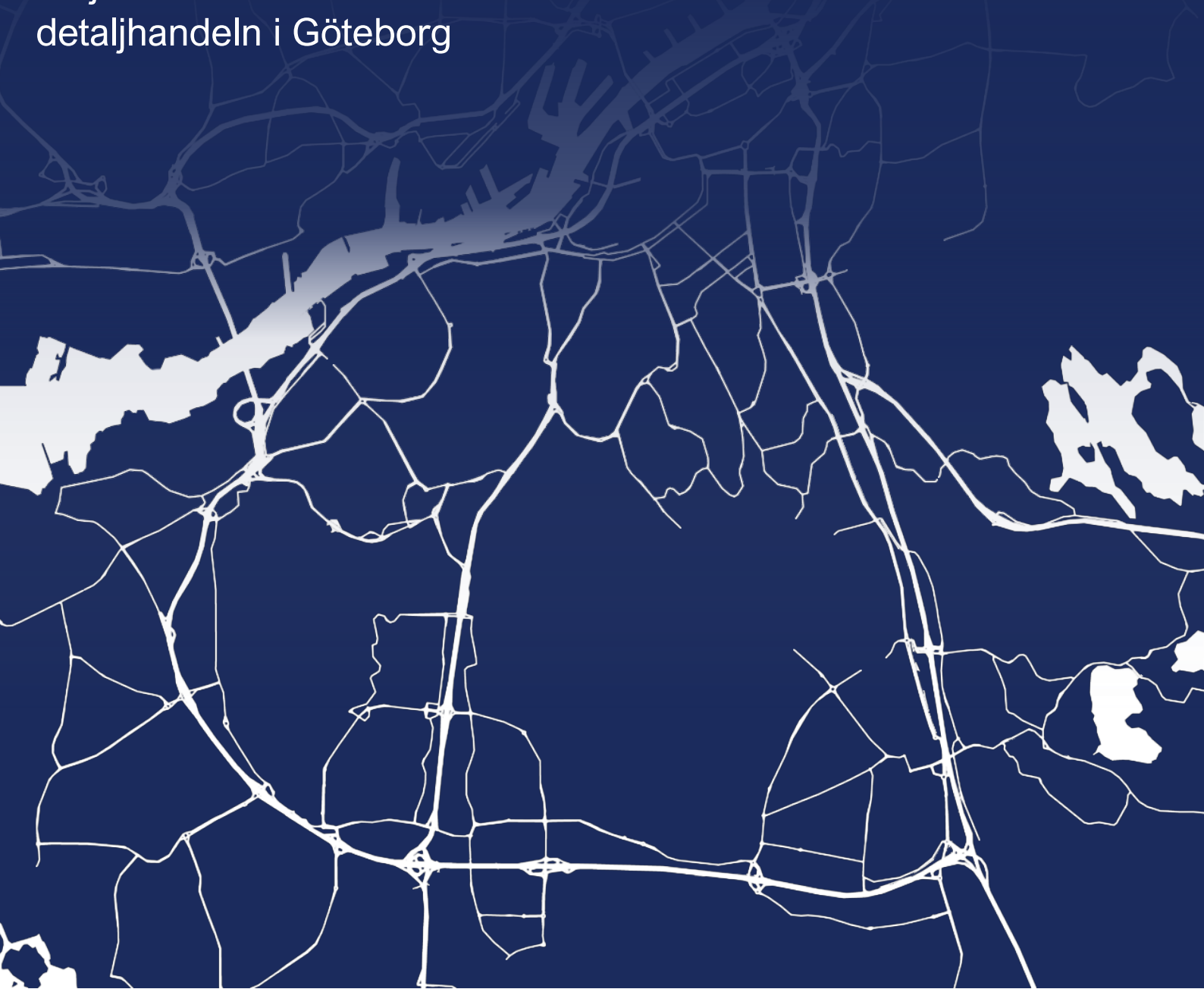


Mobilitet inom detaljhandeln:

En jämförande studie av resvanor bland anställda inom
detaljhandeln i Göteborg



Författare

Anton Florén Göransson

Óli Valur Viglundsson

Handledare

Charlotta Capitaó Patrao

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT2020



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete: 15 högskolepoäng
Nivå: Kandidat
Kurs: KGG310 "Kulturgeografi, fördjupningskurs"
Termin/år: VT2020
Handledare: Charlotta Capitaó Patrao
Examinator: Kristina Nilsson Lindström
Nyckelord: Hållbar mobilitet, detaljhandeln, Frölunda torg, innanför vallgraven, resvaneundersökning, resvanor, modal shift

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

Förord

Denna kandidatuppsats är skriven inom kulturgeografi med inriktning mot samhällsplanering vid Handelshögskolan, Göteborgs Universitet. Vi är två kurskamrater som gemensamt författat denna uppsats. Ett gemensamt intresse för transporter och hållbar mobilitet har varit en bidragande orsak till studiens inriktning. Många nya insikter och lärdomar har däremot dykt upp längs vägen. Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare Charlotta Capitaó Patrao som med ett positivt stöd, värdefull feedback och hjälpsamma insikter guidat oss genom uppsatsskrivandet. Vi vill även tacka de familjemedlemmar som ställt upp med barnpassning under sjukdomsperioder så att arbetet med uppsatsen kunnat fortlöpa. Covid-19 pandemin har under våren 2020 inneburit flera unika svårigheter och hinder för genomförandet av kandidatuppsatsen. Därför är vi även tacksamma för den digitala teknik som möjliggjort genomförandet av studien. Slutligen vill vi även tacka alla de som deltagit i enkätundersökningen och som möjliggjort studien.

Göteborg 2020,

Anton Florén Göransson & Óli Valur Viglundsson

Abstract

This thesis aims to study the travel habits of the employees in retailing within the region of Gothenburg. In particular, the thesis aims to identify differences in modes of travel between employees from the peripherally located retailing area of Frölunda torg and the businesses located within the moat in the center of the city. The empirics of this thesis rests on the data collected from a poll survey of quantitative design.

The theoretics of this thesis draws from earlier work and studies, foremost that of sustainable mobility. Supplementary to this is the theory of *time-space convergence* and *aktivitetsansatsen*, which are used in conjunction to earlier travel surveys conducted by the city of Gothenburg. The results of this survey show that the usage of different modes of travel varies between the employees from the two studied retailing areas. The employees from both retailing areas distinguish themselves by primarily traveling with public transport. Additionally, the results show that in general, employees working within retailing have far more sustainable travel habits than the average citizen of the region.

Sammanfattning

Den här uppsatsen syftar till att undersöka resvanorna hos de anställda inom detaljhandeln i Göteborgsregionen. I studien identifieras skillnader i val av färdmedel hos de anställda på Frölunda torg och de butiker som är belägna innanför vallgraven i Göteborgs centrum. En enkätundersökning av kvantitativ karaktär utgör grunden för studiens empiri.

Tidigare arbeten och forskning kring hållbar mobilitet utgör den teoretiska grunden för denna studie. Därutöver har de teoretiska begreppen *time-space convergence* och *aktivitetsansatsen* använts i kombination med tidigare resvaneundersökningar från Göteborgs Stad. Resultatet av enkätundersökningen i denna studie visar att det finns skillnader i val av färdmedel mellan de anställda på Frölunda torg och innanför vallgraven. Primärt reser de anställda på båda arbetsplatserna i stor utsträckning med kollektivtrafik. Detta tyder på att de anställda inom detaljhandeln i Göteborg innehar mer hållbara resvanor än den genomsnittlige invånaren i staden.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|----|
| FÖRORD | i |
| ABSTRACT | ii |
| SAMMANFATTNING | ii |
| | |
| 1. INTRODUKTION | 1 |
| 1.2 PROBLEMFÖRMULERING..... | 3 |
| | |
| 2. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR | 4 |
| | |
| 3. AVGRÄNSNINGAR | 5 |
| 3.1 DETALJHANDELN..... | 6 |
| 3.2 GEOGRAFISKA AVGRÄNSNINGAR..... | 6 |
| 3.2.1 Frölunda torg..... | 6 |
| 3.2.2 Centrala Göteborg - innanför vallgraven..... | 7 |
| | |
| 4. TEORETISKT RAMVERK | 9 |
| 4.1 TIDIGARE FORSKNING..... | 9 |
| | |
| 4.2 TEORI..... | 10 |
| 4.2.1 Betydelsen av vanor..... | 10 |
| 4.2.2 Hållbar mobilitet..... | 10 |
| 4.2.3 Aktivitetsansatsen..... | 12 |
| 4.2.4 Time-space convergence..... | 13 |
| 4.2.5 Faktorer som påverkar val av färdmedel - Betydelsen av de 6D:na..... | 14 |
| | |
| 5. METOD | 16 |
| 5.1 INLEDNING OCH TILLVÄGAGÅNGSSÄTT..... | 16 |
| 5.2 FORSKNINGSDSIGN..... | 16 |
| 5.3 VETENSKAPSTEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER..... | 17 |
| 5.4 DATAINSAMLING OCH ENKÄTUNDERSÖKNING..... | 17 |
| 5.4.1 Population och urvalsstrategi..... | 17 |
| 5.4.2 Variabler..... | 18 |
| 5.4.3 Beroende och oberoende variabler..... | 19 |
| 5.4.4 Pilotstudie..... | 21 |
| 5.4.5 Distribuering av enkät..... | 22 |
| 5.5 RELIABILITET OCH VALIDITET..... | 23 |

| | |
|--|-----------|
| 5.6 BEARBETNING OCH ANALYS AV DATA..... | 23 |
| 5.7 METODDISKUSSION..... | 24 |
| 5.7.1 Etiska överväganden..... | 25 |
| 6. RESULTAT..... | 26 |
| 6.1 ANTAL RESPONDENTER, ÅLDER OCH KÖN..... | 26 |
| 6.2 VAL AV FÄRDMEDEL..... | 26 |
| 6.3 RESTID OCH RESANS STARTTID..... | 28 |
| 6.4 BOENDEFORM, KÖRKORTSINNEHAV OCH BILINNEHAV..... | 29 |
| 6.5 BOENDEKOMMUN OCH STADSDELSNÄMND..... | 30 |
| 6.6 VIKTIGA FAKTORER VID VAL AV FÄRDMEDEL..... | 31 |
| 6.7 BETYDELSE AV ARBETSPLATSENS LOKALISERING VID VAL AV FÄRDMEDEL..... | 32 |
| 7. ANALYS..... | 35 |
| 7.1 RESVANOR OCH SKILLNADER..... | 35 |
| 7.2 VAL AV FÄRDMEDEL I FÖRHÅLLANDE TILL HÅLLBAR MOBILITET..... | 37 |
| 8. SLUTSATS..... | 39 |
| 9. VIDARE FORSKNING..... | 39 |
| 10. KÄLLFÖRTECKNING..... | 42 |
| 10.1 TRYCKTA KÄLLOR..... | 42 |
| 10.2 PUBLICERADE KÄLLOR..... | 43 |
| 10.3 INTERNETKÄLLOR..... | 45 |
| 10.4 GEODATA..... | 46 |
| BILAGOR | |
| Bilaga 1 Enkätundersökning | |
| Bilaga 2 Mailutskick | |

1. Introduktion

1.1 Inledning och problemformulering

Vardagslivet kräver ständigt någon form av förflyttning och för att samhället ska fungera måste människor sammanstråla på olika bestämda platser (Frändberg, Thulin och Vilhelmson, 2005). I princip inbegriper alla vardagliga aktiviteter såsom arbete, skola och fritidsaktiviteter etc. någon form av resa. Ständiga flöden av information, ekonomi och människor är något som är symboliskt för stadens urbana miljö. I dag sker 77 procent av resorna i Sverige med bil som färdmedel (Trafikverket, 2017).

Lundin (2008) tar ur ett historiskt perspektiv upp hur bilsamhället präglat stadsutvecklingen i många av Europas ofta tätbebyggda städer. Den rådande diskursen under mitten av 1900-talet genererade ambitiösa visioner om bilens roll i stadsrummet. Behovet av att tillgodose bilens roll i den fysiska miljön gav upphov till en ny hierarkisk ordning inom samhälls- och stadsplaneringen. Istället för att anpassa bilen efter staden, så skulle staden ge vika för bilen. Lundin (2008) framhåller hur konsekvenserna av dåtidens planeringsideal gett upphov till massbilism som i sin tur har inneburit att densiteten i många städer sjunkit. I en stad med låg densitet blir avstånden mellan bostäder och samhällseliga funktioner längre, det innebär längre resor vilket i sin tur skapar sämre förutsättningar för hållbara resmönster. Enligt Newman och Kenworthy (1989) finns det en tydlig korrelation mellan högre energianvändning och låg densitet i städer. Frändberg m.fl. (2005) konstaterar samtidigt att det stora bilanvändandet skapar svårhanterliga hot mot människor och miljön.

Som en konsekvens av en ökad bilanvändning går det att observera hur människors mobilitet har ökat. Samtidigt konstaterar Banister (2011) att denna mobilitet drivs av fossila bränslen vilket genererar stora koldioxidutsläpp. Beroendet av fossila bränslen har oåterkalleliga konsekvenser för klimatet på en global skala. Cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser kommer från inrikes transporter och majoriteten av dessa utsläpp genereras av vägtrafiken (Trafikverket, 2019). Banister (2011) konstaterar att det har visat sig svårt att minska utsläppen från transportsektorn. Begreppet hållbar mobilitet innebär att både resvanor och färdmedel är hållbara och genererar inga eller få utsläpp (Banister, 2008). Konceptet att vända utvecklingen i en mer hållbar riktning har raffinerats under de senaste decennierna och har kommit att förkroppsligas i olika mål, uppsatta av både stater och överstatliga organisationer såsom FN (Castree, Kitchin och Roger, 2013).

FN:s generalförsamling har antagit resolutionen Agenda 2030 där 17 globala mål har etablerats i syfte att uppnå en mer hållbar utveckling i världen (UNDP, u.å.). FN uppskattar att 55 procent av jordens befolkning år 2018 bor i städer, en siffra som väntas öka till uppemot 68 procent till år 2050 (United Nations, 2018). I Sverige lever 87 procent av befolkningen i städer (SCB, 2019). Som en konsekvens av den ökade befolkningsmängden i många av världens städer, är det elfte globala målet i Agenda 2030, att uppnå mer hållbara städer och samhällen. För att göra detta ses vikten av att bland annat tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla och minska städernas miljöpåverkan. Sverige är ett av de länder som har ratificerat FN:s globala mål. Som en konsekvens av detta har flera nationella mål och handlingsplaner upprättats. Ett av Sveriges mål är att nettoutsläppen av växthusgaser ska vara noll år 2050 (Naturvårdsverket, 2013).

Både de globala och nationella målen återspeglas även i lokala styrdokument. Göteborgs stads översiktsplan (2009) har som övergripande mål att utveckla staden på ett hållbart sätt. I syfte att uppnå detta har staden en målsättning att öka det hållbara resandet, översiktsplanen beskriver en ambition att minska bilanvändandet och hjälpa stadens invånare att välja mer hållbara färdmedel, såsom kollektivtrafik och cykel. I översiktsplanen finns även en målsättning att komplettera och förtäta befintlig bebyggelse i Göteborgs olika stadsdelar i syfte att skapa förbättrade förutsättningar för handel och service. Enligt befolkningsstatistik från SCB (2020) går det att observera att densiteten i Göteborg i förhållande till andra svenska storstäder är relativt låg. Jörnmark, Forsemalm och Palmås (2016) identifierar Göteborgs låga densitet som källan till många problem relaterade till hållbarhet. I Göteborgs stads resvaneundersökning konstateras det att det görs uppemot en och en halv miljon resor i staden dagligen (Göteborgs stad, 2018). Resorna i Göteborg sker framförallt med bil, kollektivtrafik, cykel eller till fots, där bilen utgör en majoritet av alla resor. I resvaneundersökningen konstateras även att det finns stora skillnader i val av färdmedel inom Göteborgsregionen, där det som framförallt är utmärkande är ett högre bilanvändande i kranskommunerna. Den dagliga arbetspendlingen är utbredd i Göteborgsregionen och många reser från kranskommunerna in till Göteborgs stad för att arbeta. Här utmärker sig bilen som det primära valet av färdmedel (Göteborg stad, 2018). Det finns alltså en trend där invånare bosatta i mer perifera delar av Göteborgsregionen i högre grad använder bil som färdmedel för att ta sig till och från arbetet.

