om man inte vill ta lån. Men ofta behöver man ju ett bra jobb för att ens få ta lån.”

– J.S, Sättila

Ett skifte till elbil ses både som en möjlighet och som en omöjlighet. Oavsett om respondenten är positiv eller negativ till elbilen som fordon så ser de ingen faktisk möjlighet att kunna skaffa den. De är överens om åsikten att elbilen skulle förbättra miljön, men menar att det är alldeles för stora svårigheter kring att skaffa en. Främst anses elbilen vara alldeles för dyr för att ens övervägas (förutom för respondenten som redan kör en hybridbil). Ytterligare bakomliggande anledning till inställningen tolkar jag vara mentala barriärer och reservation till elbilen. Det tycks finnas en osäkerhet och ovillighet kring de beteendeförändringar det skulle innebära att skaffa elbil, och därför ses inte elbilen som ett alternativ. Oavsett om respondenterna stannar kvar i det transportsätt de har idag eller byter till något annat så kvarstår samma problem. De upplever ofta eller alltid en känsla av otillgänglighet, där alla aktiviteter och transportalternativ kräver uppoffringar, och med en känsla av att allt (transportrelaterat) är svårt. Respondenterna anser att deras tillgänglighet är bristande, men tycker att de i dagsläget inte har några möjligheter att förbättra den.

”Så fort jag har råd ska jag flytta dit där det finns kollektivtrafik. Jag hatar att köra själv! Dels för att jag inte är en bra bilförare och dels för att jag ofta är trött och helt enkelt inte har någon ork att köra bil. Sen så kan man bidra till en bättre miljö om man reser kollektivt, samt slipper krånglet med att ha bil som besiktning, byta däck, tanka, skrapa rutor på vintern.”

– S.S, Hyssna

4.2 Skepticism kring elbilen som innovation

Oavsett vilket drivmedel som används så uppfattas bilen som en källa till frihet. Den tillåter respondenten att vara flexibel och själv välja vilka rutter eller tider man vill åka utan att behöva anpassa sig till andra. Bilen är det överlägset mest föredragna transportmedel bland respondenterna. Gällande drivmedelspreferenser identifierar jag en tydlig ovilja att lämna den konventionella bilen bakom sig helt. Den har alltid funnits i deras liv och stadigt rullat på oavsett oförutsedda händelser och är det transportmedel de litar mest på. Respondenterna återger att det skulle innebära en alldeles för stor (ekonomisk, tidsmässig och preferensmässig) uppoffring att välja kollektivtrafik eller att köra elbil. De anser att de redan gör det miljömässigt bästa de kan utifrån sina förutsättningar, och att de redan i dagsläget ändå utsätts för transportrelaterad orättvisa och tillgänglighetsproblematik. Att ändra sitt beteende skulle innebära större svårigheter och orättvisor, vilket respondenterna menar inte väger upp för de miljömässiga fördelar det skulle innebära om de bytte transportmedel.

En av respondenterna argumenterar för att hon inte har möjlighet att byta transportmedel, men att hon redan gör gott för miljön eftersom hon nästintill aldrig flyger. Hon uppmärksammar ”hyckleriet” i att exempelvis politiker som reser miljövänligt till vardags också är de som flyger flera gånger om året, och på så sätt bidrar till långt mycket mer koldioxid i atmosfären än vad hon någonsin skulle kunna göra med sin bensinbil.

”Jag känner att jag gör det jag kan [för miljön], men jag kör bil till jobbet för att jag måste. Jag däremot flyger kanske bara två gånger per år, medan de i riksdagen som fattar dessa beslut flyger hela tiden, så deras klimatpåverkan är större än min ändå.”

– J.D, Älekulla

Trots att vissa fördelar med elbilen absolut kan uppmärksammas i intervjuerna så finns en överhängande skepticism till den. De är reserverade till elbilen som innovation och litar inte på den. Respondenterna menar att den måste utvecklas och få bättre kapacitet, räckvidd och fler laddningsmöjligheter för att passa förutsättningarna på landsbygden. Bland osäkerheten kring kapaciteten framkommer bland annat en rädsla att inte kunna lita på bilen i och med att den drivs på elektricitet.

Det finns en rädsla för att strömmen ska ta slut, att det ska bli strömavbrott eller att andra oförutsedda händelser ska ske. En respondent menar att hon inte litar på elbilen eftersom hon inte kan räkna med att hon kommer ihåg att plugga in bilen för laddning i hemmet varje dag. Att inte kunna lita på elbilens kapacitet menar respondenterna förstör spontaniteten och friheten det annars innebär att ha bil. En av respondenterna berättar att hon ser det som ett stort problem att behöva planera rutter för att se till så det verkligen finns laddningsmöjligheter längs vägen. De känner även en press på att de behöver planera vart de ska parkera för att kunna ställa sig i anslutning till laddstolpar, och en rädsla kring vad de skulle göra om laddstolparna de planerar att långtidsladda bilen vid skulle vara upptagna.

” /.../ sen så kan man inte ladda bilen vart som helst så man kan inte spontanköra någonstans som man kan göra med vanliga bilar. Hade jag kört en elbil hade jag säkert suttit och planerat rutter innan jag lämnar huset. /.../ Tänk om jag glömmer ladda bilen? Tänk om det var strömavbrott?”

– S.S, Hyssna

De litar inte på batteriets kapacitet utan tycks snarare föredra (och lita på) de alternativ som de känner till, och som är mer konkreta i sin utformning. De känner sig tryggare med drivmedel de kan se eller ta på, som att kunna mäta en fysisk vätskenivå i tanken eller känna tryggheten att ha en extra bensindunk i bagaget. De menar att om behållarna är tillförslutna kommer inte bensinen/dieseln plötsligt och oförklarligt försvinna, medan de inte kan känna den tryggheten med ett batteri som plötsligt kan ladda ur sig. Det finns en bild av att ny teknik alltid strular när man behöver den som mest. Det märks tydligt att respondenterna inte litar på elbilen som den är designad idag, utan anser att elbilen behöver utvecklas mer. Förutsättningen att elbilen behöver utvecklas mer går hand i hand med åsikten att inköpspriset behöver sjunka (då dess utveckling kan leda till en större marknad och konkurrenskraft, vilket kan leda till sänkta priser). Respondenterna förknippar elbilen med att vara dyr, och ett fordonsalternativ som enbart är möjligt för höginkomsttagare. Utöver att den är dyr att köpa menar de att elbilen är en statussymbol. Flera respondenter är av åsikten att elbilen (specifikt Teslan) måste sluta vara en statussymbol för att folk ska bli mer benägna att skaffa en.

”Majoriteten av de som bor i Mark har inte de där exklusivaste jobben med 50.000 i månaden. Det måste bli billigare för att folk ska kunna prioritera det [elbil]. Ingen av dem har möjligheterna. Ingen har råd.”

