



Nu rullar hjulet

– En kvantitativ studie om aktiv transport

Mari Zakariasson

GYMNASTIK- OCH IDROTTSHÖGSKOLAN

Examensarbete: 69:2012

Läroprogrammet: 2008 – 2012

Seminariehandledare: Karin Söderlund

Examinator: Birgitta Fagrell

Förord

Att hjälpa en student med sin uppsats är något som borde vara av intresse för alla högskolesäten. Att ge och få respons på sin uppsats, att ställa upp för varandra och besvara enkäter är guld värt för en student. Denna studie hade inte varit möjlig utan alla rektorer som ställt upp med distribution av webenkäten. Ej heller hade det blivit någon studie om inte alla respondenter ställt upp med sin tid att besvara enkäten. Ett stort tack till er alla!

Ett särskilt stort tack vill jag rikta till min handledare Karin Söderlund som under hela uppsatstiden funnits där och varit tillgänglig samt tillmötesgående under de mest konstiga tiderna på dygnet. Jag är imponerad.

Ett tack vill jag även skicka till min mor Vivi-Anne Zakariasson som hjälp mig justera språket i uppsatsen.

Tack!

Sammanfattning

Syfte

Syftet med studien är att undersöka hur studenter i Stockholm transporterar sig till och från högskola/universitet samt se deras förändringsbenägenhet att gå från inaktiv transport till aktiv transport.

Frågeställning

- Hur tar sig studenterna till sin högskola/universitet?
- Vad påverkar deras val av transportmedel?
- Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?

Metod

En kvantitativ studie genomfördes där datainsamlingsmetoden var en webenkätundersökning via programmet *Defgo*. Ett riktat urval skedde på målgruppspopulationen där samtliga rektorer för högskolor samt universitet inom Stockholm stad tillhörande portalen ”*Studera i Stockholm*” tillfrågades via mail om deltagande, totalt nitton av tjugoen högskolor är anslutna till portalen. Urvalsgruppen kom att bestå av 541 respondenter på enkäten från tolv högskolor av totalt tjugoen inom Stockholm stad. Enkäten utformades utifrån tidigare enkäter inom samma område som grund. En pilotstudie genomfördes i gratisprogrammet *SurveyMonkey* för att sedan distribuera den slutgiltig version av enkäten via programmet *Defgo*. Enkäten i sin helhet bestod av 21 frågor med öppna samt givna svarsalternativ. Resultatbearbetningen utfördes i samma program, *Defgo*. Diagram utformades i *Excel*.

Resultat

Hela 32% använder sig av lokaltrafiken för att ta sig till sin högskola/universitet, 34% använder lokaltrafiken i kombination med promenad, 5% använder lokaltrafiken i kombination med cykel, 11% promenerar samt 9% tar cykeln. Knappt 4% tar bilen och ingen åker taxi. Lite mer än 3% tar sig på annat sätt till universitet/högskolan så som lokaltrafik i kombination med skateboard/longboard eller på inlines. Ungefär 70% väljer det tidseffektivaste resättet, 41% väljer transportmedlet utifrån bekvämlighet, medan cirka 30% väljer det billigaste transportmedlet. 32% skulle välja annat transportmedel om det innebar en vinst i tid, tidseffektivare transport. 18% uppgav ett billigare alternativ skulle få respondenterna att byta transportmedel. 74% uppgav att om deras krav uppfylldes för ett annat transportmedel så var de villiga att byta. 15% var ej villiga att byta transportmedel. På frågan om respondenterna kan tänka sig att gå eller cykla, alternativt i kombination med lokaltrafiken, till högskolan/universitetet svarade cirka 70% att de kan tänka sig det, 6% svarade nej, medan 11% svarade kanske.

Slutsats

De flesta studenter använder sig av lokaltrafiken för transport till högskola/universitet. Valet av transport för studenter vid högskola/universitet i Stockholm stad pekar således mot att det som avgör valet av transportmedel är sträckan, tidsåtgång och ekonomin. Förändringsbenägenheten är stor bland de tillfrågade, att gå från inaktiv till aktiv transport. Förslag ges på implementering av program omfattande aktiv transport vid olika högskolor, samt förslag på utbildning om aktiv transport, för att få fler studenter delaktiga och mer fysiskt aktiva. Program av dessa slag kan vara av betydelse för att få fler studenter att promenera eller cykla till sina studier.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	2
1.1.1 Definitioner.....	2
1.1.1.2 Aktiv transport	2
1.1.1.3 Infrastruktur	2
1.1.1.4 Stockholm Stad.....	2
1.2 Grunden för denna studie.....	2
1.3 Forskningsläget.....	3
1.3.1 Aktiv transport till och från högskola/universitet.....	4
1.3.2 Aktiv transport till och från arbetet.....	8
1.3.2.1 En skrift om aktiv transport	10
1.3.3 Summering av forskningsläget.....	11
1.4 Syfte.....	13
1.4.1 Frågeställning.....	13
2. Metod.....	14
2.1 Studieomfång.....	14
2.2 Urval av population.....	15
2.3 Bortfall.....	16
2.3.1 Bortfall av svar inom enkäten	16
2.4 Enkät och missivbrev.....	17
2.5 Reliabilitet och validitet	18
2.6 Etiska principer.....	20
3. Resultat	21
3.1 Bakgrund om respondenterna	21
3.2 Hur tar sig studenterna till sin högskola/universitet?.....	22
3.3 Vad påverkar deras val av transportmedel?.....	26
3.4 Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?.....	28
4. Diskussion.....	31
4.1 Aktiv transport	33
4.2 Påverkan på val av transport	34
4.3 Förändringsbenägenhet.....	37
4.4 Kritisk granskning av studie.....	39
4.5 Vidare forskning	40
Referenser.....	42

Bilaga 1: KÄLL- OCH LITTERTURSÖKNING

Bilaga 2: Enkät – Svensk

Bilaga 3: Missivbrev

Tabellförteckning

Figur 1: Hur studenterna tar sig till sin högskola/universitet	22
Figur 2: Vad påverkar valet av transportmedel	26
Figur 3: Vad krävs för att byta transportmedel	28
Figur 4: Kan studenterna tänka sig att gå eller cykla	30
Tabell 1: Studenternas jobbläge	21
Tabell 2: Används samma transportmedel året runt	23

Tabell 3: Tar studenterna samma väg till och från universitet/högskolan	23
Tabell 4: Varför väljer studenterna en annan väg	24
Tabell 5: Vad studenterna gör under resans gång	25
Tabell 6: Sällskap under transporten till och från högskola/universitet	25
Tabell 7: Vad påverkar valet av transportmedel	27
Tabell 8: Byte av transportmedel	29

1. Inledning

Studierna vid universitet och högskola är allt mer baserat på informationssökning via internet vilket leder till timmar av stilla sittande framför skärmar (Fountaine, Liguori, Mozumdar, & Schuna, 2011). Informationen från universitetet och högskolan inklusive kursansvariga samt föreläsare sker även den via olika intranätverk så som Fronter. Ny forskning visar att sitta still en hel dag är i särklass den största hälsorisk om du vill leva ett långt och hälsosamt liv. Muskulär inaktivitet är en större risk än avsaknaden av regelbunden fysisk aktivitet. Fysisk inaktivitet är förenat med folksjukdomar så som övervikt och fetma, diabetes typ 2, hjärt- och kärlsjukdomar samt förtidig död. (Ekblom-Bak, Ekblom & Hellénus, 2010; Faskunger, 2008, s.13) Idag räcker det inte enbart att väva in vardagsmotionen i form av 30 minuter om dagen av medel- till högintensitet av fysisk aktivitet, som Statens Folkhälsoinstitutet (SFI) samt World Health Organization (WHO) rekommenderar, för att uppnå de hälsoeffekter det för med sig (SFI, 2012; WHO, 2010). Vi måste även tänka på att inte sitta still för länge i sträck. Att sitta still utan pauser leder till förtidig död. (Ekblom-Bak et al., 2010) Ett sätt att undvika detta är via aktiv transport, att promenera eller cykla, ta sig till och från universitetet och högskolan (Schantz & Stigell, 2006, p.2). Aktiv transport kan i sin tur leda till en ökning av fysisk aktivitet inom populationen, en förändring av beteendemönstret (Whalgren & Schantz, 2011). Det är dit man vill nå, en förändring av beteendemönstret till ett mer aktivt liv för att nå de rekommendationer som WHO och Folkhälsoinstitutet ger.

Fram till idag har den fysiska aktiviteten under dagen sjunkit markant. I och med distansstudier och arbete från hemmet är vi mer benägna att sitta still en hel dag utan att röra på oss framför datorn. För endast sextio år sedan tog vi oss med hjälp av kroppsarbete till våra arbeten, idag är det motorburna fordon som transporterar oss. (Faskunger, 2008, s.17; Schantz, 2007) Vad kan få oss till att väva in kortare pauser under dagen och utöva mer vardaglig fysisk aktivitet? Är det möjligt att via små förändringar i vardagen uppnå en förändring i beteendemönstret och vad krävs för att vi ska orka ändra på vår livsstil? Att gå från ett stillasittande liv till ett mer aktivt liv, där små pauser med enkel fysisk aktivitet så som; att gå till skrivaren, välja att ta en kort paus för att sträcka på sig eller ta sig till köket/caferian för en kopp kaffe, blir en del av ens vardagliga rutiner. Det kanske låter enkelt men varför sker det inte? Att varje timme utföra någon liten fysisk aktivitet för att motverka att vi blir muskulärt inaktiva flera timmar i sträck. Att ha allt tillgängligt (kaffetermos, skrivare m.m.) via en armlängd är kanske bekvämt, men är bekvämlighet något att sträva efter om det leder till en förtidig död? Vad krävs för att påverka våra val till att blir mer fysiskt aktiva, att ta steget till att promenera eller ta cykeln till högskolan eller universitetet?

1.1 Bakgrund

1.1.1 Definitioner

I uppsatsen kommer vissa begrepp att användas. Nedan finns definitionerna på de mest väsentliga begrepp som genomsyrar uppsatsen.

1.1.1.2 Aktiv transport

I denna uppsats kommer aktiv transport att definieras som att antingen 1. Gå, 2. Cykla, 3. Cykla/gå i kombination med lokaltrafik. Aktiv transport kan även ses som vardagsmotion i form av gående i trappor istället för hissen. Dock är det inte av intresse i denna studie att mäta den fysiska aktiviteten som sker på fritiden i form av vardagsmotion, ej heller den schemalagda/planerade motionen. Alltså den form av motion som studenten avsätter tid till att utöva på sin fritid. Motion i detta fallet omfattar löpning, simning, motionsgympa m.m.

1.1.1.3 Infrastruktur

Med infrastruktur menas främst cykel- och gånggator men även delad väg med bilister där egen fil för cykeltrafik finns.

1.1.1.4 Stockholm Stad

Kommunen Stockholm Stad kommer att användas som region för att begränsa urvalet av respondenter. Inom Stockholm stad finns 19 högskolor samt 2 universitet. Stockholm Stad består av 864.324 invånare (SCB, 2011) uppdelade på 14 stadsdelsområden (Stockholm Stad, 2012).

1.2 Grunden för denna studie

WHO (2004) räknar med att 60% av alla dödsfallen samt 47% av den totala sjukdomsburden i världen beror på fysisk inaktivitet. Om ingenting görs kommer dessa siffror att år 2020 ha ökat till 73% respektive 60% (WHO, 2004).

Aktiv transport har visats sig vara en av många sätt att bekämpa det stigande ohälsotalet i vårt samhälle genom en förändring av beteendemönstret (Whalgren & Schantz, 2011). Erik Stigell föreslår i sin masteruppsats '*Assessment of active commuting behaviour – walking and bicycling in Greater Stockholm*' att vidare forskning inom olika socio-ekonomiska grupper bör genomföras för att kartlägga vilka barriärer som står i vägen för valet av aktiv transport (Stigell, E., 2011, p. 114). Denna uppsats kommer att behandla studenters val och icke val av aktiv transport. Vilka hinder måste elimineras för att valet ska bli aktiv transport till och från universitetet/högskolan samt vad

uppmuntrar dem till valet av aktiv transport?

En översikt av litteraturen samlades in via internet, Unitec bibliotek (bibliotek tillhörande högskola i Auckland, Nya Zeeland), Gymnastik- och Idrottshögskolans (GIH) bibliotek och olika sökningar i olika databaser. 'Google Scholar' på <http://scholar.google.co.nz/> var den mest använda följt av databaserna; 'PubMed.gov' på <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/> och EbscoHost via GIHs biblioteks hemsida. Nyckelorden som användes var; *commuting, walking, cycling, work, school, health benefits, distance, frequency, weather* och *time* med referenser till *active commuting, sport and health science, sustainable environment and physical activity*.

Referenskapitlet på varje original artikel användes för vidare sökning av relevant litteratur.

1.3 Forskningsläget

Då aktiv transport är ett relativt nytt ämne med fåtalet studier utförda kommer den forskning som presenteras i detta avsnitt inte enbart beröra studenters val av transport till och från högskola/universitet utan även behandla de anställda vid olika företags syn på aktiv transport; varför man väljer att promenera, cykla eller ta lokaltrafiken och varför man avstår ifrån det. Mätmetoderna i dessa studier är inte standardiserade vilket skapar ett problem med jämförelsen mellan studierna. När en jämförelse sker länder emellan måste även ländernas förutsättningar tas med i beräkningen: dess kultur, klimatet, infrastruktur, urban design, avstånd mellan hem och skola/arbete samt hur många bilar en person äger, bil-ratio. (Dang, 2005; Stigell, 2011)

I början av detta avsnitt redovisas den forskning som är kopplad till studenter, för att i slutet av forskningsläget ta upp även de studier som berör de anställda vid olika företag. Slutligen sker en summering av forskningsläget, vad som påverkar valet av aktiv transport eller ej.

1.3.1 Aktiv transport till och från högskola/universitet

Vanor grundläggs i tidig ålder och om ett barn får en positiv upplevelse är det mer troligt att denne kommer att fortsätta med detta (Pellmer & Wramner, 2009, s.214). Många program där barnen involveras, så som TravelWise och Walking School Buses, har bevisats vara effektiva i att få barn att välja aktiv transport till och från skolan. Därmed har barnen nått upp till de rekommendationer som WHO (2010) samt SFI (2012) anger. (Hinckson, Garrett & Duncan, 2011) TravelWise och Walking School Buses riktar sig mot föräldrar och barn för att få dem att välja ett aktivt transportmedel till skolan. Dessa program vänder sig även till beslutsfattarna lokalt och vill uppmuntra dem till beslut där en säkrare fysisk miljö skapas i det lokala samhället, så barnen kan gå eller cykla till skolan. Walking School Buses är program genomfört i USA, Australien och Nya Zeeland där en eller några föräldrar ställer upp som volontärer och går med barnen till skolan, liknande program finns även i Sverige. En förälder går först och en annan sist för att försäkra sig om att barnen kommer fram till skolan tryggt. Barnen plockas upp under vägen till skolan av de föräldrarna som är med i programmet. Det spar både tid för de föräldrar som ej går med barnen till skolan samtidigt som barnen får motion. Detta har visat sig vara såväl en social upplevelse för barnen, som ett tillfälle för spontan inläring under vägens gång samtidigt som det har ökat deras fysiska aktivitetsnivå. (Mackett, Lucas, Paskins, & Turbin, 2003)

Även äldre som provar något för första gången kan ändra sina vanor, om det är rimligt och ger något tillbaka till dem (Sullivan & O'Fallon, 2006). Den svåraste målgruppen att få till en förändring inom är dock universitets- och collegestudenter som i ett redan aktivt liv ska pressa in fysisk aktivitet (Buckworth & Nigg, 2004). Fler och fler timmar ägnas framför en skärm och inaktiviteten ökar. Dock fann Fountaine, et. al. att den fysiska aktiviteten inte måste bli lidande på grund av antal timmar ägnade framför en skärm, utan det är något annat som gör att universitets- och collegestudenter inte når upp till den rekommenderade nivån av fysisk aktivitet. Fler pojkar än flickor utövar fysisk aktivitet medan flickorna ägnar fler minuter åt studierna jämfört med pojkarna. (Fountaine, et al, 2011; Buckworth & Nigg, 2004) Men vad gör då denna målgrupp inaktiv och vad gör att de inte når upp till de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet, om det inte har med antal timmar spenderade framför en skärm att göra? Få studier är utförda med målgruppen universitets- och högskolestudenter, vilket gör frågan svår att besvara.