1.2 Problemformulering

I Göteborgsregionen utgör detaljhandeln 5,5 procent av alla arbetstillfällen (Business region Göteborg, 2016). Det innebär att det är en av de största branscherna i regionen. I Göteborg är detaljhandeln koncentrerad kring olika handelsnoder. Noderna utgörs ofta av olika köpcentrum. Dessa köpcentrum samlar olika butiker och verksamheter under ett och samma tak och ligger ofta i nära anslutning till flera olika typer av transportinfrastruktur. Gemensamt för flera av dessa köpcentrum är att de är lokaliserade i stadens periferi. I Göteborgs centrum ser detaljhandeln annorlunda ut. Innanför vallgraven utgörs en stor del av detaljhandeln av butiker i gatunivå. Dessa butiker ligger i nära anslutning till flera kollektivtrafikförbindelser men saknar samtidigt den nära anslutningen till en omfattande bilinfrastruktur, såsom parkeringsgarage och motorvägar. Tillgängligheten till kollektivtrafik i centrala Göteborg är god, till skillnad från många köpcentrum i periferin. Samtidigt innebär den höga densiteten i centrala Göteborg att bilen inte är ett lika praktiskt alternativ som den är i relation till perifera köpcentrum.

Med bakgrund i dessa rumsliga skillnader går det att observera hur olika delar av staden har olika förutsättningar för hållbart resande. Dessa skillnader kan bidra till olika resmönster hos de butiksanställda i Göteborg. Därför är det intressant att undersöka hur de rumsliga skillnaderna påverkar de butiksanställdas resvanor.

2. Syfte och frågeställningar

Uppsatsens syfte är att identifiera resvanor hos butiksanställda inom detaljhandeln i Göteborg för att undersöka vilken inverkan arbetsplatsens lokalisering har i valet av färdmedel till och från arbetet. Syftet kommer att besvaras utefter följande frågeställningar:

Vilka skillnader finns det i val av färdmedel hos de anställda på Frölunda torg och innanför vallgraven?

Vilka aspekter påverkar valet av färdmedel för de anställda på Frölunda torg och innanför vallgraven?

Vilken betydelse har arbetsplatsens lokalisering för valet av färdmedel bland de anställda i detaljhandeln på Frölunda torg och innanför vallgraven?

3. Avgränsningar

I syfte att undersöka resvanor utifrån rumsliga skillnader har flera avgränsningar genomförts. Studien har sin utgångspunkt i en geografisk avgränsning där Göteborgs stad är det område som undersökningen utgår ifrån. Samtidigt sträcker sig idag staden utanför Göteborgs kommuns gränser och arbetsmarknadsregionen innefattar idag ytterligare, kringliggande kommuner. Som en konsekvens av bland annat regionens omfattande transportinfrastruktur är det många som arbetar i Göteborgs stad, men som är bosatta i Göteborgs kranskommuner (Göteborgs stad, 2018). Detta förhållande gör studieområdets övergripande geografiska avgränsning, Göteborgs arbetsmarknadsregion svårdefinierad.

3.1 Detaljhandeln

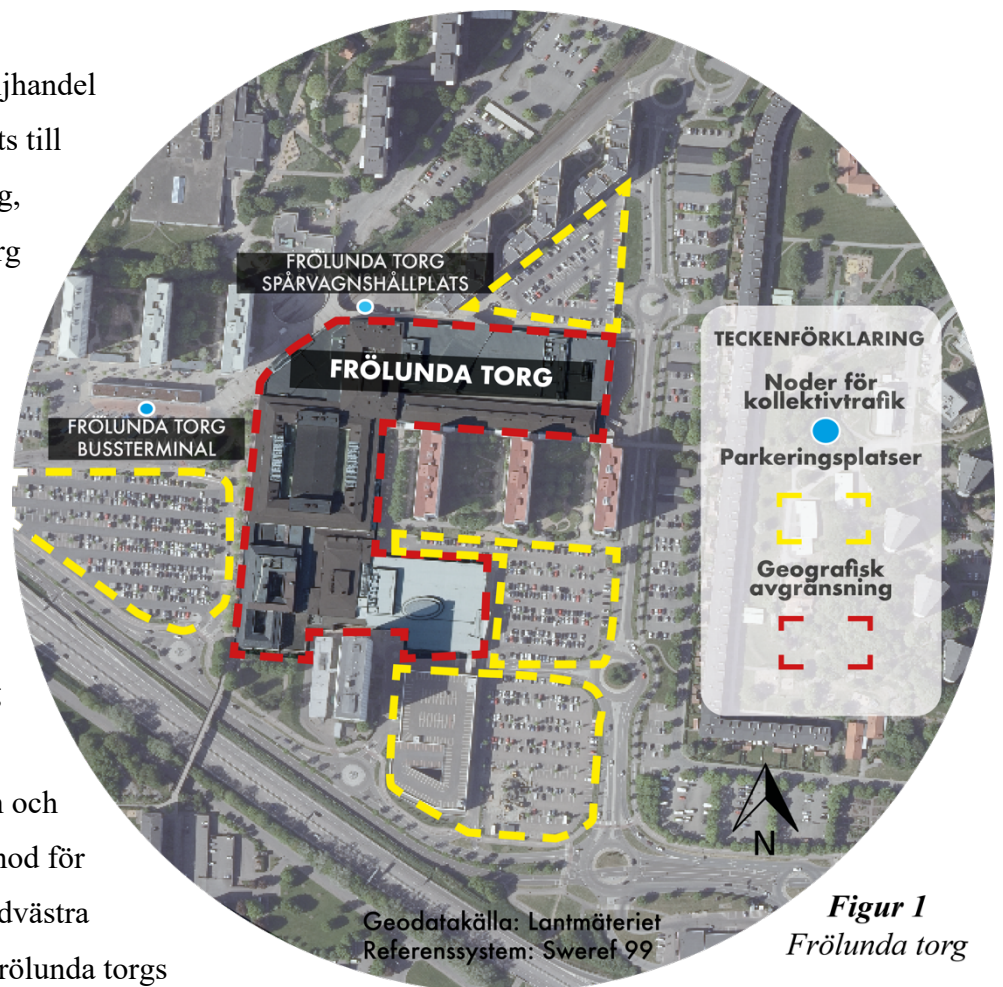
I denna studie har detaljhandelsbranschen använts i syfte att jämföra val av färdmedel och resvanor till arbetsplatser belägna i olika delar av staden. Enligt Nationalencyklopedin (u.å.) definieras detaljhandel som ”det sista ledet i distributionskedjan för varor från producent till konsument”. Detaljhandeln delas huvudsakligen upp i två grupper: Dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Dagligvaruhandel innefattar främst handel med varor som behövs eller används dagligen som exempelvis matbutiker och stormarknader. Sällanköpshandel är främst handel med varor som sker mer sällan som exempelvis kläder, elektronik eller möbler (Handelstrender, u.å.) De butiker som deltagit i denna studie ingår i den senare kategorin, sällanköpshandeln. I denna studie används däremot samlingsbegreppet detaljhandel konsekvent för att beskriva den delen av branschen som åsyftas. De anställda inom detaljhandeln har i regel inte någon specialiserad högskoleutbildning kopplad till sin anställning (Handelsrådet, 2016). Samtidigt återfinns samma butiker och butikskedjor på flera olika platser för detaljhandel. Dessa faktorer innebär att det är relativt få skillnader bland de anställda mellan olika arbetsplatser inom detaljhandeln. Det bidrar till att detaljhandeln i jämförelse med andra branscher innehar fördelar för genomförandet av en jämförande resvaneundersökning. Det går samtidigt att observera hur det är fler kvinnor än män som arbetar inom detaljhandeln (Handelsrådet, 2016).

3.2 Geografiska avgränsningar

Eftersom det inom ramen för denna studie inte har varit möjligt att jämföra resvanor bland alla anställda inom detaljhandeln i Göteborgs stad har studien avgränsats till att jämföra två olika platser för detaljhandel. Den ena platsen för detaljhandel har utgjorts av köpcentret Frölunda torg beläget i stadens sydvästra utkant. Den andra platsen för detaljhandeln har varit de i Göteborg centralt belägna butikerna innanför vallgraven. Avgränsningen till dessa två platser för detaljhandel tillåter en jämförelse mellan centralt och perifert belägna arbetsplatser.

3.2.1 Frölunda torg

Den första platsen för detaljhandel utgörs av och har avgränsats till köpcentrumet Frölunda torg, beläget i sydvästra Göteborg (Figur 1). Frölunda torgs köpcentrum utgörs av en typisk köpcentrums struktur och inrymmer 203 butiker under samma tak. 128 av butikerna i köpcentret klassas som detaljhandel. Frölunda torg utgör en av de största handelsplatserna i regionen och är samtidigt en betydande nod för boende och sysselsatta i sydvästra Göteborg (Öberg, 2016). Frölunda torgs



Figur 1
Frölunda torg

närområde utgörs av bostäder, kulturhus, närsjukhus, parkeringar för bil samt infrastruktur för kollektivtrafik med hållplatser för spårvagn och buss. Majoriteten av bebyggelsen kring Frölunda torg är storskalig och utgörs av höghus ofta över 10 våningar. Den vältrafikerade Västerleden och närliggande Söderleden omsluter Frölunda torgs geografiska närområde. I anslutning till köpcentret finns 2500 parkeringsplatser men även 500 cykelställ (Frölunda torg, u.å.). Den omfattande infrastrukturen för bilar kontrasteras samtidigt av goda förbindelser med kollektivtrafik. I anslutning till Frölunda torgs köpcentrum finns det ett resecentrum där 19 olika busslinjer avgår. Under marknivå finns det en spårvagnshållplats där

linje: 1, 7 och 8 avgår mot centrala Göteborg (Västtrafik, u.å.). Sammantaget innebär all denna transportinfrastruktur att tillgängligheten till platsen är mycket god, trots det perifera läget i staden. Frölunda torg är samtidigt beläget i Göteborgs stad, vilket gör att båda de avgränsade platserna för detaljhandel är belägna i samma kommun.

3.2.2 Centrala Göteborg – innanför vallgraven

Den andra platsen för detaljhandel:

Centrala Göteborg, har avgränsats till 166 butiker inom detaljhandeln belägna innanför vallgraven.

Samtliga butiker är belägna

på gatorna: Östra

Hamngatan, Västra

Hamngatan, Kungsgatan,

Vallgatan, Kyrkogatan,

Larmgatan samt

sidogatorna:

Magasinsgatan och

Korsgatan (Figur 2). Platsen

för detaljhandel i centrala

Göteborg - innanför vallgraven, har

alltså avgränsats till att enbart innefatta

butiker belägna i gatunivå. Det som binder

dessa butiker samman är alltså inte någon köpcentrumsstruktur, utan deras geografiska

belägenhet. Platsen för detaljhandel ligger mitt i stadens centrum och dess närmiljö utgörs av

tätbebyggelse som innefattar en mängd olika typer av verksamheter såsom: Näringsliv,

rekreation och bostäder. Platsen ligger även i nära anslutning till omfattande infrastruktur för

kollektivtrafik. Genom platsen passerar en majoritet av stadens alla spårvagnslinjer och det

finns flera förbindelser med både express- och stombussar som kopplar samman centrum med

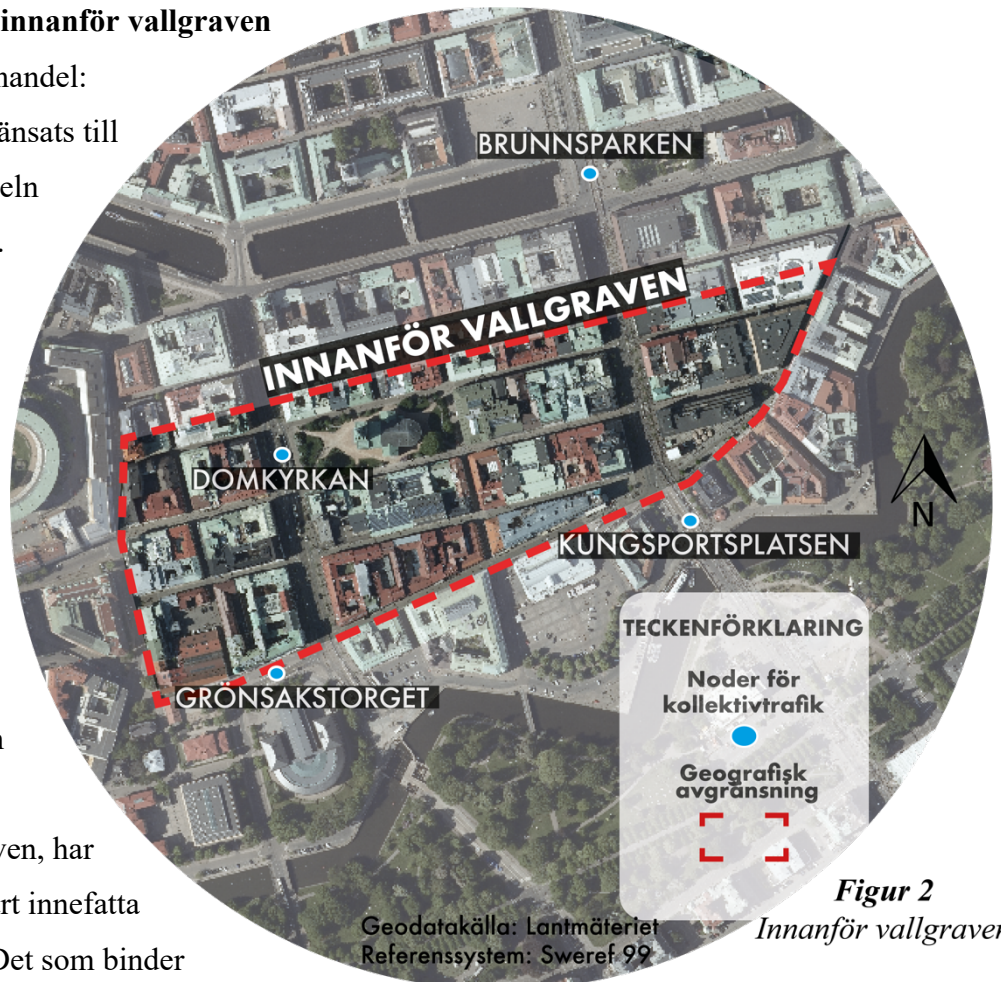
resten av regionen. Platsen för detaljhandel ligger även i nära anslutning till stadens

centralstation, vilket ökar den regionala såväl som den nationella tillgängligheten (Göteborgs

stad, 2012). Platsen har samtidigt relativt dålig tillgänglighet vad beträffar bilinfrastruktur.

Götaleden innebär att det finns en relativ närhet till större bilvägar i närområdet, men det

saknas samtidigt parkeringsplatser för personbilar direkt kopplade till det avgränsade



Figur 2

Innanför vallgraven

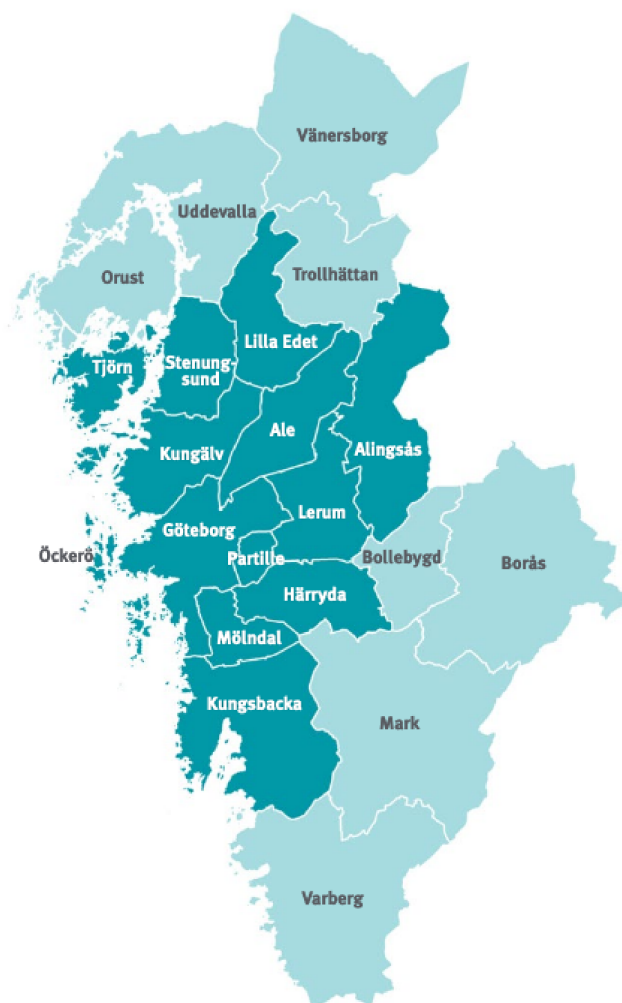
området. Samtidigt kan platsen enkelt nås med cykel då det finns ett utbrett nätverk av cykelvägar i närområdet (Göteborgs stad, 2012). Då platsen är belägen i Göteborgs centrala del och utgör ett för staden relativt unikt kluster med butiker inom detaljhandel belägna i gatunivå, har det utgjort en naturlig avgränsning i denna studie.