– J.S, Sättila

Under intervjuerna fick respondenterna frågor om hållbarhetslösningar, så de kunde diskutera förslag på dessa. Det var inte vanligt förekommande att kvinnorna hade lätt att komma på förslag på hur de skulle kunna förändra sin situation och resa mer miljövänligt. Kollektivtrafik kom inte på fråga, och elbilen ansågs vara för dyr för att ens övervägas som hållbarhetslösning. Det förslag som väl dök upp var att samåka mer. Utöver samåkning dök hybridbilen (men aldrig den rent batteridrivna elbilen) upp som hållbarhetsalternativ till den konventionella bilen. Respondenterna förhåller sig aningen mindre skeptiska till hybridbilen än den batteridrivna elbilen eftersom den drivs på bensin/diesel utöver elektriciteten. Om de ekonomiska förutsättningarna funnits menar respondenterna (givetvis förutom kvinnan som redan kör hybrid) att de vore mer öppna till att skaffa en hybridbil eftersom de då kan utnyttja elektriciteten som drivmedel utan att bli beroende av den. På så sätt kan de vara miljövänliga i sin transporterung utan att bli sårbara. Kvinnan med hybridbil som transportmedel är (förståeligt nog) mer öppen och positiv till elbilen som hållbarhetsalternativ, även om hon menar att den oavsett utformning nog inte är anpassad till landsbygdens förutsättningar.

Några av respondenterna uppger att de inte känner någon klimatångest alls, och några av dem uppger att de känner lite klimatångest. Bland de respondenter som inte känner någon klimatångest alls identifierar jag en generellt sett sämre inställning till elbilen. Även om de själva identifierar vissa fördelar med elbilen ser de den inte som ett rimligt alternativ. De är även av åsikten att andra människor i Marks kommun har en negativ inställning till elbilen. De tror att andra människor ser det som en tillfällig fluga, och som ett påhitt eller alternativ som inte är anpassad för förutsättningarna på landsbygden. Tittar jag istället på de respondenter som känner lite klimatångest så identifierar jag att de har en generellt sett ganska god personlig inställning till elbilen som hållbarhetsalternativ. Dock ses den fortfarande inte som ett rimligt alternativ att byta till. De menar att elbilen är en bra idé, men något som inte går att praktiskt utföra för dem själva då de anser att elbilen inte är anpassad efter deras behov. De har däremot en uppfattning om att andra människor i Marks kommun också är positivt inställda till elbilen, och att elbilen alltså är något som skulle kunna implementeras i större utsträckning hos andra i kommunen – om de fysiska förutsättningarna hade funnits.

Under intervjuernas gång påtalas även elbilens negativa miljöpåverkan. En av respondenterna tar upp att elbilen inte är så miljövänlig som man tror då den har en stor miljöpåverkan under produktionen, och med det menar hon att den inte alls är så bra för klimatet som man tror. Samma respondent ställer sig därefter frågan varför hon ska byta till elbil med allt vad det innebär om den ändå inte är så miljövänlig som det sägs.

”Jag tror tyvärr att många fortfarande tänker att det bara är en fluga. Att det är något som är modernt nu, men oljebolaget kommer köpa upp tillverkarna och stänga ner dem. För djupt rotat. Äldre generationen tycker nog det är krångligt.”

– J.D, Älekulla

”Jag har sett att folk skrivit på Facebook... Länkar till att produktionen av den inte är så miljövänlig. Det är hon, Greta [Thunberg], som har sagt i intervju att familjen har elbil, men att produktionen inte är så miljövänlig.”

– E.G, Kinna

4.3 En känsla av att inte bli förstörd

Huruvida intervjudeltagarna anser sig vara påverkade av sociala normer och andra människor varierar inom respondentgruppen. Det framkommer att vissa av respondenterna absolut tror att de till någon nivå påverkas av andras åsikter, beteenden och liknande, medan andra inte alls tror att sådana aspekter påverkar dem. En av respondenterna säger att hon absolut tror att hon påverkas av vad människorna runtomkring henne gör och kör, och menar att om elbilen hade varit normen och hon sett ”alla andra” köra den, så hade det troligtvis varit en självklarhet för henne att också skaffa en. Under intervjuernas gång diskuteras klimatångest, vilket är ett fenomen jag tolkar som starkt sammankopplat med personliga normer kring miljön och ens personliga miljöpåverkan. Som tidigare nämnt upplever respondenterna antingen lite klimatångest eller ingen klimatångest. Ingen av respondenterna känner stark klimatångest. Bland respondenterna skiljer sig tankarna åt gällande miljöpress från andra människor. Somliga har uppfattat att sådan press ser likadan ut och är lika omfattande på landsbygden som i staden, somliga har uppfattat det som att de sociala normerna ter sig starkare i staden, och somliga har inte uppfattat någon slags press eller normpåverkan alls. Det framkommer alltså att vissa av respondenterna anser att åsikter, uppfattningar och sociala normer skiljer sig åt geografiskt. De menar att människors åsikter och beteenden skiljer sig åt mellan stad och landsbygd, men också att det skiljer sig åt mellan olika landsbygder.

”Just där jag bor är det inte så stor press [på att resa miljövänligt]. Folk är förstående att jag tar bilen och inte bussen. /.../ samtidigt så vill jag ju bo på landsbygden för att jag vill att landsbygden ska fortsätta leva. Jag vill inte behöva flytta från mitt hem för att kunna leva ett mer miljövänligt liv.”

– J.D, Älekulla

De unga kvinnorna från undersökningen menar att de över lag inte känner särskilt stor press på sig själva från andra att de ska bete eller transportera sig mer miljövänligt. Det finns de respondenter som dock menar att om de någonsin upplever förväntningar eller känner sådan press så kommer den främst från folk i de urbana områdena. I intervjuerna tas det upp att stadsbor, politiker, samhällsplanerare och liknande inte förstår dem, och att dessa aktörer inte förstår varför landsbygdsinvånarna reser som de gör eller vilka förutsättningar de lever med.

Respondenterna menar att samhället fysiskt och mentalt utformats på ett sådant sätt att de blivit fastlåsta i sina transportmönster och inte kan förändra dem. De anser att de individuella förlusterna vid ett förändrat transportbeteende skulle bli så stora att det aldrig skulle vara värt den eventuella miljömässiga vinsten. De anser att de inte blir förstådda, och att de inte hade blivit pressade att ändra på sig om folk faktiskt hade förstått dem. Hade samhällsplanerare och politiker förstått tror respondenterna att de hade underlättat förutsättningarna för dem, genom att planera och utforma landsbygden så det hade blivit lättare att transportera sig.

” [Människors åsikter] varierar nog geografiskt. Folk i större samhällen med mindre kunskap om landsbygden men med mycket kunskap om miljöfrågor tycker nog att elbilen är ett bra alternativ. På landsbygden är det tvärtom.”

