

Höghastighetståg

Vägen till hållbar mobilitet mellan Stockholm och Göteborg?



Författare

Carin Andersson

Anna Kam

Handledare

Eva Thulin

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT2019

Uppsats/Examensarbete: 15hp
Nivå: Kandidat
Kurs: KGG310
Termin/år: VT2019
Handledare: Carin Andersson; Anna Kam
Examinator: Jerry Olsson
Nyckelord: Höghastighetståg; Hållbar mobilitet; Resebeteende; Modal shift; Fritidsresor



Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi

GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet

Avdelningen för kulturgeografi, Institutionen för ekonomi och samhälle
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Viktoriagatan 13, Box 625, 405 30 Göteborg
031 786 00 00
es.handels.gu.se

Förord

Efter att ha studerat miljöplanering och miljövetenskap önskade vi att studera vidare på ett aktuellt ämne inom hållbar mobilitet. Transportsektorn står inför enorma utmaningar med utsatta miljömål samtidigt som vi är starkt beroende av den. Intresset för höghastighetståg uppstod eftersom det argumenteras som en lösning på problemen. Under arbetet har vår kunskap inom området vidgats och vår ödmjukhet gentemot dess komplexitet ökat. Vi vill passa på att ägna ett stort tack till vår handledare Eva Thulin för alla hjälpsamma insikter och för allt stöd hon gett oss. Vidare vill vi även tacka övriga kursmedlemmar för fint stöd och för viktiga diskussioner som utformat arbetet.

Arbetet har gett oss stor erfarenhet som vi länge kommer ha med oss. Arbetsprocessen har varit lång men skett genom gott samarbete. Trots de uppdelningar som gjorts i processen har båda skrivit på alla delar i hela uppsatsen.

Göteborg 2019,

Carin Andersson & Anna Kam

Sammanfattning

Den här studien syftar till att undersöka om människors resesätt och resvanor förändras med införande av höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm. Vidare jämförs hur resval och färd sätt prioriteras beroende på om resan görs med arbetet eller på fritiden. Resvanor diskuteras utifrån hållbar mobilitet och den empiriska studien består av en kvantitativ enkätundersökning. Materialet samlades in från olika forum på sociala medier som var tillägnade för göteborgare.

Den teoretiska delen av arbetet har behandlat aktivitetsansatsen, en kompletterande ansats till denna och space-time convergence. Vidare har begreppen tillgänglighet, resebeteende och resvanor diskuteras i förhållande till höghastighetståg och andra färd sätt. Resultatet i studien visar en majoritet av resenärerna mellan Göteborg och Stockholm reser med tåg i dagsläget. Vilka faktorer som har betydelse för val av färd sätt identifieras och diskuteras utifrån ovan nämnda begrepp. Slutligen tyder resultatet från studien att pris är den mest avgörande faktorn för vilket färd sätt olika resenärer väljer och kommer ha en stor betydelse för om höghastighetståg kan bli framtidens färd sätt.

Innehållsförteckning

1. INTRODUKTION	1
1.1 Inledning och problemformulering	1
1.2 Syfte och frågeställningar	3
1.3 Avgränsningar	3
2. TEORETISKT RAMVERK	4
2.1 Hållbar mobilitet	4
2.2 Aktivitetsansatsen och andra perspektiv	5
2.3 Space-time convergence	8
2.4 Tillgänglighetens betydelse för hållbar mobilitet	9
2.5 Resebeteende och val av färdstätt	10
2.5.1 Huvudsakliga faktorer roll för val av färdstätt	10
2.5.2 Övriga faktorer som påverkar val av färdstätt	12
2.6 Fritidsresor	12
2.7 Sammanfattning av teori	13
3. TIDIGARE FORSKNING	14
3.1 Höghastighetstågets effekter på miljön	14
3.2 Effekter av befintliga höghastighetståg	16
3.3 Höghastighetståg i svensk kontext	16
4. METOD	18
4.1 Inledning och val av metod	18
4.2 Forskningsdesign	18
4.2.1 Variabler	18
4.3 Enkätundersökningen	19
4.4 Urvalsstrategi och genomförande av enkät	20
4.5 Bakgrund av urvalsgrupp	22
4.6 Bearbetning och analys av data	22

4.7 Reliabilitet och validitet	23
5. RESULTAT	24
5.1 Resvanor från Göteborg till Stockholm	24
5.2 Fritidsresor till Stockholm	26
5.3 Faktorer för arbets- och fritidsresenärer	27
5.4 Kostnad	28
5.5 Avstånd till Göteborgs centralstation.....	29
5.6 Miljömedvetenhet	32
6. ANALYTISK DISKUSSION.....	36
6.1 Höghastighetståg i förhållande till hållbar mobilitet	36
6.2 Faktorer i val av färdstätt	38
6.3 Närhet till centralstationen.....	39
7. SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE REFLEKTIONER	41
8. VIDARE FORSKNING.....	43
9. KÄLLFÖRTECKNING.....	44
9.1 Publicerade källor	44
9.2 Opublicerade källor.....	47
9.3 Övriga källor	48
9.4 Bildkälla.....	48
Bilaga 1. Enkätformulär.....	49

Figurförteckning

Figur 1. Antal gjorda resor till Stockholm senaste två åren	25
Figur 2. Främst använda färdmedel till Stockholm under de senaste åren	26
Figur 3. Föredragna fritidsaktiviteter i Stockholm	26
Figur 4. Viktiga faktorer för en bra reseupplevelse	27
Figur 5. Faktorer som främst påverkar val av färdmedel.....	28
Figur 6. Hur troligt valet tåg till Stockholm är beroende på den relativa kostnaden.....	29
Figur 7. Respondenternas främsta färdmedel till Stockholm.....	30
Figur 9. Sannolikheten att resenärerna reser oftare efter införandet av höghastighetståget	31
Figur 10. Miljöpåverkans betydelse för resenärerna.....	32
Figur 11. Respondenternas uppfattning om de kommer resa mer i framtiden.....	33
Figur 12. Pris för höghastighetståg skiljer sig inte från andra alternativ.	34
Figur 13. Pris för höghastighetståg är billigare än andra alternativ.	35
Figur 14. Pris för höghastighetståg är dyrare än andra alternativ.	35

1. INTRODUKTION

1.1 Inledning och problemformulering

Begreppet hållbar utveckling myntades på 80-talet och har sedan dess gett stora effekter på samhällsplaneringen. Stora ekonomiska, sociala och ekologiska utmaningar har resulterat i både ambitiösa globala och svenska miljömål. Ett av de svenska miljömålen är att Sverige ska bli koldioxidneutralt till år 2050 (Naturvårdsverket 2018). I dagsläget står Sveriges inrikestransport för en tredjedel av landets utsläpp varav vägtrafiken står för 90% av dessa (Trafikverket 2019). För att uppnå målen och minska utsläppen i transportsektorn anses höghastighetståg vara framtidens färdssätt från många håll (Banister 2008; Givoni & Banister 2008). De första höghastighetstågen togs i bruk i Japan på 1960-talet och hade en maxhastighet på 210 km/h. Sedan dess har fler länder följt deras exempel och olika typer av höghastighetsbanor har utvecklats (Givoni 2006). I juni 2018 beslutade regeringen att det ska byggas nya stambanor för höghastighetståg i förhoppningar att knyta samman Göteborg, Stockholm och Malmö. Satsningarna för nya stambanorna har strävan att utveckla hållbara kommunikationer, förkortade restider och att resenärer ska välja tåg istället för flyg (Regeringsbeslut N2018/03462/TIF). Projektet kommer påbörjas med sträckorna Göteborg - Borås, Lund - Hässleholm och Linköping - Järna. Byggprojekten har en beräknad byggstart under år 2018-2029 och ska stå färdiga till år 2033-2035 (Trafikverket 2018). Det saknas en överblick för den totala kostnaden för projekten men regeringen har undansatt 1 700 miljoner kronor till sträckan Linköping - Järna och 3 777 miljoner kronor för sträckan Göteborg och Borås (Regeringsbeslut N2018/03462/TIF). Införandet av höghastighetståg innebär att sträckan mellan Stockholm och Göteborg kommer ta två timmar istället för tre timmar (SJ u.å.). Avståndet mellan städerna är 455-470 kilometer och restiden, centrum till centrum, för flyg respektive bil är idag ungefär 2:45 timmar samt 5 timmar (Fröidh 2008).

Hållbar mobilitet är ett begrepp som avser både att transportsätt och resvanor är hållbara med få eller inga utsläpp (Banister 2008). Utifrån detta hållbarhetsperspektiv finns det därmed både fördelar och nackdelar med höghastighetståg. De främsta fördelarna med höghastighetstågen är att det sker få eller inga utsläpp i samband med transportererna samt att blir möjligt att uppnå kortare restider. Det menas även att det finns socioekonomiska fördelar med höghastighetståg eftersom det kan leda till ekonomisk tillväxt, speciellt till den lokala ekonomin och att den ökade tillgängligheten bidrar till social hållbar utveckling. Den ekonomiska tillväxten beror dock på ett flertal olika faktorer vilket gör det svårare att förutse

dess effekter (Givoni 2006). Det har också framförts kritik som till exempel att höghastighetståg är dyrt att införa, att upprustningen av järnvägen behöver prioriteras före höghastighetståg, att andra alternativ är mer lönsamma samt att kostnadseffektiviteten ifrågasätts. En del kritiker menar att höghastighetstågen inte kommer att användas tillräckligt eller att det blir en försumbar skillnad i miljöpåverkan därmed är det inte försvarbart att införa (Jansson & Nelldal 2010). Kritiken grundar sig i att det är liten andel resenärer som använder tåg som transportsätt. Höghastighetstågens maxhastighet lyfts som en fördel men kan kritiseras då tågen inte kan framföras i den hastigheten under hela sträckan eftersom det tar tid att accelerera upp och bromsa in vid stationer. Det blir därför en avvägning för planerare att bestämma hur många stationer som en höghastighetsbana ska ha (Givoni & Banister 2012).

För att främja och underlätta för en hållbar mobilitet behöver utformningen av städer ändras och utvecklas. Samhället är utformat så att olika vardagliga funktioner och samhällsfunktioner som till exempel arbete, skola, hemmet, vårdcentraler samt myndigheter är utspridda i förhållande till varandra. Människor behöver därför resa för att kunna utföra dessa aktiviteter och mobilitet blir en konsekvens av detta. Närhet till stationen är till exempel en faktor som påverkar villighet att åka tåg då människor ofta värderar transportsätt utifrån hur lång tid det kommer ta från hemmet till destinationen (Brons, Givoni & Rietveld 2009).

Mobiliteten förväntas att öka när människor har mer fritid och en högre inkomst, därmed ifrågasätts rådande teorier som enbart förutsätter att människor reser på grund av det inbyggda behovet av att resa (Banister 2008). Vi vill därför undersöka hur ett höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg kan påverka resebeteende och resvanor. Det är speciellt intressant att undersöka i kontexten för hållbar mobilitet då studier visar att det finns ett gap mellan miljömedvetenhet och resebeteende. Allra främst för fritidsresor eftersom de är tillfälliga resor som tar mindre hänsyn till miljö än i det vardagliga rörelsemönstret (Prillwitz & Barr 2011). De flesta långväga resor i Sverige idag görs med bil och den största andel av dessa resor görs på människors fritid (Trafikanalys 2015). Trots detta läggs störst fokus på arbetspendling och vardagliga resor i forskningen för hållbara transporter (Davies & Weston 2015). Samtidigt finns det studier som visar att resebeteende för vardagen också påverkar resebeteendet för fritiden (Prillwitz & Barr 2011). Mot denna bakgrund landar vi att undersöka fritidsresenärer och dess resvanor upp till Stockholm samt

om de skiljer sig från arbetsresenärer. Dock finns det invändningar om att höghastighetståg inte kan påverka vägtrafik nämnvärt utan främst konkurrerar mot flygtrafik (Fröidh 2008). Således kommer undersökningen fokusera på om och hur höghastighetståg kan påverka både flyg- och biltrafik på sträckan.

1.2 Syfte och frågeställningar

Vårt syfte är att undersöka vad införandet av höghastighetståg betyder för resenärer mellan Göteborg och Stockholm med särskilt fokus på fritidsresor. Syftet kommer besvaras utifrån följande frågeställningar:

- *Vilka skillnader i resmönster finns mellan olika resenärsgupper när det gäller frekvens och val färdstätt?*
- *Vilken betydelse har införandet av höghastighetståg för förväntade framtida resor?*
- *Har skillnader i miljömedvetenhet betydelse för hur resenärers resmönster ser ut?*

1.3 Avgränsningar

Denna uppsats har valt att avgränsa arbetet till att undersöka effekten av höghastighetståg på sträckan mellan Göteborg och Stockholm. Undersökningen har sin utgångspunkt i Göteborg och kommer fokusera på hur göteborgare väljer att resa till Stockholm. Sträckan Göteborg-Stockholm anser vi vara viktig att studera eftersom det är Sveriges två största städer som båda har ett stort utbud av fritidsnöjen. Utgångspunkten är Göteborg då det är intressant att se hur personer i en storstad förhåller sig till en större storstad när restiden förkortas mellan dem. Höghastighetståg finns även för godstrafik men denna studie avgränsar sig till persontåg och med höghastighetståg menar vi de tåg som har maxhastighet över 250 km/h, trots att det finns andra definitioner (Givoni 2006).

2. TEORETISKT RAMVERK

Teorier och tidigare studier kommer presenteras i följande kapitel. Urvalet av teorier och forskning som presenteras i detta kapitel syftar till att ge en bakgrund till ämnet samt att ge en grund till vår studie. Grunden för hållbar mobilitet behandlas i följande avsnitt och vad för betydelse de har för en hållbar transportsektor. Vidare redovisas aktivitetsansatsen med en kompletterad ansats för att förstå varför vi reser samt hur space-time convergence kan påverka det. Därefter behandlas begreppen tillgänglighet, resebeteende och resvanor i förhållande till höghastighetståg och andra färdssätt.

2.1 Hållbar mobilitet

För att förstå om och i så fall hur höghastighetståg är framtidens hållbara färdssätt krävs en förståelse för vad begreppet innebär. Nedan är därför begreppet presenterat.

Transportsektorn har stora negativa effekter vilket har fått ökad uppmärksamhet på den senaste tiden. Lokala miljöeffekter som även har socioekonomiska konsekvenser i närområdet är buller, trängsel och lokala utsläpp. Globalt sett bidrar transportsektorn kraftigt till utsläppen av växthusgaser. Detta är några av anledningarna till att begreppet hållbar mobilitet har utvecklats till ett viktigt begrepp som frekvent används i dagens stadsplanering. Hållbarhet i sig är ett samlingsbegrepp som inkluderar ekonomisk, social och ekologiska aspekter. Det betyder att hållbar mobilitet inte har ett mål i sig, utan strävar efter att kombinera och nå olika typer av mål samtidigt. För att en lösning ska leda till hållbar mobilitet bör den gynna alla tre aspekter för hållbarhetsbegreppet och menar därför att minska transportsektorns utsläpp samt dess negativa socioekonomiska konsekvenser (Bertolini & Clercq 2003).

Mobiliteten och människors rörelsemönster har i takt med ekonomisk och teknologisk utveckling resulterat till att människan reser längre distanser i högre hastigheter. Med bilens ingång i samhället har andra transportmedel tappat allt mer attraktivitet. Med bilens alla fördelar som flexibilitet, snabbhet och smidighet har den blivit dominant i dagens samhälle. Att cykla, gå eller åka kollektivt har svårt att konkurrera med dessa fördelar. Att minska bilberoende är därför en komplicerad process (Banister 2008). Vid sidan av bilens utveckling har även flyg som transportmedel uppkommit och vuxit i popularitet. Det har gett möjligheter till att resa långa resor på kortare tid. För att konkurrera ut flyget anses höghastighetståg vara det allra främsta transportmedlet att utveckla för medellånga till längre resor. Distanser där

högastighetståg har en möjlighet att konkurrera med flyg är från 400 kilometer upp till så mycket som 2000 kilometer. En av fördelarna med tåg jämfört med flyg är dess närhet till centrum då flygplatser ligger utanför staden och centrum (Yang & Zhang 2012).

Det finns olika steg till att utveckla en hållbar transportsektor. Först bör antalet resor minskas. Aktiviteter som kräver resande ska ersättas med aktiviteter som inte kräver det. Till exempel kan virtuella möten och tjänster helt ersätta motsvarande i den fysiska världen. Alla resor kan dock inte ersättas och därför önskas längden på resor att förkortas (Frändberg & Vilhelmson 2010). Hittills har dock medeldistansen per person och dag länge ökat eftersom vi rör oss allt längre (Vilhelmson 2007). Istället för att mobiliteten fortsätter att öka menas den kunna minska med hjälp av fysisk planering. Aktiviteter som motiverar resan kan planeras närmare bostaden, vilket gör att aktiviteterna finns närmare och mer miljövänliga transportsätt blir attraktiva och kan konkurrera med bilen (Frändberg & Vilhelmson 2010). De resor som ej går att förhindra eller förkorta ska i största möjliga grad utföras av kollektiva transportmedel såsom tåg och buss (Banister 2008).