4. Teoretiskt ramverk

De teorier som används i studien presenteras i följande kapitel. Inledningsvis presenteras tidigare forskning om resvanor och därefter redogörs för betydelsen av vanor i samband med val av färdmedel. Därefter utvecklas betydelsen av hållbar mobilitet som begrepp. Vidare redogörs för *aktivitetsansatsen* som bidrar till att skapa en förståelse för individers komplexa rörelsemönster och vad som påverkar rörelsen. *Time-space convergence* tas vidare upp för att beskriva hur tidsrumsliga avstånd minskat och avslutningsvis tas faktorer som påverkar val av färdmedel upp i samband med betydelsen av de 6 D:na.

4.1 Tidigare forskning

Med jämna mellanrum genomförs resvaneundersökningar i syfte att undersöka och identifiera trender i resvanor hos invånarna i Göteborgsregionen (*Figur 3*). Den senaste omfattande resvaneundersökningen (RVU) genomfördes 2017 och innefattar mönster och resvanor hos invånare i hela Göteborgsregionen och i åtta ytterligare kommuner belägna i regionens omnejd (Göteborgs stad, 2018). I RVU konstateras att 80 procent av befolkningen i regionen genomför någon form av resa varje dag. Bilen är det vanligaste valet av färdmedel i regionen och bilresor utgör 53 procent av alla resor. En fjärdedel av alla resor görs med kollektivtrafik och 15 procent av resorna i regionen görs till fots. Resor med cykel utgör 8 procent av resorna.



Figur 3, Göteborgsregionen

Det finns även sociodemografiska skillnader vad beträffar resvanor. I RVU konstateras att det finns stora skillnader i val av färdmedel beroende på vart i regionen en individ är bosatt. Bilanvändningen är betydligt lägre i Göteborgs stad än vad det är i Göteborgsregionens periferi. I Göteborgs stad genomförs 34 procent av resorna med kollektivtrafik, vilket är en

betydligt större andel än i resten av regionen. Det går även att observera skillnader i resvanor mellan män och kvinnor. Generellt reser män längre avstånd till sin arbetsplats. Kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män och de står även för en majoritet av alla resor till fots. Det finns även skillnader i resvanor mellan olika åldersgrupper. Äldre människor reser i större utsträckning med bil än andra grupper. Åldersgruppen 45 - 64 år utgör 33 procent av befolkningen men genomför samtidigt 40 procent av alla resor med bil. I RVU går det även att observera ett modalt skifte i och med att andelen resor med bil minskar samtidigt som kollektivtrafiken och cykeln vinner andelar. Satsningar på kollektivtrafik- och cykelinfrastruktur i kombination med färre och dyrare parkeringsplatser anses vara orsaken till skiftet.

4.2 Teori

4.2.1 Betydelsen av vanor

Ramos, Bergstad och Nässén (2019) konstaterar att olika sociodemografiska faktorer, som exempelvis kön och ålder har stor betydelse vid förutsägelser av individers val av färdmedel. Samtidigt identifieras det hur en individs vanor i många fall också har en stark inverkan på valet av färdmedel. Det är alltså sannolikt att individer som tidigare använt exempelvis bil kommer att fortsätta att göra det. Vanor vid val av färdmedel har en inverkan vid rutinaktiviteter såsom exempelvis pendling eller hämtning av barn och påverkar hur människor över tid reser i sin vardag. Ramos m.fl. (2019) ser vidare hur vanor kan förändras om en individ byter bostad och flyttar till ett nytt område, eller om en individ byter arbetsplats. Det är förändringar i vardagen som kan bidra till att individer testat andra färdmedel för sina resor, vilket på sikt kan etablera nya resmönster och vanor. Redan etablerade vanor är svårare att förändra. För planerare som vill förändra olika gruppers val av färdmedel i en mer hållbar riktning blir det därför viktigt att beakta både sociodemografiska faktorer men även att ta hänsyn till individers vanor.

4.2.2 Hållbar mobilitet

Hållbarhetsbegreppet är välkänt och välanvänt inom vetenskapen. Generellt är syftet med hållbar utveckling att medvetandegöra jordens begränsade resurser och arbeta för att skapa goda förutsättningar ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv för nuvarande och kommande generationer (Horner, 2004). Ambitioner om hållbar utveckling har i första hand formulerats utifrån ett globalt perspektiv, däremot understryker Horner (2004) att hållbar

utveckling i praktiken bör omfamnas i en lokal skala och bör inneha ett urbant fokus. Detta eftersom majoriteten av världens befolkning bor i städer.

Sheller och Urry (2000) konstaterar att mobilitet ur ett historiskt perspektiv varit en starkt bidragande orsak till ekonomisk tillväxt och modernisering i samhället vars stabilitet grundar sig i platsbundenhet och platsers betydelse. Den ekonomiska och teknologiska utvecklingen vad gäller transporter har ökat människors möjligheter till att resa längre avstånd och i allt högre hastigheter. Ur ett miljöperspektiv bidrar däremot transportsektorn till stora negativa effekter på både global och lokal nivå. Ökade utsläpp av växthusgaser, trängsel och buller är konsekvenser av ökade transporter som drivs av fossila bränslen.

Banister (2008) menar att konventionell transportplanering baseras på tid som en kostnad, därmed har planeringen historiskt sett haft för avsikt att främst minska restider. Teknologiska innovationer kan komma att möjliggöra förändrade resebeteenden där människans förhållande till restiden förändrats. Digitalisering ger upphov till nya sociala mönster vilket även får effekter på mobiliteten. Aktiviteter som inte förutsätter en fysisk närvaro på plats bidrar till ett minskat resande vilket i sin tur bidrar till en hållbar miljö. Sådan utveckling skapar ringar på vattnet som bidrar till en förändrad syn på bilens roll som en central pjäs inom samhället och samhällsplaneringen i stort. Meningen med hållbar mobilitet är inte främst att minimera restider utan att minska behovet av resor (Banister, 2008). Den fysiska planeringen har i förhållande till hållbar mobilitet en stor roll att spela. Genom att planera så att viktiga samhällsfunktioner som exempelvis: Skola, sjukvård och kollektivtrafik ligger i nära anslutning till bostäder, skapar det förutsättningar för att resor med korta avstånd kan göras med miljövänliga färdmedel som cykel och gång istället för bil (Banister, 2011).

Marshall och Banister (2000) ser även hur policyåtgärder är ett viktigt styrmedel i transportplaneringen för att minska bilanvändningen. Genom att implementera policys som sänker hastigheter och omfördelar markanvändningen, frigörs plats för att främja exempelvis kollektivtrafiken. Banister (2008) ser även ett behov av policyåtgärder som kan optimera markanvändningen i städer och som kan skapa incitament för mer hållbart resande. I syfte att uppnå mer hållbar mobilitet ser Bothos, Apostolus och Mentzas (2015) att det är avgörande att medborgarna själva anpassar sina resvanor på ett hållbart sätt och att förändringen sker bottom-up. För att uppnå det föreslår Bothos m.fl. (2015) att man använder *nudgeing*. Målet med denna metod är att få individer som använder personbil, att börja åka kollektivt och att få

de som åker kollektivt att börja cykla eller gå. Det är individen själv som ska välja att göra denna omställning. I syfte att göra staden mer tillgänglig för alla implementeras policys av denna karaktär även av Göteborgs stad (2009b) som slår fast att det ska vara enklare att resa med cykel eller kollektivtrafik i stadens centrum. Detta ska främja en mer hållbar stadsutveckling, både socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

4.2.3 Aktivitetsansatsen

Att förstå människors resor och rörelser i framförallt stadsrummet är komplext, det krävs en insikt i vad som ger upphov för en resa och varför. Frändberg m.fl. (2005) förklarar den geografiska rörlighetens drivkrafter och påverkansfaktorer genom en aktivitetsbaserad teoriansats. En ansats som förespråkar ett aktivitetsbaserat synsätt där mobilitet är en förutsättning för vardagliga aktiviteter. Vardagliga aktiviteter som till exempel: Arbete, skola, träning och inköp av dagligvaror, innefattar någon form av resa. Resorna i förhållande till de aktiviteter som utförs har däremot olika riktning och mål. Detta skapar en geografisk spridning av aktiviteter som innebär olikheter i resmönster hos individer.

Aktivitetsansatsen utgår bland annat från tidsgeografins perspektiv om människors rörelser i rummet. Frändberg m.fl. (2005) delar upp de viktigaste faktorerna som påverkar människors resmönster i tre delar: Individ, omgivning och aktiviteter. Faktorer som påverkar individens rörelsemönster är: Ålder, kön, hälsa, utbildning, inkomst, tillgång till bil eller andra färdmedel. Nämnade faktorer bör även sättas i relation till individens resurser och restriktioner samt individens behov eftersom de skiljer sig åt beroende på individens förutsättningar för rörelse. Individer yngre än 18 år har exempelvis inte möjlighet till att köra bil på grund av lagar om körkortsinnehav. Körkortsinnehav i synnerhet innehåller en ekonomisk dimension som gör att det kan innebära en restriktion för individer med sämre ekonomiska förutsättningar att både erhålla körkort men även införskaffa ett transportmedel som kräver ett körkort.

Omgivningen innehåller en rad påverkansfaktorer som styr individens rörelsemönster. Frändberg m.fl. (2005) delar upp omgivningen i tre kategorier: Socialt sammanhang och livssituation, nätverk för transport och kommunikation samt lokaliseringsmönster. Sociala sammanhang och livssituationer omfattar individens förpliktelser i vardagen som t.ex. arbete, studier och familjesammanhang såsom föräldraskap med medföljande ansvar. I relation till individens privata sociala omgivning spelar den offentliga fysiska omgivningen en roll.

Tillgängligheten till befintliga transportsystem i anslutning till bebyggelse är grundläggande förutsättningar för mobilitet. Tillgängligheten kan variera beroende på omgivning och lokaliseringsmönster. Skillnader i större och mindre tätorters fysiska struktur påverkar även individers rörlighet och resmönster.

Aktiviteter som individen ämnar utföra och röra sig till kan vara flera och beroende av tid, plats, nödvändighet och i vilken ordning som aktiviteterna behöver utföras. Arbete är ett typexempel på en planerad aktivitet som utförs på en plats under bestämd tid. Efter arbetet kan andra aktiviteter ta vid som behöver utföras i en viss ordning som till exempel: Hämtning av barn på skola, träning på gym, inköp av mat i matbutik. Övriga oplanerade aktiviteter kan utföras spontant utan en bestämd tid vilket även det kan påverka individens val av färdstätt. Människors mobilitet är en produkt av den fysiska miljön och dess sammansättning, de vardagliga resorna har traditionellt sett inte haft något specifikt konsumtionsvärde eftersom resan i sig inte anses vara en konsumerande del av resans ändamål (Frändberg m.fl., 2005). Aktivitetsansatsen bygger till stor del på hur samhället är utformat samt individens subjektiva förhållande till densamma. En aktivitetsbaserad ansats erbjuder aspekter som kan synliggöra individers olika förutsättningar för hållbart resande.

4.2.4 Time-space convergence

Ett vanligt antagande bland geografer är att människors interaktion med omgivningen avtar med tilltagande avstånd, alltså att det finns en slags avståndsfriktion. Samtidigt har en rad tekniska innovationer och framsteg under de senaste århundradena gjort att avståndsfriktionen minskat dramatiskt. Förbränningsmotorn och på senare tid, personbilen har radikalt ökat tillgängligheten till olika platser. Detta resulterar i att tidigare avlägsna platser hamnar inom räckhåll för allt fler människor (Frändberg m.fl., 2005). Denna process kan sammanfattas med begreppet *Time-space convergence*. Det är ett fenomen som gör att resor som tidigare tog flera veckor idag går att genomföra på en dag. Detta är en effekt som bidrar till att stadsstrukturer har förändrats då människor har möjlighet att bosätta sig i mer perifera områden där priset på boende är lägre (Castree, Kitchin och Roger, 2013). Samtidigt observerar Frändberg m.fl. (2005) att avståndsfriktionen minskar på ett ojämnt sätt. Perifera platser långt ifrån kollektivtrafiknoder och motorvägar ser istället en relativt försämrad tillgänglighet. Som en konsekvens av time-space convergence och minskade transportkostnader spelar resans längd allt mindre roll för den totala resekostnaden.

4.2.5 Faktorer som påverkar val av färdmedel - Betydelsen av de 6D:na

Forskare har under en längre tid sökt efter faktorer som påverkar valet av färdmedel. Cervero och Kockelman (1997) identifierar tre centrala faktorer som påverkar individers resvanor: *densitet*, *diversitet* och *design*. Författarna beskriver hur den bebyggda miljön har en inverkan på människors resvanor. I en resvaneundersökning har författarna försökt identifiera hur olika aspekter av den bebyggda miljön påverkar resvanorna. Cervero och Kockelman (1997) konstaterar att densiteten kan variera beroende på hur många människor som bor per kvadratkilometer. Men densiteten i en stad avgörs också av hur många arbetstillfällen som finns per kvadratkilometer. Cervero och Kockelman (1997) beskriver hur större variation i markanvändning per hektar är en variabel som har inverkan på diversiteten i en stad. Diversiteten påverkas även av vertikal variation. Har ett område exempelvis en blandning mellan flervåningshus och lägre hus, så är det en faktor som har en inverkan på diversiteten i ett område. Ytterligare en faktor som har en inverkan på diversiteten ses vara variation mellan olika boendeformer, exempelvis bostadsrätter och hyresrätter. Den sista faktorn, *design*; av ett område eller en gata är också en faktor som påverkar val av färdmedel. Har gatan exempelvis bänkar, träd, övergångsställen och gatlampor, är det en *design* som Cervero och Kockelman (1997) ser har en inverkan på valet av färdmedel.

Flera författare har utvecklat Cervero och Kockelmans (1997) forskning och ytterligare faktorer som har en inverkan på valet av färdmedel och hållbar mobilitet har identifierats. Ogra och Ndebele (2015) ser betydelsen av de sex D:na. Ogra Ndebele beskriver likt Cervero och Kockelman (1997) betydelsen av: *Densitet*, *diversitet* och *design*, men identifierar ytterligare tre faktorer: *Distance to transit*, *destination accessibility* och *demand management*. Huruvida ett kollektivt transportnätverk är ett tillämpligt val av färdmedel för invånarna, påverkas av hur långt de har till närmaste hållplats. Dålig tillgänglighet till en hållplats (*Distance to transit*), gör invånare mindre benägna att använda kollektiva färdmedel. Ogra och Ndebele (2015) konstaterar att god tillgänglighet till en hållplats är avgörande, men ser samtidigt att tillgängligheten utöver den rent fysiska närheten till en hållplats, även kan påverkas av psykosociala faktorer. Mentala barriärer kan utgöra lika stora hinder som bristande fysisk infrastruktur för förändringen av människors resvanor. Ogra och Ndebele (2015) anser hur det i vissa fall inte är nödvändigt att öka den fysiska densiteten av staden, då man istället kan öka destinationens tillgänglighet (*Destination accessibility*) för fler människor. Detta genom att öka deras mobilitet med hjälp av kollektiva transportlösningar. Om människor snabbare kan nå fler platser med hjälp av hållbara färdmedel, kan

transportavstånd överbyggas. På så sätt kan staden minskas, inte i fysisk storlek, men i reseavstånd, vilket hade minskat behovet av personbilar. Ogra och Ndebele (2015) ser vikten av att administrera efterfrågan på transporter (Travel demand management), för att minska antalet resor som genomförs. Fysisk utformning av staden och olika program som tillåter invånare att resa tillsammans, såsom: Bilpooler och kollektivtrafik, kan öka effektiviteten hos hela stadens transportinfrastruktur vilket kan resultera i en lägre resursanvändning.

Alla dessa sex faktorer har olika inverkan på en individs val av färdmedel. Individer bosatta i en stad med hög densitet och som exempelvis har nära tillgång till en kollektivtrafikshållplats kommer i högre utsträckning att åka kollektivt. Samtidigt konstaterar Cervero och Kockelman (1997) att densiteten i ett område är den faktor som främst påverkar valet av färdmedel. Författarna ser dock också hur de samband som har identifierats inte är att betrakta som kausala. Det kan alltså finnas många fler variabler som påverkar individers val av färdmedel.