– A.D, Hyssna

I intervjuerna framkommer ett resonemang som tycks ha stark anknytning till respondenternas upplevelser, vilket berör ojämlikheterna mellan stad och landsbygd. Det talas om att främst stadsbor (eller människor med urban anknytning) är de som sätter press på landsbygdsinvånarna att agera miljövänligt, utan eftertanke på att det krävs större uppoffring eller ansträngning av de som bor på landsbygd än de som bor i staden. De menar att allt är lättare i urbana områden eftersom förutsättningarna är godare där, och att transportplaneringens urbana bias syns tydligt i hur transportalternativen förespråkas och utformas. En av respondenterna menar att när förslag framkommer om att höja kostnader och skatter som fordons- och koldioxidskatt, så kommer dessa förslag från stadsbor som klarar sitt vardagspussel utan bilen. Hon menar att det är stor skillnad mellan en stadsbo, och för dem på landsbygden som inte kan ta sig någonstans utan att köra. Hon tycker att de straffas dubbelt hela tiden.

”Vad handlar kostnaden om? Att man ska straffas när man kör på bensin men också när man byter från bensin? Hallå staten nu räcker det! Det är inte uppmuntrande att köpa elbil.”

– J.D, Älekulla

En annan respondent belyser sina tankar om att elbilen, som förespråkas som ett så bra fordonsalternativ, inte är anpassad efter landsbygdens förutsättningar. Hon menar att den snarare är anpassad efter stad och tätorts korta avstånd, större utbud av laddningsmöjligheter och invånarnas generellt sett högre inkomster. Samma respondent menar att det är problematiskt att kollektivtrafik förespråkas när det kommer från en människa med urban anknytning då kollektivtrafiken är bättre och mer utvecklad i urbana områden. Hon menar att det är lätt för en stadsbo att förespråka kollektivtrafik då det inom urbana områden kan finnas avgångar så ofta som var tionde minut, och en biljett inom tätorterna inte kostar mer än 27-28 kronor. Hon menar att vad stadsborna inte förstår är att kollektivtrafiken ute i småorterna (i Marks kommun) kan gå så sällan som ett par gånger per dag, köra långa omvägar, ta orimligt lång tid och kosta mer än tre gånger så mycket (105 kronor för en enkelbiljett mellan Mark och Varberg eller 97 kronor för en enkelbiljett mellan Mark och Borås, Kungsbacka eller Göteborg, jämfört med 27-28 kronor för en enkelbiljett inom Borås, Kungsbacka, Varberg eller Göteborg). Detta är en av anledningarna till att respondenterna inte känner sig förstådda eller prioriterade av de som sitter på makten att förändra transportplaneringen.

”Jag upplever att mina kompisar i stan inte förstår mitt problem med att ’bara ta bussen’. Missar jag bussen är jag tvungen att få skjuts.”

– J.D, Älekulla

Känslor om orättvisa uppkommer, men grundas på något sätt alltid i att det inte är ren orättvisa eftersom de själva valt att bosätta sig där. De tycker däremot att det är orättvist i hur mycket jobbigare det är om man jämför exempelvis Göteborg med Mark. En önskan om förbättring är enligt respondenterna något ständigt överhängande.

5. Analys

5.1 Transportbeteende

Det står klart att kvinnorna som undersökts är bilberoende. De återger att de inte under rimliga förhållanden kan förändra sitt transportbeteende och lämna bilen bakom sig. Det framgår att all förändring från den konventionella bilen försämrar tillgängligheten på olika sätt. Hur respondenterna än försöker förbättra sin situation så missgynnas de på ett eller annat sätt, antingen genom högre kostnader, längre restider eller en mental osäkerhet om deras nya transportalternativ ens går att lita på. Respondenterna känner sig i dagsläget redan transportmässigt och ibland även socialt missgynnade, och de känner att en förändring bara skulle innebära ytterligare försämring av deras situation. Att respondenterna inte kan se några hållbarhetslösningar som inte innefattar bilen talar tydligt för den starka bilbundenheten och det kollektiva transportsystemets otillräckliga utformning i kommunen idag.

Utifrån respondenternas transportbeteende (där i princip allt de gör innebär att de måste resa långa avstånd) står det klart att av de geografiska livsstilar som Vilhelmson (2007) tar upp, så är respondenternas livsstil ett typexempel på den geografiskt flexibla livsstilen. Det framgår att, i enlighet med aktivitetsansatsen (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2005), så förflyttar sig respondenterna i stort sett bara när de har ett syfte, eller för att nå en destination för att utföra aktiviteten. Särskilt som respondenterna har så långt att köra nämns det i intervjuerna att de helst inte kör extra för att nå aktiviteter som inte är ett måste. Det visar sig att det ofta är respondenten som bor i Mark som får förflytta sig för att träffa vänner som bor utanför kommunen, och sällan så att vänner i de urbana områdena (Kungsbacka, Varberg, Borås, Göteborg) är de som förflyttar sig till respondenten. Respondenterna känner sig ofta isolerade då det inte är ovanligt att de väljer att stanna hemma till följd av att de inte har energi att köra mer bil eller transportera sig så långt igen. Dock nämnde ju en av respondenterna att det är vanligt att folk är ute och ”söndagsåker” för nöjes skull. Dessa bilresor som görs för resandets skull kan kopplas till (och bekräftas av) studien av Moktharian (2005), som säger att själva resan kan vara den huvudsakliga aktiviteten.

5.2 Reservation kring elbilen

Människors benägenhet att adoptera innovationer kan bero på en rad olika saker. Gällande specifikt elbilen har vi resebehov, tillgång till laddningsinfrastruktur, bilintresse, individens ekonomi, personliga normer och miljömedvetenhet, men de aspekter som kan förknippas starkast med denna adoptionsbenägenhet är ålder och utbildningsnivå. Detta kan ha att göra med att dessa aspekter korrelerar starkt med hög inkomst och god ekonomi (Westin, Jansson & Nordlund, 2018). Detta resultat är i enlighet med den studie som gjordes av samma forskare året innan (Jansson, Nordlund & Westin, 2017) där elbilsförare generellt sett identifieras som individer med högre utbildning och högre inkomst, bosatta i flerpersonshushåll och i större städer. De visar sig också uppleva högre nivåer av personliga normer, sociala normer och vara tidiga på att adoptera innovationer. De huvudsakliga aspekterna är alltså ålder, utbildning och inkomst, tillsammans med normpåverkan, miljömedvetenhet och bosättning i större städer. Gällande inkomst uppgav de respondenter som deltog i undersökningen inga detaljer, mer än att de återgav att de har för låg inkomst för att köpa elbil. Samtliga respondenter är hursomhelst högutbildade, bor på landsbygden och har ännu inte åldern på sin sida då de fortfarande är unga. De besitter viss miljömedvetenhet men upplever relativt svaga personliga normer i miljöfrågan.

Sammanfattningsvis kan man därför säga att respondenterna bara besitter den utbildningsnivå och möjligtvis miljömedvetenhet det innebär att vara benägen att adoptera nya innovationer snabbt. Dock uppfyller de inte resterande aspekter; då de inte är bosatta i en större stad, besitter hög ålder, hög inkomst eller upplever starka personliga och sociala miljömässiga normer. Med det som bakgrund gör jag en (möjligtvis hårdragen) tolkning att individerna sannolikt inte är snabba på att adoptera nya innovationer. Denna tolkning, menar jag, kan fungera som en bekräftelse och därefter en förklaring till deras upplevda skepticism till elbilen.