Trots en stark utveckling av de nämnda tillvägagångssätten ska inte en begränsning av bil och flyg ske eftersom det skulle betyda en inskränkning på människors frihet. Istället ska teknologi se till att den mest energieffektiva och miljövänliga alternativerna används för att minska sektorns utsläpp (Banister 2008). Teknikutveckling är en viktig del av hållbar mobilitet men trots en total omväxling till den mest energieffektiva teknologin i transportsektorn kommer de Globala Målen inte nås till 2030. Omställningen måste ske i samband med förändring i resebeteende (Zawieska & Pieriegud 2017).

2.2 Aktivitetsansatsen och andra perspektiv

För att på bästa sätt förändra människors resvanor behövs insikt om varför man reser och vad som driver resan. Detta kan synliggöras med en aktivitetsorienterad ansats. I aktivitetsansatsen beskrivs mobilitet som en förutsättning för att människor ska genomföra sina dagliga sysslor (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). Begreppet mobilitet skiljer sig därför inte speciellt mycket från transport då det är nödvändigt och personer reser inte för sin egen skull. I detta perspektiv anses resor vara ett härlett behov och aktivitetsansatsen ämnar beskriva mobilitet utifrån samhällets utformning. Hemmet, arbetsplatsen och mataffären kan till exempel vara utspridda därmed uppstår det härledda behovet av att resa (Mokhtarian & Salomon 2001). Människors resval och mobilitet är beroende av tre aspekter nämligen, vilken individ det rör sig om, hur dennes omgivning ser ut och vilka aktiviteter som individen ska

utföra. De faktorer som kan påverka en individs rörelsemönster som är direkt kopplade till individen kan delas upp i ytterligare två kategorier. Individens möjligheter och begränsningar skiljer sig från individens behov. Kön, ålder, inkomst, utbildning, utbildningsnivå och körkortsinnehav är faktorer som ingår i den förstnämnda kategorin medan individens drömmar, värderingar och attityder ingår i den andra kategorin (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

De faktorer som är kopplade till individens omgivning kan delas upp i tre kategorier och dessa är livssituation, tillgänglighet till transportsystem och den fysiska strukturen. Den första kategorin syftar på faktorer som till exempel om man har barn, hur hushållets sammansättning ser ut och om man studerar eller arbetar. Dessa faktorer har kopplingar till den tidigare nämnda aspekten om vilken individ det rör sig om, men skiljer genom att det istället utgår från de förväntningar som en individ möter av samhället, arbetsgivare och vänner. Den andra kategorin innehåller påverkansfaktorer som vilken typ av infrastruktur som finns tillgänglig, både i form av transport men också för kommunikation samt vilken typ av bebyggelse som finns i omgivningen. Den tredje kategorin behandlar de faktorer som beskriver den fysiska utformningen och strukturen. Till exempel skiljer sig den fysiska utformningen åt i landet vilket resulterar i att individer från olika delar i landet rör sig över olika stora avstånd eftersom affären och arbetsplatsen kan vara mer utspridd för den ene (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

Slutligen behandlas faktorer som är kopplade till de aktiviteter som individen ska utföra. Till exempel kan det vara arbete, hämta och lämna barn eller tandläkarbesök men det kan också vara aktiviteter som är kopplade till fritiden som träning eller biobesök. Dessa aktiviteter kräver oftast att de utförs på en utsatt tid och rörelsemönstret påverkas av vilken ordning och när individen väljer att utföra dessa (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

Aktivitetsansatsen syftar till att beskriva individens rörelsemönster och kan användas för att förstå hur individens rör sig både på en lokal men också en mer regional nivå. Den regionala nivån blir aktuell när det rör sig om mer långväga resor som uppstår då individens prioriteringar och behov skiljer sig. Därmed ingår både arbetspendling men också resor som uppstår från ett behov av att hälsa på vänner och familj.

I aktivitetsansatsen förutsätts det att fritidsaktiviteter utförs på en plats men många har påpekat att detta perspektiv behöver kompletteras. I vår undersökning har vi utgått från det komplement som Mokhtarian och Salomon (2001) presenterar. De menar att en

fritidsaktivitet likväl kan vara mobilitet och behöver därför inte vara platsbunden. Exempel på sådana fritidsaktiviteter är racing, orientering och andra typer av löpning där aktiviteten kan utföras på olika ställen förutsatt att några grundkrav är uppfyllda. För de här aktiviteterna är snarare mobiliteten och resan i fokus. Resor kan även ha olika kännetecken och planerade eller oplanerade resor skiljs därför åt. Oplanerade resor kännetecknas av mobiliteten är det viktiga kan därför vara en av de fritidsaktiviteter som beskrivs ovan medan planerade resor istället kan vara resan till en fritidsaktivitet som är platsbunden. En bakomliggande orsak till att vissa människor rör sig mer än vad deras vardagliga aktiviteter kräver är att för att de vill skapa variation i vardagen (Mokhtarian & Salomon 2001).

Reseupplevelsen är en viktig del av resan och kan delas in i tre olika kategorier där varje enskild kategori behandlar en aspekt som människor säger sig uppskatta när de reser. Att anlända till en destination och de förväntningar som byggs upp under resans gång är den första aspekten. Den andra aspekten är att människor får en chans att slappna av under resans gång oberoende av vilket färdstätt som används. I bilen på vägen har individer tid att fundera över sin dag och de som reser med flyg eller tåg kan även läsa en bok eller ta en tupplur för att ge några exempel. Den tredje aspekten behandlar själva upplevelsen av att resa, exempelvis njuter de av att resa i högre hastigheter eller att se hur landskapet susar förbi dem. I samband med hållbar mobilitet har det förts en diskussion om vilken typ av mobilitet som är överflödigt. Vissa menar att all mobilitet som är relaterad till fritidsaktiviteter är överflödigt och behöver minskas medan andra anser att endast de resor som är relaterade till den tredje aspekten ska motarbetas. Detta beror på att den tredje aspekten är mest trolig att resultera i fler resor (Mokhtarian & Salomon 2001).

Den tredje aspekten av resande är även sammankopplad med personlighet och egenskaper. De som njuter av resan kan tillskrivas egenskaper som leder till att de söker sig till resandet och vill resa mer. Äventyrlust, rastlöshet, kontrollbehov och självständighet är exempel på sådana egenskaper. Olika egenskaper kan resultera i att en person föredrar ett specifikt färdstätt. Resandet eller det transportsätt som en individ väljer kan även fungera som en statussymbol. Märket på bilen eller att resa till en viss destination är två exempel. En person kan resa längre än nödvändigt eftersom personen vill ta in landskapet, är nyfiken på omgivningarna, de har satt upp ett mål eller känner sig avslappnad av att vara i rörelse. De senare egenskaperna är tätt kopplade till de egenskaper som nämnts tidigare men tillför en egen dimension till reseupplevelsen. De här olika egenskaperna kan ta olika uttryck. Vissa

upplever en känsla av bedrift när de klarar ett uppsatt mål och blir avslappnande samtidigt som deras äventyrlust och rastlöshet blir tillfredsställd när de utövar en sport medan andra får en liknande upplevelse genom att hitta nya vägar till och från hemmet och arbetsplatsen. Det finns även olika attityder till resande och de som gillar att resa kommer resa mer medan de som inte tycker om det väljer att resa mindre (Ory & Mokhtarian 2005).

Vi har i denna studie valt att fokusera på fritidsresor och detta kompletterande perspektiv ger en bra inblick varför människor väljer att resa. I aktivitetsansatsen ses resorna mer som en konsekvens av samhällets utformning och personliga preferenser medan i det här perspektivet lyfts resor som ett aktivt val människor gör. De tre olika kategorierna som en reseupplevelse kan delas in i belyser viktiga aspekter av vilken betydelse resan kan ha för en individ samtidigt som de hjälper att identifiera hur överflödigt resande kan diskuteras i kontexten för hållbar mobilitet.

2.3 Space-time convergence

Med höghastighetståg förkortas restiden mellan Stockholm och Göteborg med en timme och denna utveckling kan förstås utifrån begreppet space-time convergence. Space-time convergence syftar till att beskriva det fenomen som uppstår när snabbare transportsätt utvecklas och det blir möjligt att resa över samma avstånd på en kortare tid (Potter, Binns, Elliott, Nel, & Smith 2018). På svenska kallas eller kan begreppet förklaras som tidrummets sammanpressning (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). Teknologisk utveckling vad gäller transportmedel och kommunikation har även förändrat synen på omvärlden.

Omvärlden har krympt då resor som förr i tiden tog veckor kan genomföras inom loppet av ett dygn. Med de kommunikationsverktyg som utvecklats som till exempel massmedia och sociala medier får människor nyheter från andra delar av världen. Den information som sprids resulterar i att människor lättare kan känna en tillhörighet med människor som lever på andra kontinenter. Världen har därför krympt både med avseende på det fysiska och sociala avståndet (Potter et al. 2018). Det blir istället andra faktorer som avgör som till exempel priset för boende, mat och turistattraktioner. Tid är den faktor som begränsar alla eftersom det bara finns 24 timmar per dygn och det går inte att överkomma utan att kompromissa med andra aspekter av vardagslivet (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). När det upplevelsemässiga avståndet mellan Göteborg och Stockholm blir mindre som följd av den kortare restid som införs med höghastighetståg kan det resultera i ett ökat resande mellan de två städerna.

2.4 Tillgänglighetens betydelse för hållbar mobilitet

En aspekt som har stor påverkan på resebeteende är tillgänglighet som är central för att förstå hur höghastighetstågen kan komma att förändra människors resval. Tillgänglighet är ett begrepp saknar en tydlig definition och därmed skiljer sig betydelsen av begreppet beroende på vilket ämnesområde som det är ämnat att uttala sig om. Geurs och van Wee (2004) definierar tillgänglighet i den utsträckning individer har möjlighet att nå en destination med det transportsystem som finns till deras förfogande. Tillgängligheten med tåg och flyg skiljer sig åt då nätverken är utformade på olika sätt trots att de båda kräver en station eller flygplats som utgångspunkt till skillnad från bilen (Cao, Liu, Wang & Li 2013). Bilen är ett populärt färdmedel och trots närhet till hållplatser är det många som väljer bilen framför andra alternativ. Detta gäller främst när det kommer till arbetspendling och tågen har svårt att konkurrera med bilen även när tåget går felfritt (Verhetsel & Vanelander 2010). Städerna i de olika nätverken kan ses som olika noder och vad gäller flygtrafik är oftast en nod är större än de andra. Den större noden attraherar trafik från de mindre omkringliggande noderna men trafiken mellan dessa är begränsad. För tågtrafiken är det inte lika vanligt att utformningen är likadan utan det kan finnas olika noder som har samma attraktionskraft. Flygtrafiken kan dock ändra rutter relativt lätt till skillnad från tågen eftersom rälsen är fast med en fastställd kapacitet (Cao et. al 2013).

Närhet till en tågstation eller hållplatser för kollektivtrafik är en viktig faktor som får en positiv inverkan på människors färdval, då de som bor närmare en hållplats oftare väljer att resa kollektivt än de som har ett längre avstånd till hållplatsen (Verhetsel & Vanelander 2010). När människor väljer att resa med tåg är efterfrågan på enkla och snabba byten viktiga. Parkeringsplatser för bil och cykel är en förutsättning för de som byter färdväg och avgörande för hur nöjda resenärer upplever sig att vara med resan. Fler människor är villiga att resa med tåg om stadsutformningen främjar en ökad tillgänglighet till stationen. De politiker eller stadsplanerare som har en stramare budget och som tvingas prioritera vilka åtgärder som ska införas då målet är att få fler människor att övergå till tåg från något annat transportsätt borde därför i huvudsak prioritera tillgängligheten till stationen. Det är de som bor nära stationen som bör ingå i denna målgrupp eftersom åtgärden främst påverkar denna grupp. Åtgärder som att minska restiden och utveckla snabbare och smidigare byten kostar mer i jämförelse samtidigt som de är mindre effektiva (Brons, Givoni & Rietveld 2009).

2.5 Resebeteende och val av färdstätt

Länge har det forskats om människors beteende, om hur hon tänker och resonerar i de val hon gör. Det är en mycket komplex process som man än i dag inte har full förståelse för. Även resebeteende och hur människor väljer färdstätt är välstuderat eftersom det krävs för att kunna påverka dess beslut (Davies & Weston 2015). För att förändra resebeteende krävs det kortfattat att man både har viljan samt möjligheterna att göra det (Blainey, Hickford & Preston 2015). I följande avsnitt kommer teorier presenteras till hur vi väljer färdstätt och varför.

Det finns två olika faktorer som kan påverka människors val av färdstätt. Den första faktorn handlar om hur kollektivtrafiken är utformad i relation till annan trafik. Biljettkostnader, restid, frekvens av resor, bekvämligheter, trygghet och geografisk vidd är några exempel på detta. Den andra typen är faktorer som påverkar resebeteendet är yttre omständigheter som den regionala ekonomin, fysisk planering och geografi. Det sistnämnda menas vara det som allra främst som påverkar resval men som även är svårast att förändra (Klein 2017). För att förändra människors resebeteende diskuteras ett "modal shift", vilket innebär en minskning i användningen av ett transportmedel genom att människor övergår till andra mer önskvärda transportsätt. De faktorer som står i vägen för modal shift kallas för barriärer och några starka barriärer i val av färdmedel är den totala restiden, närhet till kollektivtrafik och kostnad (Brons, Givoni & Rietveld 2009; Verhetsel & Vanelander 2010; Blainey, Hickford & Preston 2015; Givoni & Banister 2012). Nedan presenteras samtliga faktorer mer utförligt.

2.5.1 Huvudsakliga faktorerens roll för val av färdstätt

Restid är en viktig faktor i val av färdstätt och kan delas upp på olika sätt. Tiden för hela resan är hur lång tid det tar från start- eller slutdestinationen, dörr till dörr. Delar av den totala restiden kan vara väntetiden på och mellan färdstätt eller tiden det tar att gå till färdstättet. En annan aspekt som kan räknas in är hur lång tid det tar att planera resan. Restiden kan också delas upp i tiden man är i färdstättet eller när man inte är det, till exempel tiden man sitter på tåget eller tiden man är på väg till tågstationen. Restiden som inte spenderas i det huvudsakliga färdstättet är den tid som främst verkar påverka val av färdstätt (Vande Walle & Steenbergen 2006). Forskning har visat att bilen ofta har den snabbaste totala restiden trots att andra färdstätt är snabbare. Väntetider, byten och tid att ta sig till och från stationer är tidskrävande faktorer som ger bilen en stark fördel (Blainey, Hickford & Preston 2015).

Närhet till stationen anses vara en av de mest centrala faktorerna till att välja åka tåg (Blainey, Hickford & Preston 2015; Givoni & Banister 2012; Brons, Givoni & Rietveld 2008). Gång- eller cykelavstånd till centralstationen tyder på närhet. Dock kan det ändå uppstå en problematik kring hur människor ska ta sig till och från stationen. Att gå eller cykla ensam på dåligt belysta gator med begränsat antal människor kan både kännas och vara otryggt vilket begränsar viljan att gå eller cykla. Vädret kan också påverka villigheten då regn och blåst normalt sätt inte är något som föredras. Även omgivningarna man passerar på väg till och från stationen påverkar. Vackra grönområden antas generera fler cyklister och gångtrafikanter än andra, mindre attraktiva omgivningar (Blainey, Hickford & Preston 2015).

Möjligheten att kunna resa från slutstationen kan vara viktigare än att ha närhet till startstation. Svårigheterna att ta sig fram på en ny destination blir större med bristande kunskap om området och tillgänglighet till privata färdmedel som cykel och bil (Blainey, Hickford & Preston 2015). Flygplatser ligger inte sällan långt ifrån stadens centrum och gör att transportsträckan till och från station oftast är längre än för andra färdmedel. För att öka viljan till att flyga har lågprisflyg etablerats på marknaden som satsar på flyg mellan städer med kortare distanser än 1000 km. Lågprisflygbolag använder olika strategier för att kunna erbjuda sina kunder konkurrenskraftiga priser. De hyr in sig på mindre flygplatser där hyror och avgifter är lägre samtidigt som det finns en mindre risk att förseningar orsakas av annan flygtrafik. Dock är det inte ovanligt att de mindre, billigare flygplatserna ligger ännu längre från stadskärnan med mer begränsat urval av kollektiva färdtjänster (Fröidh 2008).

Kostnadens roll i val av färdmedel är oundviklig. Beroende på hur mycket ett färdmedel kostar i relation till de andra ger stor betydelse av förklarliga skäl. Buss kan med låga kostnader konkurrera ut både tåg, flyg och bil trots att pris verkar bussen den enda konkurrenskraft (Fröidh 2008). Det är dock tydligt att kostnad inte är den enda drivkraften till val av färdmedel eftersom bilen dominerar trots att det generellt är det allra dyraste färdmedlet (Blainey, Hickford & Preston 2015). Flygpriser har länge sjunkit tack vare lågprisflygbolagens framväxt. Inrikes har dock den största andelen resenärer som bytt till lågprisflygbolag tidigare rest med andra flygbolag (Fröidh 2008). Delar av problematiken med att få fler att välja tåget är att personer har ett större motstånd till att betala tågbiljetter än att betala andra resor. Bilister och flygresenärer är mer villiga att betala högre priser för respektive färdmedel. Slutligen betyder det att policier som ämnar att straffa dessa resenärer med högre avgifter inte ger önskinsvärda resultat (Román, Espinol & Martín 2009).