5. Metod

5.1 Inledning och tillvägagångssätt

I detta kapitel redogörs för val av metodansats och tillvägagångssätt som använts för att besvara studiens frågeställningar. Dessutom presenteras även resonemang och överväganden som uppstått under arbetsprocessen. Den primära metoden för datainsamling har utgjorts av en enkätundersökning av kvantitativ karaktär. Enkätundersökningen var webbaserad och har tillåtit respondenterna att svara på frågor gällande deras resvanor till sin arbetsplats och dess betydelse för val av färdssätt.

5.2 Forskningsdesign

Studien har en statistisk forskningsdesign som beskriver hur empirisk data har samlats in och genom jämförelser skapat möjligheter till att dra slutsatser utifrån resultatet av insamlad data. Desto högre antal analysenheter desto bättre förutsättningar för att göra kontrollerade jämförelser och således synliggöra eventuella variationer i resvanor och val av färdssätt till arbetsplatsen (Esaiasson, Gilljam, Oscarsson, Towns & Wängnerud, 2017).

Vetenskapliga undersökningar genomförs vanligtvis med kvalitativa eller kvantitativa tillvägagångssätt. Ett kvalitativt tillvägagångssätt syftar främst till att skapa en förståelse för ett problem eller fenomen på ett djupgående plan, vanligtvis genom intervjuer eller fallstudier. Till skillnad från kvalitativa tillvägagångssätt förknippas oftast kvantitativa tillvägagångssätt med siffror och statistik för att mäta och undersöka ett problem eller fenomen (Gren och Hallin, 2003). De forskningsmetoder som har använts för datainsamling i den här studien har varit av kvantitativ karaktär. Enligt Gren och Hallin (2003) används kvantitativa metoder ofta för att kategorisera data genom till exempel frågeformulär, där svarsalternativen innehar ett numeriskt värde som bedömer resultatet av en eller flera frågor.

I denna studie har en induktiv kvantitativ metodansats använts för att kunna jämföra variabler mellan de anställda inom detaljhandeln innanför vallgraven och på Frölunda Torg genom en webbaserad enkätundersökning. Gren och Hallin (2003) redogör för tre generella metodansatser som används för att inom forskningen angripa ett vetenskapligt problem: induktiv, deduktiv och abduktiv metodansats. En induktiv metod styrs av empiriska observationer i syfte att undersöka om det går att dra generella slutsatser eller forma nya teorier. Den deduktiva metoden innebär att slutsatser grundar sig i teorin i syfte att verifiera

eller falsifiera utfallet av ett resultat utifrån teorin. Den abduktiva metodansatsen är en mix mellan induktiva och deduktiva metodansatser (Gren och Hallin, 2003; Esaiasson m.fl., 2017).

5.3 Vetenskapsteoretiska utgångspunkter

Det förekommer vanligtvis två skilda vetenskapsteoretiska utgångspunkter i en forskningsansats inom samhällsvetenskapen, positivism och hermeneutik. Utifrån en vetenskapsteoretisk kontext har denna studien ett positivistiskt forskningsideal. Empirisk datainsamling har utförts med en kvantitativ undersökningsmetod för att se hur olika faktorer i den geografiska och fysiska miljön präglar människors val av färdmedel. Syftet med studien var att kunna uppnå generella slutsatser om människors val av färdmedel och det är därmed inte relevant att på djupet få en förståelse för varför varje respondent väljer olika färdmedel.

Positivismen följer en traditionell tanketradition med naturvetenskapliga och tekniska forskningsideal. Vetenskaplig kunskap anses enligt positivismen vara opersonlig och anonym där forskningen är inriktad på det positivt givna om hur saker och ting är, alltså en objektiv sanning. Med andra ord bör en forskare i en vetenskaplig studie kunna ersättas och utfallet förbli detsamma. Enligt positivismen skapas absolut kunskap om en företeelse eller ett fenomen genom empiriska observationer och logik (Andersson, 2014). Detta möjliggörs vanligtvis genom kvantitativa metoder, i denna studien i form av en enkätundersökning.

5.4 Datainsamling och enkätundersökning

5.4.1 Population och urvalsstrategi

För att kunna anlägga någon form av urvalsstrategi behöver man först definiera studiens population (Esaiasson m.fl., 2017). Eftersom detta är en jämförande studie där resvanorna mellan de anställda inom detaljhandeln på Frölunda torg och centrala Göteborg – innanför vallgraven undersöks, utgör dessa grupper således även studiens population, som alltså är uppdelad i två grupper. Som en konsekvens av enkätundersökningens karaktär, är det svårt att få målsmans tillåtelse för individer under 18 år att delta i studien. Populationen har därmed avgränsats till att inte innehålla individer under 18 års ålder. Populationen är lätt att definiera, men det är samtidigt svårt att avgöra exakt hur stor den är. Hur många anställda varje butik har är inte någon information som är publicerad eller som butikerna tillhandahåller. Trots att vissa butiker kan tillhandahålla data om mängden anställda, så går det fortfarande inte att

uppskatta någon absolut siffra rörande mängden anställda eftersom butiker av flera skäl inte uppger mängden anställda. Som en konsekvens av att populationens antal inte exakt kan registreras skapas ytterligare svårigheter med att bedöma exempelvis svarsfrekvensen.

Eftersom det inom ramen för denna studie inte funnits någon möjlighet att upprätta en komplett urvalsram över hela populationen har ett icke-slumpmässigt urval genomförts. Det är därmed viktigt att respondenterna utgör och avspeglar ett bra tvärsnitt över hela populationen (Esaiasson m.fl., 2017). Urvalsstrategierna klusterurval samt snöbollsurval har kombinerats för att nå ett slutligt urval. Alla butiker inom detaljhandeln som föll inom ramen för studiens geografiska avgränsningar kartlades i ett Excel-dokument. Varje enskild butiks hemsida besöktes för att få fram mailadresser till respektive butik. Eftersom vissa butiker inte hade någon mailadress föll därmed ett antal butiker bort. Två separata maillistor upprättades i ytterligare ett Excel-dokument för de butiker som angav mailadress på sina hemsidor, en för Frölunda Torg och en för butikerna innanför vallgraven. Snöbollsurval genomfördes i samband med att enkätundersökningen skickades ut. Detta genom att formulera en förfrågan om att berörd butikschef eller mailansvarig såg till att distribuera enkäten vidare till övriga anställda i butiken. Eftersom de analysenheter som ingår i populationen är naturligt grupperade inom respektive plats har ett klusterurval även kallat flerstegsurval genomförts. Det innebär att i ett första steg har ett urval av butiker inom detaljhandeln på två olika platser valts ut. I ett andra steg har därefter de butiker vars mailadresser funnits till förfogande valts ut för distribution av enkätundersökningen (Esaiasson m.fl., 2017).

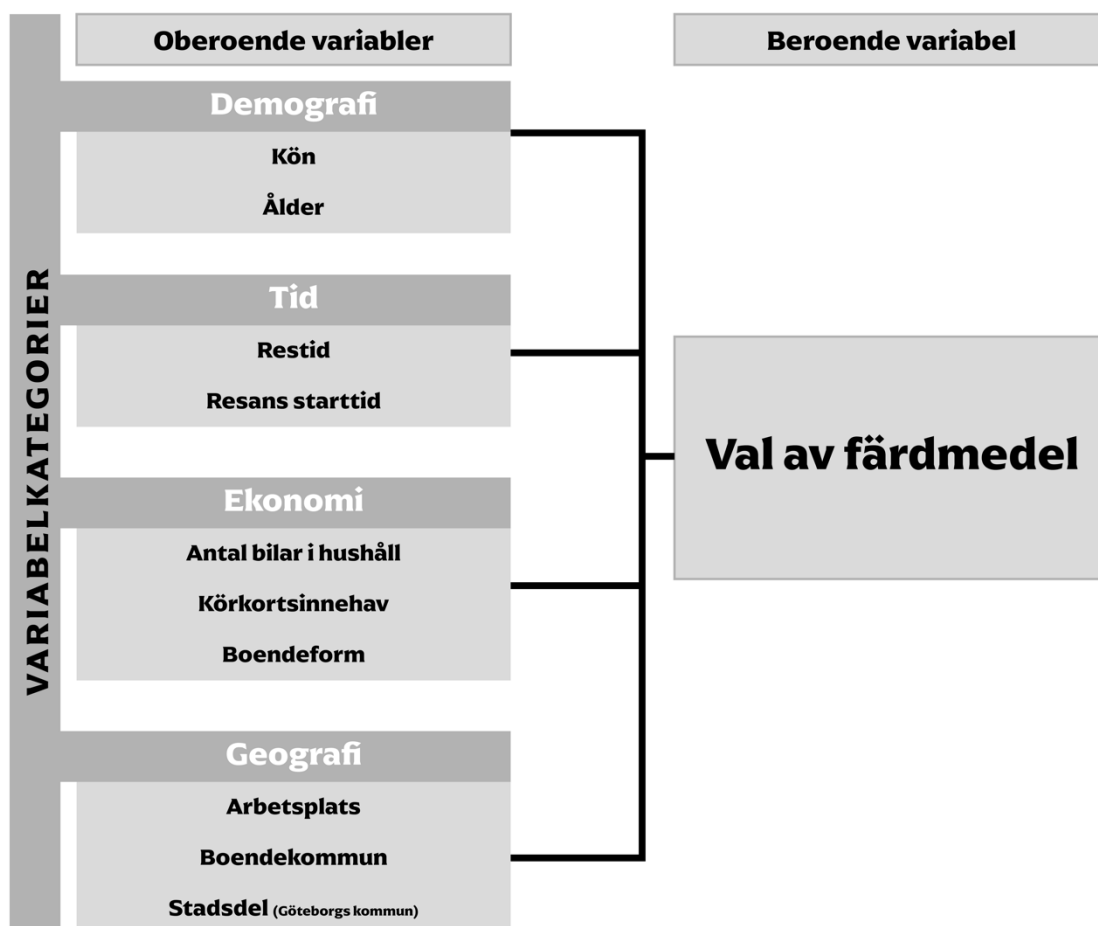
5.4.2 Variabler

Vid utformandet av enkätundersökningen har ett första avgörande steg varit att fastställa analysenheter, identifiera olika för studien betydelsefulla variabler samt tillhörande variabelvärden. Analysenheter är de undersökningsobjekt som deltar i studien, i det här fallet butiksanställda inom detaljhandeln innanför vallgraven och på Frölunda torg köpcentrum. Variabler utgör de varierande egenskaper som analysenheterna tillskrivs, t.ex kön, ålder eller körkortsinnehav. Varje variabel innehåller variabelvärden som väljs i samband med en idéanalys och är det värde en egenskap kan anta. För att kunna studera skillnader eller samband mellan variabler behöver beroende och oberoende variabler fastställas. Den beroende variabeln är variationen i egenskapen hos analysenheten som forskaren vill undersöka eller förklara. Den oberoende variabeln används för att beskriva variationer i

egenskaper hos analysenheten som forskaren tror kan ha betydelse för att förklara variationer hos den beroende variabeln (Esaiasson m.fl. 2017).

5.4.3 Beroende och oberoende variabler

Den beroende variabeln vars varierande egenskaper studien haft för avsikt att undersöka och förklara är val av färdmedel. Kunskap om vilket färdmedel som respondenterna använder sig av för att ta sig till respektive arbetsplats är avgörande för att besvara studiens frågeställningar. Variabelvärdena för färdmedel utgår från de variabelvärden som anges i RVU (Göteborgs stad, 2018), där de vanligaste färdmedlen är: bil, kollektivtrafik, cykel och gång. För att nyansera variationen av variabelvärden har även samåkning med bil och elsparkcykel eller elmoped lagts till. Eftersom endast en respondent valde alternativet samåkning med bil klumpades alternativet ihop med variabeln bil i sammanställningen av resultatet.



Figur 4. Förklaring av variabelkategorier, oberoende och beroende variabler.

De oberoende variabler som förklarar variationer i den beroende variabeln har kategoriserats i olika grupper som är baserade på: Demografi, Tid, Ekonomi, Geografi. Detta för att ge en överblick över de oberoende variablerna (*Figur 4*). Genom tidigare forskning kring vad som påverkar individers val av färdmedel (Frändberg m.fl., 2005; Cervero och Kockelman, 1997; Ogra och Ndebele, 2015; Göteborgs stad, 2018), har följande oberoende variabler identifierats: Kön, Ålder, Restid, Resans starttid, Arbetsplats, Antal bilar i hushåll, Körkortsinnehav, Boendeform, Boendekommun och Stadsdel (Göteborgs stad).

Ålder och kön tillhör kategorin demografi, de variabelvärden som angetts för kön är: Kvinna, man eller annan könsidentitet. De variabelvärden som angetts för ålder är: Yngre än 18 år, 18 - 24 år, 25 - 34 år, 35 - 44 år, 45 - 54 år, 55 - 64 år, 65 - 74 år och 75 år eller äldre. Dessa variabelvärden kan förklara hur fördelningen ser ut mellan de olika respondenternas kön och ålder vad gäller val av färdmedel och kan bidra till att tydliggöra skillnaderna.

Restid och resans starttid tillhör kategorin tid. Istället för att ha en variabel om avstånd från hemmet till arbetsplatsen används variabeln restid. Detta eftersom det är vanligare att uppskatta avstånd mellan platser i restid än själva avståndets längd i kilometer. Det är också relevant att veta när respondenten påbörjar sin resa eftersom det kan bidra till att identifiera avvikande värden. De variabelvärden som anges för restid är 0 - 5 minuter, 5 - 10 minuter, 10 - 20 minuter, 20 - 30 minuter, 30 - 45 minuter, 45 - 60 minuter, 60 - 90 minuter, 90 - 120 minuter och mer än 120 minuter. Variabelvärden för resans starttid är fördelad på halvtimmar mellan kl. 04.00 och kl. 18.00 och val av värde gjordes via en listruta i enkätundersökningen.

Antal bilar i hushåll, körkortsinnehav och boendeform tillhör kategorin ekonomi. Bilinnehav, körkort och boendeform kan korrelera med ekonomiska förutsättningar vilket synliggör skillnader mellan olika respondenters benägenhet och förutsättningar till val av färdmedel. Variabelvärden för antal bilar i hushåll är: Inga, 1, 2, 3, fler än 3 och jag är medlem i en bilpool. Variabelvärden för körkortsinnehav är ja eller nej. Boendeform har följande variabelvärden: Hyresrätt, Bostadsrätt, Villa, Radhus.

Arbetsplats, boendekommun och stadsdel (Göteborgs stad) tillhör kategorin geografi. Eftersom tidigare forskning identifierar bostadens lokalisering och tillgängligheten i den fysiska strukturen i bostadens närmiljö som avgörande vid valet av färdmedel (Cervero och Kockelman, 1997; Ogra och Ndebele, 2015; Trafikkontoret Göteborgs stad, 2018), var det

betydelsefullt att samla in data som berör var respondenten kommer ifrån. Eftersom invånarantalet i Göteborgs stad är avsevärt större i förhållande till kranskommunerna, samtidigt som det finns stora variationer i den bebyggda miljön i Göteborgs stad, har det varit av betydelse att samla mer nyanserad geografisk data för respondenter bosatta inom Göteborgs stad. Variabelvärden för stadsdelsnämnder i Göteborgs stad har därför inkluderats enligt följande: Askim-Frölunda-Högsbo, Centrum, Lundby, Majorna-Linné, Norra-Hisingen, Västra Göteborg, Västra Hisingen, Örgryte-Härlanda och Östra Göteborg.

Arbetsplatserna är en del av studiens geografiska avgränsningar och har följande variabelvärden: Frölunda torg och centrala Göteborg - innanför vallgraven. De kommuner som inkluderats som variabelvärden är: Göteborgs stad, Ale kommun, Alingsås kommun, Härryda kommun, Kungsbacka kommun, Kungälv kommun, Lerums kommun, Lilla Edet kommun, Mölndals stad, Partille kommun, Stenungssunds kommun, Tjörns kommun, Öckerö kommun och Jag bor i en annan kommun.

5.4.4 Pilotstudie

En pilotstudie av enkäten genomfördes genom att skicka ut enkäten till en försöksgrupp. Syftet med pilotstudien var att skapa en möjlighet för att få feedback inför ett definitivt utskick. Genomförandet av en pilotstudie säkerställer även att de som svarar på enkäten tolkar frågorna på det sättet som avsätts och att de svaren som genereras är användbara. Pilotstudien kan även identifiera om någon fråga exempelvis behöver ytterligare svarsalternativ (Ejlertsson, 2019). Det finns även en risk med att formulera för avancerade frågor vilket leder till att respondenterna upplever svårigheter med att svara på enkäten, vilket kan leda till ett större bortfall. Pilotstudien bidrar till att minska risken för att sådana frågor kvarstår vid det definitiva utskicket av enkäten (Bryman, 2008). Frågorna och svarsalternativen i enkäten har därmed formulerats på ett sätt som gör det både enkelt för forskare att analysera resultaten och för att respondenterna ska kunna förstå frågorna och ange korrekta svar. Pilotstudien resulterade i att vissa frågor i enkäten omformulerades och fick mer detaljerade förklaringar för att ge respondenterna bättre möjlighet att på ett enkelt sätt svara på enkätfrågorna. Efter responsen från pilotstudien fick flera enkätfrågor även ytterligare svarsalternativ där respondenterna tillåts att med egna ord svara på frågorna. Därmed behöver respondenterna inte känna sig begränsade om deras svar eventuellt inte finns som ett svarsalternativ.