Den identifierade starka reservationen som kvinnorna känner gentemot elbilen (främst mot batteribilen men likväl mot hybridbilen) kan grundas i flera saker. Utöver tanken om att respondenterna inte är benägna att tidigt adoptera innovationer på grund av sin socio-demografiska tillhörighet, kan en aspekt vara att elbilen är något som de flesta av respondenterna inte exponerats för. Reservationen kan alltså grundas i en viss ovana där respondenten vanligtvis inte ser, kör eller bebländar sig med elbilar. Eftersom respondenterna inte ser andra människor som använder elbilen särskilt ofta så förstärks deras uppfattning om att elbilen är något främmande och ovanligt (Westin, Jansson & Nordlund, 2018; Egnér & Trosvik, 2018). En annan aspekt är att respondenterna inte litat på elektricitet som drivmedel, och att det finns en övergripande rädsla för att elbilen kraftigt skulle försämra respondenternas redan otillräckliga tillgänglighet och förutsättningar. Respondenterna (förutom kvinnan med hybridbilen) visar med andra ord en tydlig ovilja till att adoptera elbilen. Enligt Aretun & Hansson (2012) är det de som redan är utsatta för transportdisadvantage som drabbas hårdast vid en förändring i transportmedel. Det är alltså särskilt svårt att förändra sitt beteende för de som redan är drabbade. Med det som bakgrund tolkar jag att respondenternas starka ovillighet till förändring inte beror på att de är obrydda eller nödvändigtvis okunniga, utan snarare på hur omfattande de anser att de negativa konsekvenserna skulle bli om de faktiskt bytte färdmedel.

Innovationer etableras vanligtvis i städer för att sedan långsamt sprida sig från städerna ut på landsbygden. Elbilen är en sådan innovation, vilken respondenterna tydligt kopplar samman med stadsbors förutsättningar, livsstilar och ekonomi. Skepticismen som respondenterna känner gentemot elbilen kan alltså bero på att idén om att implementera elbilen ses som en påtryckning från städerna. När något sådant sker kommer spänningen mellan stad och landsbygd fram tydligt. Elbilen upplevs ha satts på en piedestal i sammanhanget på grund av bristande förståelse för landsbygdens förutsättningar hos makthavarna i städerna. Skulle exempelvis elbilen inte fungera för individen finns det inte alls samma utbud av alternativ att välja mellan på landsbygden. Riskerna kring att satsa på nya innovationer är alltså större på landsbygden än de är i staden, vilket kan bidra till landsbygdsinvånarnas större reservation till att förändra sig. De normer som stadsbor upplever är inte likadana som de landsbygdsbor upplever. När nya innovationer som för med sig beteendeförändringar anpassas och utformas efter sociala normer i städerna, så kan det därför krocka med hur de sociala normerna ser ut på landsbygden. Invånarna kanske blir skeptiska till elbilen bara av den anledningen.

I och med hur andra människor beter sig i respondenternas geografiska närhet så stärks eller försvagas påverkan från de rådande sociala normerna. Om ingen annan i området kör elbil och man inte blir exponerad för den så förstärks normerna kring att fortsätta köra konventionell bil. Ser man däremot fler människor som kör elbil så försvagas de sociala normerna kring den konventionella bilen, och förstärks för elbilen. Även om vissa av respondenternas åsikter var att de inte påverkades av sociala normer, så medgav de dock att de kände social press från andra människor hur de bör agera. En av respondenterna nämnde ju

att det troligtvis hade varit en självklarhet för henne att skaffa elbil om det hade varit normen och hon sett "alla andra" ha det. De sociala normer som framkommer av undersökningen involverar alltså normen att köra konventionell personbil i Marks kommun, samt en norm i att inte skaffa elbil oavsett om man personligen identifierar positiva aspekter med den eller inte. För att någon skillnad ska ske och för att folk ska gå emot dessa sociala transportnormer så menar Westin, Jansson & Nordlund (2018) att det krävs starkare påverkan av personliga normer kopplat till miljömedvetenhet. Detta kan bekräftas av min studie då upplevelsen av dessa personliga normer inte riktigt infinner sig bland de flesta av respondenterna. Även om jag identifierar viss miljömedvetenhet så upplever individerna ändå inte tillräckligt starka personliga normer för att vilja göra den (ekonomiska och tidsmässiga) uppoffring det skulle krävas för att byta färdmedel. Undersökningen som gjorts kan kompletteras med Nayum et al. (2016)'s resultat, som säger att det inte är självklart att stark personlig normpåverkan och hög miljömedvetenhet leder till en faktisk beteendemässig förändring. En exponering av elbilen kan medföra förändringar i människors uppfattning och attityd till elbilen, men detta leder inte nödvändigtvis till en faktiskt adoption av den. Detta kopplar jag till att oavsett att respondenterna identifierade vissa positiva aspekter till elbilen så är det ingen som faktiskt vill eller kan skaffa den (förutom kvinnan som redan kör hybrid). Detta hör ihop med de rådande normerna som identifierades ovan.

Enligt Lind et al. (2015) så har unga, högutbildade och kvinnor visat sig vara särskilt miljömedvetna, vilket gör denna sociodemografiska grupp särskilt intressant att belysa inom ramen för denna studie. Det som skiljer grupperna åt tycks vara de geografiska aspekterna, då min studie utfördes på landsbygden och studien av Lind et al. (2015) utfördes i urbana områden. Den miljövänlighet som sägs vara kopplad till denna grupptillhörighet tycks alltså inte längre gälla när geografiska aspekter (som omgivningens påverkan och sociala normer) blandas in. Detta tyder på att det finns en geografisk påverkan på de sociala normerna, vilka sannolikt beror på de platsspecifika förutsättningarna i individens omgivning.

5.3 Är hybridbilen lika innovativ som batteribilen?

Trots en överhängande skepsis kring elbilen generellt, så är respondenterna mer öppna för en hybridbil som alternativ än en rent batteridrivna bil. Med detta resultat framgår att respondenterna gör skillnad på elbil och hybridbil. Som förklarar i kapitel 2.4.1 så drivs den batteridrivna elbilen (BEV) enbart på batteri, medan hybridbilen (PHEV eller HEV) delvis drivs på batteri, men också på bensin eller diesel (Westin, Jansson & Nordlund, 2018). Den batteridrivna elbilen krockar med ett flertal av vad Westin, Jansson & Nordlund (2018) kallar mentala barriärer. Hybridbilen å andra sidan, klarar sig förbi de flesta av dessa. De mentala barriärer som framgick bland respondenterna innefattade en rädsla av att vara helt beroende av elektricitet; med risk för strömavbrott, dålig tillgång till laddning eller helt enkelt att behöva planera sina rutter utifrån laddstationernas lokalisering. Hybridbilen är mer lik den konventionella bilen eftersom den drivs på bensin eller diesel när elektricitet inte finns att tillgå. På grund av detta så försvinner de elektricitetsrelaterade mentala barriärerna som respondenterna hade för batteribilen, vilket kanske gör att hybridbilen inte ses som en lika främmande innovation.