2.5.2 Övriga faktorer som påverkar val av färdstätt

Möjlighet att vara punktlig och tillförlit för tidsschemat varierar för de olika färdstätt. Att vara säker på att komma fram i tid till den väntade destinationen är viktigt men kan också variera beroende på ändamålet med resan. Resor som sker på fritiden är mer flexibla och kräver mindre tidshållning än affärsresor (Davies & Weston 2015). Beroende på vilken typ av resa och aktivitet vid destination som ska utföras, behövs det även möjlighet att ha med packning. Ett yrke som behöver verktyg eller en fritidsaktivitet som kräver stor och tung rekvizita är exempel på resor som kan kräva mycket bagageutrymme (Blainey, Hickford & Preston 2015).

Färdstätt tåg, bil, buss och tåg ger olika typer av reseupplevelser och hur individer spenderar tiden på samtliga färdstätt varierar. För att köra bil krävs fullt fokus på vägarna och aktivitet som distraherar detta är förbjudet enligt lag och kan vara en fara för livet. De andra färdstätt tillåter istället andra aktiviteter parallellt med resan. Dock finns det även restriktioner för aktiviteter i de resterande färdstätt. Flyg kräver att elektronik är avstängd eller de är satta i flygplansläge (Mokhtarian & Salomon 2001). Tåg bedöms vara mer komfortabelt att åka än till exempel buss och gör det bekvämare att göra andra aktiviteter under tiden (Fröidh 2008).

Attityd och medvetenhet inför miljöfrågor har och kan ge stor effekt på människors beteende. Stora ändringar vardagen grundar sig i viljan att göra något för klimatet. Trots det verkar resebeteende inte påverkas i samma grad (Prillwitz & Barr 2011). Forskning har gjorts på vilka aktörer som i störst utsträckning påverkar människors miljömedvetenhet. Sociodemografiska och socioekonomiska aspekter såsom ålder, inkomst, storlek på hushåll, kön, sysselsättning har effekt på personens vilja och/eller möjligheter att välja mer energieffektiva transportmedel. Utöver dessa aspekter har även attityden hos individer en roll i val av resval. Normer och värderingar är exempel på attityder för resval. De formas i sin tur utifrån personer runt omkring som släkt och vänner (Hunecke, Haustein, Grischkat & Böhrer 2007).

2.6 Fritidsresor

Mellan 2011 och 2014, utfördes 70 % av alla långväga inrikesresor med bil. 15% gjordes med tåg samt att 4% av resorna gjordes med antingen flyg eller buss. Män reser något mer bil och flyg och kvinnor något mer med tåg och buss. Ungefär 56% av alla långväga resor görs på människors fritid (Trafikanalys 2015). Fritiden i Sverige har länge ökat. Den totala tiden

som män och kvinnor idag sysselsätter sig dagligen med arbete, studier och hemarbete är åtta timmar vilket har minskat med trettio minuter sedan 1990. Till följd av det ökar möjligheten att resa och vi rör oss allt längre (SCB 2017). Det allra vanligaste färdssättet under fritiden är med bil (Trafikanalys 2017).

Miljömedvetenhet verkar inte påverka rörelsemönster och resebeteende önskvärt. Det är större chans att miljöfaktorer som utsläpp räknas in i vardagliga aktiviteter för att sedan ”glömmas bort” för de aktiviteter som endast händer en eller enstaka gånger. Att fritidsresor inte anpassas till lika stor grad av miljömedvetenhet beror även på människors känsla av frihet när människor planerar sin semester (Prillwitz & Barr 2011). Åtgärder för att fritidsresor i mindre utsträckning ska ske med bil kan se olika ut. Att minska bilens bekvämligheter genom att reglera hastighetsbegränsningar, lägga till avgifter, begränsa vägar och planera större plats till annan trafik är alla åtgärder för modal shift (Davies & Weston 2015). Dock är dessa åtgärder ofta impopulära och får bemöta stark kritik (Blainey, Hickford & Preston 2015). Istället kan större fokus läggas vid förbättringar och ökade möjligheter till kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik (Davies & Weston 2015).

Resebeteende för fritidsresande verkar även kunna påverkas av hur individer reser i vardagen. I Prillwitz & Barrs (2011) undersökning av resebeteende i England framkom det att resenärer som oftare använder bil i vardagen, också är betydligt mer benägna att använda sig av bil för fritidsresor. Trots att skillnaden inte var lika tydlig fanns det även underlag till att de som mer frekvent använde bil i vardagen också reste mer med flyg på fritiden.

2.7 Sammanfattning av teori

Varför och hur vi reser är båda stora komplexa frågor som är svåra att besvara med bara en ansats eller ett perspektiv. Flera olika ansatser har formats för få en djupare förståelse i människors resebeteenden. Aktivitetsansatsen beskrevs för att ge en förståelse till varför vi reser i vardagen men den kompletterade ansatsen valdes även att presenteras för att den ger en större förståelse till varför vi reser på fritiden. Begreppet space-time convergence har beskrivit hur tidsrummet ändras med ny teknik som höghastighetståg. Tillgänglighet är ett begrepp som används flitigt i samhällsplaneringen och menas ha stort inflytande på just resebeteende. Närhet och tillgång till aktiviteter samt transporter påverkar när, var och hur vi rör oss. Vidare i kapitlet har de faktorer som främst verkar påverka resebeteende diskuterats och vad som gör fritidsresor unika i hur vi väljer att resa och varför.

3. TIDIGARE FORSKNING

Det har gjorts mängder av forskning för att utforska hur höghastighetståg har och kommer påverka transportsektorn. Om det finns belägg för ett så kallat modal shift och om det leder till minskade utsläpp för hållbar mobilitet. Majoriteten av studier fokuserar på modal shift från flyg till höghastighetståg. Den Europeiska Unionen har en agenda om att minska områdets flygtrafik genom att öka tillgängligheten inom och mellan länder med höghastighetståg. Efterfrågan för flyg inom Europa ökar med ungefär 5% årligen men efterfrågan för höghastighetståg ökar jämförelsevis med 16% årligen (Adler, Pels & Nash 2010).

3.1 Höghastighetstågets effekter på miljön

Höghastighetstågets miljöpåverkan består av utsläpp, energikonsumtion, buller, barriäreffekter och intrång i landskapet. Även markanvändning kan vara ett problem om en höghastighetsbana byggs ut på hittills oanvänd mark. Tidigare studier har undersökt hur stor miljöpåverkan höghastighetståg har i jämförelse med konkurrerande transportsätt då även andra färdmedel har en miljöpåverkan (Campos & de Rus 2009). Utsläpp, buller och energikonsumtion är de områden som höghastighetståg har störst potential att konkurrera med flyget (Givoni 2007). Hur stora flygets utsläpp är i jämförelse med tågen beror till en hög grad på vilken typ av energikälla som används för att driva tågen (Miyoshi & Givoni 2013). Om tågen drivs av förnybar el är skillnaden mellan utsläppen större än om tågen har kolkraft som energikälla (Campos & de Rus 2009).

För att kunna jämföra utsläppen från höghastighetståg respektive flyg behövs mer information än bara den utsläppsmängd som transportsätten bidrar med. Information om hur många rutter, hur långa avstånden är och hur många avgångar per dygn är avgörande för att mäta aktiviteten kring transporten. Annan nödvändig information som behövs för att fastställa utsläppens storlek är vilken typ av energikälla som används, hur stor energianvändningen är för transportsättet och vilken typ av utsläpp av gaser det rör sig om eftersom deras påverkan skiljer sig åt. Omgivningen där utsläppen sker kan ha olika karaktär och därför kan utsläppens påverkan variera. Det blir därför viktigt att även mäta utsläppens påverkan på miljön och att dessa tas med i bedömningen (Givoni 2007). Resultaten från dessa bedömningar omvandlas till siffror i en kostnadskalkyl för att bilda en uppfattning om vad det skulle innebära införa ett höghastighetståg (Givoni 2007; Campos de Rus 2009). Dessa siffror

kan sedan jämföras med andra transportsätt då den som står för minst kostnad även har minst miljöpåverkan (Campos & de Rus 2009).

Utsläppen från respektive transportsätt är en sammanvägning av lokala utsläpp och utsläpp som påverkar växthuseffekten. Jämförelser mellan flyg och höghastighetståg har visat att miljöpåverkan med avseende på utsläpp är mindre för höghastighetståg än för flyg och bil (Givoni 2007; Campos & de Rus 2009). Även vad gäller bullernivåer har höghastighetståg mindre påverkan än andra transportsätt men skillnaden är inte lika stor. Bullernivåerna för höghastighetståg beror på vilka förebyggande åtgärder som använts och kan därför variera (Campos & de Rus 2009). Höghastighetstågen är därmed mer miljövänliga i de här avseendena men det innebär inte att införandet av höghastighetståg resulterar i mer hållbara transportsaktiviteter. Det har visat sig att om höghastighetsbanor byggs ut på populära flygrutter kan det utvecklas till en konkurrens mellan färdätten. Denna konkurrens leder till att fler flygavgångar sätts in vilket leder till en större miljöpåverkan (Givoni 2007).

Det krävs därför en översikt över många olika faktorer som kan tänkas påverka utfallet av att införa en höghastighetsbana för att avgöra ifall höghastighetståg kan bidra till en minskad miljöpåverkan (Miyoshi & Givoni 2013; Westin & Kågesson 2012). En viktig faktor för en lyckad implementering av höghastighetstågen är att de är lönsamma. För att uppnå detta krävs en övergång av passagerare från andra transportsätt då målet inte är att skapa en ny grupp passagerare utan möta de nuvarande resenärernas behov genom att konkurrera ut flyget i första hand. Om denna övergång lyckas kan höghastighetståget kompensera för den miljöpåverkan som uppstått under konstruktionen av höghastighetsbanan. Kostnaden för konstruktionen kan även balanseras ut av intäkter förutsatt att det finns tillräckligt många passagerare (Westin & Kågesson 2012). En av de sträckor där höghastighetståg inte bedöms vara ett fördelaktigt alternativ är mellan Manchester och London. Detta beror på att andelen passagerare som kommer övergå till att använda höghastighetståg beräknas vara för liten samtidigt som miljöpåverkan från tåget bara anses vara marginellt bättre än de andra transportsätten. I England drivs tågen av elkraft från fossila bränslen vilket resulterar i att höghastighetstågen bidrar till växthuseffekten. Det argumenteras därför för att satsa på andra transportalternativ för att avlasta transportnätet då höghastighetstågens största fördel är en mindre miljöpåverkan. Beroende på vilket fokus som finns inom transportplanering lyfts olika alternativ fram och i relation till avlastning förespråkas andra alternativ framför höghastighetståg i denna kontext då de anses vara mer effektiva (Miyoshi & Givoni 2013).

3.2 Effekter av befintliga höghastighetståg

Spanien har Europas mest ambitiösa mål gällande höghastighetståg. Till år 2020 finns förhoppningar om att 90 % av landets invånare maximalt ha femtio kilometer till närmsta höghastighetsbana (Jansson & Nelldal 2010). År 2008 färdigställdes höghastighetsbanan mellan de två största städerna i landet, Madrid och Barcelona. Landets ekonomi är starkt centrerad i de två städerna och sträckan på 625 km däremellan är en av de mest intensiva inrikesflygrutterna i världen. Höghastighetståget tillåter en restid på under tre timmar. Dock är det dominerande färdssättet först flyg och därefter bil eftersom flyget erbjuder det snabbaste sättet att ta sig mellan städerna (Martín, Román, García-Palomares & Gutiérrez 2014). Trots det har marknadsandelarna för tågtrafiken mellan städerna ökat med ungefär 25% efter att höghastighetståget byggdes (Adler, Pels & Nash 2010) och resandet med tåg ska ha ökat med 10-15% (Fröidh 2008).

Införandet av höghastighetståget år 2007 mellan London och Paris hade förhoppningar om att få fler resenärer att välja tåg istället för flyg eftersom flygtrafiken mellan städerna är en av de mest intensiva rutten i Europa. Det har framgångsrikt ersatt traditionella flyg men det har haft svårare att konkurrera mot lågprisflygen (Givoni & Banister 2008). Behrens & Pels (2012) påvisar att höghastighetståget har resulterat i svårigheter för flygbolag att maximera vinsten vilket har resulterat i att marknadsandelen för flygen har minskat. Det finns dock ingen antydning till att de kommer försvinna eller utkonkurreras (Behrens & Pels 2012). Istället sker fortfarande 60 avgångar mellan städerna dagligen trots att höghastighetståget har 70% av marknadsandelarna (Givoni 2007).

3.3 Höghastighetståg i svensk kontext

Antalet inrikes resor med flyg har länge tenderat att minska i Sverige. Från Stockholm har inrikesflyget minskat med tre fjärdedelar sedan 1990. Denna utveckling grundar sig i upprustning och modernisering av både vägar och stambanor (Fröidh 2008). Nästa steg i utvecklingen för järnvägen menas vara höghastighetståg. Undersökningar om framtida effekter för höghastighetståg som har gjorts i svensk kontext redovisas nedan.

Fröidh (2008) undersöker eventuella effekter av ett höghastighetståg på sträckan mellan Stockholm och Göteborg. Fokus i undersökningen är om det är ekonomiskt försvarbart med höghastighetståg. Att bygga nya stambanor för att förkorta restiden med tåg ger större möjlighet att personer väljer tåg istället för andra färdssätt, framförallt flyg, mellan städerna. Dock är en förkortad restid lösningen på all problematik. Bilen är redan idag ett långsammare

alternativ till tåg mellan städerna men ändå väljer man att åka bil. Trots en ännu kortare restid med höghastighetståg kommer man troligen att fortsätta att åka bil. Några av anledningarna är att bil kan vara billigare än tåg om man åker reser i ett större sällskap som till exempel en familj (Fröidh 2008).

Jansson och Nelldal (2010) menar att höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg skulle leda till att tågtrafiken skulle öka sina marknadsandelar mellan 80% och 90% på sträckan, beroende på hur flygbolagen lyckas bemöta utvecklingen. En tågresor på tre timmar dominerar redan marknadsandelarna och att tågresor på två timmar kan i princip konkurrera ut flygtrafiken helt. Att marknadsandelen minskar för flyget är ett resultat av att fler väljer tåg när det erbjuder snabbare restid. Ett minskat antal resenärer i flygtrafiken förväntas leda till ett minskat antal avgångar, vilket i sin tur minskar flygets fördelar då fler resenärer väljer istället tåg. När tågtiden mellan Stockholm och Göteborg minskade från fyra timmar till tre timmar ökade marknadsandelarna från 40% till 60% (Jansson & Nelldal 2010).

Enligt Fröidh (2008) är driftkostnader för flyg betydligt högre än för tåg, speciellt vid start och stopp. Det tillåter lägre priser för tåg, möjligtvis ännu lägre för höghastighetståg. Det anses vara försvarbart att införa höghastighetståg på grund av att en efterfrågan finns. Dock måste höghastighetstågen kunna bemöta efterfrågan. Det kräver långa vagnar som möjliggör en stor mängd passagerare under rusningstider men korta vagnar under tider med få antal resenärer. Om höghastighetståg misslyckas med att bemöta efterfrågan riskerar de att förlora stora ekonomiska medel. Det är främst lågprisflyg som konkurrerar höghastighetståg då de har möjligheten att möta biljettpriset (Fröidh 2008).

Stora satsningar har gjorts på höghastighetståg inom EU och runt om i världen samtidigt som ambitiösa globala och nationella miljömål satts upp. Tågens eventuella påverkan och roll i den framtida transportsektorn har därför diskuteras. I detta avsnitt har delar av tidigare forskning kring området lyfts fram för att hitta faktiska effekter av höghastighetståg. Dock är de mycket beroende på sammanhang och kan inte förväntas vara samma på olika sträckor. I följande avsnitt kommer vår undersökning presenteras och analyseras för att möjliggöra framtida effekter för sträckan samt sammankoppla dem till teorier och tidigare forskning.

4. METOD

4.1 Inledning och val av metod

Detta kapitel avser att presentera vilken metod som valts, vilka resonemang som fört oss fram till vårt metodval samt andra resonemang som förts under arbetsprocessen. Ett vetenskapligt arbete kännetecknas av transparens och de olika delarna i det här kapitlet avser att visa hur vår arbetsprocess sett ut.

En kvantitativ enkätundersökning har genomförts för att besvara de utformade frågeställningarna. Målgruppen för undersökningen var de som reser med bil, flyg, tåg och buss mellan Göteborg och Stockholm på fritiden. Enkätundersökningen undersökte hur de tillfrågades resvanor ser ut i dagsläget och hur frekvent personerna på fritiden reser mellan Göteborg och Stockholm.

Syftet har varit att undersöka vilka färdstätt som används till Stockholm och varför. För att ta reda på möjliga effekter av höghastighetståg ställdes frågor om resvanor eller val av färdstätt kan förändras när en snabbare resväg via tåg erbjuds. Slutligen ställde enkätundersökningen frågor om personernas miljömedvetenhet för att se om de påverkar valet av resa och färdstätt.