5.4.5 Distribuering av enkät

Enkätundersökningen genomfördes och distribuerades digitalt med hjälp av en webbaserad enkät. För att se enkätundersökningen i sin helhet se *Bilaga 1*. Tekniska framsteg innebär samtidigt att webbenkäter har blivit ett vanligt och fördelaktigt verktyg för att genomföra enkätundersökningar. Ett utbrett innehav av smarttelefoner innebär en frihet att svara på enkäter när det passar bäst för respondenten, vilket potentiellt kan bidra till en högre svarsfrekvens. Webbaserade enkäter tillåter även forskaren att nå fler respondenter på ett tids- och kostnadseffektivt sätt (Ejlertsson, 2019). Det enkätverktyg som användes var Google forms. Det är ett verktyg som är gratis men som samtidigt tillåter användaren att utforma användbara och adekvata enkäter. Att använda ett verktyg från Google har även fördelar med trovärdighet, då det är ett marknadsledande och välkänt företag. Dessa faktorer gör det mer troligt att potentiella respondenter faktiskt klickar på länken och deltar i studien. En annan fördel med enkätundersökningar är även att intervjuareffekter som kan påverka hur respondenten svarar på frågorna helt undviks (Esaiasson m.fl., 2017). Som en konsekvens av Covid-19 under våren 2020 kan omständigheterna innebära förändrade resvanor och val av färdmedel bland arbetspendlare. I samband med distribueringen av enkäten blev respondenterna därför uppmanade att svara hur de under normala omständigheter reser till sin arbetsplats.

För att distribuera enkäten kontaktades flera butiker via mail. Eftersom det inte har funnits någon möjlighet att upprätta direktkontakt med populationen kontaktades olika butikschefers via mail för att med deras hjälp distribuera enkäten vidare till populationen. Totalt kontaktades 70 butiker innanför vallgraven i centrala Göteborg och 66 butiker på Frölunda torg. I ett första steg kontaktades samtliga av dessa butiker i syfte att upplysa om enkätstudien och med en initial förfrågan om att delta (*Bilaga 2*). Denna första kontakt resulterade i att ett fåtal butiker lät meddela att de inte ville delta i studien. En butik uppgav exempelvis att situationen med Covid-19 innebar en stor belastning för butiken och en annan butik att de aldrig ställer upp på intervjuer eller enkäter, oavsett syfte. Därmed inkluderades inte dessa butiker vid det initiala utskicket av enkäten. Praktiskt sett skedde distribueringen med hjälp av en URL-adress med vilken respondenterna enkelt kan nå enkäten både på mobilen och datorn. Enkäten distribuerades i ett andra mailutskick och i ytterligare tre påminnelse mail. Påminnelserna skickades ut olika tider på dygnet och veckan för att öka chanserna att butikerna skulle motta och läsa mailet. Dessa utskick resulterade i att flera individer deltog i enkäten. Samtidigt meddelade ytterligare butiker att de inte kunde eller ville delta i enkäten.

Det totala bortfallet av butiker som meddelat att de inte ville eller kunde delta uppgick till fem butiker. De butiker som svarade att de antingen hade deltagit eller inte vill delta fick inga ytterligare påminnelsemail. Det är vanligtvis inte praxis att skicka ut fler påminnelser då det kan uppfattas som irriterande för mottagaren. Samtidigt har studien haft problem med att nå och få enkätsvar från populationen vilket motiverade ytterligare ett påminnelsemail (Esaiasson m.fl., 2017).

5.5 Reliabilitet och validitet

Esaiasson m.fl., (2017) beskriver hur det i en forskningsstudie är viktigt att sträva efter god resultatvaliditet. För att uppnå det behövs dels god begreppsvaliditet, men även hög reliabilitet. Eftersom enkätundersökningen har genomförts digitalt skapas bättre förutsättningar för att undvika slarvfel vid insamlingen och bearbetningen av data. Den digitala datainsamlingsmetoden ger därför bättre förutsättningar för att nå en hög reliabilitet i insamlad data. Samtidigt finns det alltid en risk för att frågorna i den digitala enkätundersökningen kan misstolkas av respondenterna. Det hade kunnat bidra till en lägre reliabilitet. För att uppnå god validitet bör det finnas en överensstämmelse mellan teoretiska definitioner och operationella indikatorer samt att studien ämnar mäta det som påstås mätas (Esaiasson m.fl., 2017). Syftet med uppsatsen var att identifiera resvanor hos de butiksanställda inom detaljhandeln på två geografiskt avgränsade platser. I studien beskrivs de teoretiska begreppet för resvanor under teoretiskt ramverk och operationaliseras genom en digital enkätundersökning som undersöker resvanor hos de anställda inom detaljhandeln. Studiens tillvägagångssätt har i metodkapitlet noggrant beskrivits och skall kunna gå att repetera och anses därmed ha god resultatvaliditet.

5.6 Bearbetning och analys av data

Bearbetning av data påbörjades i samband med att enkäten stängts. Enkätverktyget Google forms genererade ett Excel dokument med all insamlad data. Denna data behandlades och sammanställdes i olika diagram. För att möjliggöra olika former av analyser och för att påvisa samband mellan olika variabler sammanställdes olika korstabeller. Korstabeller används för att se hur två eller flera variabler samvarierar (Ejlertsson, 2019). Sammanställningen av dessa korstabeller har resulterat i olika diagram. Beroende på vilken data som presenteras används olika typer av diagram. Framförallt presenteras resultatet av korstabellerna i cirkel- och stapeldiagram. Grafiken i dessa diagram har färdigställts i olika designprogram, framförallt

Adobe InDesign. Det är ett program som tillåter framställning av tydligare och mer lättöverskådliga grafer och diagram.

Vid bearbetningen av insamlad data framgick att flera frågor i enkäten hade utformats på ett sådant sätt att vissa svar inte var användbara. På frågan där respondenterna fick uppge tre olika faktorer som är viktiga vid valet av färdmedel fanns ingen övre spärr på hur många faktorer som kunde väljas. I anslutning till frågan uppmanades respondenterna att välja maximalt tre faktorer, trots det valde två respondenter mellan 5 och 6 faktorer. Därmed tydliggörs en begränsning med Google forms. Ett mer avancerat enkätverktyg som tillåter utformaren av enkäten att infoga spärrar hade kunnat undvika svar av denna karaktär.

5.7 Metoddiskussion

För att besvara frågeställningarna var ett mål med datainsamlingen att uppnå minst 100 enkätsvar. Mängden enkätsvar har en direkt inverkan på studiens trovärdighet och hur väl resultatet överensstämmer med verkligheten. För att uppnå ett bra tvärsnitt var den initiala strategin att upprätta en förteckning över alla butiker inom detaljhandeln på de två platserna som studien jämför och därefter besöka samtliga butiker i vilka populationen befinner sig. Därefter skulle de anställda tillfrågas om de kunde ställa upp och svara på enkätundersökningen. En sådan strategi hade möjligheten att ge ett gott tvärsnitt över hela populationen, detta eftersom anställda från alla butiker potentiellt deltar i studien. Som en konsekvens av Covid-19, situationen i Sverige och de rekommendationer från Göteborgs universitet, folkhälsomyndigheten och regeringen som rådde under våren 2020, reviderades den initiala planen då omständigheterna förhindrat genomförandet av fysiska möten med de butiksanställda. Covid-19 och omständigheterna som pandemin orsakade var avgörande vid valet av att distribuera enkäten digitalt. Enkätundersökningen som genomförts i denna studie resulterade i totalt 41 svar. Mängden svar är inadekvat i förhållande till populationens uppskattade storlek. Esaiasson m.fl. (2017) lyfter dock fram att undersökningar med större bortfall inte nödvändigtvis behöver betyda att de representerar en sämre miniatyrkopia av populationen. I en situation där Covid-19 inte hade påverkat möjligheterna att genomföra fysiska möten med de anställda hade det sannolikt kunnat resultera i fler svar, lägre bortfall och därmed en högre trovärdighet på resultatet. Ett antal butiker innanför vallgraven är dessutom inte stora butikskedjor till skillnad från majoriteten av butikerna på Frölunda torg, detta kan innebära att de som äger mindre butiker innanför vallgraven även har mer befogethet och benägenhet att aktivt svara på mail, därav en högre svarsfrekvens innanför

vallgraven. I en mer omfattande studie med mer tid och resurser hade fler respondenter kunnat nås och fler platser för detaljhandel hade kunnat jämföras.

5.7.1 Etiska överväganden

Respondenterna som deltagit i undersökningen är anonyma och uppger inte några väsentliga personuppgifter som kan styrka deras identitet. Anonymiteten gäller även för samtliga butiker som kontaktats. Alltså har inga personuppgifter eller butiksnamn behandlats i syfte att säkerställa deltagarnas anonymitet.

6. Resultat

I detta kapitel har resultatet av insamlad empiri delats upp och presenteras i de variabelkategorier som introducerades i metodkapitlet (*Figur 4*). Svaresresultaten har även delats upp mellan de två olika platserna för detaljhandel för att synliggöra skillnaderna och möjliggöra jämförelser i resvanor. Först redogörs resultatet från de enkätfrågor som berörde de demografiska variablerna, sedan följer resultatet från val av färdmedel mellan de olika arbetsplatserna. Vidare presenteras resultat från kategorierna: Tid, ekonomi och geografi. Slutligen tas resultatet upp från de enkätfrågor som berör hypotetiskt val av färdmedel samt arbetsplatsens lokalisering och dess betydelse för val av färdmedel.

6.1 Antal respondenter, ålder och kön

Resultatet och insamlad data är naturligt uppdelad i två grupper, ett dataset för anställda inom detaljhandeln på Frölunda torg och ett för de anställda inom detaljhandeln innanför vallgraven i centrala Göteborg. Denna naturliga uppdelning tillåter jämförelser och identifiering av skillnader mellan de olika platserna och av de som arbetar där. Totalt svarade 41 personer på enkäten varav 15 (36,6%) personer från Frölunda torg och 26 (63,4%) personer från innanför vallgraven. Det innebär alltså att det är en ojämn fördelning i svar mellan de olika platserna. Detta faktum gör att mycket av den data som presenteras i detta kapitel är angiven i procent vilket tillåter mer adekvata jämförelser mellan de olika platserna. Läsaren bör beakta att den låga svarsfrekvensen påverkat studiens resultat och erbjuder inte en fullständig återspeglning av verkligheten.

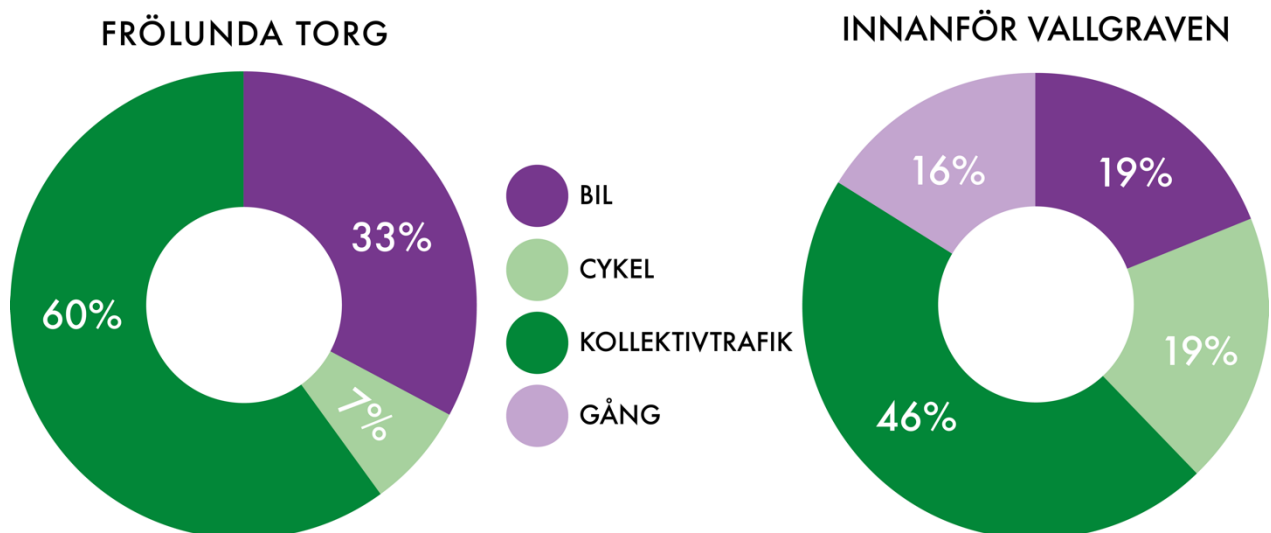
Majoriteten av de som svarade på enkäten var kvinnor (87% Frölunda torg, 85 % innanför vallgraven). Cirka en tredjedel av de som deltog i enkätundersökningen var mellan 25 - 34 års ålder (34 % Frölunda torg, 31 % innanför vallgraven). I övrigt är fördelningen relativt jämn mellan respondenterna i de olika åldersgrupperna, med en genomsnittlig representation per åldersgrupp på 20 procent. Samtidigt utmärker sig de som har svarat och som arbetar på Frölunda torg, då det är fler personer i åldersgruppen 18 - 24 års ålder som har deltagit därifrån.

6.2 Val av färdmedel

Resultatet av enkätstudien visar att det finns skillnader i val av färdmedel till de olika platserna (*Figur 5*). Det vanligaste valet av färdmedel på båda platser är kollektivtrafik. En

majoritet (60%) av respondenterna från Frölunda torg uppgav att de åker kollektivt till sin arbetsplats. Bland respondenterna som arbetar innanför vallgraven utgör även där kollektivtrafik det vanligaste valet av färdmedel till arbetsplatsen (43%). Bil är det näst vanligaste valet av färdmedel på både Frölunda torg (33%) och innanför vallgraven (19%). I enkätundersökningen kunde respondenterna svara ifall de samåkade med bil till sin arbetsplats. Totalt uppgav enbart en respondent från Frölunda torg att den samåkade med bil till sin arbetsplats. Som en konsekvens av den låga svarsfrekvensen och för att undvika att presentera missvisande data har den respondentens svar slagits ihop med 'bil'. De största skillnaderna som kan observeras mellan de olika platserna är den skiftande användningen av cykel och gång. Ingen av de som deltagit i enkätundersökningen och som arbetar på Frölunda torg uppger att de tar sig till sin arbetsplats till fots. Det är samtidigt 16 procent av de anställda innanför vallgraven som uppger att de går till sin arbetsplats. Det är även fler som uppger att de använder cykel för att ta sig till sin arbetsplats innanför vallgraven i jämförelse med respondenterna från Frölunda torg. Sammanfattningsvis går det att observera att fler respondenter på Frölunda torg väljer färdmedel som på relativt kort tid kan färdas långa rumsliga avstånd såsom bil och kollektivtrafik. Innanför vallgraven är det vanligare att respondenterna cyklar eller går till sin arbetsplats.

VAL AV FÄRDMEDEL

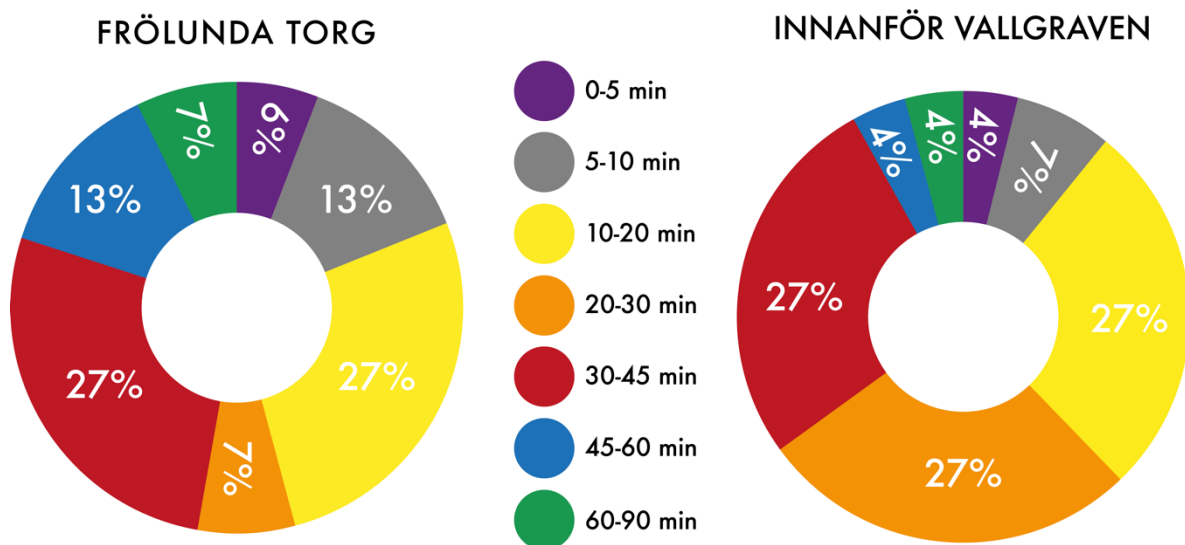


Figur 5. Cirkeldiagram över respondenternas val av färdmedel till respektive arbetsplats i procent.