Enligt Westin, Jansson & Nordlund (2018) är en styrande faktor till människors villighet att adoptera nya innovationer hur mycket den kräver att de ändrar sitt beteende. Det är svårt att få människor att förändra sina beteenden, särskilt om förändringen försvårar individens situation (Energimyndigheten, 2016). Då krävs starka normer vars påverkan kan övertala individen att det är värt det (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). Mina respondenter uppger alla att en beteende-förändring skulle innebära uteslutande sämre tillgänglighet, minskad livskvalitet och

sämre ekonomiska förutsättningar. De ser inte den miljömässiga vinsten som en personlig vinst, utan snarare som en personlig förlust. Resultatet indikerar därför att de personliga och sociala miljönormer som finns inte är tillräckligt starka eller påverkar individerna tillräckligt mycket för att de ska anse att den personliga förlusten vägs upp av den miljömässiga vinsten.

Oavsett hybrid eller batteridrift hos elbilen kommer vi inte ifrån att inköpspriset var en väsentlig barriär hos respondenterna. Respondenterna återger som tidigare nämnt en ovillighet att förändra transportmedel utifrån sina förutsättningar idag, men menade att hybridbilen hade kunnat vara mer aktuell (än batteribilen) om de fysiska och ekonomiska förutsättningarna hade funnits. Jag gör tolkningen att hade de ekonomiska förutsättningarna funnits, och respondenten hade tänkt skaffa en elbil, så hade det varit en hybrid som respondenten hade skaffat. Några av respondenterna menade dessutom att om invånare i kommunen (med bättre ekonomi än respondenten själv) skulle skaffa elbil så skulle de i sådana fall köpa en hybrid och inte en batteridrivna bil. Resultaten indikerar alltså att det finns en större villighet att adoptera hybridbilen eftersom den inte är lika innovativ och främmande som batteribilen, och att den inte heller kräver en lika stor beteendemässig förändring hos individen. Trots att respondenterna över lag hade en bättre inställning till hybriderna är det viktigt att poängtera att hybriderna fortfarande klassades som otillgängliga, då den ju är en elbil, en främmande innovation och ansågs vara alldeles för dyr för att införskaffa.

5.4 Andra barriärer som kan förhindra elbilens implementering

Vi kan dra exempel från vårt grannland Norge, som trots sina fysiska likheter med oss har lyckats med en mycket mer omfattande adoptering av elbilen bland dess invånare. De exakta anledningarna till varför är naturligtvis svåra att specificera, och adoptionen kan påverkas av allt från landets ekonomi och landsbygds politik till invånarnas miljömedvetenhet. Westin, Jansson & Nordlund (2018) menar att mycket av den omfattande elbilsadoptionen kan härledas till att det finns mindre mentala barriärer hos de norska invånarna. Den sociala acceptansen för elbilen är större i Norge och för att lyckas nå dit måste (bland annat) de svenska invånarnas mentala barriärer minska eller försvinna (Westin, Jansson & Nordlund, 2018).

Ur min studie erhåller jag insikten att respondenterna hindras av sina mentala barriärer. De själva och deras omgivning blir kvar i det konventionella transportsättet och kommer sannolikt inte att exponeras för elbilen om inte någon annan "tar tag i det" och skaffar en. I enlighet med Westin, Jansson & Nordlunds (2018) argument så betyder detta att de mentala barriärerna kvarstår, eftersom exponering är det mest effektiva sättet att normalisera innovationen och bryta de mentala barriärerna. Eftersom respondenterna själva sannolikt inte kommer förändra sitt beteende skulle de behöva se andra människor göra det först. De skulle alltså behöva ytterligare incitament eller stöttning för att ändra inställning. Ett förslag på en lösning till detta problem föreslås av Egnér & Trosvik (2018), vilket är att kommuner börjar använda miljö- eller elbilar i sitt eget arbete. Kommuner vars fordonsflotta består av miljöbilar förväntas ha en större andel miljöbilar totalt. Detta är med hänsyn till granneffekten, då det är sannolikt att fler människor adopterar innovationen om de exponeras mer för den. Detta går också att koppla till Westin, Jansson & Nordlund (2018) som menar att det kan vara värt att fokusera mer på att minska de mentala barriärerna innan inköpet. De menar att de mentala aspekter som kan fungera som barriärer är starkast före inköp, och att när elbilen väl är införskaffad ses exempelvis utspridda laddstationer inte längre som ett lika stort problem.

5.5 Klimatångest, normer och deras geografiska utbredning

Med klimatångest menas här en känsla av moralisk förpliktelse gällande hur miljömedvetet respondenten agerar. Jag gör tolkningen att klimatångest går hand i hand med personliga normer, som ju också handlar om en inre moralisk förpliktelse gällande sina egna handlingar i särskilda situationer (Jansson, Nordlund & Westin, 2017). Gällande respondenternas känslor av klimatångest är det intressant att titta på sambanden mellan olika åsikter hos dem. Hos de respondenter som inte känner någon klimatångest är inställningen till elbilen generellt sett sämre, medan inställningen till elbilen generellt sett är bättre hos de respondenter som uppgav att de känner klimatångest. Dock ses elbilen fortfarande inte som ett rimligt alternativ eftersom de anser att den inte är anpassad efter deras förutsättningar och behov. Dessa resultat indikerar på att ju starkare miljömässiga personliga normer du upplever; desto godare är din generella inställning till elbilen; och desto godare tror du att andras inställning till den är. Det vill säga att de respondenter som har en – mer – positiv inställning till elbilen (personliga normer) har denna inställning oavsett om alla runtomkring dem kör konventionell bil (sociala normer). Detta bekräftas av Jansson, Nordlund och Westin (2017) som menar att personliga normer väger tyngre än sociala normer, och skiljer normerna sig åt är det mer troligt att du följer dina personliga normer.

Press från andra människor kring hur man bör agera och tänka är också något som tas upp under intervjuerna, och detta är något jag tolkar som en påverkan av normer. De fysiska förutsättningarna är uppenbart annorlunda i städer än på landsbygden, och det verkar som att även de mentala förutsättningarna och de sociala normerna kring transportbeteendet skiljer sig åt. Respondenterna återger sådant som antyder att de sociala normerna varierar från plats till plats. Att de sociala normerna skiljer sig åt skulle kunna förklara varför respondenterna upplever en känsla av att inte bli förstådda gällande sina transportval. De menar att stadsbor och människor med urban anknytning inte förstår dem, eftersom dessa människor utgår från sina egna (urbana) perspektiv och förutsättningar. Respondenterna känner sig missförstådda, och anser att den press och de sociala normerna de utsätts för från stadsbor därför kan kännas orättvisa och missriktade.