Sisson och Tudor-Locke fann en stor skillnad i fysisk aktivitet under dagen mellan de som cyklade jämfört med de som åkte motorcykel till Arizona State University. De som tog cykeln bodde närmare universitetet samtidigt som de rörde på sig mer under dagen på själva campus i jämförelse

med motorcyklisterna. 100% av cyklisterna nådde upp till de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet per dag, medan endast 89% av motorcyklisterna gjorde det samma. Detta visar att aktiv transport till och från universitetet kan vara avgörande för att komma upp i den fysiska aktivitetsnivån som bör bedrivas dagligen samt betydelsen av ett inövat beteende där fokus på aktiv transport sker regelbundet under dagen. (Sisson & Tudor-Locke, 2007)

Flertalet studier från bl.a. Spanien, Nya Zeeland och Australien visar på samma resultat som ovan; att tillgången till motordrivet fordon minskar den aktiva pendlingen till universitetet samt den totala mängden fysisk aktivitet under dagen (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010). För att få studenterna att inse vikten av aktiv transport och för att nå WHO's (2010) rekommendationer krävs information om vad de har att vinna på att välja aktiv transport före inaktiv, både fysiologiskt som psykologiskt, samt att göra det svårare att använda sig av t.ex. bil eller motorcykel. Genom att höja parkeringsavgifter, samtidigt som minskande av antalet parkeringar belägna nära universitetet sker, skulle få fler studenter att välja aktiv transport. Den ekonomiska aspekten är inte den viktigaste men i kombination av flera ekonomiskt missgynnande faktorer blir det helt enkelt för dyrt för en student att använda sig av ett motordrivet fordon. (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010)

Studie utförd i Australien av Cole, Leslie, Donald, Cerin, Neller och Owen (2008), har utgått ifrån studenters olika stadier av möjlighet till förändring, även kallat för Stage of Change (SoC) eller förändringsprocessen, skapad av Prochaska och DiClemente 1986 (Forsberg, Berglind & Forsberg, 2009). Studiens syfte var att kartlägga studenternas vilja till förändring för att utifrån förändringsbenägenheten skapa och implementera olika interventionsprogram till förmån för aktiv transport. Studenterna delades in i tre olika kategorier av förändringsbenägenhet; *Pre-contemplation*; ingen aktiv transport och ingen vilja till att börja transportera sig aktivt, *Contemplation-preparation*; ingen aktiv transport, eller periodvis aktiv transport, men vilja att under de kommande sex månaderna börja använda sig av mer aktiv transport, *Action-maintenance*; studenterna använde sig redan av aktiv transport. (Cole, et al., 2008)

Studenter inom kategorin *Pre-contemplator* angav avståndet som det största hindret, det var helt enkelt inte möjligt att ta sig till universitetet via aktiv transport. Inom kategorin *Contemplation-preparation* föll de studenter som fann flest orsaker till att inte kunna använda sig av aktiv transport; Avståndet, tiden, brister i infrastrukturen (inga cykel- eller gångvägar), den personliga hälsan tillät ej aktiv transport, inget socialt stöd från omgivningen, ingen motivation samt bekvämlighet var anledningar till att ej använda sig av aktiv transport. De studenter som redan gick

eller cyklade till skolan föll inom kategorin *Action-maintenance*. De uppgav inga hinder och såg inte problemen de andra studenterna uppgav. De flesta av de som redan använde sig av aktiv transport bodde dock inom radien av 2 km. till universitetet. (Cole, et al., 2008)

Cole, et al. (2008) kom fram till att de största upplevda hindren för att använda sig av aktiv transport, till och från universitetet, bestod av framförallt avståndet till universitetet. När avståndet överstiger 2 kilometer från hemmet krävs mer tid och kraft för att ta sig till universitetet och då väljer studenterna ett inaktivt sätt att resa på. Att avstå från att åka buss berodde mestadels på servicen runt själva åkandet så som om bussen kom i tid, tidtabellerna; hur ofta bussen avgick och dess sträcka den gick dvs. själva rutten. Låg busshållplatsen långt ifrån studentens hem samt om universitetets närmaste hållplats låg långt ifrån huvudbyggnaden var sannolikheten mindre att studenterna skulle välja bussen som transportmedel. (Cole, et al., 2008)

Dessa fynd visade även att om det blir svårare och mer obekvämt att ta ett motordrivet fordon till universitetet är det fler som överväger aktiv transport, framförallt de studenter som faller inom kategorin *Pre-contemplators*. Om avståndet till parkeringar blir längre och avgifterna för parkering höjs är sannolikheten större att studenterna väljer ett aktivt sätt att ta sig till universitetet på. Tiden är dock den avgörande faktorn till att välja aktiv transport. Studenterna inom kategorin *Contemplating-preparing* angav tiden som det största hindret, de hade helt enkelt inte tid. För att få dessa studenter att välja annat resätt krävs det att det nya resättet spar tid.

Infrastruktur, säkerhet, tid och avstånd var de i särklass största hindren för att inte välja aktiv transport i alla stadier. Studien visar att de inom stadiet *Contemplation-preparation* var de som var mest mottagliga för att göra en förändring om ett interventionsprogram skulle införas med fokus på miljön; säkrare och fler cykel- och gångvägar. Författarna förslår att dessa fynd som de hittade bör ligga som grund när olika implementeringsprogram skapas i syfte att få fler studenter att använda sig av aktiv transport. (Cole, et al., 2008)

Denna studie för oss vidare till ett cykelprogram, Aggie Blue Bikes (ABB), vars syfte går ut på att göra det lätt att välja aktiv transport till universitetet genom att erbjuda cyklar samt reparationer av cyklar till de som tillhör universitetet gratis. Syftet är att få fler att välja cykeln före motordrivet fordon. Sedan 2001 har programmet erbjudit cyklar, reparationer och underhållning, utbildning hur studenterna och personalen själva kan reparera sina cyklar, samt utbildning i luftföreningar och vad man kan göra åt det. (Norling, Wells, & Christensen, 2010) Delaktighet ligger i fokus. Att få deltagarna i ett program att involvera sig i ett projekt, bli delaktiga, skapar djupare engagemang och personen i fråga kommer troligen att fortsätta med aktiviteten även i framtiden. En förändring av beteendet sker. (Kyle, Graefe, Manning, & Bacon, 2004) Vidare visade ABB programmet att den

känslomässiga involveringen i programmet och det sociala stödet ökade deltagandet. Gemenskap med andra samt skapande av nya kontakter, fick fler att välja cykeln före motordrivet fordon. Alltså föreslår de att genom att skapa olika program för att underlätta aktiv transport, öka delaktigheten i aktiv transportprogram, kan även antalet som cyklar till universitetet öka i och med det. Detta bör beslutsfattare ha i åtanke när folkhälsa kommer upp på agendan. (Norling, Wells, & Christensen, 2010).

1.3.2 Aktiv transport till och från arbetet

Enligt studie utförd av Badland, Garrett och Schofield (2010) är de anställda mer angelägna att använda sig av aktiv transport om det saknas parkering nära arbetsplatsen. Studien utfördes i Auckland, Nya Zeeland med 1,118 deltagare. Av dessa svarade 12% att avsaknaden av parkeringsplats i direkt anslutning till arbetsplatsen var anledning att välja lokaltrafiken som en del av transporten till och från arbetsplatsen. Avståndet mellan parkering och arbetsplats var för långt för att det ska vara bekvämt nog att ta bilen. I samma studie visade det sig även att de som använde sig av lokaltrafiken gick mer under en vecka än de som valde bilen framför lokaltrafik. (Badland, Garrett & Schoifeld, 2010)

Från arbetsgivarens sida bör det uppmuntras till ett val av aktiv transport. Detta fann Wen, Kite och Rissel (2010) i sin studie om varför anställda väljer ett aktivt transportmedel före bilen. Genom att uppmuntra sina anställda att välja ett aktivt liv har både den anställde och arbetsgivaren mycket att vinna. Den anställde orkar mer då den utövar regelbunden fysisk aktivitet, vardagsmotion, och kan därmed prestera mer under själva arbetstiden jämfört med om de tar bilen till jobbet. Arbetsgivaren bör överväga att ge de anställda busskort m.m. till lokaltrafiken för att uppmuntra aktiv transport. Omklädningsrum med duschar och skåp som går att låsa samt säkra platser för parkering av cyklar är andra viktiga saker att väga in från arbetsgivarens sida för att uppmuntra aktiv transport. Det är ganska omfattande förändringar som måste ske på en arbetsplats ifall allt saknas. Wen, Kite och Russel (2010) fann också att endast information om närmaste busshållplats var nog för vissa anställda att faktiskt ta steget till att ta bussen före bilen. Om dessutom parkeringsplatser saknas i närhet till arbetsplatsen blir steget mindre till förändring i beteende för den anställde, att gå från inaktiv till aktiv transport. Detta är enklare att implementera på en mindre arbetsplats där kommunikationen mellan arbetsgivare och anställda sker mer direkt än en arbetsplats med flera tusen anställda; kontakten mellan anställd och arbetsgivare sker oftast via mellanchefer osv. (Wen, Kite & Rissel, 2010) Men som nämnts är ett första steg att från arbetsgivarens sida uppmuntra aktiv transport genom information om närmaste busshållplats.

Den fysiska miljön har stor inverkan på varför folk väljer att avstå ifrån att ta cykel eller promenera till jobbet. Bell, Garrard och Swinburn (2006) påpekar vikten av en miljö som inbjuder till fysisk aktivitet. Det är tre större faktorer som påverkar valet av att ta cykeln eller att gå. Den första är den psykologiska aspekten i att känna sig trygg och säker; är det bekvämt nog. Om personen antar att den kan riskera att skada sig på vägen till arbetet, bli påkörd eller köra omkull med cykeln, avstår hon ifrån det valet av transportmedel. I detta fall skapar miljön i sig osäkerhet och en känsla av att

inte vara trygg under färden, det känns helt enkelt för obekvämt. Det andra övervägandet är den fysiska miljön där topografin, vädret samt dagsljus/gatubelysning har betydelse. Är det många uppförsbackar på väg till jobbet? Måste personen stanna för rött ljus många gånger? Sker vissa delar av färden i mörker? Går det att transportera sig aktivt i alla väder? Ett tredje perspektiv är den socioekonomiska statusen. Den sistnämnda ger dock endast ett resultat på individnivå och ger inte en helhetsbild för hela befolkningen. Dessa tre faktorer måste övervägas då infrastruktur för cykel- och promenadvägar planeras. En inbjudande miljö till fysisk aktivitet måste skapas för att förändring i beteende ska ske. (Bell, Garrard och Swinburn, 2006)

Badland och Schofield (2005) fann att den fysiska miljön är avgörande om du väljer att transportera dig aktivt eller inte. Öppna ytor, gångbanor, lampor, grönska, rena ytor och sjöar gör det mer tilltalande och inger en känsla av säkerhet vilket får fler att välja ett aktivt transportmedel. Det inbjuder till både rekreation och transport via cykel eller att gå. Att bo nära sitt arbete, affären, skolan, fritidsaktiviteten inbjuder fler att gå till den angivna destinationen. Alltså är området där du är bofast av stor betydelse för om du går eller cyklar. Vidare fann de att uppmuntran och social support genom att enbart se att många är aktiva, går eller cyklar, får fler att välja samma färdssätt, en ringar på vatten effekt. I motsatsen till ovanstående minskar den fysiska aktiviteten om området har hög kriminalitet och/eller tung trafik som passerar. (Badland & Schofield, 2005)

Utöver de ovanstående nämnda faktorerna till varför befolkningen inte väljer cykel eller att gå till jobbet ligger oftast på individnivå. Personen i fråga äger inte en cykel. Att tvingas bära med sig saker till jobbet blir för ansträngande för att valet av aktiv transport ska övervägas. Ytterligare aspekter på individnivå är tiden, de fysiska förutsättningarna som individen besitter samt vilka vinster det finns för individen att välja aktiv transport före inaktiv; tiden det tar i jämförelse med bilen, den fysiska förutsättningen för individen dvs. om personen i fråga är frisk, samt vad har personen att vinna på att ta cykeln eller att gå. (Cleland & Walton, 2004)

Tyvärr är det inte nog att enbart välja aktiv transport till och från jobbet. Utöver detta bör fritidsaktiviteterna bestå av förflyttning med hjälp av kroppen som medel för att nå rekommendationerna från SFI (2012) och WHO (2010). Hälsoeffekterna som fås utav träning genom aktiv transport och de pengar man sparar genom att avstå ifrån bilen är tyvärr inte nog som argument för att välja aktiv transport. Dock verkar det som att om ett val sker, att gå från inaktiv transport till aktiv transport, att transportera sig med kroppen som medel, så kommer det att bli ett mer hållbart tränings sätt än deltagande i vissa träningsprogram. Valet blir bestående, en del av ens livsstil och kommer inte att endast utövas i perioder. (Tin Tin, Woodward, Thornley & Ameratunga, 2009; Badland, Duncan & Schofield, 2009)

1.3.2.1 En skrift om aktiv transport

Faskunger (2008) har för SFIs räkning tagit fram en skrift om stödjande miljöer. Skriften vänder sig till beslutsfattare i kommuner och organisationer som har hand om samhällsplaneringen och vars syfte är att få en aktiv population i sin kommun. Ett försök, från SFIs sida, till att få invånarna i Sveriges olika kommuner att välja ett aktivt liv, där cykla och gå som transportmedel är en naturlig del av vardagen. Faskunger lyfter vikten av kampanjer i syfte att uppmuntra befolkningen att ta cykeln till jobbet men även vikten av en tilltalande fysisk miljö som underlättar transport med cykel alternativt att gå. I och med detta krävs även samhällsplanering för att minska bilåkandet. Genom att bygga en säker miljö, där bilhastigheten minskas eller tas bort helt och ger utrymme för cykel- och gångtrafik, uppmuntras befolkningen till att använda ett aktivt transportmedel framför inaktivt. (Faskunger, 2008, s.20 f.) Faskunger menar att endast kampanjer och information är inte nog. Det gäller att beslutsfattarna satsar på barnen, den kommande generationen. Det krävs en satsning för att få dem aktiva samt att barnen får en förståelse kring aktiv transport och dess betydelse för ett hållbart samhälle. Att gå eller cykla till skolan minskar barnens stress, oro och ångest, samt höjer koncentrationsförmågan. Vägen till skolan blir även en möjlighet till lek, rekreation och umgänge med andra. Genom att cykla eller gå till skolan skulle barnen öka sin veckoförbrukning av energi och därmed komma närmare målen för fysisk aktivitet givna av SFI. Barnen skulle även lägga grunden till ett vidare aktivt liv i vuxen ålder. (Faskunger, 2008, s.22)

I skriften tar Faskunger (2008) upp goda exempel från kommuner som ökat andelen av befolkningen som går och cyklar till jobbet, samt ger exempel på några lyckosamma internationella projekt. Dessa ska kunna ligga som grund för andra kommuner när de fattar beslut om hur de ska implementera olika folkhälsoprojekt. Som exempel tas Skåne region upp där 90 mil av cykelvägar existerar (år 2008) och 4 mil av nya cykelbanor byggs årligen. 17% av befolkningen i Skåne region använde sig av cykeln som transport medel, vilket år 2008 var 7% mer än genomsnittliga i landet. (Faskunger, 2008, s.34 ff.)

1.3.3 Summering av forskningsläget

Ens vanor sätts i tidig ålder vilket man för med sig in i vuxenlivet (Pellmer & Wramner, 2009, s.214). Program som TravelWise och Walking School Buses, skapade för barn, har bevisats vara effektiva i att få barn att välja aktiv transport till och från skolan. (Hinckson, Garrett & Duncan, 2011) Den kritiska punkten kommer när barnet övergår till vuxenålder och väljer att börja studera på universitet eller högskola. Stresspåslaget det innebär med att börja studera vid högskola/universitet, börja ett nytt stadium av ens liv, är stort då andra prioriteringar än tidigare måste ske. För studenten som redan har ett aktivt liv är det svårt att väva in den fysiska aktiviteten och kan i sig bli ett stressmoment då denne inte lyckas med detta trots att den vet att fysisk aktivitet är bra. Det är dock positivt att den fysiska aktiviteten ökar bland unga vuxna trots att den stillasittande tiden framför datorn blivit allt längre. (Fountaine, et al, 2011; Buckworth & Nigg, 2004)

En av faktorerna bakom att inte välja ett aktivt liv, att sitta still, kan vara att personen inte är mottagbar för information. Cole, et al (2008) delade in studenter i tre olika grupper av mottaglighet till förändring av livsstil. Utifrån de olika kategorierna föreslog de olika implementeringsprogram för att få till en livsstilsförändring. *Pre-contemplation*, *Contemplation-preparation* och *Action-maintenance* var de tre kategorierna som studenterna delades in i. Infrastruktur, säkerhet, tid och avstånd var de i särklass största hindren för att inte välja aktiv transport i alla kategorier. Studien fann att studenterna inom kategorin *Contemplation-preparation* var de som var mest mottagliga för att göra en förändring om ett interventionsprogram skulle införas med fokus på miljön; säkrare och fler cykel- och gångvägar. (Cole, et al., 2008)

Att få deltagarna i ett program att involvera sig i ett projekt, bli delaktiga, skapar djupare engagemang och personen i fråga kommer troligen att fortsätta med aktiviteten även i framtiden. En förändring i beteendet sker när känslan av delaktighet, att tillsammans med andra förändra något till det bättre, känslan av att göra skillnad, uppnås. (Kyle, Graefe, Manning, & Bacon, 2004) Ett av dessa implementeringsprogram är Aggie Blue Bikes (ABB), vars syfte går ut på att underlätta aktiv transport till universitetet genom att erbjuda cyklar samt reparationer av cyklar till de som tillhör universitetets community gratis. Fokus ligger på delaktighet. Den känslomässiga involveringen i programmet och det sociala stödet ökade deltagandet. Gemenskap med andra samt skapande av nya kontakter, fick fler att välja cykeln före motordrivet fordon. (Norling, Wells & Christensen, 2010).

Aktiv transport kan vara en i ledet av förändring för att få en friskare befolkning (Badland & Schofield, 2008; Badland, Duncan & Schofield, 2009; Bell, Garrard, & Swinburn, 2006; Sullivan &

O'Fallon, 2011; Tin Tin et.al., 2009; Wen, Kite & Rissel, 2010). Individens framtida hälsa kan bevaras och de välfärdssjukdomar så som hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2, metabola syndromet samt depression, som inaktivitet kan leda till, motverkas av aktiv transport (Ekblom-Bak, Ekblom & Hellénus, 2010; Faskunger, 2008; Statens folkhälsoinstitut, 2008; Stigell, 2011; Sullivan & O'Fallon, 2011; WHO, 2008; WHO, 2010). Att ta ett steg ut ur bilen och väva in aktiv transport som en del av vår vardag sänker risken för förtidig död (Genter, Donovan, Petrenas & Badland, 2008).

För att få till en förändring i populationens beteende, en beteendeförändring, krävs det att personen i fråga inte behöver lägga in för mycket ansträngning för att märka en skillnad samt att det ska kännas resonabelt; ansträngningen får inte överstiga resultatet. (Sullivan & O'Fallon, 2006) Avståndet och tiden är avgörande för vad vi väljer för transport till och från skola/arbete. Det bör vara tidseffektivt och bekvämt. (French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Smith, Giles-Corti, Pikora, Bulsara, Bull, Stark & Shilton, 2004) Kostnaden i sig är inte den avgörande faktor till valet av transport om inte en drastisk förändring skulle ske i bensinpris, höjda avgifter för parkering alternativt en minskad inkomst (Khan & Mohammadzadeh, 2011; Badland, Garrett & Schofield, 2010).

Den fysiska miljön har även den stor inverkan på den aktiva transporten. Om den fysiska miljön bjuder in till fysisk aktivitet via; öppna ytor, gatulampor, grönska och sjöar, trottoarer, cykelvägar, rena ytor, blir fler aktiva. Detta kan skapa en ringar-på-vattnet effekt där psykologisk trygghet uppstår hos individen via social support; när fler ser att fler väljer samma transportsätt skapas en psykologisk trygghet, jag går eller cyklar inte ensam, individerna känner sig trygga i andras närvaro. Detta i sig får fler att välja ett aktivt transportmedel framför bilen. I motsats till ovanstående är hög kriminalitet samt tung trafik i ett område något som drar ner på den fysiska aktiviteten. (Badland & Schofield, 2005)

Aktiv transport till och från arbetet är tyvärr inte nog för att nå upp till de rekommendationer som både WHO (2010) och Folkhälsoinstitutet (2012) ger. Förändringen måste ske i att alltid välja aktiv transport före bilen även på fritiden. Infrastrukturen kring cykel- och promenadvägar måste förbättras för att förändringen skall bli bestående, bli hållbar, och inte endast uppstå som en trend. (Sullivan & O'Fallon, 2011; WHO, 2008) För att öka aktiv transport krävs därmed en säkrare och mer tilltalande miljö som uppmuntrar till att cykla och gå, fler cykel- och gångvägar. För att få till ett minskat bilåkande krävs minskad framkomlighet, samt sänkt hastighet i de miljöer där bil-, cykel- och gångtrafikanter delar på utrymmet. (Faskunger, 2008, s.20 ff)

1.4 Syfte

Syftet med studien är att undersöka hur studenter i Stockholm transporterar sig till och från högskola/universitet.

1.4.1 Frågeställning

- Hur tar sig studenterna till sin Högskola/Universitet?
- Vad påverkar deras val av transportmedel?
- Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?

2. Metod

För att besvara syfte och frågeställningar genomfördes en kvantitativ studie med hjälp av en enkätundersökning. Valet att välja att genomföra en enkätundersökning som kvantitativ undersökningsmetod baseras på tidigare förslag till vidare forskning gjord av Phung Dang i hans masteruppsats *Children's opportunities to physical activity between home and school* (Dang, 2005);

“To study large samples is simplified by using questionnaire surveys. As mentioned in the final reflections, one has to carefully specify the questions and answering alternatives to provide opportunities to be rather precise and to facilitate the comparison and evaluation of the data.” (Dang, 2005, p.53)

En internetbaserad enkät via programmet Defgo användes för att nå så många som möjligt. Defgo är ett onlineverktyg för analys av enkäter som enkelt ska hjälpa organisationer att utföra externa samt interna undersökningar/utvärderingar via internet för att utveckla organisationen. Defgo hjälper dig att enkelt samla in data via internet. (Defgo, 2012-05-31) Enkäten var subjektiv i den bemärkelsen att den endast kunde besvara studenternas upplevda hinder till att välja aktiv transport, vilket i och för sig besvarar en av frågeställningarna. Nedan, i samma kapitel, följer mer ingående information om de olika stegen i metoden som användes.

2.1 Studieomfång

Alla studenter som ingick i studien går på en av högskolorna och universiteten (Stockholms Universitet samt Karolinska Institutets Medicinska Universitet) inom Stockholm Stad. Valet till att begränsa studien till endast Stockholm Stad skedde då tidigare forskning visat att en av hindren till att man ej valt att promenera eller cykla till sitt universitet eller högskola berodde på att avståndet var för stort mellan hem och skola (French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Smith, Giles-Corti, Pikora, Bulsara, Bull, Stark & Shilton, 2004). Då även lokaltrafiken är inräknad i aktiv transport valdes Stockholm Stad som område då lokaltrafiken är väl utbyggt inom detta område med bussar, tvärbanor, pendeltåg och tunnelbana. Dock bor vissa av studenterna utanför Stockholms Stad dvs. längre bort än vad som är rimlig vad gäller aktiv transport. Dessa studenter kommer räknas in i resultatet då deras lärosäte är beläget inom regionen Stockholm Stad. Se karta på kommande sida över området där skolorna är belägna.



Retrieved from http://www.stockholm.se/PageFiles/49737/karta_sdf_webb.jpg (acc. 2012-02-29)

2.2 Urval av population

Av de omkring 75 000 studenterna, fördelade på 21 högskolor inklusive Stockholms universitet och Karolinska Institutets universitet inom Stockholm Stad, skedde ett randomiserat urval av minst 300-400 studenter. Kravet var att de läser mindre än 25% på distans eller vid högskolan/universitet, dvs. tar sig till och från högskola/universitet någon gång under året. Urvalet begränsades även till de 19 högskolor inklusive universitet anslutna till portalen ”Studera i Stockholm” för att lättare kunna kontakta rektorerna för förmedling av kontakt till studenterna (Stockholms Akademiska Forum, 2012).

Urvalet av deltagare skedde randomiserat för att representera populationen, dvs. de 75 000 studenterna. Fel i resultatet får inte överskrida 5% för att få validitet vilket resulterar i att respondenterna måste vara minst 300-400 stycken. För att få in 300-400 svar måste underlaget bestå av minst 1000-1200 studenter då man beräknar med att endast 30% av dessa kommer att besvara enkäten (Johansson & Svedner, 2006, s.33; Long, 2007, s.36 f.). Då webbaserade enkäter har en lägre svarsfrekvens än pappersenkäter gjordes valet att kontakta samtliga 19 högskolor inklusive universitet anslutna till portalen ”Studera i Stockholm” (Stockholms Akademiska Forum, 2012).

2.3 Bortfall

Av de 21 högskolorna inklusive universiteten är 19 stycken anslutna till portalen ”*Studera i Stockholm*” (Stockholms Akademiska Forum, 2012). Av dessa 19 högskolor inklusive 2 universitet (Stockholms universitet och Karolinska Institutets universitet) kontaktades samtliga rektorer för tillåtelse att vidarebefordra enkätundersökningen. 12 av högskolornas rektorer svarade ja och skickade ut enkäten samt missivbrev, 3 svarade nej om att vidarebefordra mailet men hänvisade till LADOK och köp av e-mailadresser, medan 4 stycken aldrig besvarade frågan trots upprepade försök till kontakt.

Tyvärr deltog inte Stockholms Universitet (SU), Södertörns högskola samt Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) då deras policy inte möjliggör distribution av enkäter till studenterna. För att få tillgång till studenternas e-mailadresser via Ladok krävs en specialbeställning där specifikation av institution krävs. Varje sida med e-mailadresser kostar 200 kr. vilket denna uppsats inte har budget för. Därav uteslöts SU, Södertörns högskola samt KTH i undersökningen vilket måste finnas med i beräkningarna när denna studies resultat presenteras.

2.3.1 Bortfall av svar inom enkäten

Olika stort bortfall av svar från respondenterna skedde från fråga till fråga där totalt 541 respondenter deltog i den svenska enkäten. Någonstans under vägen har respondenten valt att avsluta enkäten innan sista frågan eller valt att inte svara på en fråga. Varför de valde att ej fullfölja enkäten eller svara på en fråga går endast att spekulera i. Något svar på varför de valde att inte svara på en fråga finns inte och kan vara lika många anledningar som respondenter. Det viktiga är att det är frågorna var och en för sig som tolkats och en jämförelse mellan vissa frågor har tyvärr ej skett. Varje fråga i sig har därmed gett ett resultat som enskild fråga. Vid vidare forskning bör därmed frågorna ställas mot varandra för att få en djupare analys om vem respondenten är samt hur populationen i studien generellt ser ut och agerar.

En engelsk variant skapades för de internationella studenterna, vilket var kravet från olika högskolor för att distribuera enkäten till deras studenter. Dock inkom endast ett svar på den engelska varianten som inte var fullständig och därmed uteslöts denna ur resultatet samt analysen.

2.4 Enkät och missivbrev

Enkäten har utformats i fyra steg där en pilotstudie har ingått. Till en början användes det internetbaserade programmet Survey Monkeys gratisprogram. Detta användes till pilotstudien. Då detta program har begränsningar till endast 10 frågor samt att en analys ej går att genomföra direkt på nätet valdes detta program bort till förmån för Defgo.

Det första steget var utformningen av webenkäten via Survey Monkey. Som grund låg Stigells (2011) enkät men förenklades och översattes till engelska. Andra steget var distributionen av webenkäten till pilotstudien som skedde via The Sport Department of Unitec - Institute of Technology, Auckland, Nya Zeeland. The Sport Department of Unitec skickade ut länken till webenkäten till sina 250 studenter, 20 svar inkom. Utifrån dessa svar skedde ett tredje steg; analys samt verifiering av webenkäten. Steg fyra och det slutgiltiga steget var anpassning för en svensk variant och dess skapande i Defgo. Stigells (2011) enkät var fortfarande grunden för frågorna i webenkäten.

I steg fyra skapades en svensk och en engelsk version med totalt 21 frågor där både flervalsoalternativ; respondenten kunde kryssa i fler svar/kategorier som stämde in på dem på en och samma fråga, och frågor där endast ett svar var möjligt varvades. Både slutna samt öppna frågor; respondenten kunde specificera sitt val av svar, användes. (se bilaga 2 för svensk version). Webenkäten verifierades totalt sex gånger innan slutgiltigt format, dvs. en förtydligande av frågorna gjordes utifrån synpunkter från vänner som läst igenom enkäten innan slutgiltigt format. Trots detta smögs ett fel in i fråga 13 där ett möjligt svar kunde varit: *Tar samma väg*, men som tyvärr föll bort ur svarsalternativen. När missen upptäcktes via en yngre kursare som påpekade detta, under tiden som han fyllde i enkäten, var det redan för sent och e-mailed med länken till webenkäten hade gått ut. Detta har tagits med i beräkningarna när analys av enkäterna gjorts, genom att utläsa de svar från kategorin övrigt där många påpekat att de tar samma väg. Detta diskuteras vidare under rubriken: *2.5 Validitet och reliabilitet.*

Ett missivbrev (se bilaga 3) skrevs ihop där studiens syfte framgick samt deltagarnas anonymitet garanterades. En första förfrågan om deltagande, med tillhörande missivbrev, skickades ut via e-mail till samtliga rektorer för de 19 av 21 högskolor och universitet anslutna till portalen ”Studera i Stockholm” (Stockholms Akademiska Forum, 2012). Missivbreven var skraddarsydda för varje rektor och dess högskola. Efter svar från rektorerna om deltagande distribuerades både länken till webenkäten samt tillhörande missivbrev till samtliga deltagande högskolor, denna gången var missivbrevet riktat till studenterna och ej rektorerna. Vissa av högskolorna har många

internationella studenter, därav den engelska versionen av enkäten. Dock analyserades endast den svenska enkäten då endast ett svar inkom på den engelska varianten. Att sammanställa den engelska varianten med den svenska krävde för mycket arbete, dvs. tid, för att komma fram till en bra lösning på hur detta skulle ske. Svaret på den engelska varianten var ej heller fullständigt. Därav uteslöts den engelska varianten med ett svar inkommet.