6.3 Restid och resans starttid

Skillnaderna i val av färdmedel mellan de olika platserna återspeglas även i tiden det tar för respondenterna att ta sig till sin arbetsplats (Figur 6). På båda platserna är det lika stora andelar (27%) av respondenterna där resan till arbetsplatsen tar 10 - 20 minuter. Det är även lika stora andelar (27%) på båda platserna som uppgav att det tar 30 - 45 minuter att ta sig till sin arbetsplats. En liknande andel respondenter från båda platserna uppgav att det tar 0 - 5 minuter att ta sig till sin arbetsplats (Frölunda torg 6 %, Innanför vallgraven 4 %). Utöver dessa likheter, finns det skillnader i hur lång tid det tar för respondenterna från respektive plats att ta sig till sina arbetsplatser. En större andel respondenter som arbetar på Frölunda torg (13 %) uppgav att resan till deras arbetsplats tar 5 - 10 minuter jämfört med 7 procent av respondenterna som arbetar innanför vallgraven. På Frölunda torg har de respondenter som reser med bil och kollektivtrafik längre restid till sin arbetsplats. 26 procent av respondenterna från Frölunda torg har längre än 45 minuters restid till sin arbetsplats. Det är enbart 8 procent av de som arbetar innanför vallgraven som har längre än 45 minuters restid till sin arbetsplats.

RESTID TILL ARBETSPLATS



Figur 6. Cirkeldiagram över respondenternas restid till respektive arbetsplats i procent

Det är en större andel av respondenterna innanför vallgraven som börjar sin resa till arbetet tidigare på morgonen än respondenterna som arbetar på Frölunda torg. Det är en liknande andel respondenter som börjar sin resa klockan 06:30 på båda platser (Frölunda torg 6%, Innanför vallgraven 8%). Samtidigt representerar dessa andelar väldigt få analysenheter,

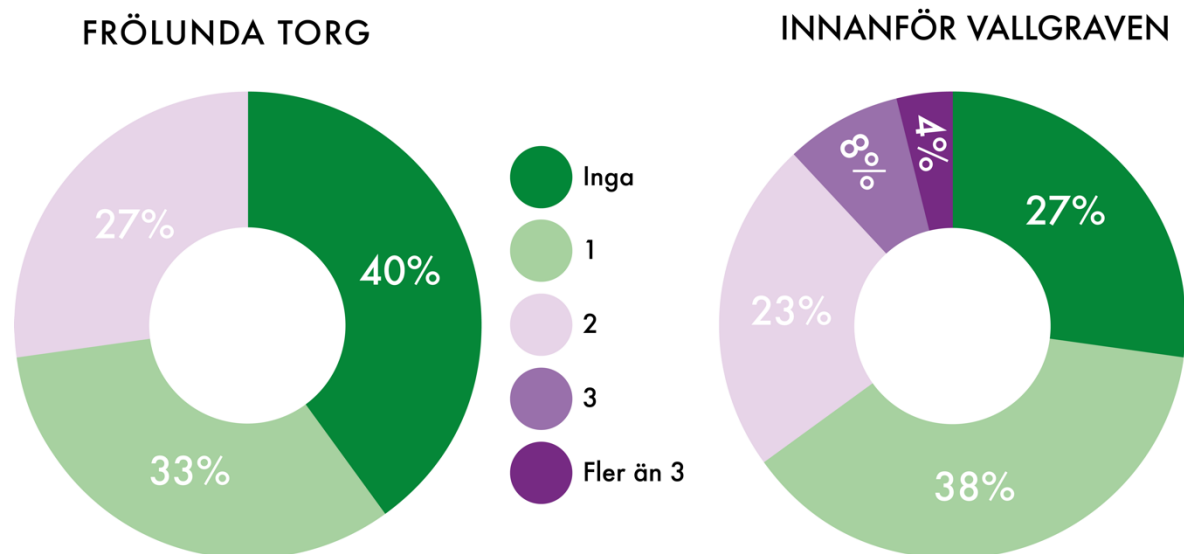
vilket gör det svårt att avgöra hur väl denna data representerar när de egentligen startar sin resa till arbetet. Däremot är det 38 procent av respondenterna från innanför vallgraven som påbörjar sin resa till arbetet mellan klockan 07:30 och 08:30. Under samma tidsperiod är det enbart 20 procent av respondenterna från Frölunda torg som påbörjar sin resa till arbetet. Mellan klockan 09:00 och 10:00 är det samtidigt 67 procent av respondenterna från Frölunda torg som påbörjar sin resa till arbetet. Bland respondenterna innanför vallgraven startar 34 procent sin resa under samma tidsperiod. Vidare är det en större andel av respondenterna innanför vallgraven som påbörjar sin resa till arbetet efter klockan 10:00. 20 procent av respondenterna från innanför vallgraven påbörjar sin resa till arbetet efter klockan 10:00 men enbart 7 procent av respondenterna från Frölunda torg.

6.4 Boendeform, körkortsinnehav och bilinnehav

För att jämföra skillnader i ekonomiska förutsättningar har frågor gällande körkortsinnehav, bilinnehav och boendeform ställts (*Bilaga 1*). Den största skillnaden i den ekonomiska kategorin synliggjordes i resultatet för respondenternas boendeform. Majoriteten av respondenterna innanför vallgraven bor i villa (42%) medans majoriteten på Frölunda torg bor i hyresrätt (60%). Endast 20 procent av respondenterna på Frölunda torg uppgav att de bor i villa och 31 procent innanför vallgraven uppgav att de bor i hyresrätt. Vad gäller bostadsrätt som boendeform uppgav 19 procent innanför vallgraven att de bor i en bostadsrätt, motsvarande siffra för Frölunda torg var 7 procent. Det som går att uttyda är att fler respondenter innanför vallgraven i högre utsträckning äger sitt boende än respondenterna på Frölunda torg. Vad gäller respondenter som svarat att de bor i radhus ser fördelningen relativt jämn ut, 8 procent innanför vallgraven och 13 procent på Frölunda torg.

Vad gäller körkortsinnehav är det relativt jämt mellan de båda platserna. 81 procent av respondenterna innanför vallgraven uppgav att de har körkort. På Frölunda torg uppgav 87 procent att de har körkort. Vad gäller bilinnehav skiljde sig dock resultatet mellan arbetsplatserna än mer (*Figur 7*). 40 procent av respondenterna på Frölunda torg uppgav att de inte äger en bil, 33 procent uppgav att de äger en bil och 27 procent uppgav att de äger två bilar. Fördelningen i bilinnehav hos respondenterna innanför vallgraven var högre, här uppgav 27 procent att de inte äger en bil, 38 procent äger en bil, 23 procent äger två bilar, 8 procent äger tre bilar och 4 procent äger fler än tre bilar.

BILINNEHAV



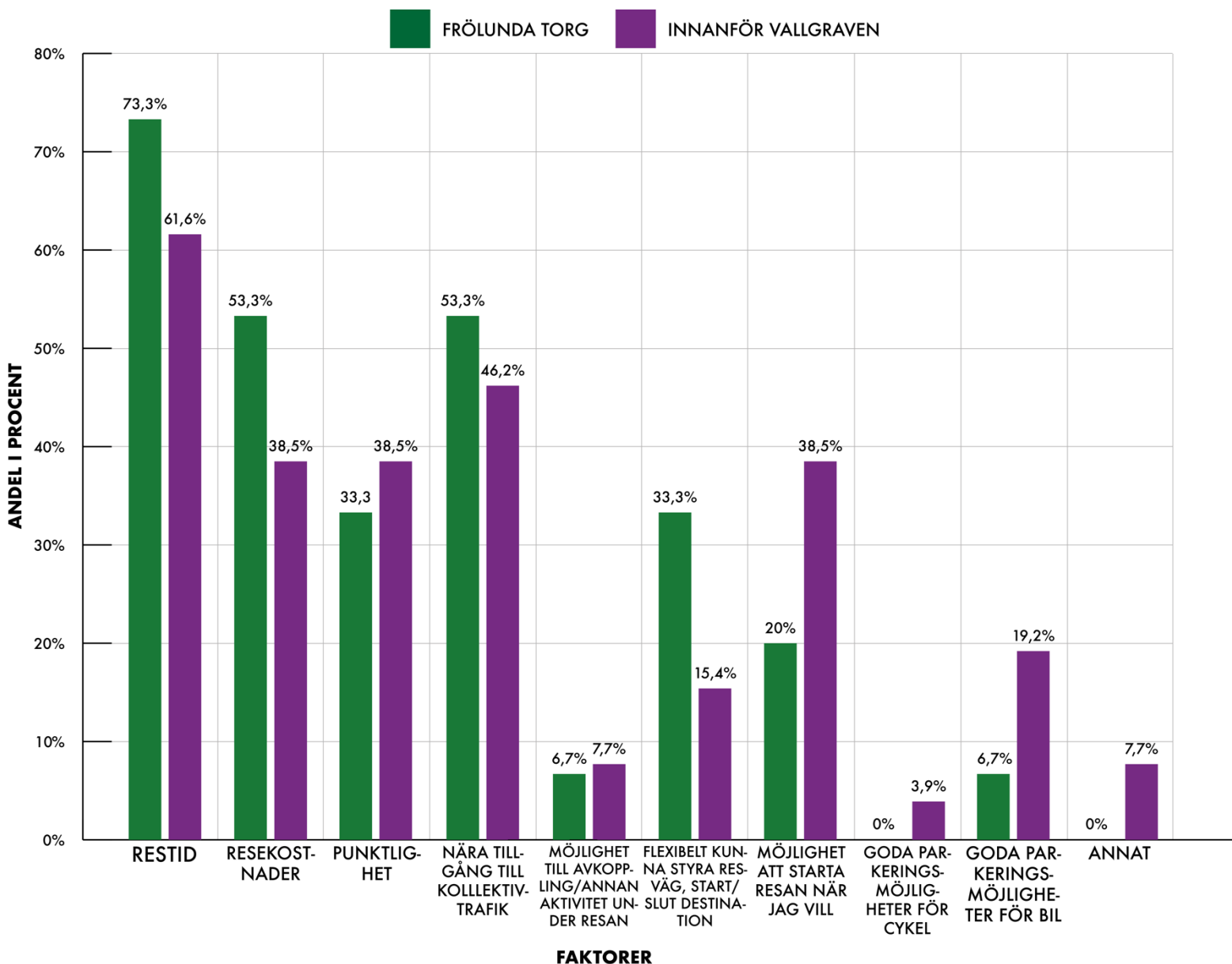
Figur 7. Cirkeldiagram över respondenternas bilinnehav på respektive arbetsplats i procent

6.5 Boendekommun och stadsdelsnämnd

73 procent av de respondenter som arbetar innanför vallgraven bor i Göteborgs stad, motsvarande siffra för de respondenter som arbetar på Frölunda torg är 67 procent. Majoriteten av respondenterna i enkätundersökningen bor alltså i Göteborgs stad. Innanför vallgraven är även respondenter från Kungälv kommun (11,5%), Kungälv kommun (3,9%) samt Mölndals stad (11,5%) representerade. Övriga respondenter på Frölunda torg uppgav att deras boendekommun var Ale kommun (6,7%), Härryda kommun (6,7%), Partille kommun (6,7%) och Mölndals stad (13,3%). Bland respondenterna som svarat att de bor i Göteborgs stad finns det även skillnader i vilken stadsdelsnämnd de bor i. Majoriteten av de respondenter som arbetar innanför vallgraven bor i Majorna-Linné (26%) och Östra Göteborg (21%). Övriga respondenter bor i stadsdelarna Askim-Frölunda-Högsbo (5,3%), Centrum (10,5%), Lundby (10,5%), Västra Göteborg (10,5%) och Örgryte-Härlanda (10,5%). De respondenter som arbetar på Frölunda torg och bor i Göteborgs stad är relativt jämnt fördelade mellan stadens olika stadsdelstadsnämnder.

6.6 Viktiga faktorer vid val av färdmedel

För att identifiera vilka faktorer som är viktiga vid val av färdmedel och för att möjliggöra en djupare analys av varför olika färdmedel är mer vanligt förekommande tilläts respondenterna att välja ut tre olika faktorer som de anser är viktiga vid deras val av färdmedel. Resultatet av denna fråga återspeglas i *Figur 8*. Det går att observera att restid är den mest betydelsefulla faktorn vid val av färdmedel för respondenterna på båda platser för detaljhandel. (Frölunda torg 73%, innanför vallgraven 61%). En betydande andel respondenter som reser kollektivt till sin arbetsplats har även uppgett att det är viktigt med nära tillgång till kollektivtrafik i anslutning till deras hem eller arbetsplats (Frölunda torg 53%, Innanför vallgraven 46%). På båda platserna framgår det att punktlighet och resekostnader är relativt viktiga. Samtidigt anser en större andel av respondenterna från Frölunda torg att det är viktigare med vad resan kostar vid val av färdmedel. På Frölunda torg där det finns goda möjligheter att parkera bilen, anser bara 6,7 procent (en respondent) att det är viktigt med parkeringsmöjligheter för bil vid valet av färdmedel till arbetsplatsen. Innanför vallgraven är det däremot 19 procent som anser att det är viktigt med goda parkeringsmöjligheter för bil. Av de anställda innanför vallgraven var det även två respondenter som svarat ”annat”. Båda dessa svar kan sammanfattas som missförstånd eller som felsvar. Den ena respondenten förklarade med ord att restid var av stor betydelse vid val av färdmedel. Denna respondent har samtidigt angivit restid som en viktig faktor. Den andra respondenten som svarat annat har missat enkätens inledande förklaring och skriver att hen inte vill riskera smitta under de rådande omständigheterna



Figur 8. Stapeldiagram över viktigaste faktorer som spelar roll vid val av färdmedel till respektive arbetsplats i procent

6.7 Betydelse av arbetsplatsens lokalisering vid val av färdmedel

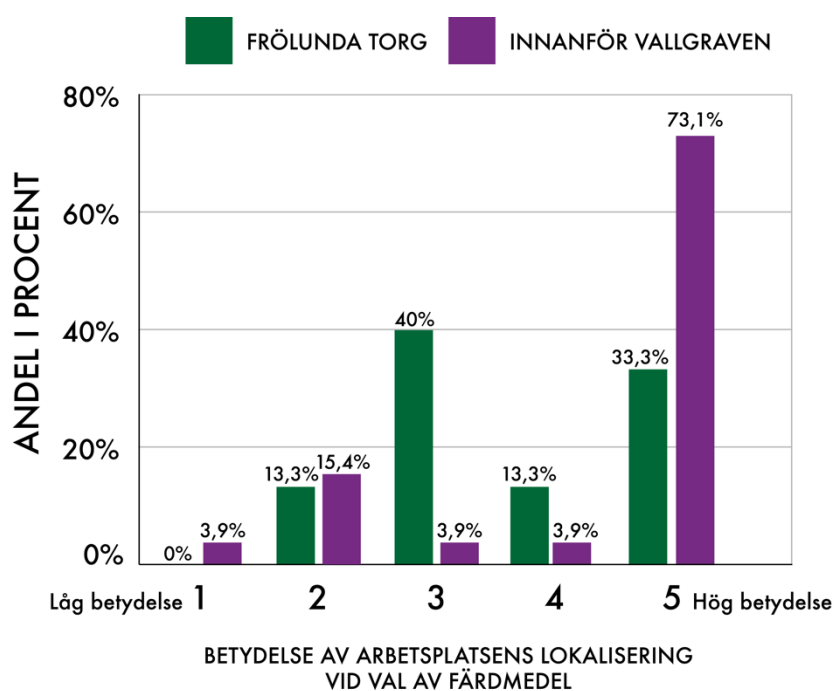
Respondenterna ombads att på en skala mellan 1 till 5 uppge hur stor betydelse arbetsplatsens lokalisering har vid val av färdmedel för att ta sig till sin arbetsplats. I *Figur 9* synliggörs skillnaderna. 73,1 procent av respondenterna som arbetade innanför vallgraven ansåg att arbetsplatsens lokalisering har en hög betydelse. 33,3 procent av respondenterna på Frölunda torg ansåg att arbetsplatsens lokalisering har en hög betydelse. Det innebär att arbetsplatsens lokalisering har större betydelse för respondenterna innanför vallgraven när de väljer vilket färdmedel de ska använda än respondenterna på Frölunda torg.

Respondenterna tilläts även att svara på vilket färdmedel de hade använt om de hade arbetat på motsatt arbetsplats (*Figur 10*).

Respondenterna som arbetar på Frölunda torg fick svara på vilket färdmedel de skulle använt om de arbetade innanför vallgraven och tvärtom för respondenterna som arbetar innanför vallgraven.

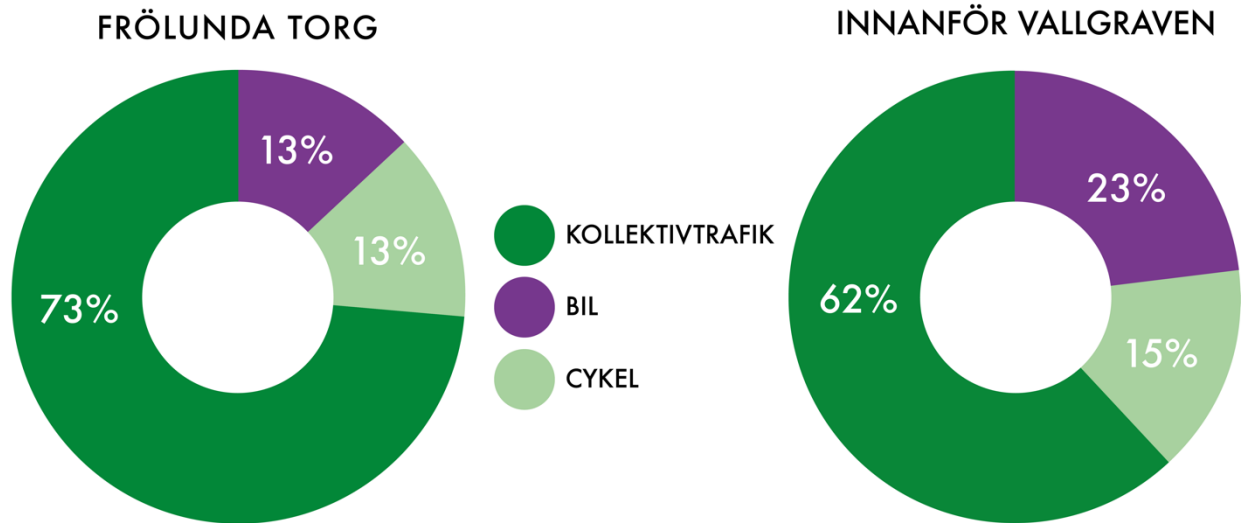
Resultatet visar att användandet av kollektivtrafik skulle öka bland respondenterna från båda platserna för detaljhandel om de hade bytt arbetsplats. Hela 73 procent av

respondenterna som arbetar på Frölunda torg uppgav att de skulle åka kollektivt om de hade arbetat innanför vallgraven. Det är även en markant ökning bland respondenterna innanför vallgraven, där 62 procent uppgav att de hade rest kollektivt om de hade arbetat på Frölunda torg. Bilanvändandet ses minska bland respondenterna från Frölunda torg men ökar bland respondenterna innanför vallgraven. 42 procent av respondenterna innanför vallgraven uppgav att deras val av färdmedel inte hade förändrats om de hade arbetat på Frölunda torg. 50 procent av respondenterna från Frölunda torg uppger även att de inte hade förändrat sitt val av färdmedel. Bland respondenterna innanför vallgraven uppgav 47 procent att deras val av färdmedel hade förändrats som en konsekvens av ökade avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen. Det går därför att observera hur ingen av respondenterna innanför vallgraven hade gått till Frölunda torg. Bland respondenterna som arbetar på Frölunda torg är ökade avstånd inte en lika stor anledning till varför valet av färdmedel hade förändrats. Istället uppges bättre förbindelser med kollektivtrafik som den huvudsakliga faktorn till varför valet av färdmedel hade förändrats (36%).



Figur 9. Stapeldiagram över betydelse av arbetsplatsens lokalisering vid val av färdmedel i procent

FÖRÄNDRADE VAL AV FÄRDMEDEL



Figur 10. Cirkeldiagram över förändrade val av färdmedel i procent om respondenterna arbetat på motsatt arbetsplats

7. Analys

I det följande kapitlet kopplas det insamlade resultatet från enkätundersökningen till tidigare presenterad teori och forskning. Resultatet analyseras och diskuteras i syfte att skapa underlag för att svara på studiens frågeställningar. På grund av att väldigt få respondenter deltog i enkätundersökningen bör läsaren beakta att studiens resultat och analys därmed är begränsad och kan eventuellt återspegla verkligheten på ett ofullständigt sätt.

7.1 Resvanor och skillnader

Det går i denna studie att observera hur resultatet av de resmönster som identifierats återspeglas i de generella trender som Göteborgs stads RVU (2018) också identifierar. I RVU konstateras det att 53 procent av resorna i regionen sker med bil och att 34 procent av resorna i Göteborgs stad sker med kollektivtrafik. I jämförelse med resultatet av enkätundersökningen i denna studie går det att uttyda en skillnad mot RVU då 51 procent av respondenterna reser kollektivt och endast 22 procent väljer att resa med bil till sin arbetsplats. 46 procent av respondenterna innanför vallgraven reser kollektivt. Det är fortfarande en förhållandevis stor andel i jämförelse med hur resvanorna ser ut i staden och regionen, men det är samtidigt en betydligt lägre andel i jämförelse med de respondenter som reser kollektivt till Frölunda torg (60%). Däremot tar sig fler respondenter till sin arbetsplats innanför vallgraven med cykel eller gång vilket visar på skillnader i val av färdmedel.

76 procent av respondenterna i enkätundersökningen reser till sin arbetsplats med hållbara färdmedel som kollektivtrafik, cykel eller gång. De som reser med kollektivtrafik, cyklar eller går är också överrepresenterade bland de som anser att arbetsplatsens lokalisering är av hög betydelse vid val av färdmedel. De som cyklar eller går reser inte mer än 30 minuter till sin arbetsplats. Samma respondenter uppgav även i enkätundersökningen att de istället hade valt att åka kollektivt om de arbetat på en annan arbetsplats (Frölunda torg eller innanför vallgraven). Enligt RVU (2018) påverkar reslängden val av färdmedel vilket tyder på att avståndet till arbetsplatsen för de som cyklar eller går är av större vikt. De som svarade att de åkte bil till sin arbetsplats uppgav i större utsträckning att arbetsplatsens lokalisering inte hade någon större betydelse. De reser även längre avstånd vilket även stämmer överens med tidigare nämnd forskning om att reslängden påverkar val av färdmedel samt att möjligheten till att bosätta sig mer perifert och samtidigt kunna resa längre avstånd möjliggörs (Castree m.fl., 2013). Som presenterats i resultatavsnittet uppgavs restid, resekostnader och nära

tillgång till kollektivtrafik vara de viktigaste faktorerna för val av färdmedel till arbetsplatsen. I relation till att majoriteten av respondenterna i enkätundersökningen väljer att åka kollektivt går det att konstatera att tillgängligheten till kollektivtrafiken är hög på båda platser för detaljhandel. Kollektivtrafik har möjlighet att minska avståndsfriktionen tillräckligt mycket för att konkurrera med bil.

Enligt RVU (Göteborgs stad, 2018) reser ålderskategorierna 35 - 44 år, 45 - 54 år, 55 - 64 år och 75 år och äldre i större utsträckning med bil. Detta styrks i resultatet av studiens undersökning trots den låga svarsfrekvensen. Endast en person av samtliga respondenter som reser med bil till sin arbetsplats är yngre än nämnda ålderskategorier. I RVU går det att tyda ett kommande modalt skifte i och med att en yngre generation i allt lägre grad använder sig av bil som primärt färdmedel. Med tanke på hur vanor anses styra val av färdmedel (Ramos m.fl., 2019) är det en positiv aspekt att en kommande yngre generation i allt högre grad väljer hållbara färdmedel. Kvinnor reser i större utsträckning med kollektivtrafik än män enligt RVU, majoriteten av respondenterna i studiens enkätundersökning består av kvinnor och majoriteten av dem åker även kollektivt till sin arbetsplats. Att en majoritet av de som deltog i enkätundersökningen var kvinnor, kan samtidigt förklaras med att majoriteten av de som arbetar inom detaljhandeln är kvinnor (Handelsrådet, 2016).

Redan invanda resmönster och val av färdmedel kan vara svåra att förändra men Ramos m.fl. (2019) konstaterar att en ny arbetsplats hade kunnat få individer att revidera sitt val av färdmedel. Det är därför heller inte konstigt att 50 procent av respondenterna från båda platser uppgav att de hade förändrat sitt val av färdmedel om de hade arbetat på en annan arbetsplats. Som tidigare konstaterats reser respondenterna redan på ett relativt hållbart sätt i förhållande till hur resvanorna ser ut i resten av staden. Samtidigt uppger en ännu större andel av respondenterna att de hade rest med kollektivtrafik om de hade arbetat på en annan arbetsplats. Det är samtidigt intressant att andelen som reser med kollektivtrafik ökar bland båda grupperna av respondenter. Många av de respondenter som uppgav att deras val av färdmedel hade förändrats om de hade arbetat på motsatt arbetsplats angav längre avstånd och bättre förbindelser med kollektivtrafik som viktiga faktorer till varför deras val av färdmedel förändrades. Detta kan tyda på att arbetsplatsens lokalisering i förhållande till respondenternas bostäder har en betydande roll vid valet av färdmedel. Båda platsernas lokalisering ligger i nära anslutning till noder med kollektivtrafik vilket gör att resor med kollektivtrafik blir mer attraktivt. Resultatet tyder även på att dessa grupper som redan reser relativt hållbart

fortfarande under vissa omständigheter är benägna att resa ännu mer hållbart.

7.2 Val av färdmedel i förhållande till hållbar mobilitet

Hållbar mobilitet innebär en strävan till att minska människors behov av att resa i syfte att minimera resors negativa miljöeffekter (Banister, 2008). De respondenter som ingår i studien är beroende av att fysiskt närvara på sin arbetsplats och har därmed ett behov av att resa. Banister (2011) nämner att det finns fördelar i att planera så att funktioner som exempelvis skola, sjukvård, kollektivtrafik samt tillgång till vardagliga aktiviteter byggs i anslutning till bostäder i syfte att minska reseavstånd och minska behovet för resor i allmänhet. Det är idealiskt i en lokal skala, problemet är att respondenterna i denna studie är utspridda runt om i staden och regionen, den byggda miljön ser annorlunda ut i olika delar av staden och tillgången till olika sätt att resa skiljer sig åt. Därför existerar alltid ett behov av att resa längre avstånd i syfte att utföra de vardagliga aktiviteter som bland annat arbete utgör.

Frölunda torg har som nämnts en fysisk omgivning som innefattar en fördelaktig och välutvecklad infrastruktur för bil. God tillgång till befintliga transportsystem i anslutning till bebyggelse tyder därför på hög mobilitet runt och omkring platsen (Frändberg m.fl., 2005). Även om Frölunda torgs köpcentrum erbjuder parkering för bil på en yta som är större än själva köpcentrumet och trots omfattande infrastruktur för bil, visar resultatet i undersökningen på att majoriteten av respondenterna som reser till Frölunda torg väljer att ta sig dit med kollektivtrafik. Tillgängligheten är därmed god även om den fysiska densiteten inte är lika hög som den är innanför vallgraven (Cervero och Kockelman, 1997; Ogra och Ndebele, 2015). Kollektivtrafik som val av färdmedel till arbetsplatsen dominerar även bland respondenterna innanför vallgraven. I enkätundersökningen uppgav 33 procent av respondenterna innanför vallgraven att de har körkort och äger en eller flera bilar men reser ändå kollektivt till sin arbetsplats. Framkomligheten och tillgängligheten för bil innanför vallgraven är inte lika hög som den är för kollektivtrafik, cykel och gång. Det kan förklara varför de som har tillgång och möjlighet att använda bil till sin arbetsplats innanför vallgraven istället väljer att ställa den till förmån för ett mer hållbart färdmedel som kollektivtrafik, cykel eller gång. Denna trend kan även kopplas samman med det modala skifte som identifierats av Göteborgs stad (2018), men som även går att urskönja i resultatet av denna studies enkätundersökning. Allt fler väljer bort bilen till förmån för mer hållbara färdmedel och Göteborgs stad (2018) härleder bland annat detta till de satsningar som gjorts på kollektivtrafik- och cykelinfrastruktur samt satsningar på färre och dyrare parkeringsplatser.

Resultatet av denna studie tyder alltså på att de policyåtgärder som implementerats av Göteborgs stad (2009b) i syfte är att uppmuntra invånarna att välja mer hållbara färdmedel som kollektivtrafik och cykel istället för bil har haft en önskad effekt.

8. Slutsats

Syftet med denna studie har varit att undersöka och identifiera resvanor hos butiksanställda inom detaljhandeln på Frölunda torg och innanför vallgraven. Syftet har undersökts utifrån följande frågeställningar:

Vilka skillnader finns det i val av färdmedel hos de anställda på Frölunda torg och innanför vallgraven?

Vilka aspekter påverkar valet av färdmedel för de anställda på Frölunda torg och innanför vallgraven?

Vilken betydelse har arbetsplatsens lokalisering i valet av färdmedel för de anställda i detaljhandeln på Frölunda torg och inom vallgraven?

Resultatet av denna studie visar att det finns skillnader i resvanor hos de butiksanställda mellan de två platserna. Skillnaderna i val av färdmedel mellan de olika platserna utgörs primärt av ett större användande av kollektivtrafik och bil bland de anställda på Frölunda torg och ett större användande av gång och cykel bland de anställda innanför vallgraven. Samtidigt tyder resultatet även på att anställda inom detaljhandeln generellt har mer hållbara resvanor än andra grupper i regionen. Färdmedel som är miljömässigt hållbara och som är mer fördelaktiga ur ett folkhälsoperspektiv används i stor utsträckning av respondenterna från både Frölunda torg och innanför vallgraven.

Restid, resekostnader samt nära tillgång till kollektivtrafik är de huvudsakliga aspekterna som påverkar val av färdmedel hos de butiksanställda inom detaljhandeln på Frölunda torg och innanför vallgraven. Detta tyder på att det vid val av färdmedel ska gå fort att resa till sin arbetsplats, det ska vara billigt och tillgänglig kollektivtrafik ska ligga i nära anslutning till arbetsplatsen. Arbetsplatsens lokalisering är främst av hög betydelse för de som reser med hållbara färdmedel såsom kollektivtrafik, cykel eller gång. Att arbetsplatsernas lokalisering ligger i nära anslutning till omfattande infrastruktur för kollektivtrafik konstateras vara en bidragande orsak till att många av de butiksanställda reser kollektivt. Trots att många butiksanställda reser kollektivt till sin arbetsplats på Frölunda torg, så innebär fortfarande köpcentrets perifera lokalisering att få anställda väljer att cykla eller gå dit. Samtidigt

konstateras det centrala läget innanför vallgraven bidra till att fler väljer att gå eller cykla dit. De rumsliga skillnaderna mellan de olika platserna har alltså en inverkan vid valet av färdmedel.

För att uppnå både de nationella hållbarhetsmålen (Naturvårdsverket, 2018) och den målsättning som har etablerats i Göteborg stads översiktsplan (2009a), kan slutsatserna av denna studie bidra till en djupare förståelse för vad som kan förändras för att uppnå mer hållbar mobilitet. Studien har undersökt hur en liten del av de anställda inom detaljhandeln i Göteborgsregionen reser och tar sig till sin arbetsplats. Många av de som har deltagit i enkätundersökningen reser på ett hållbart sätt och resultatet av denna studie visar därför på att målsättningarna att uppnå mer hållbar mobilitet i Göteborg är möjliga att uppnå. Samtidigt är befolkningen i Göteborgsregionen idag fortfarande beroende av bilen för att resa, men högre densitet och ett mer utbyggt kollektivtrafiknätverk kan bidra till en minskad bilanvändning och en bättre miljö.