4.2 Forskningsdesign

Forskningsdesignen till denna studie är en induktiv kvantitativ design som har syfte i att jämföra och analysera variabler för resande mellan Stockholm och Göteborg med hjälp av en frågeundersökning. Designen har valts för att ge en möjlighet att dra slutsatser utifrån det insamlade empiriska materialet (Esaiasson, Gilljam, Oscarsson, Towns & Wängnerud 2017). För att genomföra en kvantitativ design ska en, så stor som möjligt, insamling av fall hos analysenheter ske. Ett större antal analysenheter ger ett bättre resultat och bättre möjligheter att generalisera (Troost & Hultåker 2018). Exakt hur stor mängd av analysenheter som krävs för ett trovärdigt resultat finns inte. Innan vi började samla in data hade vi ett mål på åtminstone hundra svar eftersom ett färre antal troligen skulle ge ett osäkert resultat.

4.2.1 Variabler

Första steget för att utforma enkäten var att anta vilka variabler som kan tänkas påverka resvanor och val av färdstätt för att vidare undersöka hur dessa kan påverkas av ett införande av höghastighetståg. Den största risken med att utgå från en kvantitativ forskningsdesign är missa betydande och avgörande variabler (Esaiasson et.al 2017). För att minska risken för detta har vi analyserat vilka variabler som främst kan tänkas påverka. Restid, närhet till olika

noder, ålder, kön, tillgång till bil, kostnader för olika färdssätt, hur punktlig man vill/måste vara, frihet i att själv bestämma resa, möjlighet att ta med packning, flexibilitet till att smidigt hamna i rätt start- och slutdestination och miljömedvetenhet är de variabler vi tänker oss kan påverka och/eller är mest intressanta att undersöka. Enligt tidigare forskning finns det många olika faktorer som påverkar resvanor och färdssättsval (Blainey, Hickford & Preston 2012; Davies & Weston 2015; Givoni & Banister 2012; Klein 2017; Prillwitz & Barr 2011). En avgränsning har varit nödvändig för att studien ska vara genomförbar. De faktorer studien avgränsat sig till är kostnad, närhet till station och resid. Miljömedvetenhet är en variabel som är central i undersökningen för att se om och hur det påverkar resebeteende.

Variablerna närhet till olika noder, ålder, kön, tillgång till bil ingår även i studien och har syftet att få bakgrund samt en förståelse av vilka som svarar på enkäten. Detta görs eftersom det är svårt att kontrollera analysenheter och vilka de är med den valda metoden. Med frågorna kan vi se om någon grupp är över- eller underrepresenterade.

Ärende för resa har även betydelse för hur färdval och resebeteende ser ut. Därför frågar enkäten om vilka faktorer som är viktigast för olika typer av resor. Meningen är att ta reda på om personer tänker olika beroende på om de åker med jobbet eller på fritiden. Kanske är tiden mer betydande för arbetsresor och kostnad mer betydande för fritidsresor. Enkäten ämnar även att undersöka vilka fritidsaktiviteter i Stockholm som kan få göteborgare att vilja besöka staden. Det är intressant för att få en förståelse för hur fritidsresor motiveras och varför de finns.

Utöver de variabler som valts att undersökas i studien finns andra variabler som kan tänkas påverka val av färdssätt och resvanor lika mycket eller till och med mer. Sysselsättning, inkomst och attityd till olika färdmedel kan alla tänkas ha stor effekt på resvanor och val av färdssätt. Vi har valt bort detta som fokus eftersom vi anser det skulle passa bättre inom ramen för kvalitativa studier.

4.3 Enkätundersökningen

När vi utformade enkäten var målet att skapa en enkät som var enkel och inte tog för lång tid att besvara (hela enkätformuläret redovisas i bilaga 1). Vi eftersträvade att skapa korta och koncisa frågeställningar med svarsalternativ som också var lätta att förstå. Det finns även en risk att frågor missförstås eller misstolkas när en webbaserad enkätundersökning utförs eftersom det inte finns någon möjlighet för respondenterna att be om ett förtydligande. Med

denna risk blir det särskilt viktigt att frågorna och svarsalternativen är tydligt formulerade (Esaiasson et.al 2017). Som försäkring till att enkäten är tydligt strukturerad skickades först enkäten ut till en försöksgrupp. Syftet med försöksgruppen var att undersöka att enkäten var enkel att följa, att den besvarades korrekt och om någon hade synpunkt på upplägg eller språk. En annan aspekt som vi hade med oss när vi utformade enkäten var att undvika neutrala svarsalternativ eftersom dessa kan vara svåra att tolka i vår analys. Med neutrala svarsalternativ menas till exempel en trea på en femgradig skala eller andra typer av svarsalternativ som kan anses hålla en mittenposition (Trost & Hultåker 2016).

De första frågorna i enkäten handlar om hur respondenternas nuvarande resmönster ser ut mellan Göteborg och Stockholm, de frågor som följer behandlar andra aspekter av resan som vilka faktorer är viktigast för dem när de reser och vilken del av reseupplevelsen som de uppskattar mest. I det sista avsnittet av enkäten ställs frågor kring framtiden när höghastighetståg införts och om respondenterna tror att de kommer resa med höghastighetståg eller inte. Alla frågor har förbestämda svarsalternativ men om någon respondent känner att ett specifikt svarsalternativ saknas har de i vissa frågor haft möjlighet att fylla i det själv. Svarsalternativen begränsades till några överskådliga alternativ och de svarsalternativ som respondenterna fyllt kan peka på att något perspektiv har förbisetts. Ifall en större andel respondenter anger samma alternativa svarsalternativ hade det använts i analysen.

4.4 Urvalsstrategi och genomförande av enkät

I den här undersökningen har en riktad urvalsstrategi använts då olika forum på sociala medier använts för att nå ut till så många göteborgare som möjligt. Vi kom fram till denna urvalsstrategi efter en genomgång av alternativa urvalsstrategier. För att kunna generalisera resultat från en studie krävs det att ett slumpmässigt urval genomförts men detta hade krävt tillgång till information om alla göteborgare från exempelvis ett register (Esaiasson et.al 2017). Detta ansågs inte vara möjligt inom den tidsram som satts upp för detta arbete och vi beslutade oss istället för att genomföra ett riktat urval. Även här diskuterades olika tillvägagångssätt där ett annat alternativ hade varit att genomföra enkätundersökningar i person på olika platser som vår tilltänkta målgrupp besöker, till exempel tågstationer, flygplatser och andra hållplatser. Ett problem som uppstod med detta tillvägagångssätt var huruvida de som reser med bil besöker dessa platser och i så fall om de besöker platserna lika frekvent som personer som har ett ärende där. På detta sätt resonerade vi oss fram till att

använda ett riktat urval och genomföra en webbaserad enkätundersökning i olika Facebook-grupper som har göteborgare som målgrupp.

Det finns flertalet grupper på Facebook som är skapade för boende i Göteborg. Samtliga kontaktades med förfrågan om att få publicera enkäten på deras forum. Responsen var inte vad vi hade hoppats på och majoriteten ansåg att vår undersökning inte passade in hos dem. Dock kunde enkäten slutligen publiceras i följande grupper:

- Jobb i Göteborg (61 52 medlemmar)
- Köpes, säljes, bytes och bortskänkes i Göteborg (52 232 medlemmar)
- Köp, Sälj, Byt, Skänk i och runt Göteborg (76 257 medlemmar)
- Vad händer i Göteborg? (8758 medlemmar)
- Vi som gillar att resa (38 015 medlemmar)

Vi provade att publicera enkäten i ytterligare tre grupper där den nekades av administratörer. Inläggen som accepterades lades upp under olika tider och på olika dagar. På så sätt kunde vi urskilja ett mönster om när flest besvarade enkäten. När inlägg publicerades på morgonen och på vardagar var svarsfrekvensen lägre än när de publicerades på eftermiddagen och på helgen. Först lade vi upp enkäten i de två på köp- och säljgrupperna för att inse att de snabbt doldes av andra inlägg som publicerades frekvent. Inlägg som publicerades på morgonen kunde därför i princip hinna försvinna bland andra inlägg till eftermiddagen. Efter att vi kommit fram till dessa slutsatser valde vi att efter några dagar publicera enkäten igen i samtliga fem grupper på en fredagseftermiddag. Tanken var att fler skulle använda Facebook under helgen. Majoriteten av svaren kom in efter den andra publikationen genomförts.

Tanken med att publicera enkäten flertalet olika grupper var att spridningen av antalet svarspersoner skulle bli större samtidigt som det gav oss en möjlighet att nå ut till fler. Fyra av de fem grupper användes som plattformar till enkäten var generella för göteborgare och hade ingen stark koppling till något särskilt intresse. Fördelen med detta är att det finns goda förutsättningar till att få en jämn fördelning mellan de som reser med flyg, buss, tåg eller bil då alla kan gå med i dessa grupper. Den sista gruppen, "Vi som gillar att resa", riktade sig till personer som söker restips, inspiration och vill dela med sig av bilder från sin semester. Vi valde att publicera enkäten i den sista gruppen med förhoppningen om att öka svarsfrekvensen då medlemmarna var intresserade resor i allmänhet och i gruppen ställdes det inga krav på vilket färdstätt medlemmarna reste med. Grupper som riktade sig till personer

som intresserade sig för miljön eller ett visst färdssätt undveks då dessa ansågs vara för vinklade för vår undersökning. Det finns ingen möjlighet att säkerhetsställa att de som svarar på enkäten faktiskt bor i Göteborg men när enkäten publicerades förtydligade vi att målgruppen var göteborgare. Alla som bor i Göteborg är inte medlemmar på Facebook eller i de grupper som enkäten publicerades i vilket leder till vår population begränsas till de som har möjlighet att svara på enkäten. Populationen består av människor som har ett intresse för olika händelser eller aktiviteter i Göteborg eller ett intresse för resor.

4.5 Bakgrund av urvalsgrupp

Från enkäten som publicerades fick vi in 113 stycken svar. Alla frågor i enkäten, förutom följdfrågorna, var obligatoriska. För att gå vidare och skicka in enkäten fanns ett krav att de obligatoriska frågorna var besvarade. För att få en förståelse för urvalsgruppen och vilka som har varit en del av undersökningen innehöll enkäten fyra snabba bakgrundsfrågor. De frågade om ålder, kön, tillgång till bil och körkortsinnehav. Eftersom enkäterna samlades in via Facebook fanns det, innan resultaten kom in, en medveten risk att åldersspannet inte skulle bli representativt, vilket det inte blev. Istället var en stor del, 49,6%, av de svarande mellan 18 och 29 år. Därefter var 44,2% av de svarande mellan 30 och 59 år. Tre personer var under arton och fyra personer sextio eller äldre, vilket tillsammans utgjorde 6,2% av respondenterna. Ingen som svarade var över åttio år. Hela 61,1% var kvinnor samt 38,9% män. Dock besvarar kvinnor generellt sett enkäter i högre grad än män och det är därför normalt med en ojämn könsfördelning (Esaiasson et.al 2017). De allra flesta respondenter i undersökningen, 87,60% , hade körkort och drygt 77% hade tillgång till bil. Sammanfattningsvis är urvalet med några undantag i vuxen ålder, mellan 18 och 59 år, de flesta har körkort och tillgänglighet till bil och det är fler kvinnor än män som representeras.

4.6 Bearbetning och analys av data

För att bearbeta den data som samlades in stängdes först enkäten för att inga nya svar skulle tillkomma. Enkäten gjordes med Google Formulär som även sammanställde data med diagram och Excel. Därefter, för att påbörja en intressant analys, gjordes korsdiagram. Diagrammen utformades utefter syfte och frågeställningar samt för att lyfta intressant material och mönster. Främst sammanställdes skillnader för arbets- och fritidsresenärer, miljömedvetenhet och distans till centralstation. Vissa resultat valde vi att presentera självständigt eftersom de har ett värde i sig. Vad som lockar på fritiden och vad som leder till bra reseupplevelser är exempel på dessa.

Resultatet som presenteras i kapitel 5 är ett urval gjort utifrån övervägningar av oss skribenter. Undersökningen innehåller mer material som inte ansågs relevanta att redovisa för att svara på syfte och frågeställningar. Dessutom kunde andra korsdiagram framställas för att göra fler jämförelser. Bortfallet i redovisning av resultat och val av jämförelser är dock nödvändigt för att komma fram till slutsatser (Troost & Hultåker 2016). Dock ger det en risk för ett vinklat resultat och minskad validitet.

Under bearbetningen av resultat insåg vi att skulle, om möjligt, ställa en del frågor i enkäterna på andra sätt. Trots att försökspersoner provade enkäten och förstod upplägget fick vi in avvikande svar. Till exempel svarade personer på frågan om vilket färdstätt de helst skulle resa med till Stockholm trots att de svarat att de inte ville resa till Stockholm oftare. Det är en av anledningarna som fick oss att fundera på formulering av enkätfrågorna. Möjligen skulle det varit gynnsamt med en ännu större försöksgrupp för att i större grad förhindra avvikande svar.

Efter att vi samlat in resultat insåg vi att den majoriteten av respondenterna hade åkt tåg till Stockholm. Det var värdefull information för att förstå hur uppdelningen av färdstätt ser ut. Dock resulterade det i begränsningar i analysen. Helst hade vi haft ett större urval av de som reser med andra färdstätt för att ha möjlighet till att dra mer slutsatser om dess skillnader. Att istället samla in data genom att aktivt söka upp olika resenärstyper hade gett oss en större variation i färdstätt. Att nå bilister till Stockholm hade varit för komplicerat eftersom de inte har någon knutpunkt likt tåg och flyg.

4.7 Reliabilitet och validitet

För att få en hög grad av reliabilitet i enkätundersökningen arbetade vi fram frågor som var korta och använde vardagligt språk för att dessa skulle tolkas på samma sätt. För att kontrollera att frågorna var enkla att förstå och tolka skickades enkäten ut till en försöksgrupp. Då försöksgruppen inte hade problem med att följa instruktionerna eller svara på frågorna ansåg vi att enkäten hade en hög grad av reliabilitet (Troost & Hultåker 2016).

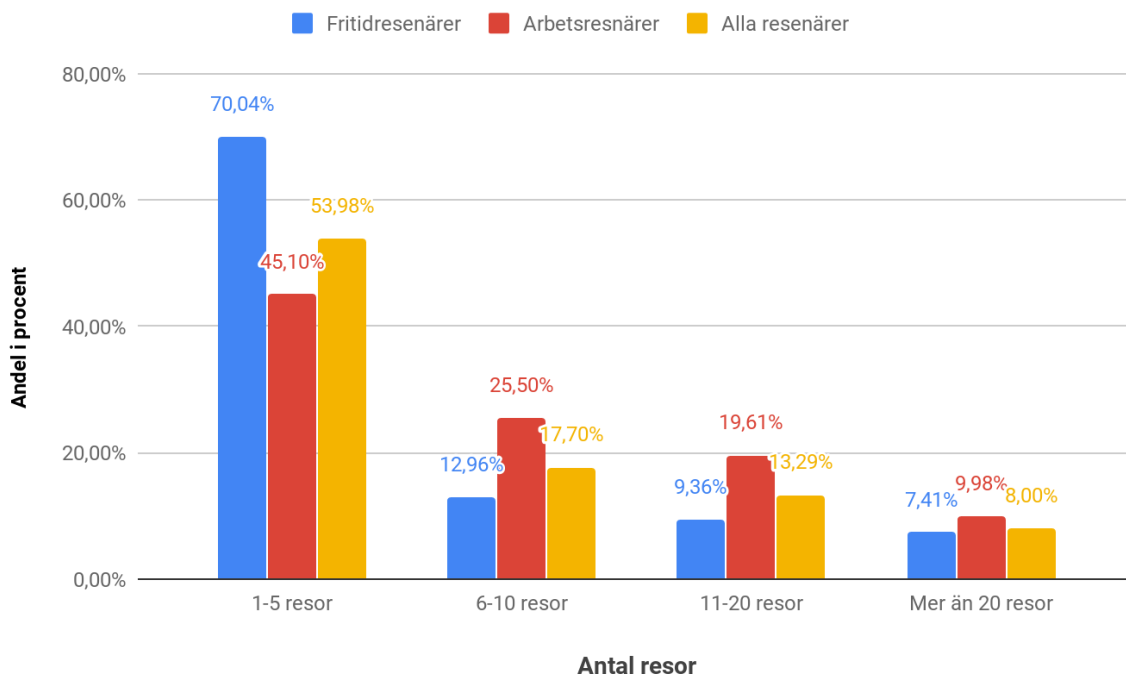
Ett arbete har en hög grad av validitet innebär att säkerhetsställa att enkätundersökningen mäter de företeelser som den avser att undersöka. För att uppnå en hög grad av validitet är det därför viktigt att flera frågor ställs om ett visst ämne, det är först då det är möjligt att skapa en uppfattning om hur respondenterna förhåller sig till den företeelse som undersöks (Troost & Hultåker 2016).

5. RESULTAT

I följande kapitel kommer det insamlade empiriska materialet för undersökningen att presenteras i diagram. Det är resultat från enkätundersökningen som kommer presenteras i relation till varandra för att ge grund till intressanta jämförelser. Urvalet av material har gjorts i syfte att för att besvara frågeställningarna.

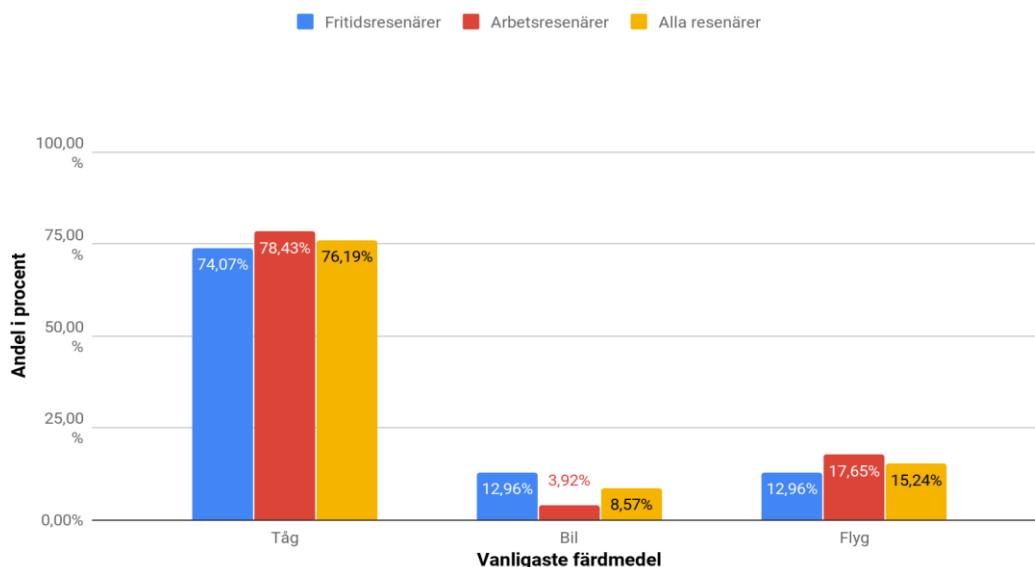
5.1 Resvanor från Göteborg till Stockholm

I vårt resultat har vi valt att dela upp analysenheterna i två grupper, de som svarat att de rest med arbetet (som vi kallar arbetsresenärer) och de som rest på fritiden (som vi kallar fritidsresenärer) till Stockholm. Uppdelningen gjordes för att analysera skillnader mellan dessa två grupper. I enkäten var även ett svarsalternativ att man reste både med jobb och på fritiden. Denna kategori har räknats in med arbetsresenärer. Eftersom endast tio analysenheter rest med arbetet är det en för liten grupp för att framställa ett pålitligt resultat. De två resgrupperna var jämnt fördelade där 54 personer reste på fritiden och 51 med arbetet (41 reste med arbetet kombinerat med fritiden). Den sista gruppen resenärer var de som inte alls har rest till Stockholm under de senaste två åren. Gruppen är relativt liten men består av åtta personer (7.1%). Att endast ett fåtal som besvarade enkäten inte hade rest tyder på att göteborgare frekvent reser till huvudstaden. Vanligast är det att ha rest mellan en till fem gånger, vilket strax över hälften av respondenterna gjort (se figur 1). Fortsättningsvis finns det en skillnad på hur ofta olika resenärer reser till Stockholm. Resultatet visar att fritidsresenärer som oftast rest mellan en till fem gånger. Arbetsresenärer reser istället oftare och har mer frekventa resvanor upp till Stockholm.



Figur 1. Antal gjorda resor till Stockholm senaste två åren

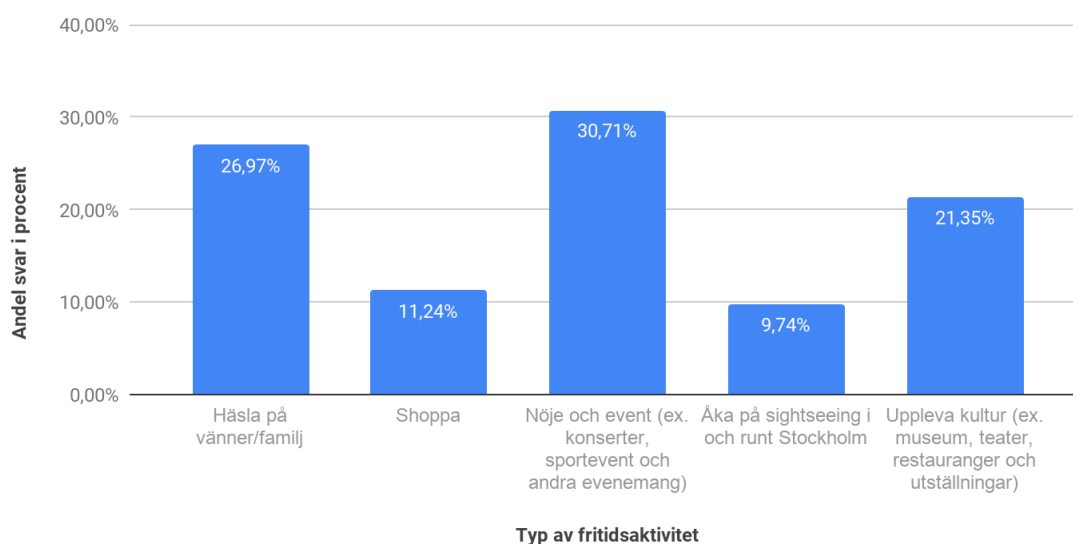
I figur 2 redovisas resultaten över vilket färdssätt respondenterna främst reste med upp till Stockholm. Allra vanligast är det att åka tåg vilket hela 76,19% av alla resenärer gjort. Arbetsresenärer reste med tåg i något större utsträckning men skillnaden är inte speciellt stor. Få reste med bil i jämförelse med tåg, endast 8,57%. Dock står fritidsresenärerna för de flesta bilresorna. Istället är det något vanligare att arbetsresenärerna reser med flyg. Att resgrupperna i stort inte skiljer sig beror på en stor andel åkte med tåg. Vidare frågade enkäten (se bilaga 1, fråga 5) vilket befintligt transportmedel man helst skulle vilja använda sig av i framtiden för resor till Stockholm. Resultat visar att det är ännu fler som skulle vilja åka tåg än som gjort det de senaste två åren. Endast två personer, 2,13%, önskar att i framtiden åka bil till Stockholm. Det är även en mindre andel som vill fortsätta flyga u framtiden. Flest av de som vill resa med tåg istället för flyg är arbetsresenärer.



Figur 2. Främst använda färdmedel till Stockholm under de senaste åren

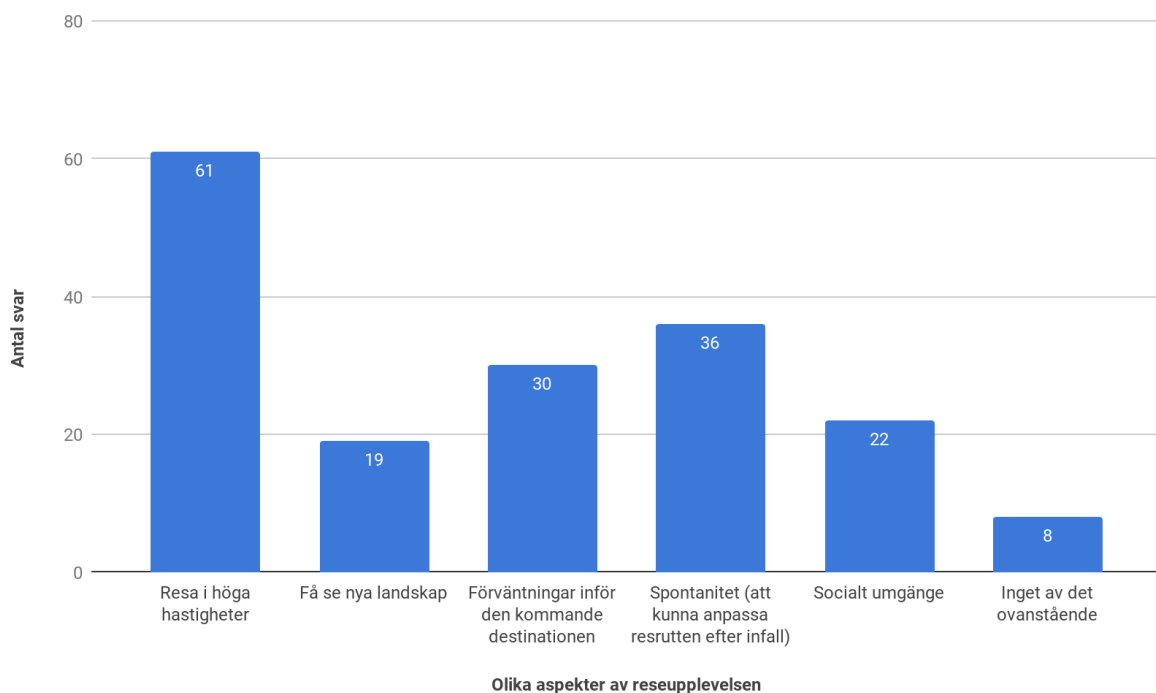
5.2 Fritidsresor till Stockholm

En fråga ställdes om vad respondenterna önskade att göra i Stockholm. Allra främst önskar man att gå på nöje och event men även att hälsa på vänner och familj samt att uppleva kultur (se figur 3). Att det är eftersträvansvärt att åka till Stockholm för event och nöje beror antagligen på att det är en större och mer känd stad än Göteborg vilket lockar fler artister och nöjesevent. Att många vill åka till Stockholm för att hälsa på vänner och familj kan troligen bero på att det är vanligt att flytta från Göteborg till Stockholm. Det resulterar i att många har vänner och familj i Stockholm och det blir naturligt att åka för att hälsa på varandra.



Figur 3. Föredragna fritidsaktiviteter i Stockholm

Figur 4 visar resultaten från den fråga som undersökte vilka aspekter av reseupplevelsen som är viktiga för respondenterna. Frågan krävde inte att respondenten reste med något speciellt resesätt utan bara att de angav vad som de ansåg var viktigt. Det fanns inte heller några begränsningar för hur många svar respondenterna kunde ange. Det fanns även en möjlighet för respondenterna att ange egna svarsalternativ, där några nämnde pris, restid, komfort och punktlighet som andra viktiga faktorer. Den viktigaste faktorn för resenärer var att resa i höga hastigheter följt av spontanitet samt förväntningar inför den kommande destinationen. De som angav att få se nya landskap och socialt umgänge var något färre.

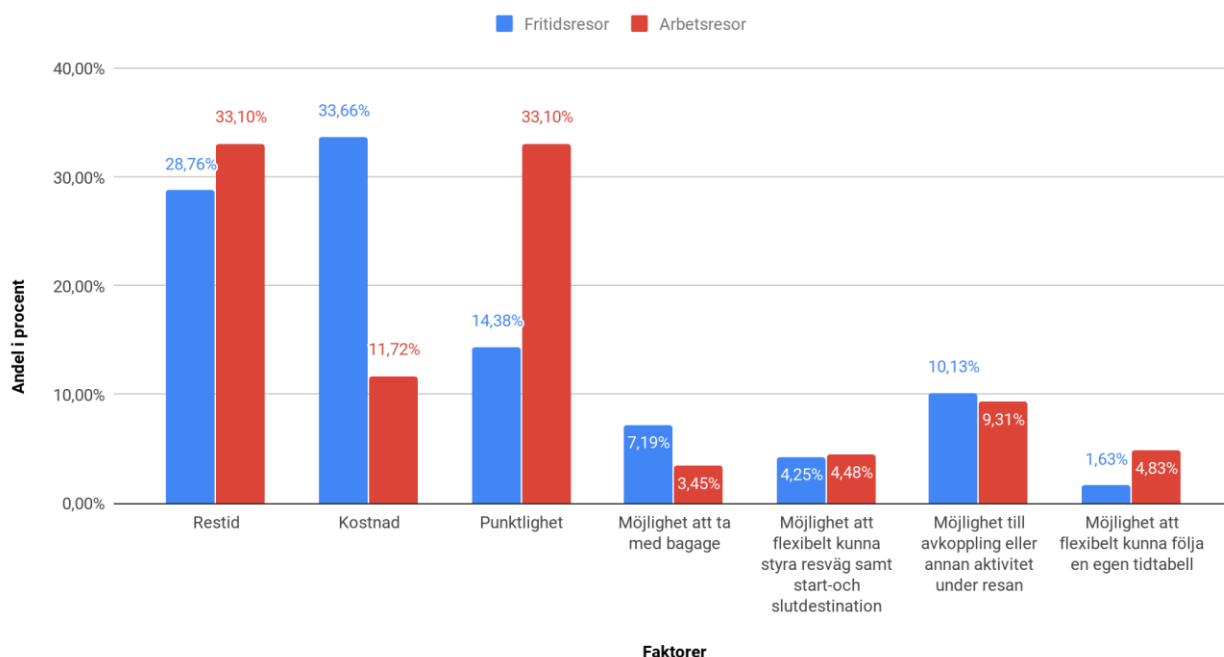


Figur 4. Viktiga faktorer för en bra reseupplevelse

5.3 Faktorer för arbets- och fritidsresenärer

Som nämnts i tidigare kapitel finns det en mängd olika faktorer som påverkar i hur vi väljer färdssätt och varför. För att undersöka vikten av olika faktorer och om de skiljer sig åt beroende av typ av resa ställdes frågor om detta i enkäten. Respondenterna fick först välja vilka tre av de viktigaste faktorerna i val av färdssätt för fritidsresor för att sedan välja mellan samma faktorer men för arbetsresor. Som påvisas i figur 5, skiljer sig resenärsgруппerna åt i vilka faktorer som främst styr deras resval. Kostnad har betydligt större inverkan i valet för fritidsresor än för arbetsresor. Även att kunna ta med bagage är viktigaste för fritidsresenärerna. Istället är det viktigare med punktlighet, restid och att flexibelt kunna följa

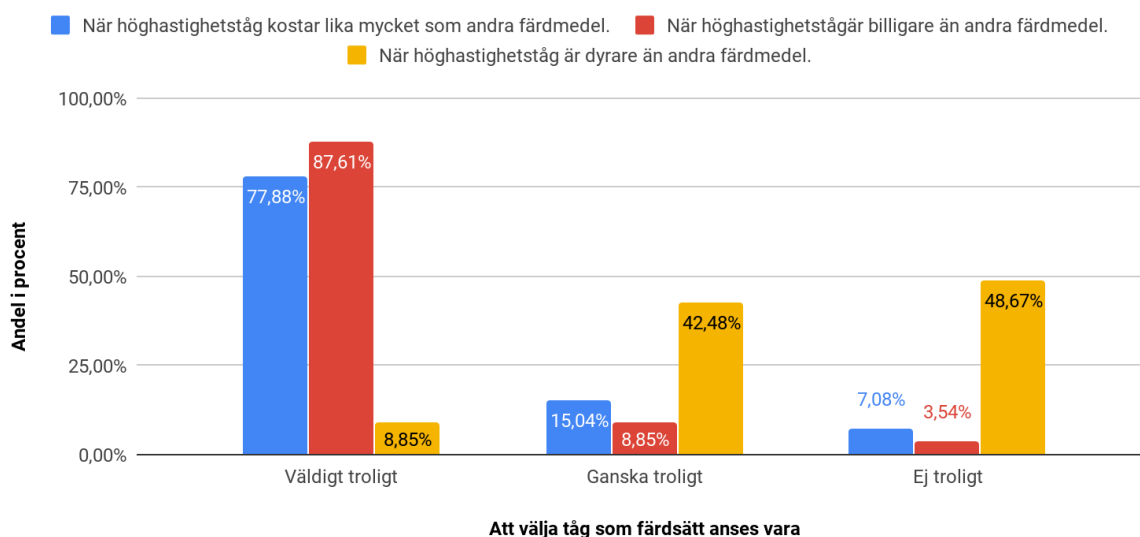
egen tidtabell för arbetsresenärerna, troligen eftersom de har striktare schema att följa än fritidsresenärerna. Däremot var det ingen större skillnad mellan resenärstyperna som tyckte att möjlighet till annan aktivitet under resan och att kunna styra egen resväg var lika viktigt.



Figur 5. Faktorer som främst påverkar val av färdssätt

5.4 Kostnad

Efter att läst tidigare studier om resebeteende var det tydligt att kostnad har stor betydelse i hur man väljer färdssätt. För att förstå kostnadens roll för val av färdssätt till Stockholm målade vi upp tre scenarier i enkätundersökningen för ett framtida höghastighetståg. I första scenariot frågade vi hur troligt det skulle vara att välja höghastighetståg om det kostade lika mycket som andra färdssätt. I nästa scenario frågades det om hur troligt det skulle vara välja höghastighetståg om det var billigare än andra färdmedel. Det sista scenariot frågade om hur troligt det skulle vara att välja höghastighetståg om det var dyrare än andra färdssätt. Eftersom höghastighetståg blir det snabbaste färdssättet (centrum till centrum) ställdes frågorna för att se om kostnaden har större inflytande än restid. Skillnaderna för de tre scenarierna är stora. Från att en klar majoritet, nämligen 87,6% svarade “väldigt troligt” att de skulle välja höghastighetståg när det är billigare än andra färdssätt till att endast 8,85% svarade “väldigt troligt” om det kostar mer än andra färdssätt (se figur 6). Det går tydligt att se att kostnaden har en mycket betydande roll, till och med större än restid.



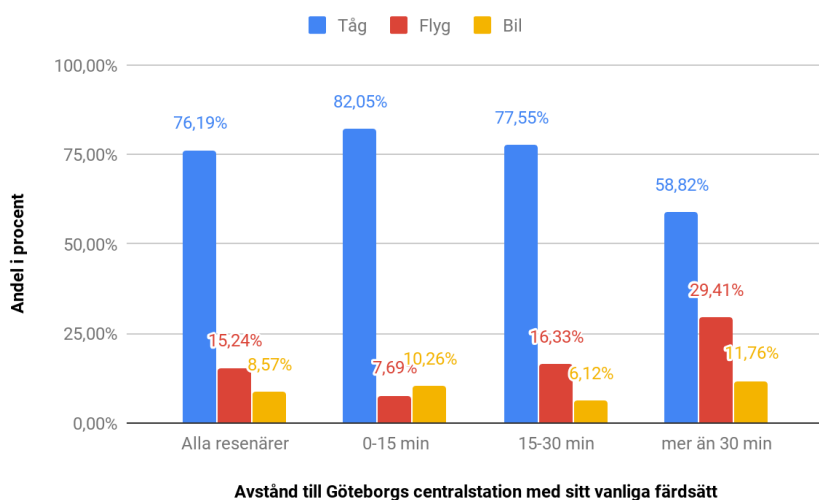
Figur 6. Hur troligt valet tåg till Stockholm är beroende på den relativa kostnaden

5.5 Avstånd till Göteborgs centralstation

Respondenterna fick svara på hur lång tid det för dem att ta sig till Göteborgs centralstation med sitt vanliga färd sätt. Det fanns fem olika svarsalternativ men majoriteten av svaren fördelades i två av svarsalternativen och därmed gjordes svarsalternativen om vid bearbetningen. De nya grupperna blev “0-15 min”, “15-30 min” och “över 30 min” till centralstationen. 35,4 % av de svarande tillhörde den första kategorin “0-15 min”, 48,7 % tillhörde den andra kategorin “15-30 min” samt 15,9 % tillhörde den sista kategorin “över 30 min”. Tillgänglighet kan vara en avgörande för personer när de väljer färd sätt (Blainey, Hickford & Preston 2015). Diagrammen som visas i det här avsnittet är en sammanställning mellan en faktor som kan tänkas påverka individers färdval och deras tillgänglighet till centralstationen i Göteborg. Vi valde att mäta tillgänglighet utifrån frågan som handlade om hur lång restid respondenterna hade till centralstationen då detta är startpunkten för ett framtida höghastighetståg.

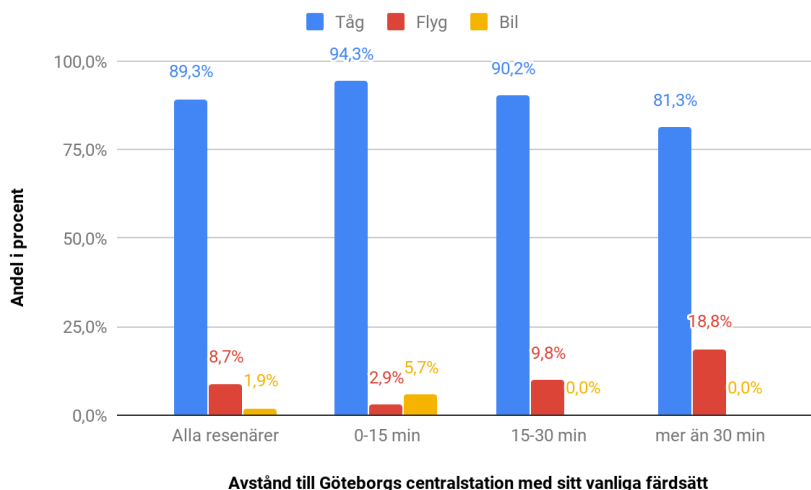
En majoritet av respondenterna svarade att de främst reste med tåg till Stockholm och figur 7 visar hur fördelningen ser ut för alla respondenter samt skillnaden mellan de olika grupperna. Den här frågan var en följdfråga till om de rest till Stockholm de senaste två åren därför har de som inte rest till Stockholm de senaste två åren svarat på den här frågan. Den grupp som hade valt tåg i störst utsträckning var de som angett att de hade närmast till stationen. Därmed hade gruppen “0-15 min” även rest minst med alternativa färd sätt. Fördelningen såg omvänd

ut för gruppen “över 30 min”, som hade den största andelen flygresenärer. Trots att fler reste med bil och flyg var tåg mest populärt även i denna grupp.



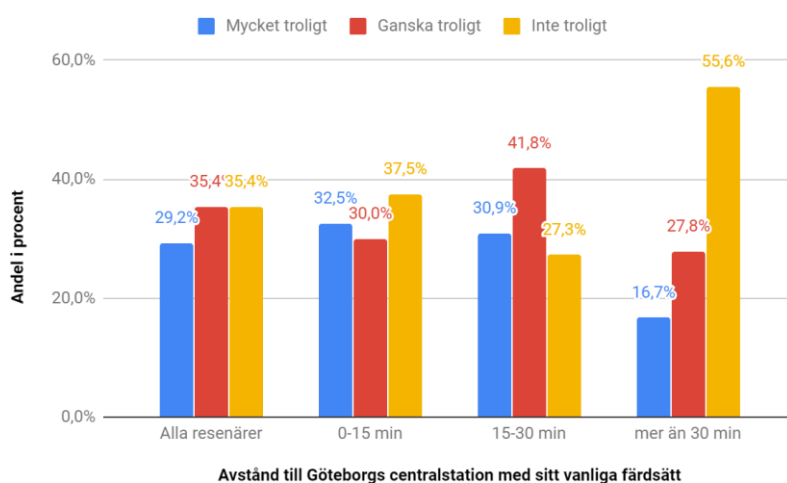
Figur 7. Respondenternas främsta färdssätt till Stockholm

I enkätundersökningen ställdes en fråga om vilket färdssätt respondenterna föredrog att resa och nästan 90 % av respondenterna angav tåg som sin preferens. De enda som föredrog att resa bil tillhörde gruppen “0-15 min” samt den största andelen som ansåg att flyg var det bästa färdssätten tillhörde gruppen “över 30 min”. Dock var det fler personer som föredrog att flyga i gruppen “15-30 min” men eftersom den svarsgruppen är större blir andelen som föredrog att flyga mindre jämfört med andelen från “över 30 min”. Svaren från frågan om resenärernas föredragna färdssätt visar att det är mer än individens preferenser som avgör vilket färdssätt denne reser med. Resultaten pekar även på att en grupp av de som svarade inte har möjlighet att resa med sitt föredragna färdssätt utan de har av olika anledningar valt ett annat alternativ.



Figur 8. Respondenternas föredragna färdssätt till Stockholm

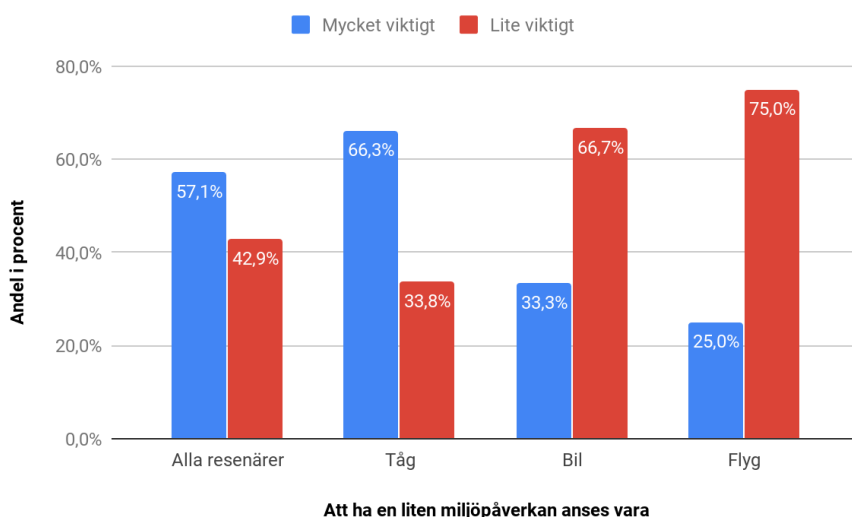
Den största skillnaden mellan grupperna var när de jämfördes med sannolikheten att de reser oftare till Stockholm efter införandet av höghastighetståget. Svartalternativen var “Mycket troligt”, “Ganska troligt” och “Lite troligt” och fördelningen över hela urvalet var nästan helt jämn. Ungefär samma fördelning gick att återse i gruppen “0-15 min” när svartalternativen sedan jämfördes med dessa. I gruppen “15-30 min” var det 41,8 % som svarade “Ganska troligt”. I den sista gruppen svarade en majoritet på 55,6 % att de inte ansåg att det var troligt att de skulle resa oftare till Stockholm efter införandet av ett höghastighetståg. Det framgår att de som längst till stationen inte är intresserade av att resa oftare till Stockholm än vad de gör i dagsläget medan de andra två grupperna är mer tveksamma.



Figur 9. Sannolikheten att resenärerna reser oftare efter införandet av höghastighetståget

5.6 Miljömedvetenhet

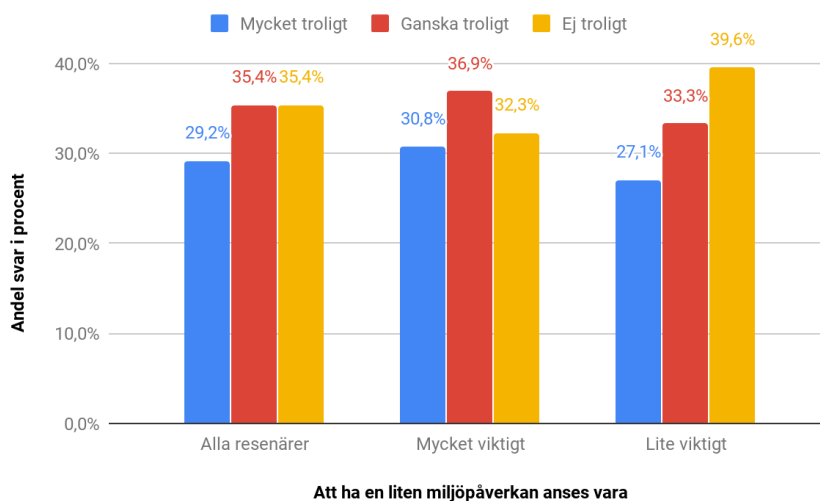
I enkäten behandlade fråga 15 (se bilaga 1) hur miljömedvetna respondenterna upplevde sig vara när de valde färdstätt. De fick svara på hur det viktigt det var för dem att en liten miljöpåverkan när de väljer färdstätt och hade fyra svarsalternativ att välja mellan. 4,4 % svarade att en liten miljöpåverkan var helt avgörande, 53,1 % ansåg att det var mycket viktigt att ha en liten miljöpåverkan, 32,7 % ansåg att det var lite viktigt samt 9,7 % ansåg att det var helt oviktigt. Fördelningen mellan de som anser att en liten miljöpåverkan är mycket viktigt och de som anser att det är en lite viktigt blir ganska jämn om de som svarat "helt avgörande" respektive "helt oviktigt" inkluderas i de andra två grupperna. Fördelningen mellan de som ansåg att miljömedvetenhet var en viktig faktor när de valde färdstätt och de som inte ansåg det blev alltså 57,5 % respektive 42,5 %. Respondenternas attityd vad gäller färdstättens miljöpåverkan jämförs i detta avsnitt med vilket färdstätt som är de reste med till Stockholm, vilket färdstätt som de föredrar och om de vill resa till Stockholm oftare än vad de gör i dagsläget. Slutligen jämförs även respondenternas miljömedvetenhet med hur villiga de är att betala för höghastighetståg.



Figur 10. Miljöpåverkans betydelse för resenärerna.

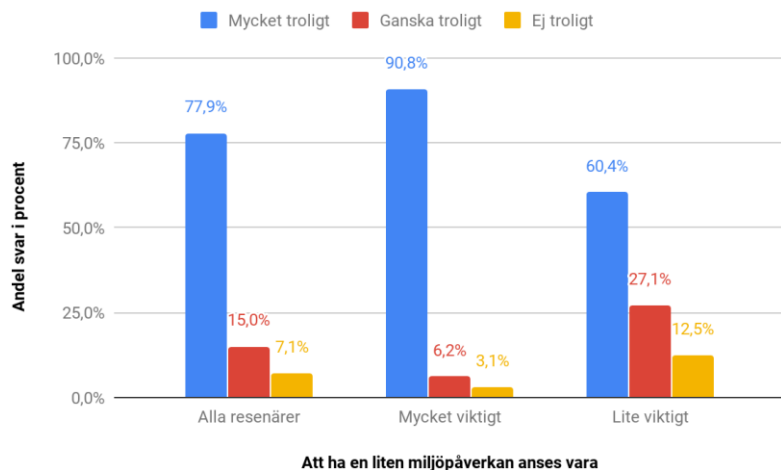
Tåg lyfts ofta i debatten om framtida transportmedel som det mest hållbara alternativet men enkätsvaren från de här två frågorna visar att inte alla som väljer tåg har liten miljöpåverkan som motivering. Därför analyserades hur fördelningen såg ut mellan de som ansåg att en liten miljöpåverkan var mycket viktigt respektive lite viktigt baserat på vilket färdmedel de främst valt att resa med. 66,3 % av de respondenter som valt att resa med tåg ansåg att det var mycket viktigt att ha en liten miljöpåverkan. Av de respondenter som valt att resa med bil och

flyg ansåg en majoritet av grupperna att färdvägarnas miljöpåverkan var lite viktig. De grupper som blir mest intressanta i den här jämförelsen är de som reser med tåg men ändå anser att miljöpåverkan inte är speciellt viktigt samt de som reser med bil och flyg som tvärtom anser att miljöpåverkan är mycket viktig. Dessa grupper har potential att ändra beteende beroende på vad de har för möjligheter att välja färdväg. Det kan vara svårt att uttala sig om hur stor miljöpåverkan ett framtida höghastighetståg kommer ha i Sverige men även om den informationen saknas är det intressant att några respondenter anser att det är viktigt att ha en liten miljöpåverkan samtidigt som de reser med andra färdmedel än tåg.



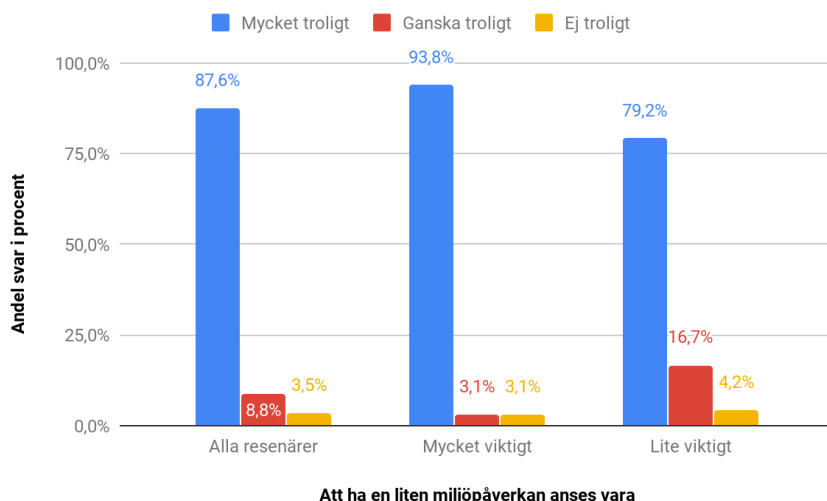
Figur 11. Respondenternas uppfattning om de kommer resa mer i framtiden.

I figur 11 jämförs respondenternas miljömedvetenhet med deras attityd till införandet av höghastighetsbanan mellan Göteborg och Stockholm. Mer specifikt innebär det att respondenterna fick svara på om de anser att det är troligt att de kommer resa oftare till Stockholm när höghastighetståget införs. De tre olika svarsalternativen var “Mycket troligt”, “Ganska troligt” och “Ej troligt” och de var nästan helt jämnt fördelade. Andelen som svarade “Mycket troligt” var något mindre än de andra grupperna. Av de som ansåg att miljöpåverkan en mer avgörande aspekt vid val av färdväg var andelen som svarade att det var mycket troligt att de skulle resa mer större än för motsvarande grupp av de som ansåg att miljöpåverkan var en mindre viktig aspekt. Andelen som ansåg att miljöpåverkan var lite viktig men inte trodde att de skulle resa mer var större än för de som ansåg att miljöpåverkan var mycket viktig. Detta tyder på att miljömedvetenheten inte är avgörande för respondenterna när de fattar sitt beslut om de ska resa eller inte. Istället kan det påverka vilket färdväg individen väljer att resa med.



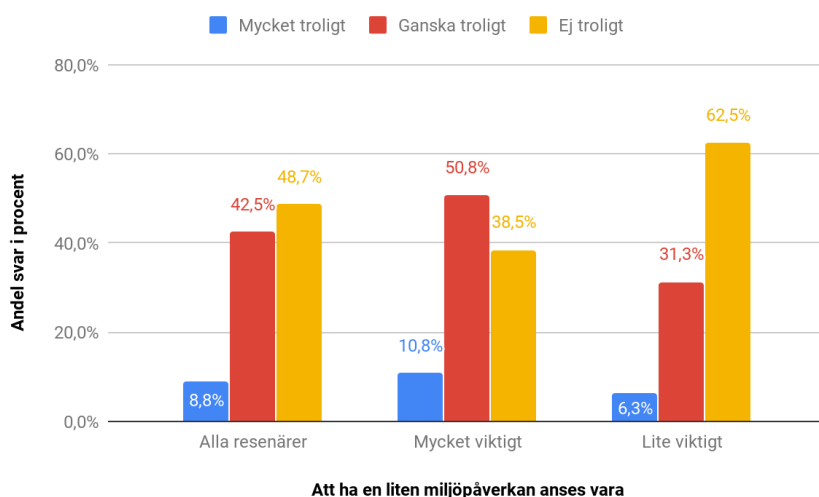
Figur 12. Pris för höghastighetståg skiljer sig inte från andra alternativ.

För att jämföra hur viktigt miljö var i förhållande kostnad jämfördes respondenternas svar på hur viktigt en liten miljöpåverkan var för dem med vad de svarat i fråga 12, 13 och 14 (se bilaga 1). Det visade sig att om priset för höghastighetståg var mindre eller samma som andra färdmedel valde även de som inte ansåg att miljöpåverkan var viktigt höghastighetståg framför andra färdmedel. Det fanns dock en större majoritet som bland de som ansåg att liten miljöpåverkan var mycket viktigt. I det scenario där det kostade lika mycket att resa med höghastighetståg som med andra alternativ var det några fler som angav “Ganska troligt” samt “Ej troligt”. I detta scenario fanns det en skillnad mellan de som svarade “Väldigt troligt” i de olika grupperna, då de som ansåg att miljön var viktig var en andel på ungefär 90 % medan andelen för de som ansåg att miljön var lite viktig var ungefär 60 %. I den sista frågan där scenariot istället var att priset för att resa med höghastighetståg var dyrare än för de andra alternativen blev en stor skillnad mot de tidigare scenarion som ställts upp.



Figur 13. Pris för höghastighetståg är billigare än andra alternativ.

I det sista scenariot där priset för att åka tåg var högre än för andra färdmedel ändrades fördelningen. De flesta som ansåg att miljöpåverkan var viktig angav "Ganska troligt" att de skulle välja tåg framför andra färdmedel och de som ansåg att miljöpåverkan inte var så viktig att inte var troligt att de skulle välja tåg framför andra färdmedel. Därför väger kostnad återigen tyngre än miljövänlighet men tåg tycks vara standarden för resor mellan Stockholm och Göteborg. Som frågorna kring till Stockholm är ställda, framgår det inte om de svarar att de inte är troligt att de skulle välja höghastighetståg framför andra färdmedel eller om de skulle avstå från att resa helt.



Figur 14. Pris för höghastighetståg är dyrare än andra alternativ.

6. ANALYTISK DISKUSSION

I följande avsnitt kommer studiens resultat analyseras och diskuteras för att fråga sig vad det säger om resebeteende och höghastighetståg. Vidare kommer det kopplas med tidigare forskning för att undersöka hur det stämmer överens eller skiljer sig åt. Resultatet kommer analyseras utifrån tre huvudsakliga infallsvinklar. Första delen av analysen undersöker hur resultatet förhåller sig till hållbar mobilitet. Därefter diskuteras vilka faktorer för val av färdstätt stämmer överens med tidigare forskning och hur närhet till centralstation påverkar val av färdstätt.

6.1 Höghastighetståg i förhållande till hållbar mobilitet

Hållbar mobilitet strävar efter att människans rörelsemönster ska vara helt utan eller med så få utsläpp som möjligt (Banister 2008). För att uppnå det behövs transportsektorn utmanas och förändras från flera håll. Ingången för hållbar mobilitet handlar om att minska människors rörelsemönster genom att begränsa eller förkorta resan. Detta kan ske genom att öka tillgängligheten i närområdet för att ge förutsättningar till att inte behöva resa för att till exempel handla, arbeta eller studera (Frändberg & Vilhelmson 2010). Ett höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg skulle drastiskt förändra tillgängligheten mellan städerna. Då 70,8% av respondenterna i vår undersökning (se figur 11) svarade att de ganska eller väldigt troligen skulle resa oftare till Stockholm med höghastighetståg tyder resultaten från vårt urval att den kortare restiden till Stockholm kan leda till att mobiliteten ökar. Trots att höghastighetståg argumenteras som nästa steg mot mer miljövänliga transporter kan det för hållbar mobilitet istället ha en motsatt effekt. Trots att resan med höghastighetståg inte ger stora utsläpp ökar resorna till och från centralstationerna vilket kan vara resor som bidrar till ytterligare utsläpp. En närhet mellan städerna öppnar även upp för fler resor som kan ses som överflödiga, resor som en del menar, ska begränsas (Mokhtarian & Salomon 2001). Till exempel kan en kortare restid leda till resor som motiveras av shopping eller andra aktiviteter ökar, resor som annars inte kräver en lika hög grad av mobilitet. Shopping är ett exempel som flertalet i vår undersökning önskade göra i Stockholm på fritiden (se figur 3).

Ett flertal av de respondenter som ansåg att det var mycket viktigt att ha en liten miljöpåverkan ansåg även att det var troligt att de skulle resa oftare till Stockholm med höghastighetståg. Prillwitz och Barr (2015) menar att människor är mer miljömedvetna idag och att det finns en vilja att förändra den ohållbara utveckling som idag hotar natur och klimat. Allt fler har blivit mer miljömedvetna i sitt vardagsliv och gör förändringar för att

skona miljön. Vad gäller resor är människor inte lika medvetna om den påverkan som deras mobilitet innebär för miljön vilket även blev tydligt bland enkätsvaren. En möjlig förklaring till detta är att de anser att fler resor till Stockholm är motiverat. Den alternativa ansats till aktivitetsansatsen som Mokhtarian och Salomon (2001) presenterar olika motiveringar till varför människor reser mer än vad deras vardagliga aktiviteter kräver. Att resa till Stockholm skulle till exempel vara ett sätt att skapa mer variation i vardagen då flera respondenter svarat att de skulle gå på nöje och event om de reste oftare (se figur 3). Att gå på nöje och event är också möjligt i Göteborg och de kanske snarare önskar att se något annorlunda. Några respondenter angav att de skulle besöka vänner och familj vilket är svårt att hitta en substitution till. Respondenterna fick också svara på vilka faktorer som var viktigast för deras reseupplevelse där flest svarade att de ville resa i höga hastigheter (se figur 4). Tanken bakom den formuleringen var ursprungligen att fånga de personer som njuter av att resa och anser att resandet i sig har ett värde. Personer som har denna inställning förväntas att vilja resa mer och blir kanske främst de som associeras med överflödiga resor (Ory & Mokhtarian 2005). Eftersom väldigt många svarade att de uppskattade höga hastigheter finns det antagligen ett intresse i att uppleva själva resan och att man inte bara reser för att ta sig fram. Dock finns det en risk att svarsalternativet istället tolkades som att de som resenärer önskade att restiden var kortare. Ett annat svarsalternativ utformades för att mer utförligt fånga in de som njöt av resan och det var svarsalternativet "att se nya landskap". Det var en betydligt mindre andel respondenter som angav att de ville se nya landskap men i kombination med de andra svarsalternativen framgår det att respondenterna njuter av resan i viss utsträckning. Att man reser för resandets skull kan resultera i det som menas vara överflödiga resor ökar med ökad tillgänglighet, resor som egentligen borde minska för hållbar mobilitet.

Av svaren gick det att urskilja tre grupper som potentiellt kan förändra sina resvanor eller tankesätt. En av grupperna består av de som i dagsläget reser med tåg trots att de inte ansåg att miljöpåverkan var en viktig faktor vad gäller val av färdssätt. De andra två grupperna består av de personer som reste med bil respektive flyg men ansåg att miljöpåverkan var en mycket viktig faktor när de valde färdssätt. Varför den första gruppen reser med tåg framgår inte av enkäten men kostnad och restid kan vara de faktorer som avgör. Den här gruppen riskerar att byta färdssätt om ett mer fördelaktigt alternativ blir tillgängligt för dem. Det blir därför viktigt att identifiera de fördelar som de ser med att resa med tåg för att behålla denna grupp som tågresenärer. De två andra grupperna väljer troligen ett alternativ till tåg eftersom deras val begränsas av andra faktorer och om tåget blir mer tillgängligt för de här grupperna

övergår de förhoppningsvis till att använda tåg. Blainey, Hickford och Preston (2015) menar att människor förändrar sina resvanor om de dels har möjlighet och dels beror det på individens villighet att förändra sig. Ofta uppfylls endast ett av kraven för förändring men när de tre grupperna uppfyller båda finns det potential till att dessa grupper fortsätter att resa med tåg.

Modal shift har tidigare tagits upp i uppsatsen och det syftar till att få resenärer att byta färdstätt. Jansson och Nelldal (2010) menar att höghastighetståget skulle konkurrera ut flygtrafiken mellan städerna eftersom restiden från centrum till centrum blir längre blir kortare för tåget. Det skulle resultera i en total modal shift från flyg till tåg. Det är en av de främsta argumenten för införandet höghastighetståg och dess miljövänliga konsekvenser. Dock finns det även invändningar på detta eftersom nettoutsläppen för höghastighetståg inte är helt sammanställt då de beror på flera faktorer. Vilka energikällor som används, hur många avgångar och vilken kapacitet höghastighetståget använder påverkar utsläppen (Campos & de Rus 2009). En annan invändning mot höghastighetståg är att det skulle generera fler resor istället för att endast leda till ett så kallat modal shift (Fröidh 2008). Samtidigt finns risken att höghastighetståg misslyckas med att skapa ett totalt modal shift eftersom det finns andra faktorer som påverkar resebeetende än restid. En faktor som bevisat i resultatet är kostnad som faktiskt har en större roll än restiden (se figur 5). Lågprisflyg har länge konkurrerat mot tåg vad gäller priser och kan tänkas sänka sina priser ytterligare för att ha möjlighet att fortsätta konkurrera med tåg (Fröidh 2008). Dessutom finns det underlag på att människor är mindre villiga att betala priser för tåg än kostnad för andra färdstätt (Román, Espinol & Martín 2009). Att konkurrera mot tågbiljetterna blir därför lättare.

6.2 Faktorer i val av färdstätt

Davies & Weston (2015) menar att det finns bristande kunskap om fritidsresor då främsta fokus i forskningen finns i arbetspendling och andra vardagliga rörelsemönster. Men eftersom fritidsresor oftast sker med bil (Trafikanalys 2015) och i mindre utsträckning tar hänsyn till miljön (Prillwitz & Barr 2011) är det högst relevant att studera vidare på. Som presenteras i resultatkapitlet väljer de arbets- och fritidsresenärer färdstätt utifrån olika faktorer (se figur 5). Kostnad är betydligt viktigare för fritidsresenärer. Eftersom resenärerna ofta reser i större sällskap menar Fröidh (2008) att det är mer attraktivt att resa med bil då kostnaden per person minskar ju fler som åker. Tvärtom ökar kostnaden per person när ett större sällskap reser med tåg eller flyg. Majoriteten av alla respondenterna både åkte samt önskade att åka tåg och

endast ett fåtal som föredrog eller valde flyg eller bil (se figur 2 och figur 8). Det fanns inte någon markant skillnad för resande med arbete eller fritid då de allra flesta åkte, och ville åka tåg. Endast 8,59% av analysenheterna hade åkt till Stockholm med bil. Dock är det intressant majoriteten av de som åkte bil var fritidsresenärer. De allra flesta fritidsresor inom Sverige sker med bil (Trafikanalys 2015) och det är vanligare, enligt vårt resultat, att åka till Stockholm med bil på fritiden än med arbetet. Troligtvis kan det bero det på kostnaden då det blir billigare per person. En annan förklaring till att bilen används upp till Stockholm kan vara möjligheterna den ger att ta med packning. Det var fler fritidsresenärer som ansåg det som viktigt för val av färdstätt i större grad än vad arbetsresenärerna gjorde. Restiden ansåg båda resenärgrupperna var mycket avgörande för val av färdstätt. Dock, på grund av dess flexibilitet, kan fritidsresenärer ta mindre hänsyn till restiden och välja färdstätt utifrån andra faktorer, som tidigare nämnt kostnad.

Viktigare för arbetsresenärerna var istället punktlighet. Eftersom man inom arbetet ofta har ett tidsschema att förhålla sig till var det ett väntat resultat. Att flexibelt kunna följa en egen tidtabell var även viktigare för arbetsresenärer och går att koppla till deras striktare scheman. Därmed är det avgörande hur pålitligt färdstättet är att ta sig fram på avsatt tid. Att resa på fritiden ger större utrymme för tid och punktlighet blir mindre viktigt (Davies & Weston 2015). Flexibiliteten ger fritidsresenärer möjligheten att i större utsträckning välja färdstätt utifrån andra faktorer än restid vilket till exempel resulterar till att fritidsresenärer väljer bil trots att det är det långsammare färdstättet. Höghastighetståg kan därmed fortfarande ha svårt att få fritidsresenärer att välja bort andra färdstätt. Istället för att minska restiden kan det vara viktigare att ändra förutsättningarna för andra faktorer. Att straffa bilresor ekonomiskt för att öka kostnaden kan därför vara en mer effektiv lösning.

6.3 Närhet till centralstationen

En stark kritik mot höghastighetståg är att det inte är restiden i det huvudsakliga färdmedlet som är det mest centrala utan tiden att ta sig till hållplatsen och vänta på färdmedlet är viktigare. En förutsättning till att få fler att resa med tåg menas då vara att man har en närhet till tågstationen (Givoni & Banister 2012). Eftersom det lyfts fram som en av de främst påverkande faktorerna valde vi att undersöka detta och resultatet diskuteras nedan.

När respondenterna fick svara på vilket färdstätt de föredrog att resa med till Stockholm svarade ungefär 90 % tåg (se figur 8). Det blir därför svårt att urskilja något mönster kring deras föredragna färdstätt och hur långt de har till stationen. Trots att det inte skiljde sig

särskilt beroende mellan grupperna var det något fler som föredrog andra alternativ än tåg som bodde 15-30 minuter från Göteborgs centralstation än de som bodde närmare eller längre ifrån. Att skillnaden i resultat beroende på avstånd till station var liten samt att de flesta ville åka tåg gör det svårt att dra trovärdiga slutsatser. Frågan om vilket färdstätt man föredrar ställdes som en följdfråga efter frågan om man vill åka till Stockholm oftare vilket kan förklara varför färre personer svarade att de föredrog att åka med bil eller flyga. Att fler i framtiden hellre vill resa med tåg istället för deras nuvarande färdstätt tyder på att de av olika anledningar inte har haft möjlighet till det tidigare. Olika barriärer som kostnad eller möjligheter att styra avgångstider begränsar att fler använder tåg, som egentligen vill det. Resultaten från enkäten visar att de som bor närmare stationen är i en större utsträckning villiga att resa med tåg (se figur 7) vilket även har visat sig i tidigare forskning (Brons, Givoni & Rietveld 2009; Blainey, Hickford & Preston 2015; Givonini & Banister 2012; Vande Walle & Steenbergen 2006). Då en mindre andel av våra respondenter har mer än 30 min till centralstationen är det svårare att urskilja om de i större utsträckning valde andra färdmedel eftersom de har längre till centralstationen.

De två grupper som har närmast till centralstationen (0-15 min; 15-30 min) är mer villiga att resa oftare till Stockholm efter införandet av ett höghastighetståg (se figur 9). En möjlig förklaring till denna skillnad kan vara en potentiell effekt av tidsrummets sammanpressning. Den kortare restiden till Stockholm skulle innebära att det tar två timmar att resa dit från Göteborgs centralstation vilket ändrar uppfattningen om hur lång bort det är. Det blir istället möjligt för de som bor närmast centralstation att göra en dagstur till Stockholm. Den tidigare utvecklingen av tidsrummets sammanpressning har visat att kortare restider resulterat i fler resor (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). I undersökningen visade det sig att priset för tågresan är en av de mest avgörande faktorerna och beroende på hur priset för höghastighetstågen förhåller sig till de andra färdstättarna kan det resultera i vilken effekt tidsrummets sammanpressning ger. Även de som ansåg att miljöpåverkan var en viktig faktor var både villiga att resa mer och betala mer för att resa mer vilket tyder på att den miljömedvetna gruppen väljer det bästa alternativet men väljer inte bort själva resan. Ifall resorna till Stockholm ersätter resor till andra resmål i andra länder som kräver flyg är blir det en total minskning vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

7. SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE REFLEKTIONER

Syftet med denna uppsats har varit att undersöka hur ett införande av höghastighetståg kan påverka resenärers sätt att resa mellan Stockholm och Göteborg. Syftet har undersökts utifrån följande frågeställningar:

- *Vilka skillnader i resmönster finns mellan olika resenärsgupper när det gäller frekvens och val färdstätt?*
- *Vilken betydelse har införandet av höghastighetståg för förväntade framtida resor?*
- *Har skillnader i miljömedvetenhet betydelse för hur resenärers resmönster ser ut?*

Fokus i uppsatsen har varit i att undersöka fritidsresenärers resebeteende i förhållande till arbetsresenärer. De största skillnader vi kom fram till var att arbetsresenärer reser mer frekvent än fritidsresenärer. Hur och varför de olika resenärerna väljer färdstätt skiljer sig åt. Kostnad är betydligt viktigare för fritidsresenärer och arbetsresenärer prioriterar istället restid och punktlighet. Med detta resultat i hand borde troligen resenärerna resa med olika färdstätt mellan städerna. Dock visade vårt resultat inga större skillnader i färdstätt eftersom de allra flesta åkte tåg oavsett. Fritidsresenärer reste i något större grad med bil och arbetsresenärer med flyg. Det beror antagligen på bilens flexibla möjligheter samt att det kan bli billigare för större sällskap. Flyg motiveras däremot av att ha kort restid men kan också vara billigare än tåg då lågprisbolag bemöter konkurrens från tåg med lägre priser.

Resultatet från enkätundersökningen tyder på att ett införande av höghastighetståg leder till att resandet mellan städerna kommer att öka eftersom tillgängligheten blir större. Med kortare restid kan fler resor motiveras, resor som inte sker idag. Enligt vårt resultat finns det en stark efterfrågan på att resa oftare till Stockholm på fritiden, speciellt efter minskad restid med höghastighetståg.

Majoriteten av våra respondenter reste i dagsläget med tåg oavsett om de ansåg att en liten miljöpåverkan var mycket viktigt eller mindre viktig. Det var dock en något större andel som inte reste med tåg bland de respondenter som ansåg att miljöpåverkan endast var lite viktig. Det blev främst en skillnad mellan grupperna när miljöpåverkan ställdes mot färdstättets kostnad. De som ansåg att miljöpåverkan var lite viktigt var inte lika benägna att betala mer för ett miljövänligare alternativ. En kritisk punkt för att tåget ska behålla sin position gentemot flyg och bil är att de kan fortsätta att konkurrera med pris då vårt resultat för den

urvalsgrupp vi har haft tyder på att tåg är det naturliga valet för sträckan Göteborg och Stockholm. Människors önskan om att vara mer miljövänliga återspeglas sällan i deras faktiska resval därför finns det en risk att människor istället väljer andra färdmedel framför tåget om priset ökar.

Vidare anser vi att slutsatserna för denna studie kan bidra med att förstå effekterna av höghastighetståg mellan Sveriges två största städer. Resandet kommer troligt att öka och det finns möjligheter att få människor att åka tåg istället för andra färdmedel och därmed fullfölja modal shift. Dock, som resultatet återkommande visar, är restiden inte det enda som påverkar val av färdmedel vilket betyder att ett införande av höghastighetståg inte är en lösning i sig själv. Policier kan vara nyckeln till att ändra människors tankesätt då dessa straffar andra färdmedel ekonomiskt och kostnad är enligt vår undersökning den viktigaste faktorn i val av färdmedel.

8. VIDARE FORSKNING

Slutsatserna för studien är dragna utifrån det empiriska insamlade materialet, det teoretiska ramverket samt tidigare forskning. I resultatet finns det en högre representation av kvinnor samt unga vilket troligen kan vinkla resultatet. För att fastställa de framtida effekterna för höghastighetståg krävs mer omfattande undersökningar med en större spridning i urvalet. Dock kan studien indikera till mönster för resvanor och att bidra till en förståelse av höghastighetstågets roll i framtiden.

9. KÄLLFÖRTECKNING

9.1 Publicerade källor

Adler, N., Pels, E. & Nash, C. (2010). High-speed rail and air transport competition: Game engineering as tool for cost-benefit analysis. *Transportation Research Part B*, 44(7), ss. 812–833. <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.trb.2010.01.001>

Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15(2), ss. 73-80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005

Behrens, C. & Pels, E. (2012). Intermodal competition in the London–Paris passenger market: High-Speed Rail and air transport. *Journal of Urban Economics*, 71, ss. 278-288 <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.jue.2011.12.005>

Bertolini, L. and Clercq, F. (2003). Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and Planning*, 35, ss. 575 – 589. doi:10.1068/a3592

Blainey S., Hickford A. & Preston J. (2012). Barriers to Passenger Rail Use: A Review of the Evidence. *Transport Reviews*, 32(6), ss. 675-696. doi: 10.1080/01441647.2012.743489

Brons, M. Givoni, M. & Rietveld, P. (2009). Access to railway stations and its potential in increasing rail use. *Transportation Research Part A*, 43(2), ss. 136–149. doi:10.1016/j.tra.2008.08.002

Campos, J. & de Rus, G. (2009). Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the world. *Transport Policy*, 16(1), ss. 19–28. doi:10.1016/j.tranpol.2009.02.008

Cao, J., Liu, X.C., Wang, Y. & Li, Q. (2013). Accessibility impacts of China's high-speed rail network. *Journal of Transport Geography*, 28(C), ss. 12–21. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.008>

Davies, N.J., & Weston R. (2015). Reducing car-use for leisure: Can organised walking groups switch from car travel to bus and train walks? *Journal of Transport Geography*, 48, ss. 23-29 <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.jtrangeo.2015.08.009>

- Esiasson, P., Gilliam M., Oskarsson, H. & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Nordstedts: Stockholm
- Frändberg, L. & Vilhelmson, B. (2010). Structuring Sustainable Mobility: A Critical Issue for Geography. *Geography Compass*, 4(2), ss. 106-117. <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1111/j.1749-8198.2009.00306.x>
- Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling : om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Fröidh, O. (2008). Perspectives for a future high-speed train in the Swedish domestic travel market. *Journal of Transport Geography*, 16, ss. 268–277.
doi:10.1016/j.jtrangeo.2007.09.005
- Geurs, K.T. & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), ss.127–140. doi:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005
- Givoni, M. (2006). Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review. *Transport Reviews*, 26(5), ss. 593–611. <https://doi.org/10.1080/01441640600589319>
- Givoni, M. (2007). Environmental Benefits from Mode Substitution: Comparison of the Environmental Impact from Aircraft and High-Speed Train Operations, *International Journal of Sustainable Transportation*, 1(4), ss. 209–230. doi:10.1080/15568310601060044
- Givoni, M. & Banister, D. (2008). Reinventing the wheel-planning the rail network to meet mobility needs of the 21st century. I: Frenkel, A., Nijkamp, P., McCann, P. (red.), *Societies in Motion: Regional Development, Industrial Innovation and Spatial Mobility – Essays in Honor of Daniel Shefer*. Edward Elgar
- Givoni, M. & Banister, D. (2012). Speed: the less important element of the High-Speed Train. *Journal of Transport Geography*, 22(C), ss. 306–307.
doi:10.1016/j.jtrangeo.2012.01.024
- Hunecke, M., Haustein, S., Grischkat, S. & Böhrer, S. (2007). Psychological, sociodemographic, and infrastructural factors as determinants of ecological impact caused by mobility behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 27(4), ss. 277–292. <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.jenvp.2007.08.001>

- Jansson, K. & Nelldal, B.L. (2010). *High-speed Trains in Sweden – a Good Idea?*
<http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:506659/FULLTEXT01.pdf>
- Klein, N. (2017). "More than Just a Bus Ride: The Role of Perceptions in Travel Behaviour." *Urban Studies*, 54(11), ss. 2490-503.
- Martín, J., Román, C., García-Palomares J. & Gutiérrez J. (2014). Spatial analysis of the competitiveness of the high-speed train and air transport: The role of access to terminals in the Madrid–Barcelona corridor. *Transportation Research Part A*, 69, ss. 392–408.
- Miyoshi, C. & Givoni, M. (2014). The Environmental Case for the High-Speed Train in the UK: Examining the London–Manchester Route. *International Journal of Sustainable Transportation*, 8(2), ss. 107–126. <https://doi.org/10.1080/15568318.2011.645124>
- Mokhtarian, P.L. & Salomon, I. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research A* 35(8), ss. 695–719.
- Ory, D.T. & Mokhtarian, P.L. (2005). When is getting there half the fun? Modeling the liking for travel. *Transportation Research Part A*, 39(2), ss. 97–123. doi:10.1016/j.tra.2004.09.006
- Potter, R.B., Binns, T., Elliott, J. A., Nel, E. & Smith, D.W. (2018). *Geographies of Development: An Introduction to Development Studies* . New York: Taylor and Francis.
 [Elektronisk bok]
- Prillwitz, J., & Barr, S. (2011). Moving towards sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behaviour. *Journal of Transport Geography*, 19, ss. 1590-1600 [https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.jtrangeo.2011.06.011](https://doi.org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.jtrangeo.2011.06.011)
- Regeringsbeslut. N2018/03462/TIF. *Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, beslut om byggstarter 2018-2020, beslut om förberedelse för byggstarter 2021-2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018-2029.*
<https://www.regeringen.se/49c2fc/contentassets/7d1e85a49c884699a789144c7b16e928/faststallelse-av-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-transportinfrastrukturen-for-perioden-2018---2029.pdf>

Román, C. Espino, R. & Martín, J (2009). Analyzing Competition between the High Speed Train and Alternative Modes. The Case of the Madrid-Zaragoza-Barcelona Corridor. *Journal of Choice Modelling*, 3(1), pp. 84-108. doi: 10.1016/S1755-5345(13)70030-7

Trost, J. & Hultåker, O. (2016). *Enkätboken*. 5. uppl., Chicago: Harvard.

Vande Walle, S., & Steenberghen, T., (2006). Space and time related determinants of public transport use in trip chains. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40, ss. 151-162 <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.tra.2005.05.001>

Verhetsel, A. & Vanellander, T. (2010). What location policy can bring to sustainable commuting: an empirical study in Brussels and Flanders, Belgium. *Journal of Transport Geography*, 18(6), ss. 691–701. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.11.003

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*. Oxford: Elsevier, ss. 145-164

Westin, J. & Kågeson, P. (2012). Can high speed rail offset its embedded emissions? *Transportation Research Part D*, 17(1), ss. 1–7. doi:10.1016/j.trd.2011.09.006

Yang, H. & Zhang, A. (2012) Effects of high-speed rail and air transport competition on prices, profits and welfare. *Transportation Research Part B: Methodological*, 46(10), ss.1322-1333 <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.trb.2012.09.001>

Zawieska, J. & Pieriegud, J. (2017). Smart city as a tool for sustainable mobility and transport decarbonisation. *Transport Policy*, 63, ss. 39–50. <https://doi-org.ezproxy.ub.gu.se/10.1016/j.tranpol.2017.11.004>

9.2 Opublicerade källor

SCB (2017). *Fritid 2014-2015* (Levnadsförhållande rapport - 128) Stockholm: Statistiska Centralbyrån. https://www.scb.se/contentassets/c80a1255111a439098cd1dc518d08da1/le0101_2014i15_br_lebr1701.pdf

SJ (u.å.) *Höghastighetsbanor i Sverige* [broschyr]. <https://www.sj.se/content/dam/SJ/pdf/H%C3%B6ghastighetst%C3%A5g/Hoghastighetsbana-i-Sverige.pdf>

Trafikanalys (2015). *RVU Sverige 2011–2014 Den nationella resvaneundersökningen*.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2009-2015/rvu-sverige-2011-2014.pdf>

Trafikanalys (2017). *RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016*
https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2016/rvu_sverige_2016-reviderad-7-juli.pdf?

9.3 Övriga källor

Naturvårdsverket (2018). *Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050*.
<https://www.naturvardsverket.se/fardplan2050> [2019-02-08]

Trafikverket (2018) *Vårt uppdrag - nya stambanor för höghastighetståg*,
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nygenerationjarnvag/vart-uppdrag---en-ny-generation-jarnvag/> [2019-02-11]

Trafikverket (2019) *Transportsektorns utsläpp* <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/> [Hämtad 2019-04-03]

9.4 Bildkälla

https://www.rt-forum.se/article/view/637670/hoghastighetstag_nu

Bilaga 1. Enkätformulär

Färdsätt och resval till Stockholm

Vi heter Anna Kam och Carin Andersson och studerar på Handelshögskolan i Göteborg. Vi vill med denna enkät undersöka människors resebeteenden från Göteborg till Stockholm under fritiden samt hur det förhåller sig till ett framtida höghastighetståg. Denna undersökning är en del av vårt kandidatarbete och tar ca 5 minuter att besvara.

Svaren är anonyma.

Tack för er medverkan!

* Obligatorisk fråga

-

Fråga 1. Hur många gånger har du rest till Stockholm de senaste två åren? (Om ditt svar är "inte alls" kan du gå vidare till fråga 4) *

- Inte alls
- 1-5 gånger
- 6-10 gånger
- 11-15 gånger
- 16-20 gånger
- Mer än 20 gånger

Fråga 2. Av vilken anledning reste du till Stockholm?

- Jobb
- Fritid
- Både jobb och fritid

Fråga 3. Med vilket färdstätt reste du främst till Stockholm?

- Tåg
- Buss
- Bil
- Flyg

Fråga 4. Önskar du åka till Stockholm oftare? *

- Ja, med jobbet
- Ja, på fritiden
- Ja, med båda
- Nej

Fråga 5. Om ja, vilket färdmedel vill du helst resa med?

- Tåg
- Buss
- Bil
- Flyg

Fråga 6. Vad tycker du är viktigast för att generellt få en bra reseupplevelse? *

- Resa i höga hastigheter
- Få se nya landskap
- Förväntningar inför den kommande destinationen
- Spontanitet (att kunna anpassa resrutten efter infall)
- Inget av det ovanstående
- Annat: _____

Fråga 7. Tänk dig att du ska åka till Stockholm till på fritiden, vilka är de viktigaste faktorerna när du väljer färdstätt? (Välj max tre av de nedanstående) *

- Restid
- Kostnad
- Punktlighet
- Möjlighet att ta med bagage
- Möjlighet att flexibelt kunna styra resväg samt start-och slutdestination
- Möjlighet att flexibelt kunna följa en egen tidtabell
- Möjlighet till avkoppling eller annan aktivitet under resan
- Annat:_____

Fråga 8. Tänk dig att du ska åka till Stockholm till med jobbet, vilka är de viktigaste faktorerna när du väljer färdstätt? (Välj max tre av de nedanstående) *

- Restid
- Kostnad
- Punktlighet
- Möjlighet att ta med bagage
- Möjlighet att flexibelt kunna styra resväg samt start-och slutdestination
- Möjlighet att flexibelt kunna följa en egen tidtabell
- Möjlighet till avkoppling eller annan aktivitet under resan
- Annat:_____

Fråga 9. Hur lång tid tar det för dig, med ditt vanliga färdssätt, att åka/gå till Göteborgs centralstation? *

- 0-15 minuter
- 15-30 minuter
- 30-45 minuter
- 45-60 minuter
- Mer än 60 minuter

-

Regeringen har beslutat att utveckla höghastighetståg på sträckan Göteborg-Stockholm. Det innebär att den nya restiden mellan de två städerna kommer vara två istället för tre timmar. De följande frågorna kommer fokusera på framtidsscenario när höghastighetsbanan är färdigställd.

-

Fråga 10. Hade du åkt oftare till Stockholm efter införandet av höghastighetståg? *

- Mycket troligt
- Ganska troligt
- Inte troligt

Fråga 11. Vad skulle du vilja göra i Stockholm om du åkte dit på fritiden? *

- Hälsa på vänner/familj
- Shoppa
- Nöje och event (ex. konserter, sportevent och andra evenemang)
- Besöka turistattraktioner (ex. Gröna Lund och Skansen)
- Åka på sightseeing i och runt Stockholm
- Uppleva kultur (ex. museum, teater, restauranger och utställningar)

Fråga 12. Efter införandet av höghastighetståg, hur troligt är det att du kommer välja tåg som färdmedel om det kostar lika mycket som andra alternativ? *

- Väldigt troligt
- Ganska troligt
- Ej troligt
- Jag kommer ej byta färdmedel till tåg

Fråga 13. Efter införandet av höghastighetståg, hur troligt är det att du kommer välja tåg som färdmedel om det är det billigaste alternativet? *

- Väldigt troligt
- Ganska troligt
- Ej troligt
- Jag kommer ej byta färdmedel till tåg

Fråga 14. Efter införandet av höghastighetståg, hur troligt är det att du kommer välja tåg som färdmedel om det kostar mer än andra alternativ? *

- Väldigt troligt
- Ganska troligt
- Ej troligt
- Jag kommer ej byta färdmedel till tåg

Fråga 15. Hur viktigt är det för dig att ha en liten miljöpåverkan när du väljer färdmedel? *

- Helt avgörande
- Mycket viktigt
- Lite viktigt
- Helt oviktigt

Fråga 16. Ålder: *

- Under 18 år
- 18 - 29 år
- 30 - 44 år
- 45 - 59 år
- 60 - 79 år
- Äldre än 80 år

Fråga 17. Kön: *

- Kvinna
- Man
- Annan könsidentitet

Fråga 18. Har du körkort? *

- Ja
- Nej

Fråga 19. Har du tillgång till bil (genom att du äger eller kan låna bil)? *

- Ja
- Nej

Fråga 20. Om du har något du vill kommentera finns det möjlighet att göra det här:

Stort tack för din medverkan!