Enligt Energimyndigheten (2016) är det bland annat sociala normer som ligger bakom hur transport- och infrastrukturplaneringen sett ut genom tiderna, och hur den ser ut idag. Sociala normer påverkar alltså transportsystemet, vilket stöder antagandet att ju fler som kör ett visst fordon, desto djupare rotas detta alternativ bland oss. Detta menar jag fungerar på samma sätt som granneffekten, som Egnér och Trosvik (2018) tar upp, där man påverkas av vad andra människor i sin geografiska närhet gör och kör. Kör de flesta i kommunen konventionell bil så är det det som blir normen, och också det individerna i området påverkas och formas av. Detta kopplar jag till hur respondenterna känner sig trygga i det fordonsalternativ som de rest med hela sina liv, och som ”alla” runtomkring dem kör. De sociala normerna är självförstärkande, vilket ur ett miljöperspektiv gör det extra viktigt med starka personliga normer som kan stå emot de sociala påtryckningarna.

Hur transportbeteendet ser ut i de olika miljöerna kan ge oss en viktig inblick i de fysiska såväl som mentala skillnaderna mellan unga kvinnor på landsbygd och i stadsmiljö. En av respondenterna berättar att hennes kollegor (på arbetsplatsen i Göteborg) som är unga kvinnor vanligtvis reser kollektivt. Bara genom att förflytta sig några mil utanför staden så förändras förutsättningarna, och samtliga respondenter i respondentgruppen äger eller har tillgång till egen personbil (se tabell 1). De som väl använder kollektivtrafik är de som arbetar i Göteborg, och de använder ändå personbil mellan Mark och en urban knutpunkt för att sedan byta till buss till resan inne i staden. Utifrån detta argument tolkar jag det som att det i städer är

ovanligt att 100% av en respondentgrupp bestående av unga kvinnor mellan 20 och 35 (där majoriteten är i 20-årsåldern), har egen personbil. Samtidigt visar denna respondentgrupp från landsbygdskommunen Mark på att just alla har egen personbil. Detta tyder på stora beteendeskilnader inom sociodemografiska grupper, utifrån deras geografiska lokalisering. Haugen et al. (2012) menar att dessa transportbeteenden kan grunda sig i personliga preferenser och sociala normer, vilka alltså kan skilja sig åt geografiskt.

Min undersökning visar på att landsbygdsinvånare upplever svaga miljömässiga normer, medan upplevelsen av starkare miljömässiga normer tycks vara vanligare i städerna. Det är vanligare att respondenterna känner större press från människor med urban anknytning än av andra invånare i landsbygdskommunen, och denna urban-rurala spänningen kan fungera som en väsentlig del av de mentala barriärer som upplevs mot elbilen. Kanske hade elbilens implementering gått lättare om den introducerats från ett annat håll än från det urbana. Hursomhelst indikerar resultatet att normerna ser annorlunda ut i stadsmiljö än på landsbygden, och jag kan på så sätt identifiera en geografisk skillnad i de sociala normerna och deras utformning. Detta fynd stöttar den forskning som gjorts av Berenguer, Corraliza & Martin (2005), som menar att personliga och sociala normer skiljer sig åt geografiskt. Dock skiljer sig våra resultat åt kring hur normerna tar form. Berenguer, Corraliza & Martin (2005) menar att miljömedvetenheten generellt sett är större i städerna, men att invånarna har större moraliska förpliktelser (personliga normer) på landsbygden när det kommer till att bry sig om miljön och agera ansvarsfullt mot den. Jag, å andra sidan, menar utifrån min undersökning att miljömedvetenheten är utspridd över de olika geografiska områdena, men att miljönormerna är starkare i städerna. Berenguer, Corraliza & Martins (2005) argument till starkare miljönormer på landsbygden är att landsbygdsinvånare i större utsträckning livnär sig på miljöresurser i form av lantbruk, skogsbruk, fiske eller liknande, och därför har ett ekonomiskt intresse i att miljön ska bevaras. Mina respondenter är inte ekonomiskt beroende av miljön och livnär sig inte på jordbruk eller liknande. Istället livnär de sig på arbeten som ligger långt bort, och som kräver bil för att kunna ta sig dit. Detta får mig att reflektera över om en individs personliga normer kanske också baseras på dennes behov, och de krav som individen måste uppfylla för att kunna livnära sig. Dock kan jag inte uttala mig vidare om detta utan att genomföra vidare forskning. Något som är väldigt viktigt att emfasera här är hur villkoren ser annorlunda ut och varierar mellan olika platser och landsbygder. Jag anser, med stöttning i Berenguer, Corraliza & Martins (2005) artikel, att det är nödvändigt att förstå den specifika sociala kontexten i vilken individen utvecklas för att kunna uttala sig om varje enskilt fall.

5.6 Sammanfattning

Respondenterna menar att de inte under rimliga förhållanden kan förändra sitt transportbeteende och lämna bilen bakom sig. Att de inte kan se några hållbarhetslösningar som inte innefattar bilen talar tydligt för de otillräckliga infrastrukturella förutsättningar som råder i kommunen idag. Den tydliga skepticismen som respondenterna upplever kan bero på en rad olika saker. Det kan ha att göra med fysiska aspekter som elbilens utformning eller att de inte tidigare exponerats för elbilen i någon större utsträckning. Resultatet indikerar dock att den främsta anledningen till denna skepticism är en påverkan av sociala normer. De kan ta sig form genom mentala barriärer; en ovilja att adoptera nya innovationer, en ovilja att ta efter påtryckningar från staden, en press att stanna kvar i sitt nuvarande transportbeteende, och liknande.

Trots att respondentgruppen är av samma sociodemografiska tillhörighet som en, av Lind et al. (2015) specificerad miljögrupp besitter respondentgruppen inte samma miljömedvetna

motivation och beteendenaspekter. Det kan förklaras genom den geografiska aspekten som skiljer de båda grupperna åt, vilket tyder på att geografi har betydelse för normskapande och normpåverkan.

6. Slutsatser och avslutande reflektioner

6.1 Slutsatser

Syftet med denna studie har varit att undersöka vad unga, högutbildade kvinnor på den svenska landsbygden har för uppfattning om sin tillgänglighet, vilka sociala normer som råder gällande fordonsval samt vilken påverkan elbilen kan ha på deras upplevda tillgänglighet. De frågeställningar som ställdes upp för att besvara syftet presenteras och besvaras nedan.

- Hur skulle ett skifte från konventionella till hållbara transportmedel kunna påverka de unga kvinnornas fysiska och uppfattade tillgänglighet?

Den fysiska såväl som den uppfattade tillgängligheten skulle försämrats vid ett skifte till hållbara transportmedel. Tillgängligheten är redan i dagsläget ytterst begränsad och ett skifte skulle, utöver försämringen i tillgänglighet, även försämma livskvaliteten. Ett skifte till kollektivtrafik skulle innebära en markant ökning av tidsåtgången och en försämring av tillgängligheten till följd av längre resesträckor, färre avgångar samt otillgängliga hållplatser. Ett skifte till elbil skulle innebära en försämring av personbilens räckvidd tillsammans med ökade svårigheter att kunna tanka/ladda.

- Hur uppfattas elbilen som hållbarhetslösning, vid eventuell utfasning av konventionella transportmedel?

Elbilen bemöts med skepticism och misstänksamhet. De negativa aspekterna som upplevs kring elbilen handlar både om elbilen som fordon, men också hur den skulle påverka landsbygdsinvånarna negativt (ekonomiskt, tillgänglighets-mässigt och liknande). Elbilen uppfattas som en ny och främmande innovation som slutligen nått landsbygden efter etablering av urbant anpassade hållbarhetsalternativ i städerna. En adoption av elbilen uppfattas inte som ett reellt alternativ då den anses vara alldeles för dyr – men också opålitlig, otillräcklig och helt enkelt inte anpassad till landsbygdens förutsättningar. En skillnad mellan elbil och elbil upplevs då hybridbilen uppfattas som ett bättre och mer välfungerande alternativ än batteribilen. Mentala barriärer som berör elbilens implementering handlar främst om konceptet att använda elektricitet som (ensamt) drivmedelsalternativ, vilket i mångt och mycket försvinner med hybridbilen. Hybridbilen är mer lik den konventionella bilen än batteribilen, vilket skulle kunna vara en central bakomliggande orsak till att den uppfattas som ett mer lämpligt alternativ. Den ses dock fortfarande på med skepticism och anses fortfarande vara alldeles för dyr för att införskaffa.

- Upplever kvinnorna transportrelaterade normer, och hur inverkar de i så fall på tillgängligheten och valet av transportmedel?

Kvinnorna upplever dagligen transportrelaterade normer. De personliga och sociala normerna de upplever formar deras beteende. Eftersom normerna och beteendet påverkar vilket transportmedel som väljs, och transportmedlet påverkar tillgängligheten, så påverkar normerna på så sätt också deras tillgänglighet. Miljönormer (som att åka kollektivt eller köra elbil) upplevs starkare vid urban anknytning, medan konventionella normer (som att stanna kvar i användningen av fossila personbilar eller känna skepticism mot nya innovationer) upplevs starkare på landsbygden.

6.2 Avslutande reflektioner och fortsatt forskning

Studien har påvisat en signifikant geografisk betydelse för normskapande och normpåverkan. Transport- och tillgänglighetsrelaterade förutsättningar ser olika ut i stad och på landsbygd, och det är ofta svårare att genomföra transportbeteendeförändringar på landsbygden. De bakomliggande anledningarna till varför det är så har i tidigare forskning varit inkonsekventa. Detta har visat sig vara ett komplext område där den genomgångna litteraturen inte givit gemensamma eller heltäckande svar. Det finns alltså ett behov av att bättre förstå de bakomliggande orsakerna till landsbygdsinvånarnas åsikter och beteenden. Tidigare studier har indikerat att sociodemografiska aspekter som kön, ålder eller utbildningsnivå spelar en viktig roll i individens åsikter och benägenhet till att förändra sitt beteende (Lind et al., 2015). Min studie visar dock att åsikter och normpåverkan hos individer av samma sociodemografiska grupp tillhörighet varierar beroende på om individen befinner sig på landsbygden eller i staden. Det indikerar att sociodemografiska aspekter inte längre kan användas som förklaringsverktyg när geografiska aspekter blandas in. Westin, Jansson & Nordlund (2018) menar att normer spelar en central roll i individernas transportbeteende, men också att det behövs vidare forskning kring hur normerna påverkar olika individer. Mina resultat om geografins relevans för normskapande är centrala fynd som kan komplettera och utveckla studien av Westin, Jansson & Nordlund (2018). Min studie visar att normer har en stor påverkan på individen, och att normerna i sin tur skapas av (och beror på) den geografiska miljön.

Vidare har studien påvisat att det finns ett visst missnöje och en känsla av orättvisa gällande tillgängligheten och transportplaneringen i Marks kommun. Studien skulle därför kunna fungera upplysande för politiker såväl som för transport- och samhällsplanerare genom att öka deras förståelse kring hur särskilda individer i samhället fungerar och resonerar i transportfrågor. Eftersom miljöbilar sticker ut mer i mindre samhällen och en exponering av dessa är särskilt effektiv för elbilens spridning, så skulle jag vilja ge Marks kommun rekommendationen att implementera elbilar till sin kommunala fordonsflotta. Detta skulle kunna öka invånarnas kunskap, acceptans och slutligen villighet till att adoptera elbilen, samtidigt som det skulle kunna medföra att Marks kommun stämplas som en grön och hållbarhetsinriktad kommun.

Normforskning inom kulturgeografi är ännu inte särskilt utbrett, och det finns ett behov av fortsatt forskning inom området. En intressant fråga att gå vidare med är hur ett områdes fysiska förutsättningar påverkar individens attityder och mentala barriärer när det kommer till miljömässiga normer och/eller miljöfordonsadoption. Med detta resultat som grund kan denna studie fungera som en förstudie till en mer omfattande undersökning, vilken i sin tur kan generera mer ingående analyser och slutsatser.

Referenser

- Aretun, Å. & Hansson, L. 2012. *Ekonomiska styrmedel för en hållbar personbilstrafik – konsekvenser för tillgänglighet. En kunskapsöversikt*. VTI notat 33-2012. Linköping: VTI.
- Berenguer, J., Corraliza, J. A. & Martin, R. 2005. Rural-Urban Differences in Environmental Concern, Attitudes, and Actions. *European Journal of Psychological Assessment*. 21(2): 128–138.
- Berg, J. & Thoresson, K. 2017. *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd – En internationell litteraturstudie*. VTI notat 21-2017. Linköping: VTI.
- Braun, V. & Clarke, C. 2006. Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2): 77-101.
- Castree, N., Kitchin, R. & Rogers, A. 2013. *A Dictionary of Human Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Egnér, F. & Trosvik, L. 2018. Electric vehicle adoption in Sweden and the impact of local policy instruments. *Energy Policy*. 121: 584-596.
- Ekengren, A-M & Hinnfors, J. 2012. *Uppsatshandbok. Hur du lyckas med din uppsats*. 2 uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Energimyndigheten. 2016. *Nulägesrapport inom samordningsuppdraget fossilfri transportsektor*. ER 2016:25. ISSN 1403-1892. Eskilstuna.
- Esaiasson, P., Gilliam, M., Oskarsson, H. & Wägnerud, L. 2017. *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 5 uppl. Stockholm: Nordstedts.
- Farrington, J. & Farrington, C. 2005. Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*. 13(1): 1-12.
- Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B. 2005. *Rörlighetens omvandling: om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Frändberg L., Vilhelmson B. 2014. Spatial, Generational and Gendered Trends and Trend-Breaks in Mobility. In: Gärling T., Ettema D., Friman M. (eds) *Handbook of Sustainable Travel*. Dordrecht: Springer, 15-32.
- Haugen, K. 2012. *Miljöbilens förutsättningar i glesa bygder – Tillgänglighet samt sociala och ekonomiska aspekter för individer och hushåll. Kunskapsöversikt för BISEK*. TRUM-Rapport: 01.
- Haugen, K., Holm, E., Strömgren, M., Vilhelmson B., Westin K. 2012. Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition? *Papers in Regional Science*. 91(1): 65-84.
- Jansson, Johan; Nordlund, Annika; Westin, Kerstin. 2017. Examining drivers of sustainable consumption: The influence of norms and opinion leadership on electric vehicle adoption in Sweden. *Journal of Cleaner Production*. 154: 176-187.
- Jordbruksverket. 2015. *Så här definierar vi landsbygd*.
[http://www.jordbruksverket.se/etjanster/etjanster/etjansterforutvecklingavlandsbygden/alltomlandet/sa-hardefinierarvilandsbygd.4.362991bd13f31cadcc256b.html](http://www.jordbruksverket.se/etjanster/etjanster/etjansterforutvecklingavlandsbygden/alltomlandet/sa-har-definierar-vilandsbygd.4.362991bd13f31cadcc256b.html) (Hämtad 2019-04-01).

- Lind, H. B., Nordfjærn, T., Jørgensen, S. H. & Rundmo, T. 2015. The value-belief-norm theory, personal norms and sustainable travel mode choice in urban areas. *Journal of Environmental Psychology*. 44: 119-125.
- Lucas, K. 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*. 20:105-113.
- Mokhtarian, P.L. 2005. Travel as a Desired End, Not Just a Means, *Transportation Research Part A*. 39: 93–96.
- Naturskyddsforeningen. 2019. *Klimatförändringarnas konsekvenser*.
<https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/klimat/konsekvenser-global-uppvarmning> (Hämtad 2019-04-03).
- Naturvårdsverket, 2018. *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter*.
<https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/?visuallyDisabledSeries=bb82300656f9f7f8> (Hämtad 2019-04-01).
- Nayum, A., Klöckner, C. A. & Mehmetoglu, M. 2016. Comparison of socio-psychological characteristics of conventional and battery electric car buyers. *Travel Behaviour and Society*. 3: 8-20.
- Nordlund, A., Jansson, J. & Westin, K. Acceptability of electric vehicle aimed measures: effects of norm activation, perceived justice and effectiveness, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 117: 205-213.
- Regeringskansliet. 2008. Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Regeringskansliet. 2012. Direktiv 2012:78. *Fossiloberoende fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser*.
- Regeringskansliet. 2016. *Klimatavtalet från Paris*.
<https://www.regeringen.se/498409/globalassets/regeringen/dokument/miljo--och-energidepartementet/pdf/klimatavtalet-fran-paris.pdf> (Hämtad 2019-04-01).
- SCB. 2019. *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2018 och befolkningsförändringar 1 oktober–31 december 2018*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/kvartal-4-2018/> (Hämtad 2019-04-01).
- Szklarski, A. 2002. *Den kvalitativa metodens mångfald. Skilda ansatser – skilda tolkningsintentioner*. Rapport från Institutionen för Pedagogik, Högskolan i Borås: 15. Borås: Institutionen för pedagogik.
- Trost, J. 2005. *Kvalitativa intervjuer*. 3 uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Vilhelmson B. 2007. The use of the car – Mobility dependencies of urban everyday life. In T. Gärling and L. Steg (Eds.) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions*. 145-164.
- von Bahr, J. 2009. *Köra bil på landet och rädda klimatet*. Rapport från FORES Studie: 2. Stockholm: FORES.
- Westin, Kerstin; Jansson, Johan; Nordlund, Annika. 2018. The importance of socio-demographic characteristics, geographic setting, and attitudes for adoption of electric vehicles in Sweden. *Travel Behaviour & Society*. 13: 118-127.

Bilaga 1

INTERVJUGUIDE

Tema 1: Transportmönster

- Hur reser du vanligtvis under en dag?
 - o Fordonsval?
 - o Vart åker du?
 - o Hur långt reser du per dag?
 - o Hur lång tid lägger du på att resa på en dag?
- Känner du att du ofta får åka långa sträckor för att ta dig fram?
- Skulle du se dig själv som bilberoende?
- Vad gillar/ogillar du med hur dina rese-alternativ?

Tema 2: Tillgänglighet

- Förklara vad som menas med aktiviteter (jobb/skola, hobbies, träffa vänner, skjutsa barn osv) -

- Tycker du att du kan göra alla de aktiviteter du vill idag?
- Måste du välja bort vissa grejer för att avstånd är för långa eller det inte går att ta sig dit?
- Hur lätt eller svårt har du att ta dig till dina aktiviteter?
- Känner du att bilen är nödvändig för alla aktiviteter? Eller bara vissa? Förklara gärna.
- Känner du någonsin att det är orättvist att du behöver köra så pass långt / inte kan ta bussen, jämfört med exempelvis folk som bor i stan?
- Hur tror du tillgängligheten skulle kunna förbättras i Marks kommun idag?

Tema 3: Miljövänliga transportalternativ

- Nu när miljökatastroferna börjat bli så stora måste Sverige och världen börja tänka mer miljövänligt. Till exempel måste vi förändra sättet vi reser på.-

- Hur ser du på att byta till mer miljövänliga fordon? (tex elbil, kollektivtrafik)
- Skulle du vilja ändra dina resvanor till mer miljövänliga alternativ?
- Vad skulle krävas för att du skulle förändra ditt beteende?
- Vad skulle du säga att det finns för olika lösningar där du bor?
 - o Hur fungerar kollektivtrafiken? Finns det laddningsstationer för elbil?
 - o Hur gör man om man bor i Mark och vill resa mer miljövänligt?
- Vad tycker du om elbilen?
- Märker du att någon i byn kör elbil/hybridbil?
- Vad är svårigheterna med att skaffa elbil?

- Vad skulle du säga underlättar för folk att skaffa elbil?
- Skulle du skaffa elbil om du kunde? Vad skulle krävas för att du skulle göra det?
- Vad tror du människor i samhället tycker om elbilen? Om att köra/skaffa elbil?
- Hur tror du människor i samhället resonerar kring att köra bensin/diesel eller köra elbil? Eller hur de resonerar kring att köra bil VS ta bussen?
- Tror du folk är positiva eller negativa till elbilen?

Tema 4: Normer

- Tror du att du skulle bli mer benägen/villig att köra elbil om du såg många fler i kommunen som gjorde det?
- Tror du ni är många i kommunen som tycker som du?
- Tror du att du påverkas av vad andra gör/kör?
- Har du klimatångest?

Följdfråga från tidigare;

- *Du sa att du gärna skulle vilja skaffa elbil/inte ville skaffa elbil... vad är det som får dig att vilja byta/stanna kvar i ditt transportsätt? Vad driver ditt beslut? (Moralisk förpliktelse? Känsla om rätt och fel?)*
- Upplever du att andra människor har förväntningar på dig om hur du ska bete dig i trafiken? Hur mycket bil du ska köra?
- Tycker du att folk resonerar olika i stan och på landsbygden?

”Är det något du tänkt på eller vill tillägga?”
Avslutande kommentarer