2.5 Reliabilitet och validitet

Validiteten i en enkätundersökning höjs om enkäten i förväg har haft en pilotstudie innan den distribueras, vilket fallet med denna studie varit. Första pilotstudien skedde i Nya Zeeland därefter ytterligare en pilotstudie i Sverige när webenkäten hade översatts samt fler frågor konstruerats. (Eljertsson, 2005, s.36f.; Patel & Davidson, 2011. s.105) Dock skedde ett misstag trots användande av pilotgrupp. Detta har tagits med i beräkningarna då analys skett av enkäterna. För att öka reliabiliteten i webenkäten bör därför ytterligare en verifiering av enkäten ske samt pilotgrupp användas om reproduktion av studien ska vara till nytta. Möjlighet till att automatiskt skickas vidare till relevant fråga är av vikt att ta med när nästa enkät skapas för att säkerställa att respondenterna avslutar enkäten fullständigt.

Tolkningsbarheten av frågorna minskar validiteten. För att öka validiteten definierades begrepp och ord samt ett förtydligande gjordes vid de frågor som kunde ha blivit misstolkade. Självfallet kan ett test-retest ske där enkäterna skickas ut ytterligare en gång, till samme respondent, med någon veckas mellanrum, för att se om enkäten är reliabel. Dock på grund av tidsbrist samt problematiken kring att webenkäterna distribuerats via rektorerna på högskolorna så skedde ej detta i denna studie. (Eljertsson, 2005, s.103; Stensmo, 2002, s.31)

Respondenten i enkäten kan i eget tempo besvara frågorna samt undersöka bakgrundsfakta om den så önskar, vilket ökar validiteten i undersökningen. Dock är svaren som respondenten ger subjektiv och svåra att bedöma sanningen i, detta sänker validiteten. Reliabiliteten blir svår i och med den subjektiva bedömningen av frågorna som respondenten gör och därmed kan svaren varierar från gång till gång. (Eljertsson, 2005, s.50f.) Den socialt önskvärda effekten som en enkätstudie kan ha på sina respondenter kan i detta fall varit hög då missivbrevet angav undersökningens syfte. Trots att någon värdering inte låg i om respondenten använde sig av ett aktivt transportmedel kontra inaktivt kan denne ha uppfattat det aktiva transportmedlet som ett mer positivt svar än det inaktiva, vilket i sådana fall minskat validiteten i studien. (Eljertsson, 2005, s.70)

Bortfallet av högskolor som ej deltog minskar validiteten i den bemärkelsen att samtliga studenter inom Stockholms Stad ej haft möjlighet att besvara enkäten (Eljertsson, 2005, s.99; Johansson &

Svedner, 2004, s.72). De mindre högskolorna var mer villiga att delta än de större på grund av juridiska faktorer, de mindre högskolorna är mer öppna för distribution av enkäter till studenterna.

Det viktigaste att komma ihåg vad gäller validitet; att mäta det vi ska mäta, och reliabilitet; reproduktionsmöjligheten av studien, är att studenten som skriver uppsatsen har begränsat med tid och en begränsad budget dvs. ingen budget över huvudtaget, vilket leder till att begränsningarna bli många. Detta bör dock inte avskräcka ifrån att genomföra en enkätstudie. Triangulering, dvs. användandet av två olika mätmetoder, som exempel; intervju samt enkäter eller observationer samt enkäter, för att angripa frågan ur olika vinklar, kan lösa problemet. Men som nämnts tidigare är tidbristen en faktor vi inte kan komma ifrån. Vid reproduktion av studien föreslås användandet av triangulering där intervjuer även görs på respondenterna som komplement till enkäten alternativt att observationer i kombination med enkäter genomförs. (Patel & Davidson, 2011, s.107; Stensmo, 2002, s.33)

En av respondenterna tog upp problemet med åldersspannet: ”*risker med din undersökningsverktyg: 1. Dessa frågor är ju ålders- och familj-betingad, beroende på hur livet i övrigt ser ut, dvs svaren betyder annat om du ställer de till en singel 20-åring är en 40-åring med barn. svaren kan därmed inte tolkas lika mellan de olika respondentkategorier. 2. Du har inte heller kontrollerat för preferens-kategorier (dvs om valen skulle vara annorlunda utifrån andra resmål, t ex veckohandlandet, om valen beror på annat än bara högskoledestinationen, mm. Detta gör metodologiskt att representativiteten är därmed komprimerad och resultatet svårare att tolka med tillförlitlighet. Snarare får du "tendenser" som riskerar att bara avspeglar din förförståelse. Dock, Lycka till!*” Vilket har tagits med i beräkningarna. Av en enkät är det svårt att få direkta resultat dvs. dra konkreta slutsatser. Så som respondenten har beskrivit ovan är det tendenser som går att utläsa ur svaren och inget mer. Det har även att göra med, som tidigare nämnts, att enkäter är subjektiva. I detta fall är syftet att se hur studenter tar sig till och från högskolan/universitetet. Om de har barn eller inte är endast av relevans om de väljer vägval samt transportmedel utifrån lämning/hämtning av barn vid skola/förskola/fritidsverksamhet. Dock är inte tanken med studien att göra en jämförelse mellan respondenterna, att skapa underkategorier av studenterna utifrån deras bakgrund, därav sänks ej validiteten i och med den spridda åldersgruppen samt om de har barn eller ej.

2.6 Etiska principer

Respondenterna informerades via ett missivbrev medföljande enkäten om studiens syfte och respondentens roll i det hela. I missivbrevet framgick även antalet respondenter som behövdes för att studien skall vara reell samt valid. Respondenternas anonymitet framgick tydligt och garanterades från författarens sida. Respondenternas anonymitet vidhölls då dess respons på frågorna i enkäten ej gick att koppla till enskilda individer eller till studentens högskola/univeristet. Alla inkomna uppgifter lagrades i programmet Defgo där endast de med lösenord har rätt att komma åt uppgifterna. Genom att tydligt påpeka att deras respons på frågorna endast skulle användas inom denna studie uppfylldes kravet från Vetenskapsrådet om nyttjandekravet (Vetenskapsrådet, 2002). Dess samtycke skedde när respondenten valde att gå vidare med att besvara enkäten, vilket framgick i missivbrevet. Deltagandet kunde när som helst avbrytas genom att aktivt avsluta enkäten när respondenten så önskade. Detta skedde genom att endast stänga rutan via krysset i det högra hörnet av pop-up rutan. Gällande de etiska principerna har studien grundats på Vetenskapsrådet fyra huvudkrav; informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. (Vetenskapsrådet 2002)

3. Resultat

Syftet med studien är att undersöka hur studenter i Stockholm transporterar sig till och från högskola/universitet. Resultatet kommer att presenteras genom att besvara frågeställningarna;

- Hur tar sig studenterna till sin högskola/universitetet?
- Vad påverkar deras val av transportmedel?
- Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?

Att ha i åtanke när resultatet analyseras är att vissa av frågorna haft ett flervalssalternativ dvs. respondenten har haft möjlighet till att ange flera av svarsalternativen som svar på en och samma fråga.

3.1 Bakgrund om respondenterna

Totalt var det 541 respondenter på den svenska enkäten. Endast ett svar inkom på den engelska varianten och uteslöts därmed i analysen, mer om det i stycket ovan under rubriken *2.3.1. Bortfall av svar inom enkäten*.

Övervägande antalet var kvinnor, cirka 73%, och 23% var män. Av respondenterna var 84% heltidsstudenter, 2% studerade deltid (dvs. en studietakt motsvarande 75% av heltidsstudier), 6% studerade deltid (studietakt på 50% eller mindre av heltidsstudier), 1% studerade på distans och 15% studerar vid Gymnastik- och idrottshögskolan. 29% besöker universitetet/högskolan fem eller fler gånger per vecka. 49% besöker universitetet/högskolan tre till fyra gånger i veckan. 16% besöker universitetet/högskolan en till två gånger i veckan. 5% besöker universitetet/högskolan mindre än några gånger per månad alternativt någon gång per år.

Tabell 1: Studenternas arbetssituation

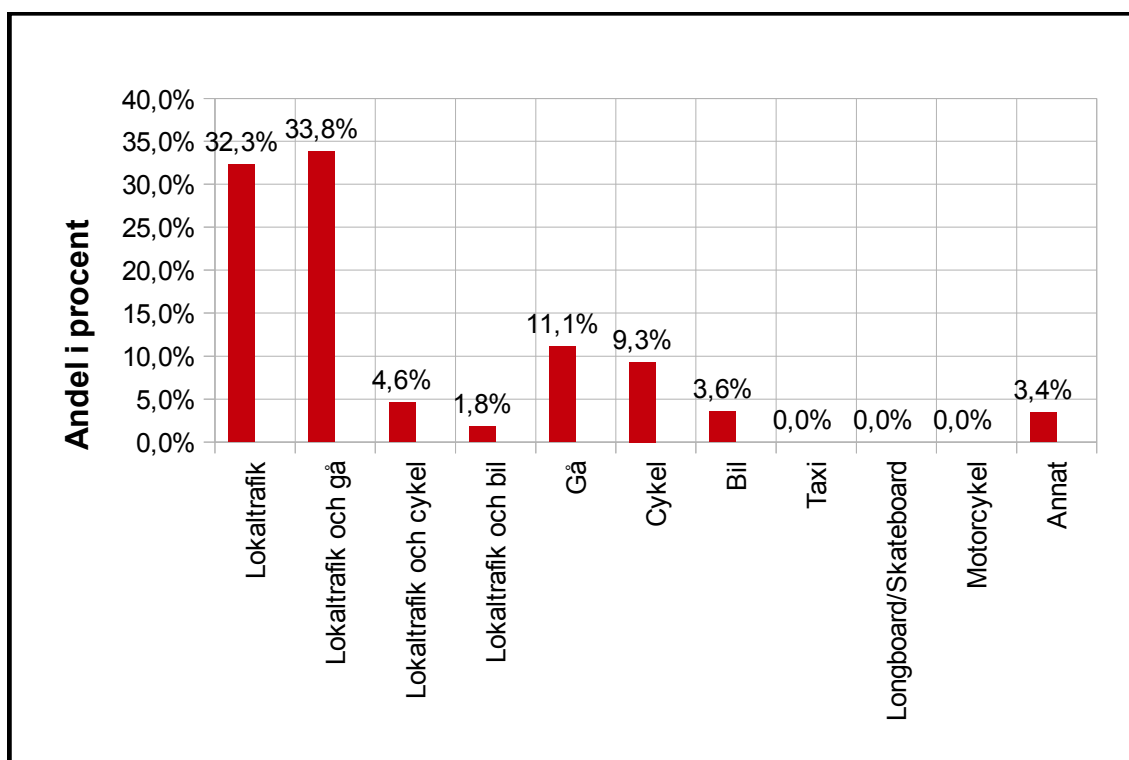
	Absoluta tal	%
Heltid	27	5,3%
Deltid, 75%	18	3,5%
Deltid, 50%	39	7,6%
Extra (några timmar i veckan)	233	45,6%
Under lov och helgdagar (så som sommarlov, jullov, påsk, röda dagar m.fl)	221	43,3%
Obesvarad	39	8%
Ack. svar	511	

82% anser sig ha tillräcklig med pengar för att ta sig till universitetet/högskola på ett tillfredsställande sätt. Endast 5% arbetar heltid medan 46% arbetar extra under några timmar i veckan. 43% jobbar under helger, lov och röda dagar.

20% är inte fysiskt aktiva på sin fritid (dvs. utövar fysisk aktivitet på medel/hög intensitet i mer än 30 minuter per tillfälle). *"Ingen regelbunden aktivitet, vissa perioder är jag aktiv flera timmar i veckan andra perioder är jag inte aktiv alls", "I perioder tränar jag 1-2 ggr i veckan, men oftast mer sporadiskt."* är det vanligaste svaret. Alternativt att man promenerar som fysisk aktivitet.

3.2 Hur tar sig studenterna till sin högskola/universitet?

32% använder sig av lokaltrafiken för att ta sig till sin högskola/universitet, 33,8% använder lokaltrafiken i kombination med promenad, 5% använder lokaltrafiken i kombination med cykel 3,4% tar sig på annat sätt till universitet/högskolan så som lokaltrafik i kombination med skateboard/longboard eller på inlines. Övervägande andelen använder lokaltrafiken som transportmedel (71%) i kombination med aktiv transport. Ingen tog enbart longboard/skateboard till högskolan/universitetet men dock i kombination med lokaltrafik. En femtedel av studenterna går eller cyklar till högskola/universitet (20%) (Figur 1).



Figur 1: Hur studenterna tar sig till sin högskola/universitet

64% av respondenterna använder sig av samma transportmedel året runt. 14% varierar transportsätt beroende på årstid. 10% väljer transportmedel utifrån väderlek. 6% varierar från dag till dag. Sträckan de reser är allt från 0,1 km. till 500 km. Det tar från fem minuter till 3 h. för respondenterna att ta sig till högskola/universitetet från sitt hem. Valet av transportmedel är därmed bundet till årstid samt väderlek för 23% av respondenterna. Större andelen (hela 71%) använder sig av lokaltrafiken som transportmedel, i kombination med annat eller som enda transportmedel, och är således inte bunden till varken årstid eller väderlek. Det är ett aktivt val att ta lokaltrafiken i Stockholm, vad det beror på går ej att utläsa i enkätanalysen.

Tabell 2: Används samma transportmedel året runt

	Absoluta tal	%
Ja, alltid samma	324	64,4%
Nej, varierar från dag till dag	30	6 %
Nej, varierar beroende på vädret	48	9,5%
Nej, varierar beroende på årstid	69	13,7%
Specificera:	31	6,2%
Obesvarad	1	0%
Ack. svar	503	

66% tar alltid samma väg, 34% varierar sträckan till och från universitet/högskolan och väljer annat sätt att resa på beroende om de behöver göra något, uträtta ett ärende, under resans gång. Anledningar till val av annan resväg är individuell men kopplas till rekreation, transportmedlet som träning, samt snabbaste vägen från punkt a till punkt b beroende på vad man ska uträtta för ärende.

Tabell 3: Tar studenterna samma väg till och från universitet/högskolan

	Absoluta tal	%
Ja, alltid samma.	323	65,5%
Nej, det varierar.	146	29,6%
Specificera:	23	4,7%
Obesvarad	1	0%
Ack. svar	493	

Om studenterna tar en annan väg väljer hälften, 50% av respondenterna, en annan väg på grund av ärenden. Dessa ärenden kan bestå av att de handlar mat eller annat på vägen hem (27%). Ungefär en femtedel (20%) av respondenterna ser det som ett tillfälle till träning eller väver in transporten till gymmet på vägen till eller hem från universitetet/högskolan. (se tabell 4) Det bör kommas ihåg att nästan 20% är inte fysiskt aktiva på sin fritid (se rubrik 3.1. *Bakgrund om respondenterna*). Denna kategori av studenter tillhör därmed kategorin som använder lokaltrafiken som transportmedel året runt samt inte besöker gymmet på vägen till eller hem från högskola/universitet. Bland kategorin övrigt väljer respondenterna annan väg beroende på familjeangelägenheter så som hämta/lämna på förskola, bor hos flickvän/pojkvän vissa dagar i veckan m.m.

Tabell 4: Varför studenterna väljer en annan väg

	Absoluta tal	%
Utför ärenden	244	49,6%
För variationens skull	116	23,6%
Beroende på trafiken (bilköer, busköer m.m.)	107	21,8%
Ser det som ett tillfälle till träning	57	11,6%
Passerar gymmet/träningslokal	42	8,5%
Tar en fika med en vän	97	19,7%
Shoppa (mat, kläder m.m.)	133	27%
Övrigt:	68	13,8%
Obesvarad	73	15%
Ack. svar	492	

Under själva transporten har 30% av respondenterna valt att svara övrigt. De flesta av dem koncentrerar sig på att cykla, gå, trafiken runtomkring dem. Andra svar varierar mellan att lyssna på podcast (dokumentärer/internetbaserade radioprogram via mobilen/tablet computer), umgås, filosoferar, läser tidningen eller en kombination av plugga, äta, spela spel på mobilen och använda internet. Flertalet av respondenterna lyssnar enbart på musik (40%) i syfte att koppla av eller att få tiden att fördriva. (se tabell 5)

Tabell 5: Vad studenterna gör under resans gång

	Absoluta tal	%
Lyssnar på musik	196	39,9%
Pluggar	33	6,7%
Läser en bok	43	8,7%
Äter	2	0,4%
Sover	11	2,2%
Lyssnar på en ljudbok	4	0,8%
Ser en film	0	0%
Använder internet	43	8,8%
Jobbar	2	0,4%
Övrigt:	148	30,1%
Obesvarad	9	2%
Ack. svar	491	

60% reser med lokaltrafiken och har därmed sällskap med okända. (se tabell 6) Dvs. större andelen av respondenterna har inte sällskap till universitetet/högskolan förutom med okända via lokaltrafiken.

Tabell 6: Sällskap under transporten till och från högskola/universitet

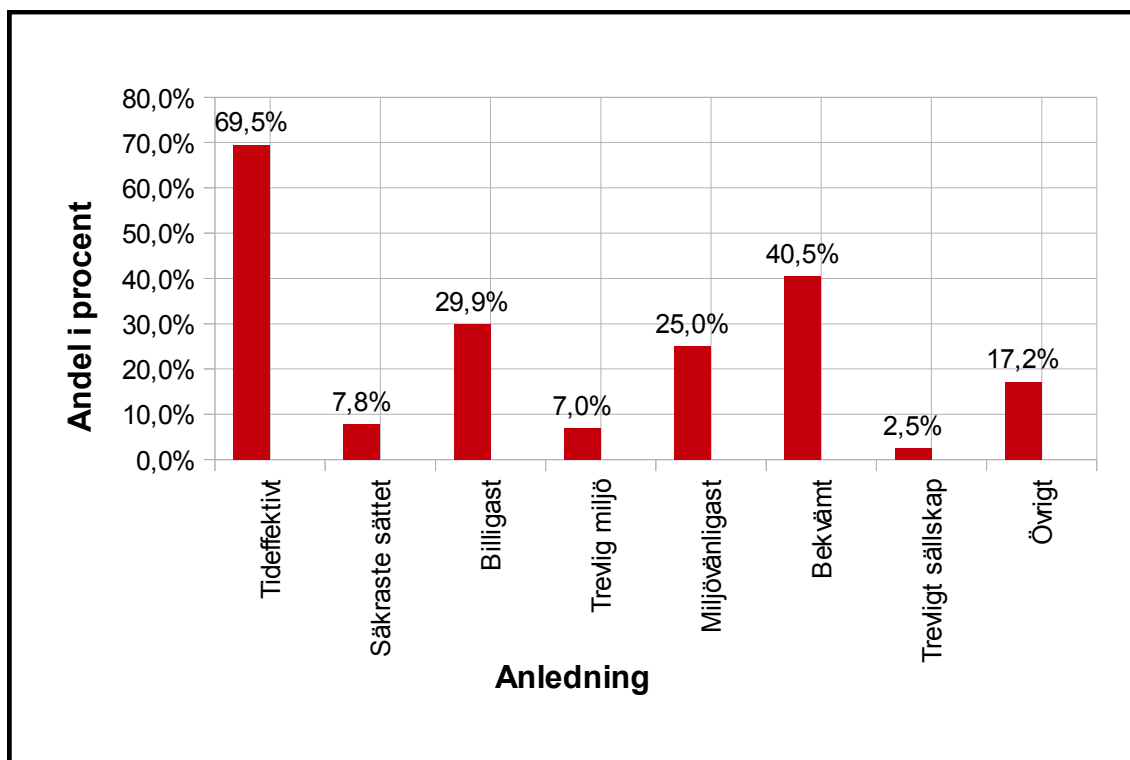
	Absoluta tal	%
Ja, samåker med andra studenter i bil	5	1%
Ja, använder mig av lokaltrafiken	296	60,4%
Ja, promenerar med en vän	15	3,1%
Ja, cyklar med en vän	3	0,6%
Nej, jag reser ensam med bil	15	3,1%
Nej, jag promenerar ensam	56	11,4%
Nej, jag cyklar ensam	57	11,6%
Övrigt:	38	7,8%
Obesvarad	5	1%
Ack. svar	490	

3.3 Vad påverkar deras val av transportmedel?

Sträckan och tiden påverkar valet av transportmedel vilket mynnar ut i bekvämlighet. 10 km. är maximala sträckan att cykla samt 5 kilometer för att gå beroende på väderleken, denna sträcka minskar något beroende på årstid i kombination med om vädret är sämre. 70% väljer det tidseffektivaste res sättet. 41% väljer transportmedlet utifrån bekvämlighet. 30% väljer det billigaste transportmedlet. Endast 3% väljer transport efter trevligt sällskap vilket visar på att tideffektiviteten, bekvämligheten samt det billigaste res sättet är överordnad kategorin om trevligt sällskap vid val av transport till och från högskola/universitet.

Under kategorin miljövänligaste valet har respondenterna (25%) angett att detta oftast kommer som en bonus och att de försöker välja miljövänligaste transportmedlet. På grund av sträcka samt tidsåtgång är det inte alltid möjligt att välja det miljövänligaste valet, således är det inte ett aktivt val att välja det miljövänligaste transportmedlet för alla inom denna kategorin. (se figur 2)

På fråga 16 gick det att ange flera alternativ till val av varför de väljer transportmedel, dvs. konstruktionen av fråga 16 är en flervalmöjlighets svar, vilket påverkat resultatet i ovanstående analys samt kommande Figur 2. De tre största orsakerna är dock Tidseffektivitet (70%), Bekvämt (41%) och Billigast (30%).



Figur 2: Vad påverkar valet av transportmedel

Bland de respondenter som valt kategorin övrigt dvs. 17%, tabell 7, var en av anledningarna att tunnelbanan alltid går i tid. De respondenter som oftast väljer att ta cykel eller att gå gör det för motionens och hälsans skull, tjuvträna eller istället för gymkort, ”fler flugor i en smäll”. Medan andra respondenter i kategorin övrigt gör det på grund av ekonomin samt att de inte har körkort.

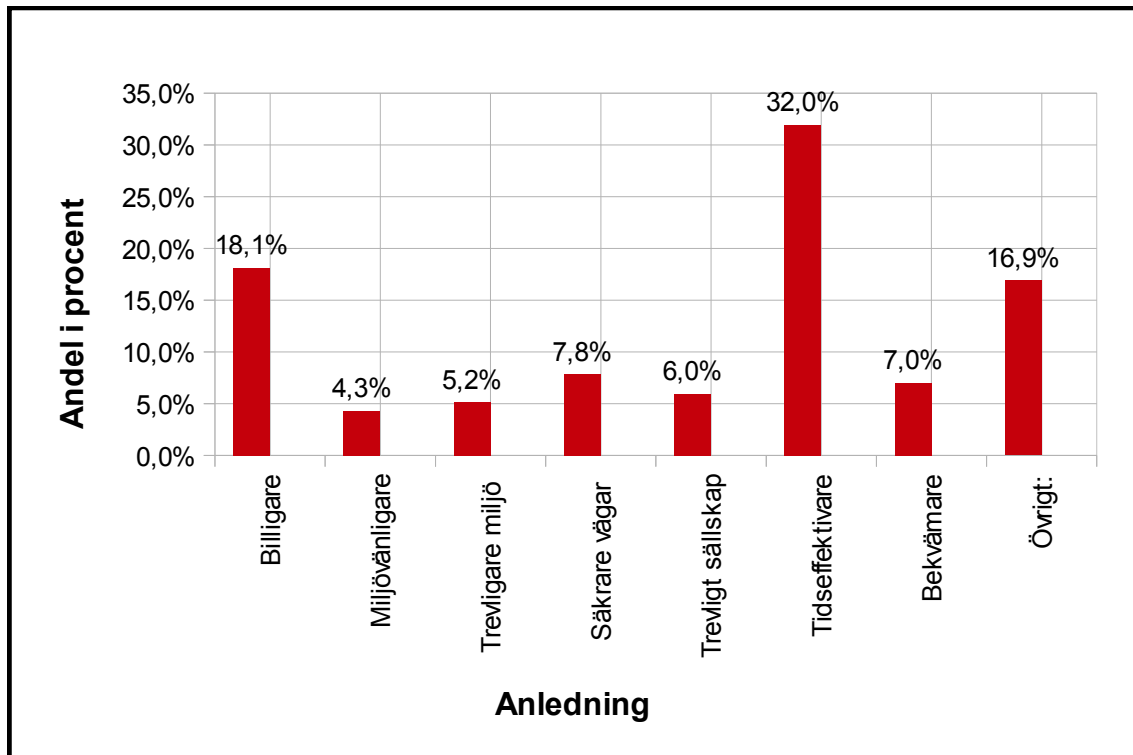
Tabell 7: Vad påverkar valet av transportmedel

	Absoluta tal	%
Tidseffektivt	340	69,5%
Säkraste sättet (utsätter mig ej för risker att bli skadad)	38	7,8%
Billigast	146	29,9%
Trevlig miljö (skog, parker, grönområden, vatten, storstadmiljö m.m. Det du anser vara vackert)	34	7%
Miljövänligast	122	25%
Bekvämt	198	40,5%
Trevligt sällskap	12	2,5%
Övrigt:	84	17,2%
Obesvarad	2	0%
Ack. svar	489	

Sträckan har betydelse, det är helt enkelt för långt att gå eller cykla. Eller det motsatta, de bor så pass nära högskolan/universitetet att något annat alternativ till transport än att gå vore slöseri med tid. Vissa av respondenterna i kategorin övrigt anger att det är omöjligt, farligt, att cykla i Stockholm. Andra orsaker till att inte välja cykel eller att gå är att omklädningsmöjligheter ej finns på universitet/högskola. Vidare svar från respondenter inom kategorin övrigt är att deras val är det smidigaste, lättaste och effektivaste. Några få anger att det är deras enda val, finns ingen valmöjlighet. Säsongen påverkar valet, ”under vinterhalvåret är det inte kul att cykla” är en av många säsongsbetonade kommentarerna i kategorin övrigt.

3.4 Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?

32% skulle välja annat transportmedel om det innebar en vinst i tid, tidseffektivare transport. 18% uppgav ett billigare alternativ skulle få respondenterna att byta transportmedel. 17% uppgav andra skäl än svarsalternativen i kategorin övrigt. Av dessa andra skäl var svaret att man är nöjd med sitt transportmedel och vill inte göra en förändring det vanligaste. Här togs även avståndet, ekonomin, tidseffektivitet, väderförhållanden och säsongbetonat transportmedel upp som exempel.



Figur 3: Vad krävs för att byta transportmedel

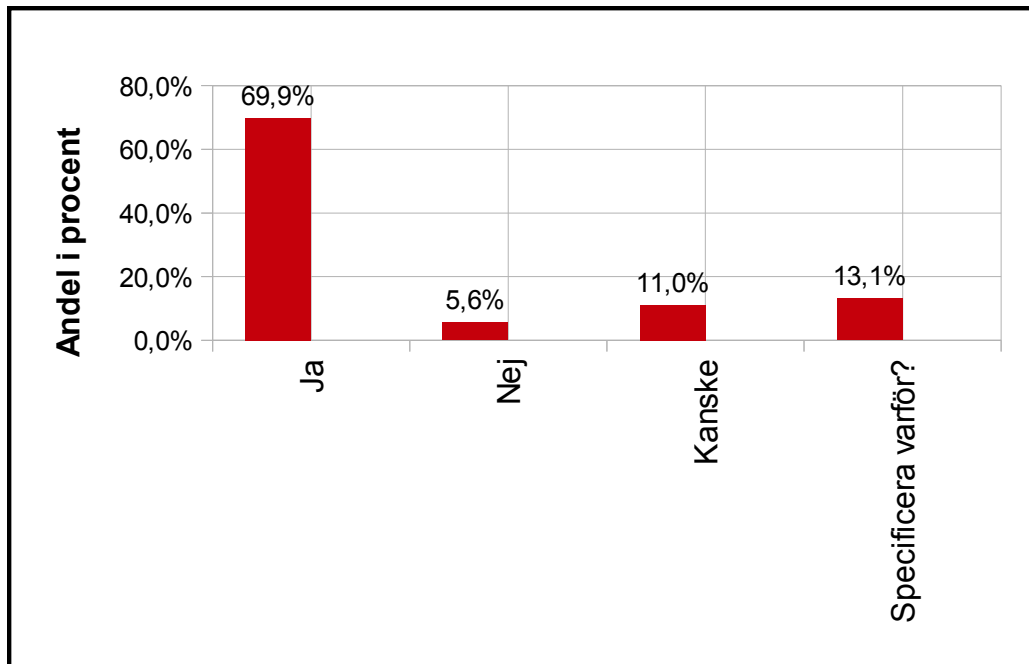
Miljövänligare alternativ skulle få 4% av respondenterna att byta transportmedel. Som tidigare nämnts är miljövänligt alternativ inte huvudsyftet till val av transportmedel utan kommer som en bonus. Under övrigt anges kommentarer så som att man kan tänka sig ett aktivt transportmedel i syfte att träna, för motionens skull. Det krav som behöver uppfyllas är således ett mer tidseffektivare transportmedel samt billigare (se figur 3).

I tabell 8 redovisas byte av transportmedel, om respondenterna är villiga att byta transportmedel. 74% uppgav att om deras krav uppfylldes för ett annat transportmedel så var de villiga att byta. Dvs. ett mer tideffektivt och billigare transportmedel skulle få dem att överväga att byta transportmedel. 15% var ej villiga att byta transportmedel. Anledningen var övervägande att de är nöjda med sitt val av transport. Om det skulle vara mer bekvämt, billigare och praktiskt möjligt så kanske de skulle byta transportmedel. Som tidigare nämnts så föredrog många redan det transportmedel de valt med motivering att det ger extra motion.

Tabell 8: Byte av transportmedel

	Absoluta tal	%
Ja	356	74%
Nej	74	15,4%
Specificera:	43	8,9%
Obesvarad	8	2%
Ack. svar	481	

På frågan om respondenterna kan tänka sig att gå eller cykla, alternativt i kombination med lokaltrafiken, till högskolan/universitetet svarade 70% att de kan tänka sig det. 6% svarade nej medan 11% svarade kanske. Att cykla inne i stan var inte ett alternativ för respondenterna som specificerat sitt svar i kategorin specificera varför, 13%. Här var svaret i denna kategori liknande som i tidigare frågor avståndet, ekonomin, tidseffektivitet, väderförhållanden och säsongsbetonat transportmedel avgörande om man skulle kunna tänka sig att cykla eller gå. (se figur 4)



Figur 4: Kan studenterna tänka sig att gå eller cykla

4. Diskussion

Syftet med studien är att undersöka hur studenter i Stockholm transporterar sig till och från högskola/universitet. Varför studenterna väljer ett visst transportmedel, deras förändringsbenägenhet dvs. att gå från inaktiv transport till att gå eller cykla till högskolan/universitetet, och om de är villiga att byta transportmedel.

Som student i ett internetbaserat samhälle där kommunikationen sker via datorer blir det många timmar framför en skärm (Fountaine, Liguori, Mozumdar, & Schuna, 2011). Att sitta still leder till folksjukdomar så som övervikt och fetma, diabetes typ 2, hjärt- och kärlsjukdomar samt förtidig död enligt Ekblom-Bak, Ekblom och Hellénus (2010). Att väva in aktiv transport till och från högskola/universitet kan vara en av lösningarna till en förändring i beteendemönstret, att börja tänka på hur mycket man rör på sig och hur mycket man sitter still (Whalgren & Schantz, 2011). Sisson & Tudor-Locke (2007) genomförde en studie där de mätte studenters fysiska aktivitet och gjorde en jämförelse mellan studenter som väljer cykel och studenter som väljer motorcykel. 100% av cyklisterna nådde upp till de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet per dag medan endast 89% av motorcyklisterna gjorde det samma. (Sisson & Tudor-Locke, 2007)

Övervägande andelen, 70% av respondenterna, valde transportmedel efter det mest tidseffektivaste (se resultat figur 2). Vilket även är fallet i tidigare forskning där valet av transport beror på avståndet och tiden. Avståndet och tiden är avgörande för vad vi väljer för transport till och från skola/arbete. Det bör vara tidseffektivt och bekvämt. (French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Smith, Giles-Corti, Pikora, Bulsara, Bull, Stark & Shilton, 2004)

För vissa fanns det inte något val då sträckan till högskola/universitet var allt för lång, för vissa uppemot 500 kilometer. Definitionen av tideffektivitet är inte specificerat vilket kan betyda olika för olika respondenter. De flesta väljer transportmedel efter årstiden. Under mildare väder går eller cyklar fler medan om det regnar så väljer de lokaltrafiken. Avståndet till högskola/universitet är också avgörande för övervägandet av om man väljer att gå eller cykla alternativt annat transportmedel. Med cykel är det maximala avståndet 10 kilometer, medan maximum av 5 kilometer för promenad, gärna kortare, om respondenten ska gå eller cykla året runt. Om avståndet överstiger 10 eller 5 kilometer väljer respondenterna annat färdmedel så som lokaltrafiken.

Få väljer bil pga av ekonomiska aspekter; parkeringsavgift, tullar, bensinpris m.m. Omständigheterna vävs också in i valet av transportmedel. Ska ärenden uträttas, barn hämtas, sociala möten ske, så väljer många den mest tideffektivaste sättet att ta sig från punkt a till b. Om färdmedlet ses om ett tillfälle för träning kan även en omväg tas då målet i sig är att motionera.

Beroende på omständigheter och syftet med transporten väljer respondenterna olika färdssätt. Genom att höja parkeringsavgifter och minska antalet parkeringar belägna nära universitetet skulle fler studenter välja aktiv transport (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010). Den ekonomiska aspekten är inte den viktigaste men i kombination av flera ekonomiskt missgynnande faktorer blir det helt enkelt för dyrt för en student att använda sig av ett motordrivet fordon. (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010)

Den ekonomiska aspekten var av betydelse i denna studie, i jämförelse med andra studier, där val av transportmedel legat i fokus. Ca 30% av respondenterna angav ekonomiska aspekter om varför man väljer det transportmedlet som respondenten valde. De studier som nämns i forskningsläget och som berör den ekonomiska aspekten har genomförts i länder så som Nya Zeeland, Australien, U.S.A., Spanien, där studenterna är motorburna liksom resten av befolkningen (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010). Bil-ratio per invånare är hög i jämförelse med Sverige (Stigell, 2011). I dessa studier framkom det att ekonomin har mycket liten betydelse när man väljer transportmedel. Ekonomin kommer in som ytterligare en aspekt endast när flera ekonomiska faktorer; drastisk förändring i bensinpris, höjda avgifter för parkering alternativt en minskad inkomst samverkar och inte endast en, vilket inte är fallet i denna studie där ekonomin är i sig av betydelse. (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010) Det är för dyrt att äga en bil för en student i Sverige och därav väljer studenten ett aktivt transportmedel.

I Sverige har vi haft en tradition av att gå och cykla till arbetet/studierna men denna tradition har tynat bort, dock till förmån för lokaltrafiken (Schantz, 2007). I Stockholm är lokaltrafiken väl utbyggd och i kombination av tidseffektivitet är lokaltrafiken snabbare då bilköer m.m. drar ut på restiden med bil i jämförelse med tunnelbana eller buss. Fler aspekter av betydelse för ekonomin är även få parkeringsplatser i centrala Stockholm. Respondenterna anser sig inte ha råd att välja ett annat transportmedel än lokaltrafik, att gå eller cykla, eller en kombination av alla tre. Att ta bilen blir för dyrt då höga parkeringsavgifter begränsat dem samt bekvämligheten uteblir då avståndet till parkeringsplatser är långt, de tvingas till att gå långa sträckor för att ta sig till och från bilen. Detta bekräftar tidigare forskning utförd av utförd av Badland, Garrett och Schofield (2010). Anställda på företag är mer angelägna att använda sig av aktiv transport om det saknas parkering nära arbetsplatsen. Studien utfördes i Auckland, Nya Zeeland med 1,118 deltagare. Av dessa svarade

12% att avsaknaden av parkeringsplats i direkt anslutning till arbetsplatsen var anledning att välja lokaltrafiken som en del av transporten till och från arbetsplatsen. Avståndet mellan parkering och arbetsplats var för långt för att det ska vara bekvämt nog att ta bilen. (Badland, Garrett & Schoifeld, 2010)

Avståndet till högskola/universitet gör det även omöjligt för vissa att välja ett aktivt transportmedel då de valt att studera på annan ort än den de bor i och måste därmed ta tåg, buss eller bil fast de kanske hade önskat att kunna cykla eller gå.

Då målgruppen för studien var studenter vid högskola/universitet så faller det naturligt att den ekonomiska biten har stor betydelse av val av transport då ekonomin är begränsad till CSN-medel för många studenter. Dock anser 82% av respondenterna att de har råd att ta sig till högskola/universitet på ett tillfredsställande sätt.

66% av respondenterna tar alltid samma väg till sitt universitet/högskola vilket visar på att man oftast funnit det mest tidseffektivaste, i detta fall den kortaste vägen eller kortaste tiden, att ta sig till skolan. I de fall man väljer en annan väg är det på grund av ärenden, träning eller sociala möten. Förändringsbenägenheten blir därmed låg då de flesta redan funnit det mest effektivaste sättet att ta sig till sina studier. Om vissa omständigheter skulle förändras kan respondenterna överväga byte av transportmedel. 18% anger att om det skulle bli billigare kan de tänka sig ett byte av transportmedel medan 32% anger att om det blir mer tidseffektivt att välja annat transportmedel skulle studenterna vara villiga att överväga byte av transportmedel. Det motsatta skulle även det vara av betydelse så som dyrare lokaltrafik, avståndet till högskola/universitet förändras så pekar det mot att studenterna skulle överväga att gå från inaktiv transport till aktiv om de spar både tid och pengar.

Valet av transport för studenter vid högskola/universitet i Stockholm stad pekar således mot att det som avgör valet av transport är sträcka, tidsåtgång och ekonomi.

4.1 Aktiv transport

– *Hur tar sig studenterna till sin högskola/universitet?*

En så hög siffra som 70% åker lokalt till och från sin högskola/universitet. 11% promenerar medan 9 % tar cykeln. Knappt 4% av respondenterna tar bilen. Årstiden och dess väder har betydelse för valet av aktiv eller inaktiv transport för många av respondenterna.

Få av studenterna rör sig regelbundet på sin fritid. Även här sker det periodvis, så som valet av transport, att de tränar på sin fritid. Att gå eller cykla kan vara ett i ledet till att nå upp till de rekommendationer som SFI (2012) samt WHO (2010) ger angående fysisk aktivitet dvs. 30 minuter

om dagen av måttlig till intensiv fysisk aktivitet. Men tyvärr är det inte nog om avståndet till högskolan/universitetet är för kort. Att träna som komplement på sin fritid krävs för att nå rekommendationerna. Tyvärr har denna studie inte tagit upp frågan om träning på fritiden mer än att nuddat vid den.

Tidseffektivitet uppges som den största anledningen, 70% av respondenternas svar, till det valda transportmedlet. De har även svarat på hur de använder sig av denna tid som de har när de pendlar mellan hem och studier. En av anledningarna till att man valt lokaltrafik eller resa med buss/tåg kan vara tiden man får över till annat. När du cyklar och går är det svårt att till exempel plugga, skriva uppsats, läsa studiematerial och allmänt förbereda sig för sina studier. Denna tid det tar mellan hemmet och skolan är därmed en investering i sina studier, studenterna har tid att studera även under tiden de transporterar sig.

Den ekonomiska aspekten är stor i valet av transportmedel. Studenterna väljer det billigaste resättet för att ekonomin inte ska bli lidande. 82% anser sig ha råd med det transportmedlet de valt trots att endast 5% arbetar heltid, 4% deltid samt 8% deltid i form av 50% eller mindre. En stor andel, 46% av respondenterna, arbetar extra några kvällar/dagar i veckan medan 43% arbetar under helger och lov för att få det att gå runt. Respondenterna angav även att priset på månadskortet för lokaltrafiken i Stockholms län har nått sitt tak. Om det höjs ytterligare utan att CSN-lånet höjs kommer flera inte längre ha råd att åka med lokaltrafiken. Vilket i sig kan gynna att fler väljer att gå eller cykla. För de studenter där avståndet är för långt och inte har något val än att ta lokaltrafiken eller att åka bil kommer detta leda till att de antingen måste flytta närmare eller se sig om efter annat lärosäte. Mer om detta under rubriken *4.2 Påverkan på val av transport*.

Enligt Badland och Schofield (2008) är ett i ledet i att kunna kartlägga befolkningens beteende vad gäller valet av transportmedel att räkna in lokaltrafiken till aktiv transport. Respondenterna i denna studie väljer således ett aktivt transportmedel genom lokaltrafiken, men räcker det? Att cykla eller gå till sin skola året runt vore optimalt. Men tyvärr sker ej detta. Hur ska vi kunna få befolkningen att välja aktiv transport i form av att cykla eller att gå?

4.2 Påverkan på val av transport

– *Vad påverkar deras val av transportmedel?*

Ens vanor sätts i tidig ålder vilket man för med sig in i vuxenlivet (Pellmer & Wramner, 2009, s.214). Program som TravelWise och Walking School Buses, riktade till barn, har bevisats vara effektiva i att få barn att välja aktiv transport till och från skolan. (Hinckson, Garrett & Duncan,

2011) Dock svarar inte studien på om huruvida respondenterna haft ett aktivt liv innan de började högskolan/universitetet, men vad vi vet är att endast 20% av dem tränar på fritiden. Den kritiska punkten kommer just när studenten börjar studera på universitet eller högskola. För studenten som redan har ett aktivt liv är det svårt att väva in den fysiska aktiviteten och kan i sig bli ett stressmoment då denne inte lyckas med detta trots att den vet att fysisk aktivitet är bra. (Fountaine, et al, 2011; Buckworth & Nigg, 2004) Att kombinera fysisk aktivitet på fritiden samt studier är svårt att hinna med om studiebelastningen är hög. Detta varierar från lärosäte till lärosäte. Men att välja aktiv transport i syfte att träna, rekreation, en tid för eftertanke verkar inte vara helt främmande för respondenterna. För respondenterna verkar avståndet inte heller vara något hinder om syftet är att träna och inte enbart transportera sig.

Avståndet, tiden det tar att transportera sig samt ekonomin avgör respondenternas val av transportmedel. Tidigare studier visar på att kostnaden i sig är inte den avgörande faktor till valet av transport om inte en drastisk förändring skulle ske i bensinpris, höjda avgifter för parkering alternativt en minskad inkomst (Khan & Mohammadzadeh, 2011; Badland, Garrett & Schofield, 2010). Genom att höja parkeringsavgifter och minska antalet parkeringar belägna nära universitetet skulle fler studenter välja aktiv transport. Den ekonomiska aspekten är inte den viktigaste men i kombination av flera ekonomiskt missgynnande faktorer blir det helt enkelt för dyrt för en student att använda sig av ett motordrivet fordon. (Badland & Schofield, 2008; French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Khan & Mohammadzadeh, 2011; Molina-García, Castillo & Sallis, 2010)

Denna studien visar den motsatta, att den ekonomiska aspekten är av betydelse för valet av transportmedel. Målgruppen har här en inverkan på resultatet då dessa är studenter och som tidigare nämnts, med en begränsad ekonomi, oftast i form av enbart CSN-medel samt extra pengar från extra jobb. Till skillnad från andra länder, men även inom landet och jämförelse mellan städer, är bensinpriset redan högt, parkeringsavgifterna höga i innerstan, tullavgifter tillkommer samt inkomsterna för studenterna är redan låg, alla ovannämnda krav är redan uppfyllda för en student i Stockholm Stad. En hög hyra för boende inom Stockholm Stad gör inte saken lättare. Att gå eller cykla är därmed ett alternativt transportmedel som i stort sett är gratis. Men för de studenter som har familj och bor på annan ort blir det allt svårare att göra något aktivt åt saken, de kan helt enkelt inte cykla eller gå på grund av sträckan till högskolan/universitetet. Att flytta när du har familj är även det svårt då barnen går i skolan på den orten du bor och därmed krävs det att deras tillvaro förändras vilket många inte är beredda att göra. De får förlita sig på sin sambo/äkta maka att denne ska kunna skjuta till några extra hundralappar i månaden.

Andra orsaker till val av transportmedel är den fysiska miljön. Den fysiska miljön har stor inverkan på den aktiva transporten. Om den fysiska miljön bjuder in till fysisk aktivitet via; öppna ytor, gatulampor, grönska och sjöar, trottoarer, cykelvägar, rena ytor, blir fler aktiva. Den sociala supporten som uppstår kan även den få fler att välja ett aktivt transportmedel framför bilen. I motsats till ovannämnda är hög kriminalitet samt tung trafik i ett område något som drar ner på den fysiska aktiviteten. (Badland & Schofield, 2005) I många fall leder det till att respondenten avstår ifrån att cykla eller att gå. Fler hinder som minskar valet av aktiv transport är inga duschmöjligheter, respondenterna vill ej sitta en hel dag svettig på seminarier och riskera att bli sjuk. Därmed är omklädningsrum med duschar och skåp som går att låsa samt säkra platser för parkering av cyklar andra viktiga saker att väga in för att uppmuntra aktiv transport (Wen, Kite1 & Rissel, 2010).

Den fysiska miljön kan även uppfattas som farlig. Att cykla eller att gå är lika med att försätta sig själv i fara. Detta är något som beslutsfattarna i Stockholm stad bör ha i åtanke när de designar nya cykel- och promenadvägar. Cykel- och promenadvägarna bör vara så säkra som möjligt, gärna genom att separera cykel och gångtrafiken från de övriga motordrivna fordonen. Gång- och cykelbanor bör även de vara separerade ifrån varandra då de respondenter som promenerar till och från högskola/universitet uppfattar cykeltrafiken som hetsig och är rädda när de går tillsammans med cyklisterna. Den fysiska miljön har stor inverkan på varför folk väljer att avstå ifrån att ta cykel eller promenera till högskolan/universitetet. Bell, Garrard och Swinburn (2006) såg vikten av en miljö som inbjuder till fysisk aktivitet. Det är tre större faktorer som påverkar valet att ta cykeln eller att gå. Den första är den psykologiska aspekten som är nämnd ovan; känslan av att känna sig trygg, den andra är den fysiska miljön där topografin, vädret samt dagsljus/gatubelysning har betydelse samt den tredje och sista aspekten; den socioekonomiska. Den socioekonomiska aspekten ger dock endast ett resultat på individnivå, som exempel; ägandet av en cykel eller avsaknaden av en bil, och ger inte en helhetsbild för hela befolkningen enligt Bell, Garrard och Swinburn (2006). Dessa tre faktorer måste övervägas då infrastruktur för cykel- och promenadvägar planeras. En inbjudande miljö till fysisk aktivitet. (Badland & Schofield, 2005; Bell, Garrard och Swinburn, 2006)

De faktorer som tydligast påverkar ens val av transportmedel är syftet med transporten. När det gäller att ta sig från punkt A till punkt B väljer respondenten oftast att ta det mest tidseffektivaste resmedlet. Vid ärenden, handla mat och hämtning samt lämning av barn på dagis eller sociala aktiviteter där en tid för möte är bestämt gäller det samma, det mest tidseffektivaste. Dock om syftet är rekreation eller motion/träning kan respondenten välja att ta en längre väg. Därav är det inte

omöjligt att välja att promenera eller cykla även om sträckan till och från högskola/universitet är ”för lång”, dvs. längre än 10 kilometer för cykeltransport eller 5 kilometer för gång. 30% av respondenterna väljer en annan väg från högskola/universitet av ovannämnda orsak, ett tillfälle för träning eller rekreation. Dock är de som varierar vägvalet till och från universitetet, de som ser transportmedlet som ett tillfälle till motion, betydligt färre vid jämförelse med de 66% respondenter som inte ser transporten som ett tillfälle till motion/rekreation. Dessa 66% väljer dagligen samma resväg.

Att se transportmedlet som träning är att ha kommit långt i tankesättet för aktiv transport. De respondenter som svarat att de väljer att ta en omväg istället för att skaffa sig ett gymkort har insett vikten av regelbunden, daglig, fysisk aktivitet. Dessa är inte målgruppen i ett framtida program som ska försöka få fler att välja ett aktivt transportmedel. Målgruppen som bör nås är därmed de som kan tänka sig att välja ett annat resätt än det som de idag använder sig av. Uppemot 74% kan tänka sig att gå eller cykla till högskolan/universitetet. Att välja annat transportmedel om det visar sig vara mer tidseffektivt, billigare samt miljövänligare än den transport de valt idag är inte omöjligt.

4.3 Förändringsbenägenhet

– *Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?*

För att få till en förändring i populationens beteende, en beteendeförändring, krävs det att personen i fråga inte behöver lägga in för mycket ansträngning för att se en skillnad samt att det ska kännas resonabelt. Det är möjligt att byta transportmedel om studenten inte behöver göra en större förändring, det ska kännas enkelt att byta transportmedel. Förändringen måste vara billigare samt mer tidseffektiv. Ansträngningen får inte överstiga resultatet. (Sullivan & O'Fallon, 2006) Dvs. att om en student ska gå från inaktiv till aktiv transport krävs det att det blir billigare samt tidseffektivare utan att en större ansträngning till förändring måste ske. Resultatet ska vara tydligt att överskåda så som mer pengar i plånboken eller att restiden förkortas. Avståndet och tiden är avgörande för vad vi väljer för transport till och från skola/arbete och även för respondenterna i denna studien. Det bör vara tidseffektivt och bekvämt. (French, Giles-Corti & I'Anson, 2010; Smith, Giles-Corti, Pikora, Bulsara, Bull, Stark & Shilton, 2004) Den svåraste målgruppen att få till en förändring är dock universitets- och collestudenter som i ett redan aktivt liv ska pressa in fysisk aktivitet (Buckworth & Nigg, 2004).

Att gå eller cykla till skolan minskar barns stress, oro och ångest, samt att koncentrationsförmågan höjs. Detsamma gäller för högskole- och universitetsstudenter. Vägen till högskolan/universitetet

kan även bli en möjlighet till rekreation och umgänge med andra. Dock uppgav endast 6% att trevligt sällskap skulle få dem att byta transportmedel (figur 3) Genom att cykla eller gå till skolan skulle studenterna öka sin veckoförbrukning av energi och därmed komma närmare målen för fysisk aktivitet givna av SFI (2012). (Faskunger, 2008, s.22)

En av faktorerna bakom att inte välja ett aktivt liv, att sitta still, kan vara att personen inte är mottagbar för information, en förändring. (Cole, et. al., 2008) I tidigare stycke nämndes att 74% kan tänka sig att ändra sitt transportmedel om deras krav uppfylls genom att vara mer tidseffektivt och billigare. För vissa är det omöjligt och för andra är det redan ett självklart val att cykla eller att gå. De respondenter som redan cyklar eller går och som gjort det under många år samt de respondenter som ej visar intresse av en förändring faller utanför skalan av förändringsbenägenhet. *Pre-contemplation*, *Contemplation-preparation* och *Action-maintenance* är tre kategorier av förändringsbarhet som Cole et al. (2008) fann vara av intresse när olika implementeringsprogram skapades för ett mer fysiskt aktivt liv. Studenter delas in i olika kategorier utifrån motivation till förändring av livsstil. De som idag cyklar och går men som enbart gör det periodvis infaller i den sistnämnda kategorin; *Action-maintenance*. Denna målgrupp ska underhållas, ge möjlighet att fortsätta vara aktiv, motiveras och uppmuntras till att fortsätta samt ges möjligheter att göra det under hela året. Fokus ska däremot ligga på de inom den gruppen som redan fått all information, övervägt för- och nackdelarna med att gå eller cykla och faktiskt tagit beslutet att de någon gång i framtiden ska börja gå eller cykla mera, kategorin; *Contemplation-preparation*. Det är mot dessa program bör riktas för att ge dem en knuff i baken till att ta steget till att välja aktiv transport, börja gå och cykla till högskolan och universitetet.

Bristen på tid och avståndet var de i särklass största hindren för att inte välja aktiv transport. Fokus bör ligga på infrastruktur, säkrare och fler cykel- och gångvägar, som leder till en känsla av trygghet. Ge information och utbilda i vad aktiv transport kan leda till; ett hälsosammare liv, motverka förtidig död som stilla sittande kan leda till, samt underlätta genom uppmuntran och ekonomisk vinning. Program som Aggie Blue Bikes, vars syfte går ut på att göra det lätt att välja aktiv transport till universitetet/högskolan genom att erbjuda gratis cyklar samt reparationer av cyklar till de som tillhör universitetet/högskolan bör agera som förebild för andra högskolor/universitet vars syfte är att skapa liknande program (Norling, Wells, & Christensen, 2010). Att välja att cykla eller att gå istället för lokaltrafik kanske är för mycket begärt men inte omöjligt för många, information och utbildning är vad som krävs för att få målgruppen att inse vad stillasittande samt ett icke aktivt liv leder till.

Att få målgruppen delaktig i olika program kan vara lösningen på fysisk inaktivitet. Att få deltagarna i ett program att involvera sig i ett projekt, bli delaktiga, skapar djupare engagemang och personen i fråga kommer troligen att fortsätta med aktiviteten även i framtiden; en förändring i beteendet. (Kyle, Graefe, Manning, & Bacon, 2004) Och det är just en beteendeförändring som bör åstadkommas. Att få målgruppen känslomässigt involverat, skapa ett socialt stöd, kan leda till mer fysisk aktivitet. Det verkar även som att om ett val sker, att gå från inaktiv transport till aktiv transport, att transportera sig med kroppen som medel, så kommer det att bli ett mer hållbart träningsätt än deltagande i vissa träningsprogram. Valet blir bestående, en del av ens livsstil och kommer inte att endast utövas i perioder. (Tin Tin, Woodward, Thornley & Ameratunga, 2009; Badland, Duncan & Schofield, 2009)

Det svåra ligger i att förändra avståndet och vädret. Tyvärr kan vi inget göra något åt detta och då Sverige är ett land med omväxlande klimat, oftast uppfattat som regnigt och kallt, kommer vi aldrig att få alla studenter att promenera eller att gå, andra lösningar måste därmed komma upp på agendan för att få befolkningen mer fysiskt aktiva.

4.4 Kritisk granskning av studie

I detta avsnitt kommer vissa förtydligande av resultatet att ske samt valet av mätmetoder granskas. Hade resultatet kunnat bli annorlunda om annan mätmetod använts samt vad har resultatet för betydelse vid analys av studien?

De flesta respondenter var av kvinnligt kön, över 70%. Om det har betydelse för resultatet går ej att uttala sig om men kan vara av intresse för vidare studier. Webenkäter har i snitt en lägre svarsfrekvens och då enkäten var anonym gick ej heller ett test-retest att utföra. Påminnelse var även den svår att skicka ut då webenkäten distribuerades ut av rektorer samt rektorsassistenter. Likaså gick det ej heller att sälla bort de studenter som bodde utanför regionen Stockholm Stad, dvs. längre bort än vad som är rimligt vad gäller aktiv transport för studerande vi lärosäte inom regionen Stockholm Stad. Frågornas svarsalternativform tillsammans med anonymiteten skapade problem att utläsa enskilda individers svar på de olika frågorna, vilket svar som tillhörde vilken individ. Anonymiteten hade kunnat behållas via att koda individerna och koppla svaren till de kodade individerna, dock skedde detta ej innan enkäterna distribuerades vilket ledde till just problemet att knyta svaren till rätt individ.

När en jämförelse sker länder emellan måste även ländernas förutsättningar tas med i beräkningen: dess kultur, klimatet, infrastruktur, urban design, avstånd mellan hem och skola/arbete samt hur många som äger en bil, bil-ratio (Dang, 2005; Stigell, 2011). Sverige har ett omväxlande klimat, låg

bil-ratio per person, vilket kan ha av betydelse om jämförelse mellan länder ska ske i fråga om aktiv transport. Traditionen av att gå och cykla till högskola/universitetet och arbetet är hög i Sverige i jämförelse med andra länder (Schantz, 2007).

Resultatet kanske inte speglar populationen, högskole- och universitetsstudenter i Stockholm Stad, men de svar som angetts tyder ändå på de förändringar som vi kan se i samhället, en mer stillasittande befolkning som än mindre väljer att gå eller cykla till jobbet (Schantz, 2007). Positivt är dock att de flesta väljer lokaltrafiken samt att få åker bil. Detta kan även ha att göra med den ekonomiska statusen som målgruppen upprätthåller; studenter som är beroende av CSN-medel i en storstad där levnadsstandarden är hög och därmed även kostnaderna. Hyrorna är högre än i många andra städer i Sverige men även internationellt sett.

Utformningen av missivbrevet samt enkäten är även den under all kritik då det i efterhand visade sig att missivbrevet kan ha lett till att vissa i målgruppen valt att avstå ifrån att besvara enkäten då syftet i sig framgick tydligt i missivbrevet. Målgruppen kan ha uppfattat undersökningen med en vinkling mot att aktiv transport är vad studenten bör välja framför inaktiv.

Då alla studenter inom Stockholm stad ej fick möjlighet att besvara enkäten eftersom vissa lärosäten valde att ej distribuera den kan även det ha påverkat resultatet. Målgruppen kan ha blivit mer specifik än önskat samt att studenter från olika socio-ekonomiska grupper kan ha uteblivit. Vidare är det tråkigt att lärosäten som förespråkar forskning och en utveckling av forskningen, som försöker väcka ett större intresse bland sina studenter att efter avslutade studier söka sig vidare till forskningen, väljer att ej delta i denna undersökning. Dessa lärosäten försöker bredda sin bas av både forskare och dess bakgrund, men gör även ett försök till att få forskningen att inkludera fler ämnen. Att inte ens svara på förfrågan trots upprepade försök till kontakt är under all kritik och mycket tråkigt.

4.5 Vidare forskning

Vad man lär sig i tidig ålder följer med en upp i vuxenlivet (Skolverket, 2011). Så fint formuleras det i läroplanen för grundskolan, Lgr 11. Att implementera Walking School Buses så som i U.S.A, Australien och på Nya Zeeland kanske skulle få fler att välja ett aktivt transportmedel när de blir äldre. Det är tyvärr svårt att säga något om det men som skulle vara intressant att ta upp i en långitudinell interventionsstudie där en intervention sker under ett visst antal år med Walking School Buses för att sedan följa upp om deltagarna valt ett aktivt transportmedel även i vuxen ålder.

Om studenterna varit aktiva i yngre år och valt att exkludera fysisk aktivitet när de efter gymnasiet valt att studera vidare på universitet/högskola då fysisk aktivitet blivit ytterligare ett stressmoment i

ett redan hektiskt liv, går tyvärr inte att svara på. För vidare forskning bör detta kompletteras i frågor om bakgrund. Av intresse kan även vara att väga in en social inlärningsteori där frågan om en aktiv barndom har haft betydelse för fysisk aktivitet under studietiden vid universitet/högskola.

Om någon önskar använda sig av enkäten i denna studie bör de formulera om vissa frågor samt se över hur respondenten kan hoppa mellan olika frågor. Respondenterna som redan besvarat en fråga med ett nej, eller i positiv bemärkelse för frågan, ska ej heller behöva utveckla sitt svar. Som exempel kan fråga 13 ges, där de respondenter som valde alternativet att de tar samma väg fram och tillbaka från sin högskola/universitet hade inte behövt svara på fråga 14 som innebar en följdfråga på varför de valde en annan väg hem från högskola/universitet än till.

Fler studier som omfattar aktiv transport i form av lokaltrafik, att gå eller cykla till tunnelbanan, borde utföras där syftet är att se hur mycket av fysisk aktivitet detta innebär i jämförelse med att ta bilen. Inom målgruppen studenter vid högskola/universitet är forskningen begränsad och därmed bör denna målgruppen prioriteras för vidare forskning inom ämnet aktivt transport. Vidare kan av intresse vara att väva in studenternas fritidsaktiviteter, är de motionärer och frågan blir då vem är motionären? Är motionären en student? Vem är det som kan tänka sig att gå eller cykla till högskola/universitetet? Vad är egentligen brist på tid som gör att de inte väljer ett aktivt transportmedel?

Referenser

- Badland, H.M., Duncan, M.J. och Schofield, G.M. (2009). Using census data to travel through time in New Zealand: patterns in journey to work data 1981–2006. *Journal of the New Zealand Medical Association*, 122, no.1296: s.15–20.
- Badland, H.M., Garrett, N. och Schofield, G.M. (2010). *How Does Car Parking Availability and Public Transport Accessibility Influence Work-Related Travel Behaviors?* Auckland, New Zealand: Centre for Physical Activity and Nutrition, Auckland University of Technology. doi:10.3390/su2020576
- Badland, H.M. och Schofield, G.M. (2005). The built environment and transport-related physical activity: What we do and do not know. *Journal of Physical Activity & Health*, 2, no.4: s.433–442.
- Badland, H.M. och Schofield, G.M. (2008). Understanding the relationships between private automobile availability, overall physical activity, and travel behaviour in adults. *Transportation*, 35, no.3: s.363–374.
- Bell, A.C., Garrard J. och Swinburn B.A. (2006). Active transport to work in Australia: is it all downhill from here? *Asia Pac J Public Health*. 2006;18: s.62–68. doi: 10.1177/10105395060180011001.
- Buckworth, J. och Nigg, C. (2004). Physical activity, exercise, and sedentary behavior in college students. *Journal of American College Health*, 53, s.28–34. Retrieved from http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3200/JACH.53.1.28-34?url_ver=Z39.88-2003&rfr_id=ori:rid:crossref.org&rfr_dat=cr_pub%3dpubmed
- Cleland, B. och Walton, D. (2004). Why don't people walk and cycle? *Central Laboratories Report No: 528007.00*. Wellington: Land Transport New Zealand.
- Cole, R., Leslie, E., Donald, M., Cerin, E., Neller, A. och Owen, N. (2008). Motivational readiness for active commuting by university students: incentives and barriers. *Health Promotion Journal of Australia* 2008: 19 (3)
- Dang, P. (2005). *Children's opportunities to physical activity between home and school*. Master thesis in Nutrition. Supervisor; Peter Schantz. Sweden, Stockholm: Karolinska Institutet.
- Defgo. 2012-05-31. Retrieved from <http://www.defgo.com/se/> (Acc. 2012-05-31)
- Ekblom-Bak, E. Ekblom, B. och Hellénus, M. (2010). Minskat stillasittande lika viktigt som ökad fysisk aktivitet. *Läkartidningen*. Nr 9. Volym 107. s.587-588.
- Eljertsson, G. (2005). *Enkäten i praktiken – en handbok i enkätmetodik*. 2 uppl. Lund: Studentlitteratur. 157s.
- Faskunger, J. (2008). *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut. 55p. Retrieved 31 August, 2011, from http://www.fhi.se/PageFiles/3418/R200831_aktiv_transport_0811%281%29.pdf

- Forsberg, L., Berglind, O. och Forsberg, K. (2009). *Motiverande samtal - för att uppmuntra fysisk aktivitet*. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut. 40 p.
- Fountainaine, C. J., Liguori, G. A., Mozumdar, A. och Schuna, J. M. Jr. (2011). Physical Activity and Screen Time Sedentary Behaviors in College Students, *International Journal of Exercise Science*: Vol. 4: Iss. 2, Article 3. Available at: <http://digitalcommons.wku.edu/ijes/vol4/iss2/3>
- French, S., Giles-Corti, B. och I'Anson, K. (2010). *UWA Commuting Survey Volume III: Student Survey Results*. Centre for the Built Environment and Health, The University of Western Australia: Perth. ISBN: 978-1-74052-210-6
- Genter J. A., Donovan S., Petrenas, B. och Badland, H. (2008). Valuing the health benefits of active transport modes. *NZ Transport Agency research report 359*. 72 pp.
- Hinckson, E.A., Garrett, N. och Duncan, S. (2011). Active commuting to school in New Zealand Children (2004–2008): A quantitative analysis. *Preventive Medicine*, 52 (2011) s. 332–336.
- Johansson, B. och Svedner, P.O. (2001). *Examensarbete i lärarutbildningen – Undersökningsmetoder och språklig utformning*. Uppsala: Kunskapsföretaget i Uppsala AB, 2001. 104s.
- Johansson, B. och Svedner, P.O. (2006). *Examensarbete i lärarutbildningen – Undersökningsmetoder och språklig utformning*. Uppsala: Kunskapsföretaget i Uppsala AB, 2006. 136s.
- Khan, A. och Mohammadzadeh, M. (2011). *Travel Behaviour of Tertiary Education Students: A Survey of Students of The University of Auckland*. Auckland: School of Architecture and Planning, The University of Auckland.
- Kyle, G., Graefe, A., Manning, R., och Bacon, J. (2004). Predictors of behavioral loyalty among hikers along the Appalachian Trail. *Leisure Sciences*, 26 (1), 99–118.
- Long, J.A. (2007). *Researching Leisure, Sport and Tourism: The Essential Guide*. SAGE Ltd.. Retrieved September 14, 2011, from Ebook Library.
- Mackett, R.L., Lucas, L., Paskins, J. och Turbin, J. (2003). A methodology for evaluating walking buses as an instrument of urban transport policy, *Transport Policy*, Volume 10, Issue 3, July 2003, Pages 179–186
- Molina-García, J. Castillo, I. och Sallis, J.F. (2010). Psychosocial and environmental correlates of active commuting for university students. *Preventive Medicine*, 51, 2010, s.136–138.
- Norling, J.C, Wells, M.S. och Christensen, A. (2010). The Aggie Blue Bikes Program: Implications of Leisure Involvement Toward Bicycle Commuting. *Recreational Sports Journal*, 2010, 34, s.34-44.
- Patel, R. och Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur. 149s.
- Pellmer, K. och Wramner. (2009). *Grundläggande folkhälsovetenskap*. Stockholm: Liber AB. 256s.

- Schantz, P. och Stigell, E. (2006). *Physically active commuting between home and work/study place in Greater Stockholm*. Transport Research Arena Europe 2006. 6p.
- Schantz, P. (2007). Cyklisterna får hjulen att snurra. *SVD Kultur*. 28-11-2007. Under strecket. Stockholm: SVD. p.12
- Skolverket. (2011). *Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011*. Stockholm: Skolverket
- Sisson, S.B och Tudor-Locke, C. (2007). Comparison of cyclists' and motorists' utilitarian physical activity at an urban university. *Preventive Medicine*, 46, 2007 s.77–79.
- Smith T, Giles-Corti B, Pikora T, Bulsara M, Bull F, Stark K och Shilton T. (2004). *Commuting Habits and Potential for change – UWA Staff*. Physical Activity Research Group, School of Population Health and School of Human Movement and Exercise Science, The University of Western Australia: Perth. ISBN: 1 876999 46 2
- Statens Folkhälsoinstitutet. (2008). *FYSS. Fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling*. Statens Folkhälsoinstitut, Stockholm.
- Statens Folkhälsoinstitutet. (2012). Fysisk aktivitet – Rekommendationer. Retrieved from <http://www.fhi.se/Vart-uppdrag/Fysisk-aktivitet/Rekommendationer/> (Acc. 2012-02-29)
- Statens Statistiska Centralbyrå. (2011). Befolkningsstatistik. Retrieved from http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____228185.aspx (Acc.2012-02-29)
- Stensmo, C. (2002). *Vetenskapsteori och metod för lärare – en introduktion*. Uppsala: Kunskapsföretaget i Uppsala AB. 135s.
- Stigell, E. (2011). *Assessment of active commuting behaviour – walking and bicycling in Greater Stockholm*. Örebro: Örebro University.
- Stockholms Akademiska Forum. (2012). Studera i Stockholm. Retrieved from <http://www.studeraistockholm.se/H%C3%B6gskolorochuniversitet.aspx> (Acc.2012-04-02)
- Stockholm Stad. (2012). Stadsdelsförvaltningar. Retrieved from <http://www.stockholm.se/OmStockholm/Forvaltningar-och-bolag/Stadsdelsforvaltningar/> (Acc.2012-04-02)
- Sullivan, C. och O'Fallon, C. (2006) Increasing cycling and walking: an analysis of readiness to change. *Land Transport New Zealand Research Report 294*. Wellington: Land Transport New Zealand. Retrieved from <http://www.nzta.govt.nz/resources/research/reports/294/docs/294.pdf>
- Sullivan, C. och O'Fallon, C. (2011). Walking and cycling: Improving combined use of physical activity/health and transport data. *NZ Transport Agency research report no.435*. 74pp.

- Tin Tin. S., Woodward, A., Thornley, S., och Ameratunga, S. (2009). Cycling and walking to work in New Zealand, 1991-2006: regional and individual differences, and pointers to effective interventions. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 2009, 6:64 doi:10.1186/1479-5868-6-64.
- Vetenskapsrådet. (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. (2002). Retrieved from http://www.ibl.liu.se/student/bvg/filarkiv/1.77549/Forskningsetiska_principer_fix.pdf/ (Acc. 2012-04-01)
- Wahlgren, L. och Schantz, P. (2011). Bikeability and methodological issues using the active commuting route environment scale (ACRES) in a metropolitan setting. *BMC Medical Research Methodology*. 11:6. 20p. Retrieved 1 September, 2011, from <http://www.biomedcentral.com/1471-2288/11/6>
- Wen. L.M., Kite, J. och Rissel, C. (2010). Is there a role for workplaces in reducing employees' driving to work? Findings from a cross-sectional survey from inner-west Sydney, Australia. *BMC Public Health* 2010, 10:50. 6 p. Retrieved from <http://www.biomedcentral.com/content/pdf/1471-2458-10-50.pdf>
- World Health Organization. (2008). *2008-2013 Action Plan for the Global Strategy for the Prevention and Control of Noncommunicable Diseases*. Geneva: World Health Organization, Switzerland. 42 p.
- World Health Organization. (2010). *Global recommendations on physical activity for health*. Geneva: World Health Organization, Switzerland. 58p. Retrieved 27 August, 2011, from http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_recommendations/en/index.html

Bilaga 1

KÄLL- OCH LITTERATURSÖKNING

Syfte

Syftet med studien är att undersöka hur studenter i Stockholm transporterar sig till och från högskola/universitet.

Frågeställning

- Hur tar sig studenterna till sin högskola/universitet?
- Vad påverkar deras val av transportmedel?
- Vad kan få dem att välja ett aktivt transportmedel?

Vilka sökord har du använt?

*Active commuting, Active transportation, Active commuting to work, Bicycling and walking*to school, Students and active commuting, Students and active transportation, Physical activity, Aktiv transport, Aktiv transport*Universitet- och högskolestudenter, Cykel*gå*studenter, Fysisk aktivitet, Aktiv fritid, Transport*till och från arbetet, Förändringsbenägenhet, Aktiv pendling.*

Var har du sökt?

*Bibliotekskataloger: GIH:s bibliotekskatalog, Unitec's Librarysearch
Artikeldatabaser: Ebscohost, Google, Google Scholar, PubMed*

Sökningar som gav relevant resultat

*Ebscohost: "Active commuting", "Active commuting"*students, "Active transportation"*college
Google Scholar: "Active commuting", "Active transportation", "Aktiv transport"
Google: "Active commuting", "Att sitta still", "Aktiv pendling"
PubMed: "Active commuting"*

Kommentarer

Ebscohost gav goda resultat. Utifrån litteraturlistorna i artiklarna har fler artiklar fångats upp i ämnet. Mina handledare både i Sverige och på Nya Zeeland har hjälpt mig hitta artiklar relevanta för ämnet. Utifrån dessa artiklar har sedan litteraturlistan i vardera artikel använts för vidare sökning av litteratur.

Bilaga 2

ENKÄT

1 av 22. Är du...

Endast ett svar

Man

Kvinna

2 av 22. Är du...

Flervalsmöjlighet

Heltidsstudent, studerar 100% eller mer.

Deltidsstudent, studerar 75%.

Deltidsstudent, 50% eller mindre.

Student, studerar på distans.

Student vid GIH

3 av 22. Utöver studierna jobbar du...

Flervalsmöjlighet

Heltid

Deltid, 75%

Deltid, 50%

Extra (några timmar i veckan)

Under lov och helgdagar (så som sommarlov, jullov, påsk, röda dagar m.fl)

4 av 22. Jag känner att jag har tillräckligt med pengar för att kunna ta mig till och från mitt universitet/högskola via det sätt jag finner mest tillfredsställande?

Endast ett svar

Ja

Nej

Studerar på distans och behöver inte åka till mitt universitet/högskola.

5 av 22. Är du fysiskt aktiv på din fritid (dvs. utövar fysisk aktivitet på medel/hög intensitet i mer än 30 minuter per tillfälle)?

Endast ett svar

Nej

Ja, 1 ggr./vecka

Ja, 2 ggr./vecka

Ja, 3 ggr./vecka

Ja, fyra ggr./vecka

Ja, fler än 4 ggr. /vecka

Övrigt:

6 av 22. Hur ofta besöker du ditt universitet/högskola?

Endast ett svar

5 ggr. eller fler/vecka

3-4 ggr./vecka

1-2 ggr./vecka

Några gånger per månad

Några gånger per år

Endast vid tentamen tillfällen

Aldrig

Aldrig, studerar på distans

7 av 22. Hur tar du dig till ditt universitet/högskola (tänk tillbaka på veckan som gått och ange det vanligaste färdmedlet)?

Endast ett svar

Promenerar

Cykel

Bil

Lokaltrafik

Lokaltrafik i kombination promenad

Lokaltrafik i kombination cykel

Lokaltrafik i kombination bil

Longboard/skateboard

Motocykel

Taxi

Annat:

8 av 22. Använder du dig av samma transportmedel året runt (vår, sommar, höst och vinter)?

Endast ett svar

Ja, alltid samma

Nej, varierar från dag till dag

Nej, varierar beroende på vädret

Nej, varierar beroende på årstid

Specificera:

9 av 22. Hur långt har du till ditt universitet/högskola (uppskatta sträckan i kilometer)?

Skriv dina kommentarer nedan.

10 av 22. Hur lång får sträckan maximalt vara (angett i kilometer) till ditt universitet/högskola för att du skulle överväga att promenera eller cykla?

Skriv dina kommentarer nedan.

11 av 22. Hur lång tid tar det för dig att ta dig till ditt universitet/högskola (ange i antal minuter)?

Skriv dina kommentarer nedan.

12 av 22. Tar du samma väg till och från ditt universitet/högskola?

Endast ett svar

Ja, alltid samma.

Nej, det varierar.

Specificera:

13 av 22. Varför väljer du en annan väg till/från universitetet/högskola?

Flervalsmöjlighet

Utför ärenden

För variationens skull

Beroende på trafiken (bilköer, bussköer m.m.)

Ser det som ett tillfälle till träning

Passerar gymmet/träningslokal

Tar en fika med en vän

Shoppa (mat, kläder m.m.)

Övrigt:

14 av 22. Vad gör du under din transport till och från ditt universitet/högskola (det du oftast gör)?

Endast ett svar

Lyssnar på musik

Pluggar

Läser en bok

Äter

Sover

Lyssnar på en ljudbok

Ser en film

Använder internet

Jobbar

Övrigt:

15 av 22. Har du sällskap under transporten till och från ditt universitet/högskola (tänk tillbaka på veckan som gått och uppge det vanligaste svarsalternativet)?

Endast ett svar

Ja, samåker med andra studenter i bil

Ja, använder mig av lokaltrafiken

Ja, promenerar med en vän

Ja, cyklar med en vän

Nej, jag reser ensam med bil

Nej, jag promenerar ensam

16 av 22. Varför väljer du det transportmedlet för att ta dig till och från ditt universitet/högskola?

Flervalsmöjlighet

Tidseffektivt

Säkraste sättet (utsätter mig ej för risker att bli skadad)

Billigast

Trevlig miljö (skog, parker, grönområden, vatten, stadsmiljö m.m. Det du anser vara vackert)

Miljövänligast

Bekvämt

Trevligt sällskap

Övrigt:

17 av 22. Vad skulle få dig att använda dig av ett annat transportmedel?

Endast ett svar

Billigare

Miljövänligare

Trevligare miljö (skog, parker, grönområden, vatten, stadsmiljö m.m. Det du anser vara vackert)

Säkrare vägar (utsätter mig ej för risker att bli skadad)

Trevligt sällskap

Tidseffektivare

Bekvämare

Övrigt:

18 av 22. Kan du tänka dig att använda ett annat transportmedel om dina krav uppfylls från föregående fråga (fråga 15)?

Endast ett svar

Ja

Nej

Specificera:

19 av 22. Har du tänkt på miljön (hållbar utveckling) när du valde ditt transportmedel?

Endast ett svar

Ja

Nej

Både och

20 av 22. Kan du tänka dig att gå eller cykla, alternativt gå/cykla i kombination med lokaltrafik, till ditt universitet/högskola?

Endast ett svar

Ja

Nej

Kanske

Specificera varför?

21 av 22. Vill du förtydliga något?

Skriv dina kommentarer nedan.

22 av 22. Tack för din medverkan!

Endast ett svar

Bilaga 3

MISSIVBREV



Till: xxxx

Hej!

Jag heter Mari Zakariasson och är student vid Gymnastik- och Idrottshögskolan i Stockholm. Under denna vår skriver jag min kandidatuppsats (C-uppsats) som berör ämnet aktiv transport, hur man tar sig till och från högskola/universitet. Jag vill se vilket transportmedel studenter inom Stockholm Stad använder sig av. Om man som student cyklar, åker tunnelbana, går eller åker bil till sin högskola/universitet och vad som kan påverka valet av transportmedel. Uppsatsen är grundad på en webbaserad enkätundersökning, webbenkät. Det är här ni kommer in i bilden.

Jag vill med detta brev se om det finns en möjlighet till att få er uppmärksamhet i ungefär 10 minuter för att besvara min webbenkät. Deltagandet garanteras anonymitet och således kommer svaren ej att kunna kopplas till enskilda individer eller användas i något annat sammanhang än denna studie. För att uppsatsen skall vara tillförlitlig krävs det att jag får in 300-400 svar därav en av anledningarna till att jag valt att kontakta er. Nedan finner ni länken till undersökningen, det är bara att dubbelklicka så kommer ni vidare till webbenkäten:

<https://www.defgo.net/s.asp?id=1314839&c=K5BJYZ&s=1&l=swe>

Jag vore mycket tacksam om ni kunde hjälpa mig med detta. Om ni har frågor eller funderingar kring min studie så är ni välkomna att kontakta mig eller min handledare Karin Söderlund.

Tack på förhand,

Mari Zakariasson

Kontaktuppgifter:

Mari Zakariasson
Forskarbacken 21, 1206
114 15 Stockholm
e-mail: mari.zakariasson@hotmail.com
mobil: 0700-466024

Karin Söderlund
Handledare
e-mail: karin.soderlund@jih.se
telefon arb.: 08-161459
mobil: 0706-417211

Resultaten av denna studie kommer ni senare under hösten att kunna ta del av från
www.uppsatser.se