9. Vidare forskning

Denna studie har undersökt resvanorna hos en liten del av de anställda inom detaljhandeln. Ytterligare forskning skulle kunnat genomföras i ett senare skede för att nå fler personer. Att genomföra studien vid ett senare tillfälle under andra omständigheter där Covid-19 inte påverkar branschen och de anställdas resvanor, hade kunnat resultera i att ett större antal respondenter deltar i studien och eventuellt ett annat resultat. Vidare forskning hade även kunnat ha en bredare geografisk avgränsning och innefatta fler platser för detaljhandel, för att vidare undersöka rumsliga skillnader i resvanor. Att inkludera fler parametrar i hur varje respondent reser ur ett vardagslivsperspektiv är något som hade varit intressant i ett vidare forskningssyfte. Genom att inkludera faktorer som vanligtvis hör ihop med den sammanlagda pendlingen under ett dygn hade vidare forskning kunnat ge en djupare förståelse för varför vissa individer väljer ett specifikt färdmedel. En avvägning i ett sådant fall hade kunnat vara att tillämpa en kvalitativ metod för att genomföra en sådan undersökning.

10. Källförteckning

10.1 Tryckta källor

Andersson, S. (2014). *Om positivism och hermeneutik*. Lund: Studentlitteratur AB.

Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.

Castree, N., Kitchin, R. och Rogers, A. (2013). *Oxford: Dictionary of Human Geography*. Oxford: Oxford university press.

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A. och Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB.

Ejlertsson, G. (2019). *Enkäten i praktiken: En handbok i enkätmetodik*. Lund: Studentlitteratur AB.

Flowerdew, R. och Martin, D. (2005). *Methods in human geography: A guide for students doing a research project*. Abingdon: Prentice-Hall.

Gren, M. och Halin, P. (2003). *Kulturgeografi - en ämnesteoretisk introduktion*. Malmö: Liber AB.

Jörnmark, J., Forsemalm, J. och Palmås, K. (2016). *Göteborg mellan segregation och kreativitet*. Göteborg: Tangent.

Lundin, P. (2008). *Mediators of Modernity: Planning Experts and the Making of the "Car-Friendly" City in Europe*. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan.

Vilhelmson, B., Thulin, E. och Frändberg, L. (2005). *Rörlighetens omvandling: om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur AB.

Öberg, M. (2016). *När handelsplatser växer fram - vägen och tiden*. Göteborg: Göteborgs universitet.

10.2 Publicerade källor

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
doi:10.1016/j.transpol.2007.10.005

Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1538-1546. doi:10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009

Bothos, E., Apostolus, D. och Mentzas, G. (2015). Recommender systems for nudging commuters towards eco-friendly decisions. *Intelligent Decision Technologies*, 9(3), 295-306.
doi:10.3233/IDT-140223

Business Region Göteborg. (2016). *Detaljhandel i Göteborgsregionen 2016*. Göteborg: Business Region Göteborg.

Cervero, R. och Kockelman, R. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2(3), 199-219.
doi:10.1016/S1361-9209(97)00009-6

Göteborgs Stad. (2012). *Stadslivet i centrala Göteborg, Upplevelsen, användningen och förutsättningarna - ett planeringsunderlag*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad. (2009a). *Översiktsplan för Göteborg*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Kommunfullmäktige, Göteborgs Stad. (2009b). *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2018). *Resvaneundersökning 2017*. Göteborg: Göteborgs Stad.

Horner, W. (2004). Spatial Dimensions of Urban Commuting: A Review of Major Issues and Their Implications for Future Geographic Research. *The Professional Geographer*, 56(2), 160-173. doi:10.1111/j.0033-0124.2004.05602002.x

Marshall, S. och Banister, D. (2000). Travel reduction strategies: intentions and outcomes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34(5), 231-338. doi:10.1016/S0965-8564(99)00034-8

Naturvårdsverket. (2013). *2050 Ett koldioxidneutralt Sverige*. Stockholm: Naturvårdsverket.

Newman, P. och Kenworthy, J. (1989). Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey. *Journal of the American Planning Association*, 55(1), 24-37. doi:10.1080/01944368908975398

Ogra, A. och Ndebele, R. (2015). *The Role of 6Ds: Density, Diversity, Design, Destination, Distance, and Demand Management in Transit Oriented Development (TOD)*. Department of Town and Regional Planning Faculty of Engineering and the Built Environment. Johannesburg: University of Johannesburg.

Ramos, E., Bergstad, C. och Nässén, J. (2019). Understanding daily car use: Driving habits, motives, attitudes, and norms across trip purposes. *Transportation Research*, 68(F), 306-315. doi:10.1016/j.trf.2019.11.013

Sheller, M. och Urry, J. (2000). The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757. doi:10.1111/1468-2427.00276

Statens statistiska centralbyrå (SCB) (2016). *Frågor och svar: om frågekonstruktion i enkät- och intervjuundersökningar*. Stockholm: SCB.

10.3 Internetkällor

Detaljhandel. (u.å.). I *Nationalencyklopedin*. Hämtad 2020-05-04 från <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/detaljhandel>

Frölunda torg. (u.å.). *Hitta hit*. Hämtad 2020-05-04 från <https://frolundatorg.se/hitta-hit/>

Handelstrender. (u.å.). *Definition av detaljhandel*. Hämtad 2020-05-04 från <https://handelsradet.se/wp-content/uploads/2016/05/2016-3-Karriarvagar-i-detaljhandeln.pdf>

Statens statistiska centralbyrå (SCB). (2019). *87 procent av befolkningen bor i tätorter*. Hämtad 2020-04-03 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter/pong/statistiknyhet/befolkning-i-tatorter-2018-preliminar-statistik/>

Statens statistiska centralbyrå (SCB). (2020). *Befolkningstäthet i Sverige*. Hämtad 2020-04-19 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningstathet-i-sverige/>

Trafikverket. (2017). *Dina val gör skillnad*. Hämtad 2020-04-02 från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Dina-val-gor-skillnad/?fbclid=IwAR1pzdH5zyVE8NFR1LBcS6HhfeArrO2r02-DB0185JTlRqrtMnyeSUZOPhg>

Trafikverket. (2019). *Transportsektorns utsläpp*. Hämtad 2020-04-04 från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/>

United Nations, Department of Economic and Social Affairs. (2018). *68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN*. Hämtad 2020-04-03 från <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>

UNDP Sverige. (u.å.). *Mål 11: Hållbara städer och samhällen*. Hämtad 2020-04-03 från <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>

Västtrafik. (u.å.). *Reseplaneraren*. Hämtad 2020-05-07 från <https://www.vasttrafik.se/reseplanering/reseplaneraren/>

10.4 Geodata

Den geografiska data som har använts i denna avhandling har sitt ursprung från tre olika källor. Den geodata som ligger till grund för framsidan är hämtad från Google maps (2020-05-20). Figur 3 har sitt ursprung i Göteborgs stads RVU (2018). De kartor som har framställts (Figur 1 och Figur 2) och som används i kapitel 3 *Avgränsningar* har geodata hämtad från det svenska Lantmäteriet.

Resvaneundersökning

Hej!

Vi heter Anton Florén och Oli Viglundsson och vi studerar på Handelshögskolan i Göteborg. Den här enkäten handlar om dina resvanor till och från din arbetsplats och är en del av vårt kandidatarbete.

Enkäten tar ca: 3 minuter för dig att besvara (15 frågor).

Dina svar är anonyma och vi publicerar inga namn eller butiksnamn.

Med anledning av Covid-19:

Smittspridningen påverkar hela det svenska samhället. Många har sett förändringar i vardagslivet och inte minst påverkas många människors resvanor. I den här enkäten vill vi däremot att du svarar utefter hur du normalt sett reser.

Tack på förhand för din medverkan!

***Obligatorisk**

1. Kön: *

- Kvinna
- Man
- Annan könsidentitet

2. Ålder:

- Yngre än 18 år
- 18 - 24 år
- 25 - 34 år
- 35 - 44 år
- 45 - 54 år
- 55 - 64 år
- 65 - 74 år
- 75 år eller äldre

3. Vilket färdmedel använder du oftast för att ta dig till din arbetsplats? *

OBS! Om ditt val av färdmedel har förändrats som en konsekvens av Covid-19, svara vilket färdmedel du använder i vanliga fall.

- Jag åker bil
- Jag samåker med bil
- Jag åker kollektivt
- Jag cyklar
- Jag tar elsparkcykel eller elmoped
- Jag går
- Annat: _____

4. Hur lång tid tar det oftast för dig att ta dig till jobbet?

- 0 - 5 minuter
- 5 - 10 minuter
- 10 - 20 minuter
- 20 - 30 minuter
- 30 - 45 minuter
- 45 - 60 minuter
- 60 - 90 minuter
- 90 - 120 minuter
- mer än 120 minuter

5. Vilken tid på dygnet startar du oftast din resa till arbetet?

04:00

04:30

05:00

05:30

06:00

06:30

07:00

07:30

08:00

08:30

09:00

09:30

10:00

10:30

11:00

11:30

12:00

12:30

13:00

13:30

14:00

14:30

15:00

15:30

16:00

16:30

17:00

17:30

18:00

6. Spelar det någon roll för dig var din arbetsplats ligger när du väljer färdmedel? *

På en skala 1 till 5.

1 2 3 4 5

Det spelar ingen roll

Det spelar stor roll

7. Vilka är de viktigaste faktorerna för dig när du väljer färdmedel till och från din arbetsplats? Välj max tre faktorer. *

Resekostnader

Punktlighet

Restid

Nära tillgång till kollektivtrafik i anslutning till arbetsplats/hem

Goda parkeringsmöjligheter för bil

Goda parkeringsmöjligheter för cykel

Möjlighet till avkoppling eller annan aktivitet under resan.

Möjlighet att starta resan när jag vill

Möjlighet till att på ett flexibelt sätt styra resväg samt start - och slutdestination.

Annat: _____

8. Har du körkort?

Ja

Nej

9. Hur många bilar finns det i ditt hushåll?

- Inga
- 1
- 2
- 3
- Fler än 3
- Jag är medlem i en bilpool

10. Arbetar du på Frölunda torg eller i centrala Göteborg? *

- Frölunda Torg
- Centrala Göteborg - Innanför vallgraven

Betydelse av arbetsplatsens
lokalisering

Du har svarat att du arbetar innanför vallgraven i Centrala Göteborg.

11. Om du hade arbetat på Frölunda torg, vilket färdmedel hade du troligtvis använt dig av då?

- Då hade jag åkt bil
- Då hade jag åkt kollektivt
- Då hade jag cyklat
- Då hade jag samåkt med bil
- Då hade jag använt elsparkcykel eller elmoped
- Då hade jag gått
- Annat: _____

12. Av vilken anledning förändrades ditt färd sätt? (Max 3 alternativ)

Ifall du valt ett annat färdmedel än det du använder dig av till din nuvarande arbetsplats

- Mitt val av färdmedel förändrades inte
- Ökad resekostnad
- Minskad resekostnad
- Avståndet från min bostad till Frölunda torg är längre
- Avståndet från min bostad till Frölunda torg är kortare
- Bättre kollektivtrafikförbindelser
- Bättre parkeringsmöjligheter för bil
- Bättre cykelförbindelser
- Sämre kollektivtrafikförbindelser
- Sämre parkeringsmöjligheter för bil
- Sämre cykelförbindelser

Annat: _____

Betydelse av arbetsplatsens lokalisering

Du har svarat att du arbetar på Frölunda torg.

13. Om du hade arbetat innanför vallgraven i centrala Göteborg, vilket färdmedel hade du troligtvis använt dig av då? *

- Då hade jag åkt bil
- Då hade jag åkt kollektivt
- Då hade jag cyklat
- Då hade jag samåkt med bil
- Då hade jag använt elsparkcykel eller elmoped
- Då hade jag gått
- Annat: _____

14. Av vilken anledning förändrades ditt färd sätt? (Max 3 alternativ)

Ifall du valt ett annat färdmedel än det du använder dig av till din nuvarande arbetsplats

- Mitt val av färdmedel förändrades inte
- Ökad resekostnad
- Minskad resekostnad
- Avståndet från min bostad till centrala Göteborg är längre
- Avståndet från min bostad till centrala Göteborg är kortare
- Bättre kollektivtrafikförbindelser
- Bättre parkeringsmöjligheter för bil
- Bättre cykelförbindelser
- Sämre kollektivtrafikförbindelser
- Sämre parkeringsmöjligheter för bil
- Sämre cykelförbindelser

Annat: _____

Boendeform

15. Hur bor du? *

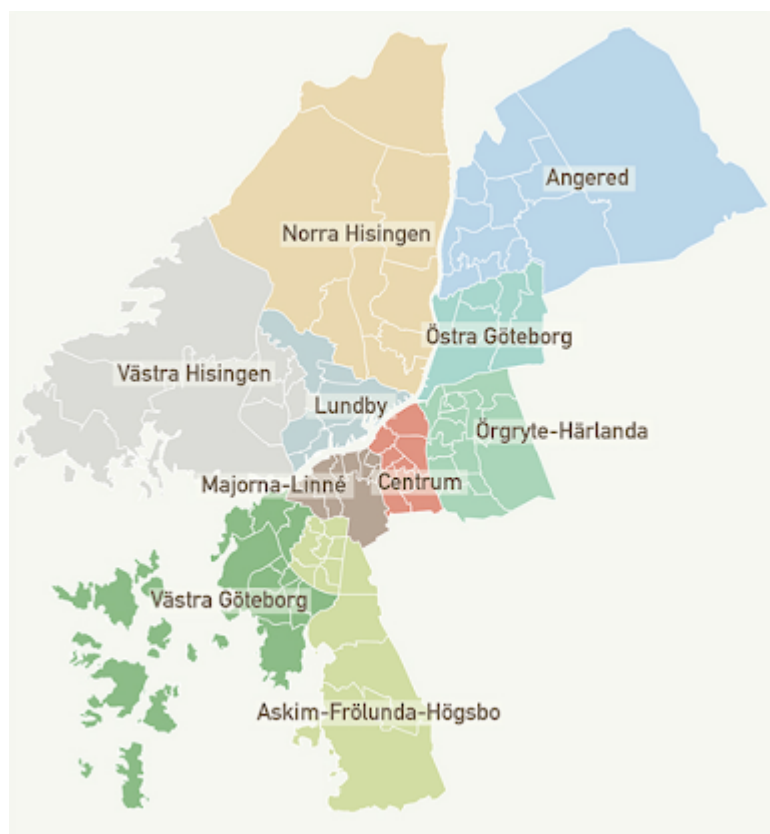
- Jag bor i hyresrätt
- Jag bor i bostadsrätt
- Jag bor i villa
- Jag bor i radhus

16. I vilken kommun är du bosatt? *

- Göteborgs Kommun
- Ale Kommun
- Alingsås Kommun
- Härryda Kommun
- Kungälv Kommun
- Lerum Kommun
- Lilla Edet Kommun
- Mölndal Kommun
- Partille Kommun
- Stenungsund Kommun
- Tjörn Kommun
- Öckerö Kommun
- Jag bor i en annan kommun

Stadsdel

Karta över Göteborgs stadsdelsnämnder



17. I vilken stadsdelsnämnd bor du?

Askim-Frölunda-Högsbo

Centrum

Lundby

Majorna-Linné

Norra-Hisingen

Västra Göteborg

Västra Hisingen

Örgryte-Härlanda

Östra Göteborg

BILAGA 2 Mailutskick

Hej!

Vi heter Anton Florén och Oli Viglundsson och vi studerar kulturgeografi med inriktning mot samhällsplanering på Handelshögskolan i Göteborg. Vi är intresserade av hur ni inom detaljhandeln tar er till och från jobbet. Vi skriver för närvarande en kandidatuppsats om anställdas resvanor inom detaljhandeln i Göteborg och behöver därför er hjälp.

Syftet med studien är att undersöka vilket färdmedel som används mellan hemmet och arbetsplatsen hos de anställda. Undersökningen riktar sig till anställda inom detaljhandeln på Frölunda Torg och inom vallgraven.

I samband med detta genomför vi en enkätundersökning som vi önskar att era anställda kan svara på för att hjälpa oss att få en bild av de anställdas resvanor. Vår intention har varit att distribuera enkätundersökningen i fysisk form. Men med anledning av Coronaviruset (Covid-19) så följer vi universitetets riktlinjer och genomför undersökningen digitalt.

Vi kommer inom kort att skicka en länk till en enkätundersökning som vi hoppas att ni kan hjälpa oss att distribuera till era anställda. Enkätundersökningen beräknas ta ca 3 minuter och genomförs via nätet. Alla svar som lämnas är anonyma och inga namn eller butiksnamn kommer att publiceras.

Tack på förhand!

Anton Florén Göransson

gusantongo@student.gu.se

0768-105550

Oli Valur Viglundsson

gusviglol@student.gu.se

0737-030703



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN