

Bilens roll för människors subjektiva välbefinnande

Cecilia Jakobsson Bergstad, Amelie Gamble, Olle Hagman,
Lars E. Olsson, Merritt Polk och Tommy Gärling

CFK-RAPPORT

2009:02



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Centrum för konsumtionsvetenskap
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Box 606
405 30 Göteborg

e-post: cfk@cfk.gu.se
www.cfk.gu.se

ISSN 1653-7491

CFK-rapport 2009:02

Bilens roll för människors subjektiva välbefinnande

Cecilia Jakobsson Bergstad^{1,2}, Amelie Gamble^{1,2}, Olle Hagman⁴,
Lars E. Olsson^{1,3}, Merritt Polk⁵ och Tommy Gärling^{1,2}

¹ Centrum för konsumtionsvetenskap (CFK), Handelshögskolan,
Göteborgs universitet

² Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet

³ Service and market oriented transport research group (SAMOT),
Karlstads universitet

⁴ Avdelningen för teknik och vetenskapsstudier, Göteborgs universitet

⁵ Humanekologi vid Institutionen för globala studier, Göteborgs universitet

Innehåll

Förord

Sammanfattning	4
1. Inledning.....	5
2. Vardagligt resande	6
3. Subjektivt välbefinnande.....	7
4. Teoretisk referensram och frågeställningar.....	10
5. Metoder	11
5.1 Resvaneundersökningar	11
5.2 Enkätundersökningen	11
5.2.1 Deltagare	11
5.2.2 Frågeformulär	12
5.2.3 Mått	13
6. Resultat	17
6.1 Sociodemografiska variabler och motiv till bilresande	17
6.2 Aktiviteter och subjektivt välbefinnande	19
6.3 Tillfredsställelse med vardagligt resande och subjektivt välbefinnande	21
7. Diskussion och slutsatser	22
8. Fortsatt forskning.....	23
Referenser	24

Appendix

Förord

I föreliggande rapport sammanfattas resultaten av forskningsprojektet "Bilens roll för människors välbefinnande i det moderna livet" som genomförts under tiden 2007-07-01 – 2008-12-31 med finansiering till CFK från Vägverket (anslagsnummer AL90A 2006:16305) inom ramen för forskningsprogrammet "Bilens sociala och ekonomiska betydelse" (BISEK) (www.BISEK.se) som även finansieras av Statens Vegvesen, VINNOVA, FOLKSAM, Bil Sweden/MRF, Mosk (Motororganisationerna samarbetskommitté) samt Norges Automobil-Forbund. En mer utförlig rapportering av forskningsprojektet återfinns i följande tre engelska delrapporter som inlämnats till vetenskapliga tidskrifter för publicering och som kan nedladdas från www.psy.gu.se:

- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Hagman, O., Polk, M., Gärling, T., & Olsson, L. E. (2009). Affective-symbolic and instrumental-independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use (Göteborg Psychological Reports, No. 39:3). Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Hagman, O., Polk, M., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2009). *Impacts of routine out-of-home activities on subjective well-being* (Göteborg Psychological Reports No. 39:4). Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Hagman, O., Polk, M., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2009). *Subjective well-being related to satisfaction with daily travel* (Göteborg Psychological Reports No. 39:5). Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet.

Tommy Gärling har varit ansvarig projektledare och Cecilia Jakobsson Bergstad operativt ansvarig för genomförandet av forskningsprojektets enkätundersökning. Hon har biträtt av Amelie Gamble och Lars E. Olsson. Olle Hagman har deltagit i planeringen av enkätundersökningen och utfört intervjuer i samband med enkätens utformning. Merrit Polk har tillsammans med Cecilia Jakobsson Bergstad utfört analyser av data från resvaneundersökningarna. Dick Ettema, Universitetet i Utrecht, Holland, och Margareta Friman, Karlstads universitet, är medförfattare till två av primärrapporterna. Agneta Marell, Handelshögskolan vid Umeå universitet, har biträtt med utformningen och genomförandet av en förundersökning.

Samtliga projektmedarbetare tackas härmed. Dessutom riktar jag ett tack till BISEK:s programledare Henrik Swahn för råd och synpunkter. Ewa Steen Stackelius tackas för hennes administrativa hjälp.

Göteborg 30 juni 2009
Tommy Gärling

Sammanfattning

Huvudsyftet med projektet var att öka kunskapen om bilens roll för olika hushålls och individers subjektiva välbefinnande. Subjektivt välbefinnande som kommer från engelskans subjective well-being, förkortat SWB i rapporten, definieras som människors egna bedömningar av sin livstillfredsställelse. Undersökningen belyser samspelet mellan aktivitetsmönster, vardagligt resande, tillgång till bil, motiv till bilresande, tillfredsställelse med vardagligt resande och subjektivt välbefinnande hos individer och hushåll med olika sociala, demografiska och materiella förutsättningar.

Undersökningen har gjorts dels genom analyser av resor gjorda i anslutning till olika aktiviteter med hjälp av resvanedata från cirka 17 000 personer framtagna av Sika, 2007. Dels med en enkätstudie till 3000 hushåll som genomförts av projektgruppen. Enkätens svarsfrekvens var 45 procent.

Enkätstudien visade att det fanns två typer av motiv till varför man kör eller åker bil, dels instrumentella – oberoende motiv som att det är tidsbesparande och praktiskt samt om frihet och att kunna bestämma själv, dels symboliska – affektiva motiv som status, identitet samt upplevda positiva känslor i samband med bilkörningen.

Ett resultat från undersökningen är att deltagarnas subjektiva välbefinnande hade ett samband med skattningar av *känslomässiga sk affektiva reaktioner* (dvs hur de kände sig) när de utförde *vardagliga* aktiviteter utanför hemmet, de flesta rutinbetonade. Man upplevde generellt ett högre välbefinnande ju mer positiva dessa skattningar var. Förutom de känslomässiga reaktionerna, som troligen huvudsakligen beror på avsaknad av tidspress och stress, är dessa aktiviteter instrumentella för att uppnå viktiga mål i form av biologiska behov, sociala förpliktelser och personliga önskemål. Ytterligare ett resultat är att en hög tillfredsställelse med resande, oavsett färdmedel bidrar till ett högre SWB. Bilanvändning bidrog i någon utsträckning till tillfredsställelse med resandet och därmed till högre välbefinnande. Denna roll skulle säkert framträda tydligare om minskat bilresande blev nödvändigt.

Det har alltså betydelse för vårt subjektiva välbefinnande vilka vi är, var vi befinner oss i livet, var vi bor och hur vi reser. Men generellt sett är det viktigaste för välbefinnandet att vi är nöjda med våra aktiviteter och våra transporter.

Undersökningen har tydligt påvisat att tillfredsställelse med resande är en resurs som underlättar vardagsaktiviteter och därmed ökar människors subjektiva välbefinnande. Därför skulle vidare forskning fokusera på vilka faktorer hos resor som ökar tillfredsställelsen med resande och samtidigt knyta detta till subjektivt välbefinnande.

1. Inledning

Idag finns kunskap om privatbilismens negativa samhällskonsekvenser (se Gärling & Steg, 2006, för en översikt av olika discipliners kunskap). Kunskap om dess positiva roll för hushåll är mer fragmenterad. Huvudsyftet med den undersökning som sammanfattas i denna rapport är att öka kunskapen om bilens instrumentella, sociala, symboliska och känslomässiga betydelse för individer för att därigenom bättre förstå kopplingen mellan deras bilresande och subjektiva välbefinnande. Undersökningen belyser samspelet mellan aktivitetsmönster, vardagligt resande, tillgång till bil, motiv till bilresande, tillfredsställelse med vardagligt resande och subjektivt välbefinnande hos individer och hushåll med olika sociala, demografiska och materiella förutsättningar.

Forskningen om bilanvändning domineras av analyser av statistik avseende utförda resor dagboksförda av svars personer i resvaneundersökningar. För vilka syften bilen används, när och av vem är frågor som därmed kan besvaras. Det är emellertid inte möjligt att med säkerhet dra slutsatser om individuella motiv för och konsekvenser av bilresande. Att förstå bilens direkta och indirekta roll för individers och hushålls subjektiva välbefinnande kräver därför insamlande av kompletterande data. En enkät riktad till 3000 svenska hushåll har därför genomförts. Den har kompletterats med analyser av tillgängliga resvane-data.

Rapporten är disponerad enligt följande. I avsnitt 2 ges först en översikt av forskning om vardagligt resande, därefter i avsnitt 3 en översikt av forskningen om subjektivt välbefinnande. I avsnitt 4 beskrivs undersökningens teoretiska referensram avseende sambanden mellan resande, aktivitetsmönster och subjektivt välbefinnande. Därefter följer i avsnitt 5 en beskrivning av undersökningens metoder. I avsnitt 6 sammanfattas och tolkas resultaten av undersökningen. Resultaten och deras tolkning diskuteras i ett avslutande avsnitt 7.

2. Vardagligt resande

Trafikvolymen har ökat markant i Sverige sedan 1950, även om ökningstakten avtagit på senare år. Resandet är idag ungefär 14 gånger större än för 50 år sedan. Personbilsresandet svarar för den största ökningen sedan efterkrigstiden och är nu uppskattningsvis 30 gånger större än för 50 år sedan (SIKA, 2007). Resor med personbil utgör idag ca 67% av alla resor. Liknande gäller övriga Europa, där år 2003 uppskattningsvis 69% av alla persontransporter företogs med bil inom EU 15 länderna (EEA, 2007).

I den aktivitetsbaserade ansatsen inom persontransportforskningen (Axhausen & Gärling, 1992; Gärling m fl, 1998; Jones m fl, 1983; Ettema & Timmermans, 1997) antas att resors betydelse är att möjliggöra olika aktiviteter som uppfyller biologiska behov, sociala förpliktelser och personliga önskemål. Subjektivt välbefinnande antas vara relaterat till hur väl aktiviteterna kan utföras. Aktiviteter som utförs utanför hemmet underlättas av goda resmöjligheter. Eftersom bilen är det färdmedel som vanligen är överlägset andra färdmedel antas det utgöra en resurs som har betydelse för människors subjektiva välbefinnande. Bilen är dock oftast inte det bästa alternativet ur ett miljöperspektiv, eftersom dess användning har ett flertal negativa miljökonsekvenser, lokalt såväl som globalt (Gärling & Steg, 2006). Om det i framtiden krävs att bilen används i mindre utsträckning innebär det kanske att man inte kan utföra de aktiviteter man gör i vardagen för att uppnå det övergripande målet tillfredsställelse med sina levnadsbetingelser. Minskning av bilresande förväntas därför ha negativa effekter på individers och hushålls subjektiva välbefinnande (Gärling m fl, 2002; Loukopoulos m fl, 2008).

Generellt förknippas också bilen med positiva känslor för många människor (Gatersleben, 2006; Mokhtarian, 2005). Att äga en bil är historiskt förknippat med status och exklusivitet. Bilen har därmed blivit en symbol för framgång (Sandqvist, 1997). Bilen används dessutom för att spegla ens personlighet och identitet genom valet av modell, färg och märke (Stradling m fl, 2007). Den frihetskänsla som bilkörning ger, tillsammans med fart och lagom spänning, är för många stimulerande och positivt (Steg, 2005). Tillsammans med de positiva känslor som förknippas med ägandet av en bil bidrar det ytterligare till bilinnehavets positiva effekter på subjektivt välbefinnande.

3. Subjektivt välbefinnande

Subjektivt välbefinnande ("subjective well-being" förkortat SWB), även benämnt lycka ("happiness"), definieras som människors egna bedömningar av sin livs-tillfredsställelse. Förutom överlevnad är strävan efter lycka och välbefinnande i livet människors mest grundläggande mål. Dessa tankar går tillbaka till tidiga filosofier och religioner där omtanke om medmänniskor och strävan efter det goda och positiva antas vara grunden för mänskligt handlande. Aristoteles använde begreppet "Eudaimonia" som beteckning på människans lycka, vilket inbegrep att individen själv upplever sig som lycklig och har det bra i yttre mening (Brülde, 2007). Nyligen genomförda empiriska undersökningar visar att människor i flera vitt skilda länder, t ex Argentina, Bahrain, Grekland, Slovenien, Sydkorea och USA, rankar lycka och välbefinnande högst när de tillfrågas om vad de önskar sig mest i livet (Lyubomirsky m fl, 2005a). Människor tycks således vara överens om att lycka är ett viktigt livsmål. Dock är de i allmänhet oklara över vad som gör dem lyckliga.

Idag pågår en omorientering av välfärdsforskningen som innebär att SWB ges en större vikt än yttre materiella villkor (Diener, 2000; Kahneman m fl, 1999). I linje därmed diskuterar Diener och Seligman (2004) hur SWB skall kunna användas som ett nationellt välfärdsindex. Ett exempel är landet Bhutan, i vilket ett "lyckoindex" används som mått på invånarnas välmående. Materiella villkor är inte oväsentliga, men forskningen har visat att deras roll minskar i samhällen med redan hög materiell levnadsnivå.

Diener m fl. (1985) fastslår att SWB består av tre komponenter: frekvens eller grad av upplevd positiv affekt (PA) och negativ affekt (NA) ("affektiv SWB") samt en kognitiv bedömning av tillfredsställelse med livet i stort ("kognitiv SWB"). Idag definieras SWB vanligen som momentana affektiva reaktioner på episoder eller aktiviteter i kombination med kognitiva bedömningar av livet i stort (Diener m fl, 2003). Olika metoder har utvecklats för att tillförlitligt mäta de ingående komponenterna (se översikt av Schimmack, 2008).

Schimmack (2008) diskuterar sambandet mellan global SWB (tillfredsställelse med livet i stort) och tillfredsställelse med "livsdomäner" som familj, arbetsliv och fritid. Domänspecifik subjektivt välbefinnande bidrar till SWB men påverkas också (fast svagare) av SWB, dvs individer med högre SWB tenderar att på grund därav uppleva ett högre välbefinnande med olika domäner av sitt liv.

Individens SWB bestäms i olika omfattning av personlighet, socioekonomiska förutsättningar (bl a inkomst, kön, ålder och hushållstyp) och vardagligt handlande (Diener m fl., 1999; Kahneman & Kreuger, 2006; Lyubomirsky m fl., 2005a, 2005b, 2006; Tkash & Lyubomirsky, 2006). En samlad översikt av forskningen (Brülde, 2007) visar att personlighet och det vardagliga medvetna handlandet (aktiviteter) är de viktigaste faktorerna och bidrar ungefär lika mycket till att

förklara nivån i SWB (vardera ca 40%), medan socioekonomiska förutsättningar endast bidrar med en mindre del (ca 10%).

Personlighetsdrag som extraversion–introversion och emotionell stabilitet påverkar SWB: extraverta och emotionellt stabila människor har i genomsnitt högre SWB än introverta och emotionellt instabila människor (Weiss m fl, 2008). Till viss grad är dessa personlighetsdrag genetiskt bestämda och avgörande för individers personliga grundnivå. Empiriskt stöd för det har erhållits genom undersökningar som visar att enäggstvillingar har mer lika SWB än tvåäggstvillingar (Tellegen m fl., 1988). Enligt hypotesen om en ”hedonic treadmill” (Frederiks & Loewenstein, 1999) anpassar sig individer efter en tid till yttre faktorer som minskar eller ökar SWB, varpå SWB tenderar att återgå till den personliga grundnivån.

En stor andel av den forskning som genomfördes fram till 1980-talet fokuserade på den affektiva dimensionen av SWB, framförallt negativ affekt och dess samband med personlighet och olika mentala hälsotillstånd. Under de senaste två decennierna har dock mer fokus riktats mot att undersöka positiv affekt och socioekonomiska förutsättningar för SWB. Ett flertal undersökningar har därvid gjorts av relationen mellan inkomst och SWB (t ex Clark & Oswald, 1996; Diener & Seligman, 2004; Ferrer-i-Carbonell, 2005). Generellt visar resultaten att människor som har högre inkomst är relativt sett lyckligare, men att en ökning av ekonomiskt välstånd inte påverkar SWB väsentligt. Undersökningar över tid i USA och Japan med hög ekonomisk tillväxt sedan andra världskriget har funnit att medan BNP har ökat med mellan 3 och 5 gånger, så har det inte skett någon väsentlig ökning av invånarnas SWB. Analyser av betydelsen av inkomst och välfärd över tid mellan olika regioner i världen visar att en ökning av inkomst är betydelsefull först för inkomster under en basnivå som behövs för att tillgodose grundläggande behov för överlevnad som bostad och mat. Över denna nivå spelar en högre inkomst mindre roll. I ett land som Sverige där hushåll befinner sig över denna nivå kan därför förväntas ett svagt samband mellan inkomst och SWB. Ålder är ytterligare en faktor som påverkar SWB (Diener & Suh, 1998), med en lägsta nivå av SWB vid ungefär 40 års ålder och därefter en gradvis ökning. Några generella skillnader mellan män och kvinnor har inte kunnat påvisas vad gäller SWB utom att kvinnor reagerar med både starkare positiva och negativa känslor (Tesch-Römer m fl, 2008). De avviker inte från män i genomsnittlig SWB. Sammanboende ökar och separation minskar SWB (Diener m fl, 1999). Utbildning har inget klart samband med SWB, medan arbetslöshet har påvisats starkt minska SWB (Argyle, 1999). Regionala skillnaders effekt på SWB har undersökts (Schimmack m fl, 2008) men inte skillnader mellan boende i stora jämfört med mellanstora och små tätorter.

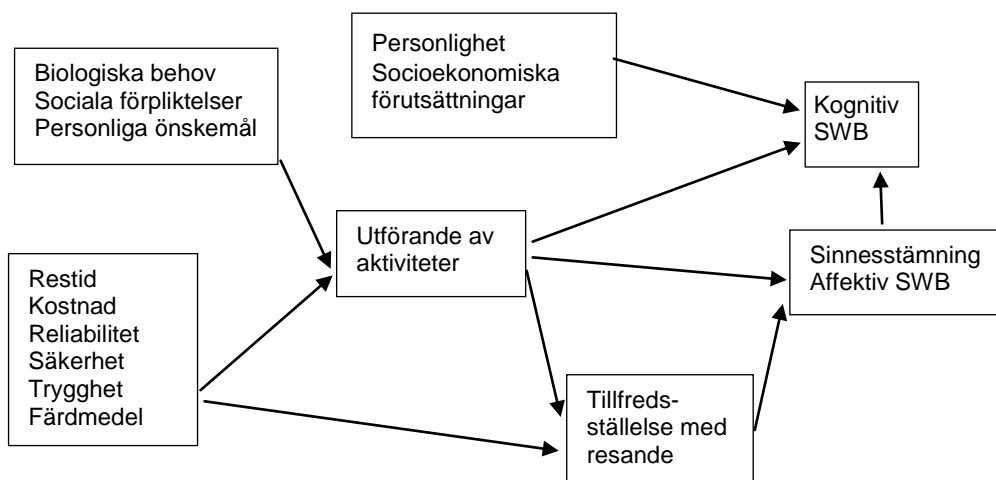
Vardagliga beteenden beskrivs som den del av SWB som individen själv kan påverka. Medvetna handlingar och aktivt deltagande i aktiviteter påverkar SWB både på kort och lång sikt (Lyubomirsky m fl., 2005b, 2006). De skiljer sig från förändringar av livsbetingelser, vilka kan karaktäriseras som händelser som man ”råkar ut för”. Att motionera regelbundet, lägga kraft på sådant som känns

meningsfullt, undvika både sociala jämförelser och kritiska självbedömningar och i stället ägna sig åt att odla dygder som att visa uppskattning, ha en förlåtande attityd samt göra självreflektioner som är besinningsfulla är några av de medvetna aktiviteter som ökar människors SWB (Sheldon & Lyubomirsky, 2006). Vidare har forskningen visat en ökning av SWB hos människor som ägnar tid och kraft åt att sträva mot livsmål i harmoni med deras intressen, värderingar och motiv (Kasser & Ryan, 1996, Sheldon & Elliot, 1999). Vardagliga aktiviteter som att delta i barnens fritidsaktiviteter, besöka släkt och vänner, sporta eller motionera och att utöva någon religion ökar möjligheterna att uppnå de livsmål som man har, vilket därmed leder till ett ökat välbefinnande.

4. Teoretisk referensram och frågeställningar

Figur 1 illustrerar undersökningens teoretiska referensram (Ettema m fl, 2009). Det övergripande målet för människo antas vara att uppnå en hög grad av kognitiv SWB. Till en väsentlig del uppnås det genom utförandet av aktiviteter som leder till värdefulla mål (biologiska behov, sociala förpliktelser, personliga önskemål), men också därför att aktiviteterna är lustfyllda att utföra och inte förknippade med olust som negativ stress. Affektiva reaktioner på utförandet av aktiviteter påverkar direkt sinnesstämning och affektiv SWB och indirekt kognitiv SWB. Personlighet och socioekonomiska förutsättningar antas huvudsakligen ha en direkt effekt på kognitiv SWB.

Aktiviteter som utförs utanför bostaden kräver förflyttningar mellan olika platser. Det förutsätter ett väl fungerande transportsystem, så att individer kan välja när, var och hur de skall resa. Både egenskaper hos utbudet av resor (restid, kostnad, reliabilitet, säkerhet och trygghet) såväl som färdmedel (bil, kollektiva färdmedel) bestämmer dels direkt individens tillfredsställelse med resande, dels indirekt genom att underlätta utförandet av aktiviteter utanför bostaden. Tillfredsställelse med resande påverkar direkt sinnesstämning och affektiv SWB och därmed indirekt kognitiv SWB



Figur 1. Teoretisk referensram.

Den övergripande frågeställningen är i vilken utsträckning vardagligt resande ökar individers kognitiva SWB och hur mycket resande med bil bidrar. Den effekt som resande har på kognitiv SWB kan ske via vardagsaktiviteter som direkt påverkar kognitiv SWB (relaterat till måluppfyllelse) eller indirekt genom påverkan av sinnesstämning (som ett resultat av affektiva reaktioner på utförandet av aktiviteterna) och affektiv SWB.

5. Metoder

TVå metoder för att samla in och bearbeta data har använts, dels analyser av tillgängliga data från resvaneundersökningar, dels en enkätundersökning.

5.1 Resvaneundersökningar

RES0506 är en databas bestående av resvanedata som samlats in med hjälp av telefonintervjuer och endags resedagböcker från hösten 2005 till hösten 2006 (SIKA, 2007). Slumpvis utvalda deltagare mellan 6 och 84 år fyllde i resedagböcker på en angiven dag, slumpvis utvald under hela året. Deltagare mellan 6 och 17 år kontaktades genom sina föräldrar. Totalt deltog 41225 personer vilket motsvarar en svarsfrekvens av 68%. Den analys som rapporteras nedan har begränsats till 16944 körkortsinnehavare med tillgång till bil boende i storstadsområden med mer än 200000 invånare, mellanstora tätorter med mellan 20000 och 200000 invånare samt små tätorter med mindre än 20000 invånare. I databasen är 4 huvudkategorier av ressyften, ”arbete/studier”, ”service/inköp”, ”fritid” och ”annat”, uppdelade på 27 underkategorier. Dessa sammanslogs till följande nio aktiviteter:

(1) arbete/skola; (2) inköp av dagligvaror; (3) övriga inköp; (4) idrott, motion eller friluftsliv; (5) hobby, kurs, föreningsliv eller religionsutövning; (6) besöka släkt eller vänner; (7) restaurang-/cafébesök, underhållning och kultur, fest, konsert eller bio; (8) hämta eller lämna barn vid skola/dagis; (9) följa med eller delta i barns fritidsaktivitet. Analyser utfördes av resor utförda i anslutning till dessa aktiviteter.

5.2 Enkätundersökningen

5.2.1 Deltagare

Under tiden oktober-november 2007 skickades ett frågeformulär med post (se Appendix) till 1000 slumpvis utvalda boende i vardera av storstadsområden med mer än 200000 invånare, mellanstora tätorter med mellan 20000 och 200000 invånare samt små tätorter med mindre än 20000 invånare. Frågeformuläret tog mellan 15 och 20 minuter att besvara. De som besvarade frågeformuläret erbjöds att delta i en utlottning som tack för sitt deltagande. Ett kombinerat tack- och påminnelsekort skickades ut efter en vecka. Därmed gavs även möjlighet att besvara frågeformuläret via en hemsida. Ca 5% av frågeformulären besvarades på det sättet.

Totalt erhöles 1332 (45%) användbara frågeformulär. En sammanställning återfinns i Tabell 1 av deltagarna i respektive typ av bostadsort med avseende på sociodemografiska variabler. Som framgår var svarsfrekvensen i storstäderna (20%) betydligt lägre än i mellanstora tätorter (54%) och små tätorter (54%). Ingen avvikelse mellan deltagarna och nationell statistik från Statistiska centralbyrån (SCB, 2009)

påvisades med avseende på kön, ålder, inkomst och utbildning i respektive typ av bostadsort. Enpersonshushåll utan barn var underrepresenterade och hushåll bestående av sammanboende överrepresenterade. Denna avvikelse gällde för alla tre typer av bostadsort. Med avseende på innehav av körkort och tillgång till bil visade jämförelser med resvaneundersökningarna att deltagarna i något större utsträckning hade tillgång till bil i mellanstora och små tätorter (ca 7% fler) och att något fler hade körkort, ca 8% fler i mellanstora tätorter och små tätorter och ca 12% fler i storstäder.

5.2.2 Frågeformulär

Frågeformuläret innehöll (1) frågor om instrumentella, affektiva och symboliska motiv till bilanvändning (eller till de deltagarna som inte hade tillgång till bil, frågor om anledningar till att de inte använde bil); (2) frågor om tillfredsställelse med det dagliga resandet; (3) bedömningar av känslor förknippade med utförandet av 9 aktiviteter under föregående vecka (samma aktiviteter som i resvaneundersökningarna) och frågor om färdmedelsval för resor i samband med utförandet av aktiviteterna; (4) frågor om subjektivt välbefinnande under föregående vecka och i stort; samt (5) frågor om ålder, kön, utbildning, familjestruktur, boende-förhållanden och hushållsekonomi.

Tabell 1. Beskrivning av deltagarna i enkätundersökningen. (M = medelvärde, s = standardavvikelse)

	Små tätorter	Mellanstora tätorter	Stora tätorter
Antal invånare	< 20000	20000-200000	> 200000
Urvalsstorlek ^a	543 (54,3%)	536 (53,6%)	196 (19,6%)
Kvinnor (%)	56,2	55,8	50,5
Genomsnittsålder (M/s)	47,7/12,9	44,1/13,3	41,0/13,3
Hushållstyp (%)			
Ensamstående utan barn	19,9	18,4	32,8
Ensamstående med barn	5,8	4,5	6,7
Sammanboende utan barn	36,9	33,9	32,3
Sammanboende med barn	37,4	43,3	28,2
Högsta utbildning (%)			
Universitet	26,1	36,6	56,1
Gymnasium	45,3	41,2	31,1
Grundskola	19,6	12,5	6,2
Annan	9,0	9,7	6,6
% förvärvsgrad (M/s)	66,0/44,1	67,1/44,3	67,8/44,1
Heltidsanställda (%)	51,9	53,1	57,7
Årlig bruttoinkomst hushållet (%)			

	Små tätorter	Mellanstora tätorter	Stora tätorter
<200000	12,0	8,2	9,7
201000-300000	21,7	14,9	15,8
301000-400000	17,3	17,9	13,8
401000-500000	20,6	17,0	12,2
501000-600000	12,2	15,1	13,8
>600000	8,3	18,7	27,0
Inget svar	7,9	8,2	7,7
Bostadstyp (%)			
Hus	60,7	50,0	17,9
Bostadsrättslägenhet	5,5	11,8	32,3
Hyresrättslägenhet	11,8	16,0	35,4
Lantgård	11,8	8,4	0,5
Annat	10,2	13,8	13,9

^aFör andra än inkomstfrågan var bortfallet per fråga mindre än 4,2 %.

En pilotenkät med uppföljande intervjuer genomfördes med deltagande av ett mindre antal individer i Karlstad och Göteborg. Avsikten var att fastställa hur de upplevde att besvara enkäten, hur lång tid det tog att besvara den, samt om instruktioner och frågeformuleringar uppfattades som avsett. Resultaten föranledde smärre förändringar av enkäten.

5.2.3 Mått

Subjektivt välbefinnande

På basis av en genomgång av tidigare forskning befanns det mest lämpliga för en enkätundersökning till ett allmänt sample vara att använda "Satisfaction With Life Scale" (SWLS) (Diener m fl, 1985, 1999; Pavot & Diener, 1993) för att mäta kognitiv SWB och "Swedish Core Affect Scale" (SCAS) (Västhjäll m fl, 2002; Västhjäll & Gärling, 2007) för att mäta affektiv SWB.

SWLS består av 5 påståenden om tillfredsställelsen med livet i stort till vilka deltagarna skall ta ställning. Exempel är "Mitt liv är i de flesta anseenden nära mitt ideal" och "Jag är nöjd med mitt liv", vilka besvaras på en 7-gradig skala från 0 till 6 där 0 motsvarar "instämmer inte alls" och 6 motsvarar "instämmer helt". SWLS slås samman till ett index genom att beräkna medelvärdet av de 5 bedömningarna. Dessutom användes den fråga som ingår i World Values Survey (2005): "I det stora hela, hur skulle du beskriva hur du har det idag? Hur lycklig skulle du säga att du är?" Bedömningarna gjordes på en skala från 0 (inte alls lycklig) till 6 (väldigt lycklig). Cronbach's α för SWLS var 0,90 och 0,92 när den ytterligare frågan ingick i indexet.

SCAS (Västfjäll m fl., 2002) innehåller skalor för bedömning av sinnesstämning som summeras till mått av denna i två dimensioner benämnda valens (ledsen-glad) och aktivering (passiv-aktiv). I en kort version (Västfjäll & Gärling, 2007) som är mest lämplig att använda i en enkätundersökning till ett allmänt sample bedöms valens på en skala med ändpunkter 0 och 6 definierade av tre positiva (glad, belåten, munter) respektive tre negativa adjektiv (ledsen, missnöjd, nedslagen). Aktivering bedöms på en annan skala vars ändpunkter definieras av passiv, sömning, slö respektive aktiv, pigg, vaken. Bedömningar gjordes dels av affektiv SWB ("hur du känner dig i allmänhet") respektive sinnesstämning den senaste veckan ("hur du känt dig under den senaste veckan"). De två affektdimensionerna i SCAS kan användas som separata dimensioner för att beskriva specifika sinnestillstånd, t ex leda, upprymdhet eller ilska. Det är också möjligt att kombinera dem till ett generellt index som mäter en endimensionell positiv/negativ affektiv komponent. Korrelationsanalyser av enkätdata visade på höga korrelationer (mellan 0,76 och 0,79) mellan valens och aktivering, varför ett sammanslaget index skapades genom att beräkna medelvärdet av bedömningarna av valens och aktivering.

Aktiviteter och färdmedelsval

Frågor ställdes om hur ofta (1, 2, 3, 4, 5 eller fler än 5 gånger) 9 aktiviteter (se ovan) hade utförts under den senaste veckan. En vecka valdes som tidsenhet då det dels kan variera kraftigt mellan veckodagar vilken typ av aktivitet man utför och dels att det är vanligt förekommande att enkäter besvaras under helgen då man har mer tid (vilket skulle medföra att vissa aktiviteter missas om tidsenheten hade varit under gårdagen). För varje aktivitet som utförts bedömde deltagarna hur de hade känt sig när de utförde aktiviteten. Bedömningarna gjordes på samma valens- och aktiveringsskalor som användes för att mäta affektiv SWB och sinnesstämning. Om en aktivitet utförts fler gånger ombads deltagarna att bedöma hur de oftast hade känt sig. Korrelationen mellan valens och aktivering var 0,77 beräknat över alla aktiviteter, mellan 0,69 and 0,91 beräknat för varje aktivitet. Medelvärden beräknades över de båda bedömningarna. Ett index som angav tillfredsställelse med aktiviteterna erhöles genom att för varje deltagare beräkna medelvärdet av bedömningarna av de utförda aktiviteterna (vars antal varierade från 1 till 9 med genomsnittet 4,5).

Frågor ställdes även om vilka färdmedel som använts i samband med respektive aktivitets utförande under veckan: bil som förare, bil som passagerare eller annat färdmedel som deltagarna själva angav (vilket även kunde vara resor till fots).

Tillfredsställelse med vardagligt resande

För att mäta tillfredsställelse med vardagligt resande utformades ett mått baserat på kunskap om kundtillfredsställelse som tar hänsyn till både en kognitiv och affektiv bedömning (Oliver m fl, 1997). Måttet på tillfredsställelse med dagligt resande inkluderade därför både frågor om affektiva och kognitiva komponenter. Frågorna är utformade så att de kan besvaras oavsett vilket eller vilken kombination av färdmedel som används.

En förundersökning utfördes av måttet på tillfredsställelse med vardagligt resande. I denna medverkade 72 studenter (35 män och 37 kvinnor) vid Umeå universitet. Männerna hade en medelålder av 24,3 år och kvinnorna 23,3 år. Deltagarna besvarade frågorna för SCAS, SWLS samt frågorna om tillfredsställelse med vardagligt resande. De senare omfattar 8 påståenden om vardagligt resande som deltagarna tog ställning till på en sjugradig (0-6) skala från ”instämmer inte alls” till ”instämmer helt”. Deras svar analyserades sedan med faktoranalys. Följande 5 påståenden med höga laddningar på samma faktor ingick sedan i den slutgiltiga enkäten: ”Jag är helt tillfreds med mina dagliga resor”; ”Mina resor underlättar min vardag”; ”När jag tänker på mina dagliga resor överväger de positiva sakerna”; ”Det finns inget som jag skulle vilja ändra på när det gäller mitt dagliga resande”; ”Mina dagliga resor får mig att må bra”. Av Tabell 2 framgår att i förundersökningen hade alla måtten hög reliabilitet enligt Cronbach's α ($>0,70$). Statistisk signifikansprövning visade att det inte fanns skillnader mellan män och kvinnor eller mellan deltagare med och utan bil.

Motiv till bilresande

I en tidigare undersökning av Steg (2005) användes 32 påståenden för att mäta i vilken utsträckning bilister har instrumentella (7 påståenden), oberoende (11 påståenden) och affektiva-symboliska (14 påståenden) psykologiska motiv till sitt bilresande. Dessa 32 påståenden översattes och ingick i enkäten. Deltagarna tog ställning till respektive

Tabell 2. Medelvärden (M) och standardavvikelser (s) samt Cronbachs alfa α för SWLS, SCAS och måttet på tillfredsställelse med resande uppdelat på kön och bilinnehav.

	SWLS ($\alpha=0,79$)		SCAS ($\alpha=0,82$)		Resandetillfredsställelse ($\alpha=0,84$)	
	M	S	M	S	M	S
Kvinnor med bil	3,8	1,1	4,9	1,2	3,4	1,1
Män med bil	4,0	0,7	4,5	1,5	3,9	1,1
Kvinnor utan bil	4,0	1,1	4,2	1,6	3,6	0,6
Män utan bil	3,9	1,0	4,4	1,2	3,0	1,2

påstående på en skala från ”instämmer inte alls” (0) till ”instämmer helt” (6). På basis av faktoranalyser av samtliga svar indelades påståendena i två grupper, en motsvarande ett affektivt-symboliskt motiv och en motsvarande ett instrumentellt-oberoende motiv. Av Tabell 3 framgår vilka påståenden som ingick i respektive grupp. Tillförlitliga mått av respektive motiv erhöles genom att beräkna medelvärdet av svaren ($\alpha = 0,91$ för affektivt-symboliskt motiv, $\alpha = 0,87$ för instrumentellt-oberoende motiv).

Tabell 3. Påståenden för att mäta deltagarnas affektivt-symboliskt respektive instrumentellt-oberoende motiv för bilresande.

Affektivt - symboliskt motiv	Instrumentellt - oberoende motiv
Jag uttrycker mig genom min bil	Bilen tar mig dit jag vill
Att köra/åka bil är sportigt och äventyrligt	Att köra/åka bil är tidsbesparande
Att köra/åka bil är min hobby	Att köra/åka bil gör mitt liv enklare
Bilen ger mig makt i trafiken	Bilen ger mig möjlighet att besöka vänner/familj
Bilen ger personlig integritet	Bilen ger känslor av frihet
Jag uppskattar att köra/åka en snygg bil	Att köra/åka bil är bekvämt
Jag kan särskilja mig från andra	Jag är fri att stanna där jag vill
Jag får en kick av att köra/åka bil	Jag är inte beroende av andra
Jag är litet kär i min bil	Jag kan komma ut
Att köra/åka bil är njutbart	Jag kan välja min egen färdväg
Bilen ger mig anseende	Ger möjlighet att resa på semester
Att köra/åka bil är avslappnande	
Jag gillar att köra/åka fort	
Jag gillar brummandet från motorn	

Sociodemografiska variabler

De sociodemografiska variablerna kodades enligt följande: Kön (man 1, kvinna -1), ålder (36-54 år 1, 18-35 år -1 respektive 55+ år 1, 18-35 år -1), sammanboende (1, -1), hemmavarande barn (1, -1), universitetsutbildning (1, -1), inkomst (<200000 kr 1, 201000-300000 kr 2, 301000-400000 kr 3, 401000-500000 kr 4, 501000-600000 kr 5, >600000 kr 6), förvärvsgrad (%), samt typ av bostadsort (mellanstor tätort 1, storstad -1 respektive liten tätort 1, storstad -1).

6. Resultat

Nedan sammanfattas resultaten. Dessa redovisas mer utförligt i tre delrapporter, delavsnitt 6.1 i Jakobsson Bergstad m fl (2009a), delavsnitt 6.2 i Jakobsson Bergstad m fl (2009b) och delavsnitt 6.3 i Jakobsson Bergstad m fl (2009c).

6.1 Sociodemografiska variabler och motiv till bilresande

Analyserna av data från resvaneundersökningarna visar att hushåll med hemmavarande barn gör fler och längre resor med bil än hushåll utan hemmavarande barn (Tabell 4). Tabell 5 visar att män gör fler resor och reser längre med bil än kvinnor som i större utsträckning än män åker bil som passagerare. Bilen används i större utsträckning i mindre tätorter än i mellanstora och i större utsträckning i mellanstora tätorter än i storstäder (Tabell 6).

Tabell 4. Genomsnittligt antal dagliga bilresor och reslängd (km) med bil som förare respektive passagerare för olika hushållstyper. (Data för 16944 körkortsinnehavare med tillgång till bil.)

	Ensamstående utan barn n= 2527	Ensamstående med barn n= 637	Sammanboende utan barn n=7614	Sammanboende med barn n= 5693
Antal dagliga bilresor	1,9	2,7	1,9	2,4
Reslängd med bil som förare (km)	28,4	33,1	27,3	33,3
Reslängd med bil som passagerare (km)	4,4	4,0	8,7	7,6

Tabell 5. Genomsnittligt antal dagliga bilresor och reslängd (km) med bil som förare respektive passagerare för män och kvinnor. (Data för 16944 körkortsinnehavare med tillgång till bil.)

	Män n = 9066	Kvinnor n = 7878
Antal dagliga bilresor	2,2	2,1
Reslängd med bil som förare (km)	37,5	20,6
Reslängd med bil som passagerare (km)	4,0	11,4

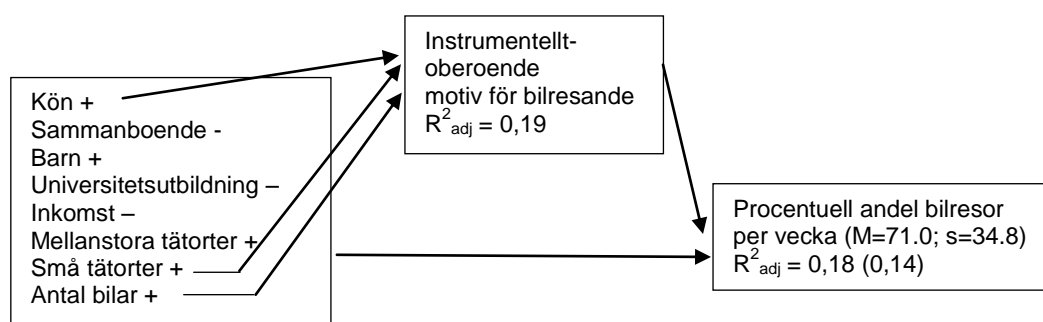
Tabell 6. Genomsnittligt antal dagliga bilresor and reslängd (km) med bil som förare respektive passagerare för olika typer av bostadsort. (Data för 16944 körkortsinnehavare med tillgång till bil.)

	Storstäder n = 2019	Mellanstora tätorter n = 4680	Små tätorter n = 589
Antal dagliga bilresor	1,7	2,2	2,0
Reslängd med bil som förare (km)	21,7	29,5	39,0
Reslängd med bil som passagerare (km)	5,6	8,2	9,2

I enkätundersökningen analyserades data för 1134 (85% av respondenterna) körkortsinnehavare med tillgång till bil. Resultat som överensstämde med resvaneundersökningarna erhöles för de sociodemografiska variabelernas samband med bilresande som förare och passagerare. För att belysa i vilken utsträckning affektivt-symboliskt och instrumentellt-oberoende motiv är viktiga för bilresande jämfördes också grupperna med avseende på dessa motiv. Resultaten visade att instrumentellt-oberoende motiv genomsnittligt bedömdes som viktigare än affektivt-symboliskt motiv ($M = 5,0$; $s = 0,9$, jämfört med $M = 1,9$; $s = 1,1$, på en skala från 0 till 6). I regressionsanalyser förklarade de sociodemografiska variabelerna 22% av variansen i affektivt-symboliskt motiv och 19% av variansen i instrumentellt-oberoende motiv. För män var affektivt-symboliskt motiv viktigare än för kvinnor, medan det omvända gällde instrumentellt-oberoende motiv. För universitetsutbildade och boende i mellanstora och små tätorter var affektivt-symboliskt motiv mindre viktigt än instrumentellt-oberoende motiv. Betydelsen av affektivt-symboliskt motiv ökade med inkomsten. Båda motivens betydelse ökade med antalet bilar som hushållet hade tillgång till.

Som framgår av Figur 2 visade ytterligare regressionsanalyser att de sociodemografiska variabelerna förklarade 14% av variansen i procentuell andel bilresor per vecka. Endast instrumentellt-oberoende motiv hade samband med procentuell andel bilresor per vecka. Med tillägg av detta motiv i regressions-

analysen ökade den förklarade variansen till 18%. Medieringsanalyser visade att instrumentellt-oberoende motiv delvis förklarade sambanden mellan den procentuella andelen bilresor och kön, mellan den procentuella andelen bilresor och boende i mellanstora tätorter samt mellan den procentuella andelen bilresor och boende i små tätorter.



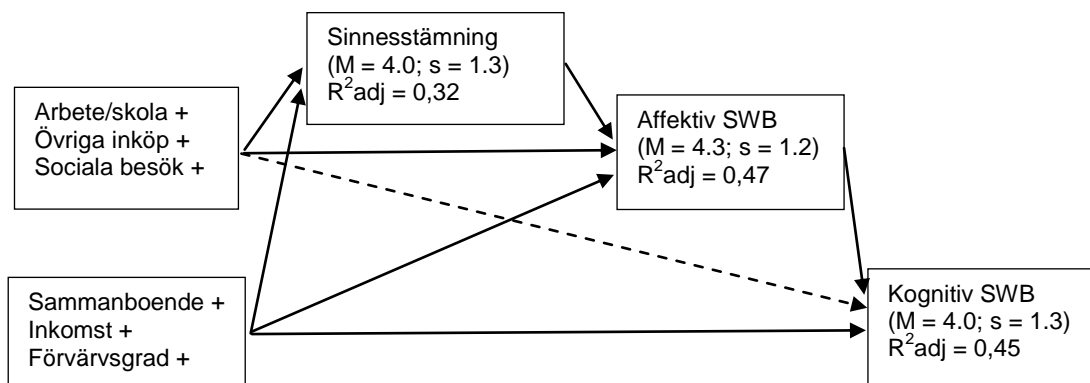
Figur 2. Direkta och indirekta samband via instrumentellt-oberoende motiv mellan procentuell andel bilresor per vecka och sociodemografiska variabler.

6.2 Aktiviteter och subjektivt välbefinnande

Dominansen av ett instrumentellt-oberoende motiv till bilresande över ett affektivt-symboliskt motiv indikerar att resandets indirekta effekter (via aktiviteter) på subjektivt välbefinnande är starkare än resandets direkta effekter. För att undersöka om indirekta effekter existerar utfördes först regressionanalyser för att fastställa om subjektivt välbefinnande påverkas av affektiva reaktioner på sådana vardagliga aktiviteter som kräver resor.

De olika aktiviteterna hade utförts av olika antal individer (från 243 till 1108). I de fall ingen bedömning gjorts ersattes den saknade bedömningen med mittpunkten på skalan (0). Antal som gjort bedömningarna (n), medelvärden av bedömningarna (M) (på skalan 0 till 6) och standardavvikelser (s) var: (1) arbete/skola (n = 990; M = 4,1; s = 1,2); (2) inköp av dagligvaror (n = 1108; M = 3,8; s = 1,1); (3) övriga inköp (n = 787; M = 4,2; s = 1,2); (4) idrott, motion eller friluftsliv (n = 639; M = 4,9; s = 1,1); (5) hobby, kurs, föreningsliv eller religionsutövning (n = 402; M = 4,6; s = 1,3); (6) besöka släkt eller vänner (n = 848; M = 4,8; s = 1,1); (7) restaurang-/cafébesök, underhållning och kultur, fest, konsert eller bio (n = 558; M = 4,9; s = 1,1); (8) hämta eller lämna barn vid skola/dagis (n = 289; M = 4,6; s = 1,2); (9) följa med eller delta i barns fritidsaktivitet (n = 243; M = 4,2; s = 1,3). I samtliga fall indikerade bedömningarna att den affektiva reaktionen var positiv, högst för *idrott, motion eller friluftsliv, besöka släkt eller vänner* och *restaurang-/cafébesök*,

underhållning och kultur, fest, konsert eller bio, lägst för inköp av dagligvaror och följa med eller delta i barns fritidsaktivitet.

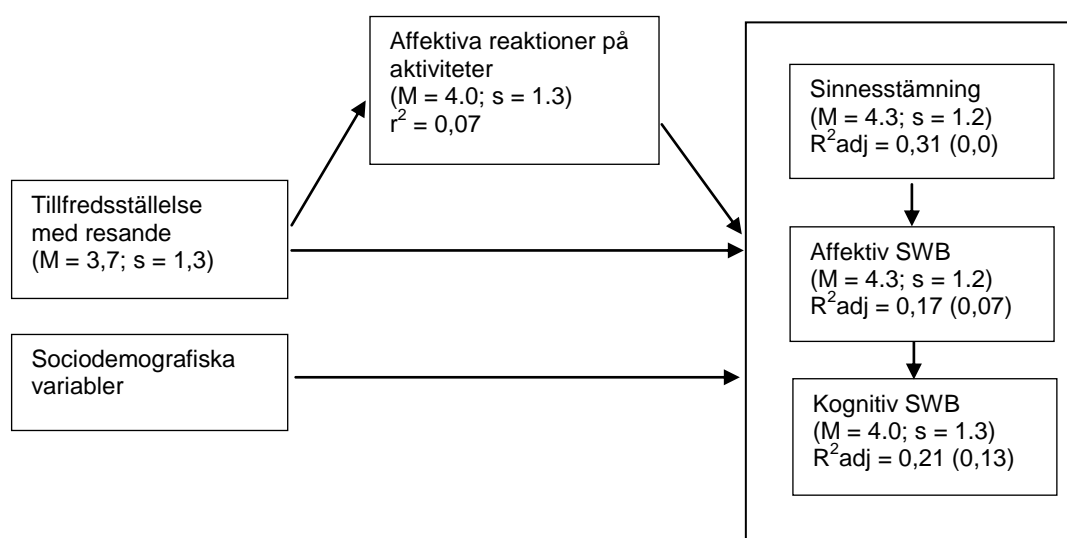


Figur 3. Direkta och indirekta effekter på sinnesstämning, affektiv SWB och kognitiv SWB av affektiva reaktioner på aktiviteter och sociodemografiska variabler.

Resultaten sammanfattas i Figur 3. Regressionsanalyser visade att av förklarade 32% av variansen i sinnesstämning under veckan svarade de sociodemografiska variablerna (huvudsakligen sammanboende, inkomst och förvävsgrad) för 2%, medan affektiva reaktioner på aktiviteterna (huvudsakligen arbete/skola, inköp av kapitalvaror, fritidsaktiviteter, besöka släkt och vänner och deltagande i barnens fritidsaktiviteter) förklarade resterande 30%. Av förklarade 47% av variansen i affektiv SWB svarade sinnesstämning under veckan för 23%, sociodemografiska variabler (huvudsakligen sammanboende och förvävsgrad) för 3% och affektiva reaktioner på aktiviteter (huvudsakligen inköp av kapitalvaror, fritidsaktiviteter och hämta eller lämna barn vid skola/dagis) för 21%. Av förklarade 45% av variansen i kognitiv SWB svarade affektiv SWB och sinnesstämning under veckan tillsammans för 38% och sociodemografiska variabler (huvudsakligen sammanboende, inkomst och förvävsgrad) för 7%. Medieringsanalyser visade att affektiva reaktioner på aktiviteterna hade en direkt effekt på sinnesstämning under veckan, både en direkt och indirekt effekt på affektiv SWB och endast en indirekt effekt (via sinnesstämning under veckan och affektiv SWB) på kognitiv SWB. De sociodemografiska variablerna hade endast direkta effekter, starkast på kognitiv SWB, näst starkast på affektiv SWB och svagast på sinnesstämning under veckan.

6.3 Tillfredsställelse med vardagligt resande och subjektivt välbefinnande

Att tillgång till och användning av bil bidrar till deltagarnas tillfredsställelse med resande framgår av att denna är högre för hushåll med tillgång till bil ju större procentuell andel resor till aktiviteterna som de företar med bil. Vidare är äldre (>55 år) mer tillfredsställda än yngre (18-35 år), medan de som har barn tenderar att vara mindre tillfredsställda. En regressionsanalys visade att de sociodemografiska variablerna förklarade 2% av variansen i tillfredsställelse med resande. Resultaten av ytterligare regressionsanalyser sammanfattas i Figur 4. Tillfredsställelse med resande förklarade ungefär lika mycket av variansen (ca 5%) i sinnesstämning under veckan, affektiv SWB och kognitiv SWB. Medieringsanalyser visade att tillfredsställelse med resande även hade en indirekt effekt genom att underlätta utförandet av aktiviteter. Bilresande påverkade tillfredsställelse med resande och därmed indirekt kognitiv SWB.



Figur 4. Direkta och indirekta (via affektiva reaktioner på aktiviteter) effekter av tillfredsställelse med resande på sinnesstämning, affektiv SWB och kognitiv SWB med kontroll för sociodemografiska variabler.

7. Diskussion och slutsatser

Resultaten ger empiriskt stöd för den teoretiska referensramen (se Figur 1) genom att de visar att bilen främst har en instrumentell roll genom att underlätta vardagsaktiviteter (delavsnitt 6.1). Vidare att affektiva reaktioner på dessa vardagsaktiviteter har direkta effekter på sinnesstämning och affektiv SWB och indirekt på kognitiv SWB (delavsnitt 6.2). Bilresande ökar också tillfredsställelsen med vardagligt resande som direkt såväl som indirekt via affektiva reaktioner på aktiviteter och affektiv SWB/sinnesstämning påverkar kognitiv SWB (delavsnitt 6.3). Sammantaget överensstämmer resultaten med tidigare forskning. Kognitiv SWB är mer stabil än och påverkas av affektiv SWB som i sin tur är mer stabil än och påverkas av sinnesstämning. Sociodemografiska variabler och aktiviteter har ungefär samma förklaringsvärde som de har haft i tidigare undersökningar.

Ett bidrag till den aktuella forskningen är resultatet att SWB ökar på grund av *affektiva reaktioner* på utförandet av *vardagliga* aktiviteter utanför hemmet, de flesta rutinbetonade. Förutom de affektiva reaktionerna (troligen huvudsakligen avsaknad av tidspress och stress) är dessa aktiviteter instrumentella för att uppnå viktiga mål (biologiska behov, sociala förpliktelser och personliga önskemål). Därför är resultaten också förenliga med tidigare resultat som visar att målsträvanden ökar SWB (Deci & Ryan, 2008).

Ett annat bidrag är att vardagligt resande är en viktig resurs för att öka SWB, i Sverige idag viktigare än socioekonomiska förutsättningar på grund av dess betydelse för utförandet av vardagliga aktiviteter. Bilen spelar en roll här men mer generellt avgörande är resandets kvalitet. Undersökningen har inget svar att ge beträffande vad som är avgörande faktorer hos resandet, men annan forskning (se t ex Ettema m fl, 2009) har allmänt påvisat betydelsen av restid, kostnad, reliabilitet, säkerhet och trygghet. Andra faktorer som är mer specifika för färdmedlet har också belagts (Stradling m fl, 2007). Undersökningen har dock inte gett stöd för att bilen har positiva affektiva-symboliska effekter (Steg, 2005). Att ett affektivt-symboliskt motiv visade sig ha liten betydelse sammanhänger möjligen med att bilresor i samband med utförande av vardagliga aktiviteter undersöktes. För andra typer av mer nöjesbetonade bilresor kan ett affektivt-symboliskt motiv få större vikt. De affektiva-symboliska motivet kan även vara mer dominerande i undergrupper av bilanvändare, t ex yngre ensamstående boende i storstäder, som utgör en liten andel av urvalet i föreliggande undersökning. Ytterligare ett skäl (Steg m fl, 2001) är att det inte är socialt önskvärt att ange att ett affektivt-symboliskt motiv är viktigt för val av bilresor.

8. Fortsatt forskning

Mot bakgrunden av att föreliggande undersökning så tydligt påvisat att tillfredsställelse med resande är en resurs som direkt, men främst indirekt genom att underlätta vardagsaktiviteter, ökar människors subjektiva välbefinnande framstår som väsentligt att fortsatt forskning fokuserar på vilka faktorer hos resor som ökar tillfredsställelsen med resande. Sådan forskning är inte ny (se t ex Friman m fl, 2001; Friman & Gärling, 2001), men den kan ges en ny fruktbar inriktning genom att anknytas till subjektivt välbefinnande. Den metod som används i denna undersökning för att mäta tillfredsställelse med resande bör därför utvecklas ytterligare. Det kommer därmed att bli möjligt att mer ingående undersöka olika transportsystem för att fastställa vilka egenskaper som är viktiga för den typ av tillfredsställelse med resande som leder till ökat subjektivt välbefinnande. Det är därför även värdefullt att analysera hur dessa effekter förklaras, genom att aktiviteters måluppfyllelse tillåts, genom ökade positiva affektiva reaktioner eller reducerade negativa. Vilken orsak som är dominant har implikationer för vilka policy åtgärder som bör föreslås. Skulle instrumentella faktorer vara viktigast framstår förbättrad infrastruktur som ett åtgärdsalternativ om det innebär kortare restider och ökad flexibilitet i val av färdmedel och avresetider. Är tillfredsställelse med resande starkast associerade med negativa reaktioner under resan är förbättringar av färdmedlet viktigare.

Bilens betydelse för tillfredsställelse med resandet skulle troligen vara avsevärt större om undersökningen hade gjorts av reaktioner på påtvingad minskning av bilresande. Det är ett vanligt resultat (se översikt av Frederiks & Loewenstein, 1999) att människor anpassar sig till de omständigheter under vilka de lever. De flesta undersökta deltagarna hade säkerligen genomgått en sådan anpassning. Det är angeläget att fortsatt forskning tydligare fokuserar på förändringar för att därigenom öka förståelsen av anpassningsprocessen. Denna kan förväntas ha kostnader som behöver kartläggas. Vidare är det viktigt att fastställa storleken av de förluster i livskvalitet som inträffar, men som efter en viss (okänd hur lång) tid troligen inte länge upplevs som negativa. En utgångspunkt för sådan forskning måste vara att en upplevd anpassning till försämrade levnadsbetingelser inte är tillräckligt skäl för samhället att inte vidta åtgärder. En avsevärt förlängd restid (med kollektivtrafik jämfört med bil) som man anpassar sig till är inte acceptabelt om transportsystemet kan utformas så att det ger möjligheter till kortare restider. Samma resonemang kan föras om andra aspekter, t ex säkerhet och trygghet.

Referenser

- Argyle, M. (1999). Causes and correlates in happiness. I D. Kahneman, E. Diener & N. Schwarz (Red.), *Well-being: The foundations of hedonic psychology* (sid. 353-373). New York: Russell Sage Foundation.
- Axhausen, K., & Gärling, T. (1992). Activity-based approaches to travel analysis: conceptual frameworks, models and research problems. *Transport Reviews*, 12, 324-341.
- Brülde, B. (2007). Lycka & lidande. Begrepp, metod och förklaring. Lund: Studentlitteratur.
- Clark, A. E., & Oswald, A. J. (1996). Satisfaction and comparison income. *Journal of Public Economics*, 61, 359-81.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2008). Hedonia, eudaimonia, and well-being: an introduction. *Journal of Happiness Studies*, 9, 1-11.
- Diener, E. (2000). Subjective well-being: The science of happiness, and a proposal for a national index. *American Psychologist*, 55, 34-43.
- Diener, E., Emmons, R. A., Larsen, R. J., & Griffen, S. (1985). The satisfaction with life scale. *Journal of Personality Assessment*, 49, 71-75.
- Diener, E., Oishi, S., & Lucas, R. (2003). Personality, culture, and subjective well-being: Emotional and cognitive evaluations of life. *Annual Review of Psychology*, 54, 403-425.
- Diener, E., & Seligman, M. E. P. (2004). Beyond money. *Psychological Science in the Public Interest*, 5(1), 1-31.
- Diener, E., & Suh, E. (1998). Subjective well-being and age: An international analysis. I K. W. Schaie & M. P. Lawton (Red.), *Annual Review of Gerontology and Geriatrics*, 1: Focus on Emotion and Adult Development (sid. 304-324). New York: Springer.
- Diener, E., Suh, E. M., Lucas, R. E., & Smith, H. L. (1999). Subjective well-being: Three decades of progress. *Psychological Bulletin*, 125, 276-303.
- EEA (2007) Transport and environment: on the way to a new common transport policy. EEA Report No 1/2007.
- Ettema, D., Gärling, T., Olsson, L. E., & Friman, M. (2009). *Out-of-home activities, daily travel, and subjective well-being*. Manuscript submitted for publication.
- Ettema, D., & Timmermans, H. J. P. (Red.) (1997). *Activity-based approaches to travel analysis*. Oxford: Pergamon.
- Ferrer-i-Carbonell, A. (2005). Income and well-being: An empirical analysis of the comparison income effect. *Journal of Public Economics*, 89, 997-1019.
- Frederiks & Loewenstein (1999). Hedonic adaptation. I D. Kahneman, E. Diener & N. Schwarz (Red.), *Well-being: The foundations of hedonic psychology* (sid. 3-25). New York: Russell Sage Foundation.

- Friman, M., Edvardsson, B., & Gärling, T. (2001). Frequency of negative critical incidents and satisfaction with public transport services. I. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 8, 95-104.
- Friman, M., & Gärling, T. (2001). Frequency of negative critical incidents and satisfaction with public transport services. II. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 8, 105-114.
- Gärling, T., Gärling, A., & Loukopoulos, P. (2002). Forecasting psychological consequences of car-use reduction: A challenge to an environmental psychology of transportation. *Applied Psychology: An International Review*, 51, 90-106.
- Gärling, T., Laitila, T., & Westin, K. (Red.) (1998). Theoretical foundations of travel choice modeling. Amsterdam: Elsevier.
- Gärling, T., & Steg, L. (Red.) (2006). Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solutions. Amsterdam: Elsevier.
- Gatersleben, B. (2006). Affective and symbolic aspects of car use. In T. Gärling & L. Steg (Red.) *Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solutions* (sid. 219-233). Amsterdam. Elsevier.
- Gove, W. R., Shin, H. (1989). The psychological well-being of divorced and widowed men and women. *Journal of Family Issues*, 11, 4-35.
- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., & Olsson, L. E. (2009a). Affective-symbolic and instrumental-independence psychological motives mediating effects of socio-demographic variables on daily car use (Göteborg Psychological Reports No. X:X). Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet. Nedladdningsbar från www.psy.gu.se
- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Olsson, L. E., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2009b). *Impacts of routine out-of-home activities on subjective well-being* (Göteborg Psychological Reports No. X:X). Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Jakobsson Bergstad, C., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Olsson, L. E., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2009c). *Subjective well-being related to satisfaction with daily travel* (Göteborg Psychological Reports No. X:X). Psykologiska institutionen, Göteborgs universitet. Nedladdningsbar från www.psy.gu.se
- Jones, P. M., Dix, M. C., Clarke, I., & Heggie I. G. (1983). *Understanding travel behavior*. Gower, UK: Aldershot.
- Kahneman, D. (1999). Objective happiness. In D. Kahneman, E. Diener & N. Schwarz (Red.), *Well-being: The foundations of hedonic psychology* (sid. 3-25). New York: Russell Sage Foundation.
- Kasser & Ryan, (1996). Further examining the American dream: Differential correlates of intrinsic and extrinsic goals. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 22, 80-87.

- Loukopoulos, P., Gärling, T., Jakobsson, C., & Fujii, S. (2008). A cost-minimization principle of adaptation of private car use in response to road pricing schemes. I C. Jensen-Butler, M. Larsen, B. Madsen, O. A. Nielsen & B. Sloth, B. (Red.), *Road pricing, the economy, and the environment* (sid. 331-349). Oxford: Elsevier.
- Lyubomirsky, S., Sousa, L., & Dickerhoof, R. (2006). The costs and benefits of writing, talking, and thinking about life's triumphs and defeats. *Journal of Personality and Social Psychology, 90*, 692-708.
- Lyubomirsky, S., King, L., & Deiner, E. (2005a). The benefits of frequent positive affect: Does happiness lead to success? *Psychological Bulletin, 131*, 803-855.
- Lyubomirsky, S., Sheldon, K. M., & Schkade, D. (2005b). Pursuing happiness: The architecture of sustainable change. *Review of General Psychology, 9*, 111-131.
- Mokhtarian, P. L. (2005). Travel as a desired end, not just a means. *Transportation Research A, 39*, 93-96.
- Oliver, R. L. (1997). Satisfaction: A behavioral perspective on the consumer. New York: McGraw-Hill.
- Pavot, W. & Diener, E. (1993). Review of the satisfaction with life scale. *Psychological Assessment, 5*, 164-172.
- Sandqvist, K. (1997). *The appeal of automobiles: human desires and the proliferation of cars*. Stockholm: Kommunikationsforskningsberedningen (KFB).
- Schimmack, U. (2008). The structure of subjective well-being. I M. Eid & R. J. Larsen (Red.) *The science of subjective well-being* (sid. 97-123). New York: Guilford Press.
- Schimmack, U., Schupp, J., & Wagner, G. G. (2008). The influence of environment and personality on the affective and cognitive component of subjective well-being. *Social Indicators Research, 89*, 41-60.
- Sheldon, K. S., & Elliot, A. J. (1999). Goal striving, need-satisfaction, and longitudinal well-being: The self-concordance model. *Journal of Personality and Social Psychology, 76*, 482-497.
- Sheldon, K. S., & Lyubomirsky, S. (2006). Achieving sustainable gains in happiness: Change your actions, not your circumstances. *Journal of Happiness Studies, 7*, 55-86.
- SIKA (2007). *RES 2005-2006 : den nationella resvaneundersökningen*. Stockholm: Statens institut för kommunikationsanalys.
- SCB (Statens Statistiska Centralbyrå) (2009). Statistisk databas (on-line). Hämtad 23 mars <http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/start.asp?lang=2> .
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research A, 39*, 147-162.
- Steg, L., Vlek, C., & Slotegraaf, G. (2001). Instrumental-reasoned and affective-symbolic motives for using a motor car. *Transportation Research F, 4*, 151-169.

- Stradling, S. G., Anable, J., & Carreno, M. (2007). Performance, importance and user disgruntlement: A six-step method for measuring satisfaction with travel modes, *Transportation Research A*, *41*, 98–106.
- Tellegen, A., Lykken, D., Bouchard, T., Wilcox, K., Segal, N., & Rich, S. (1988). Personality similarity in twins reared apart and together. *Journal of Personality and Social Psychology*, *54*, 1031-1039.
- Tkash, C. & Lyubomirsky, S. (2006). How do people pursue happiness?: Relating personality, happiness-increasing strategies, and well-being. *Journal of Happiness Studies*, *7*, 183-225.
- Västfjäll, D., Friman, M., Gärling, T., & Kleiner, M. (2002). The measurement of core affect: A Swedish self-report measure. *Scandinavian Journal of Psychology*, *43*, 19–31.
- Västfjäll, D., & Gärling, T. (2007). Validation of a Swedish short self-report measure of core affect. *Scandinavian Journal of Psychology*, *48*, 233-238.
- Weiss, A., Bates, T. C., & Luciano, M. (2008). Happiness is a personal(ity) thing: The genetics of personality and well-being in a representative sample. *Psychological Science*, *19*, 205-210.
- World Values Survey. (2005). World Values Survey 2005-2006 Wave, Root version. Retrieved January 27, 2009 from <http://www.worldvaluessurvey.org/>

Appendix



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

CFK

Centrum för konsumtionsvetenskap
Center for Consumer Science

RESANDETS ROLL I DET MODERNA LIVET

Ditt hushåll ingår i ett slumpmässigt urval ur det statliga personadressregistret (SPAR). Vi är tacksamma om Du vill ägna 15-20 minuter åt att besvara denna enkät som handlar om vardagsaktiviteter och hur nöjd eller tillfreds man är både med livet i stort och med sina möjligheter att resa. Som tack för att Du besvarar enkäten erbjuds Du att få delta i en utlottning av trisslotter där var 5:e deltagare erhåller 2 trisslotter.

Enkäten ingår i ett flerårigt forskningsprojekt finansierat av Bisek. Genom Dina svar bidrar Du till kunskap som kommer att användas för att öka människors välbefinnande. Alla svar kommer att behandlas med bevarad anonymitet. Enkäten med Dina svar kommer således inte att kunna sammankopplas med Dig eller Ditt hushåll eftersom alla resultat endast redovisas i sammanställd form och aldrig för enskilda personer och hushåll.

För att få delta i utlottningen skall enkäten besvaras och skickas inom en vecka. Uppge namn och postadress nedan till vilken eventuell vinst kan skickas.

Namn, postadress: _____

Denna första sida av enkäten kommer att avlägsnas från övriga sidor för att användas som lottsedel i dragningen av vinnare. Informationen om namn och adress kommer således enbart att användas för utskick av eventuell vinst, vilket sker inom 3 veckor.

Om Du undrar över något är Du välkommen att höra av dig till Cecilia Jakobsson (telefon: 031 786 5279, e-post: cecilia.jakobsson@cfk.gu.se) eller Lars Olsson (telefon: 031 786 5997, e-post: lars.olsson@cfk.gu.se).

Med vänliga hälsningar

Cecilia Jakobsson
Fil dr, forskare

Tommy Gärling
Professor, projektledare

Lars Olsson
Fil dr, forskare

FRÅGOR OM ANVÄNDNING AV BIL

1. Har Du körkort för personbil? Ja
 Nej
2. Har Du tillgång till bil? Ja (gå vidare till fråga **13**)
 Nej (fortsätt med fråga **3**)

Frågor till dig som inte har tillgång till bil

Det finns olika skäl till varför man inte har tillgång till bil. Ange på en skala från 0 till 6 hur väl nedanstående påståenden stämmer för Dig. 0 motsvarar *instämmer inte alls* och 6 motsvarar *instämmer fullständigt*.

	Instämmer inte alls	0	1	2	3	4	5	6	Instämmer fullständigt
3. Jag har inget behov av bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Jag föredrar att spendera mina pengar på andra saker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5. Att köra/åka bil ger ingen motion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. Genom att inte åka/köra bil kan jag bidra till att skapa en bättre miljö	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. Jag kan ta mig dit jag vill även utan bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. Jag känner mig inte säker när jag kör/åker bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9. Jag vill minimera mina koldioxidutsläpp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Jag föredrar färdmedel som ger fysisk aktivitet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. Det kostar för mycket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12. Känner rädsla eller oro för trafiksituationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

*Om Du inte har tillgång till bil hoppar Du över frågorna **13-47** och fortsätter med frågor om ditt dagliga resande.*

(B) FRÅGOR OM DIN SENASTE VECKA

Den ena veckan är ibland inte den andra lik. Orsaker till detta kan exempelvis bero på att man varit sjuk eller varit på semester. Besvara nedan hur Din senaste vecka har varit i jämförelse med en för Dig normal vecka.

56. Ange på skalan 0 till 6 hur din senaste vecka varit, där 0 motsvarar att veckan varit en helt normal vecka och där 6 motsvarar att det inte alls har varit en normal vecka

Helt normal vecka	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Inte alls normal vecka
----------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	---------------------------

Tänk på något som varit *särskilt betydelsefullt* för dig under den senaste veckan. Du behöver inte ange vad som varit betydelsefullt, utan enbart tänka på det.

57. Beskriv med hjälp av skalorna nedan hur Du kände dig vid detta tillfälle? Kryssa den ruta som stämmer bäst. Om Du kryssar 3 betyder det att Du varken känt på det ena eller det andra sättet.

Missnöjd Ledsen Nedslagen	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Belåten Glad Munter
Sömnig Slö Passiv	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Pigg Vaken Aktiv

58. Använde Du något färdmedel i samband med detta tillfälle?
- Nej
 Ja, vilket?
- Bil som förare
 Bil som passagerare
 Annat färdmedel, vilket/vilka?

Frågor till dig som har gjort *inköp av dagligvaror* under den senaste veckan

61. Hur kände Du dig när Du utförde aktiviteten. Kryssa den ruta som stämmer bäst. Om Du kryssar 3 betyder det att Du varken kände på det ena eller det andra sättet.

Missnöjd Ledsen Nedslagen	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Belåten Glad Munter
Sömnig Slö Passiv	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Pigg Vaken Aktiv

62. Hur många gånger använde Du olika färdmedel för att ta dig till aktiviteten under den senaste veckan?

	Inte alls	1gång	2ggr	3ggr	4ggr	5ggr	>5ggr
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat färdmedel Vilket/vilka?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frågor till dig som har gjort *andra inköp (ej dagligvaror)* under den senaste veckan

63. Hur kände Du dig när Du utförde aktiviteten. Kryssa den ruta som stämmer bäst. Om Du kryssar 3 betyder det att Du varken kände på det ena eller det andra sättet.

Missnöjd Ledsen Nedslagen	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Belåten Glad Munter
Sömnig Slö Passiv	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Pigg Vaken Aktiv

Frågor till dig som har utövat eller medverkat i *hobby, kurs, föreningsliv eller religionsutövning* under den senaste veckan

67. Hur kände Du dig när Du utförde aktiviteten. Kryssa den ruta som stämmer bäst. Om Du kryssar 3 betyder det att Du varken kände på det ena eller det andra sättet.

Missnöjd Ledsen Nedslagen	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Belåten Glad Munter
Sömnig Slö Passiv	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Pigg Vaken Aktiv

68. Hur många gånger använde Du olika färdmedel för att ta dig till aktiviteten under den senaste veckan?

	Inte alls	1gång	2ggr	3ggr	4ggr	5ggr	>5ggr
Bil som förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat färdmedel Vilket/vilka?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frågor till dig som har *besökt släkt eller vänner* under den senaste veckan

69. Hur kände Du dig när Du utförde aktiviteten. Kryssa den ruta som stämmer bäst. Om Du kryssar 3 betyder det att Du varken kände på det ena eller det andra sättet.

Missnöjd Ledsen Nedslagen	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Belåten Glad Munter
Sömnig Slö Passiv	0 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Pigg Vaken Aktiv

(E) FRÅGOR OM DIG OCH DITT HUSHÅLL

85. Vilket är Ditt födelseår? _____
86. Är Du kvinna eller man? Kvinna
 Man
87. Hur bor Du? Fristående villa
 Radhus
 Lantgård
 Bostadsrätt/andelsrätt
 Hyresrätt
 Inneboende, studentlägenhet/rum
 Annat
88. Hur många invånare bor det uppskattningsvis i din kommun? Färre än 20 000
 20 001 - 50 000
 50 001 - 200 000
 Fler än 200 000
89. Hur många personer inklusive Du själv ingår i ditt hushåll? _____ personer (med mig själv inräknat).
Med hushåll menas personer som bor tillsammans och som i huvudsak har gemensam ekonomi.
90. Med vem delar Du bostad? D.v.s. vem bor Du tillsammans med under större delen av veckan.
Du kan ange flera alternativ! Ingen
 Föräldrar/syskon
 Make/maka/sambo/partner
 Andra vuxna
 Barn
0-6 år _____ st
7-12 år _____ st
13-17 år _____ st
18 år eller äldre _____ st
91. Vilken är den högsta utbildningen Du har? Om Du studerar kryssar Du i den utbildning Du går.
Sätt bara ett kryss. Grundskola eller folkskola
 Realskola eller flickskola
 2-årigt gymnasium eller yrkesskola
 3-4-årigt gymnasium
 Universitet eller högskola, 2,5 år eller kortare (mindre än 120p)
 Universitet eller högskola, 3 år eller längre (120p eller mer)
 Annan utbildning

Tidigare CFK-rapporter

2009

2009:01 Konsumentrörligheten på de finansiella marknaderna – en uppföljning åtta år senare, Merja Mankila och Amelie Gamble

2008

2008:01 Konsumtionsmakt 2.0, Lennart Hast och Eva Ossiansson

2008:02 Borås Fairtrade City – En stad som märks, Niklas Hansson

2008:03 "Den goda måltiden. Berättelser om mat och ätande i Vi föräldrar och Kamratposten 1969-2007", Barbro Johansson

2007

2007:01 Grönsaker eller godis? Kulturella perspektiv på nordiska barns kosthåll, Barbro Johansson (red)

2007:02 Marknadsföringsforskning om konsumenter och konsumtion, Karin M. Ekström, Ulrika Holmberg och Eva Ossiansson

2007:03 Mer ekomat i storköken? Utvärdering av 7-miljonersprojektet i Västra Götalandsregionens storkök, Hanna Heikkilä och Åsa Svensson

2007:04 Konsumenters köp av ekologisk mat - En forskningsöversikt, Ulrika Holmberg, Hulda Steingrimsdottir och Åsa Svensson

2007:05 Between research and politics - The concept of "sustainable consumption" in Scandinavian research, Oskar Broberg

2007:06 Fika, fiske och föreningsliv, Helene Brembeck, MariAnne Karlsson, Eva Ossiansson, Helena Shanahan, Lena Jonsson, Kerstin Bergström och Pontus Engelbretsson.

2006

2006:01 Ung konsumentmakt i en varumärkt värld, Sandra Hillén

2006:02 Unga konsumenter - en forskningsstudie av satsningen "Ungdomars arbete med konsumentfrågor. Kun(d)skap är makt, Barbro Johansson

2006:03 Konsumtionsforskningens inriktningar och förutsättningar, Ulrika Holmberg, Carina Ejdeholm

2006:04 Nordiska barn bilder av mat och ätande, Barbro Johansson (red)

2006:05 Maten och det nya landet, Helene Brembeck, MariAnne Karlsson, Eva Ossiansson, Helena Shanahan, Lena Jonsson, Kerstin Bergström och Pontus Engelbretsson

2006:06 Design med omtanke - ekonomisk konsekvensanalys av två förskolor, Peter Svahn

2005

2005:01 Elusive Consumption in retrospect. Report from the conference, Edited by Karin M. Ekström, Helene Brembeck

Kortrapport 2005:01 Aktiemarknaden, premiepensionen och aktiefondsval, Henrik Svedsäter

2005:01a Brokiga bilder av barns konsumtion. Hur barn och konsumtion framställs i några svenska medier, Barbro Johansson

2005:02d Kristen konsument. En forskningsstudie om projektet Schysst konsument, Barbro Johansson

2005:03 Maten och skolan - ett hållbar tänkande, Sandra Hillén

2005:04 Vin, växthus och vänskap. Rapport 1 från projektet "Den mångdimensionella matkonsumenten. Värderingar och beteende hos konsumenter 55+", Helene Brembeck, MariAnne Karlsson, Eva Ossiansson, Helena Shanahan, Lena Jonsson och Kerstin Bergström

2005:05e Att göra skillnad: en studie av projektet "Konsumentupplysning - rättvis handel", Eva-Karin Karlsson

2005:07 Guldkant och hälsofara. Om socker och barn i Vi föräldrar och Kamratposten 1969-2005, Barbro Johansson

2004

2004:01 Young consumer's credit related lifestyles and payment problems, den danske del av projektet, Jesper Olesen (på danska)

2004:02a Catwalk för direktörer. Bolagsstämman - en performativ performance av maskuliniteter, Magnus Mörck, Maria Tullberg

2004:02b Jag vill att det ska synas att jag bryr mig- unga män om sina klädstilar, Philip Warkander

2004:02c Det hänger på håret - maskulinitet, femininitet, makt, mode, konsumtion, Marie Nordberg

2003

2003:01 Alternative modeller for forbrugerbeskyttelse af børn, Jesper Olesen (på danska)

2003:01 (kortrapport) Kognitiva illusioner som lurar konsumenter, Tommy Gärling, Amelie Gamble

2003:02a Unga konsumenter på bostadsmarknaden, Niklas Hansson

2003:02b Man måste veta vad som händer! - En studie av ett konsumentupplysningsprojekt för unga bosnier i Sverige, Katarina Jonsson

2003:02c Att bli kritisk. En studie av informationsprojektet "Reklamen - påverkar den mig?", Jakob Wenzer

Centrum för konsumtionsvetenskap, CFK, bildades 2001 och är idag Sveriges största forskningscentrum inom konsumtionsområdet. CFK finns vid Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Vid CFK möts forskare från olika områden för att bedriva tvärvetenskaplig forskning om konsumtion och konsumtionsmönster. Forskningen bedrivs i tvärvetenskapliga forskningsgrupper, som också samarbetar med forskare vid andra universitet i Sverige och andra länder. Ett 30-tal forskare med bakgrund i olika vetenskapliga discipliner såsom design, etnologi, företagsekonomi, hushållsvetenskap, teknik och psykologi forskar om allt från mat och äldre, barn och konsumtion, genus och design till heminredning, samlande och bilresor.

CFK samarbetar med många olika aktörer på konsumentområdet exempelvis Konsumentverket, Konsument Göteborg, Västra Götalandsregionen och Sveriges konsumenter. Under perioden 2008-2010 får CFK ekonomiskt stöd för administration, kommunikation och forskningsinitiering från Miljönämnden och Regionutvecklingsnämnden i Västra Götalandsregionen.

Adress: Centrum för konsumtionsvetenskap, Box 606, 405 30 Göteborg

www.cfk.gu.se



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN