

Vardagslivsperspektivet

När jag la upp arbetet med detta examensarbete kom jag fram till att jag ville försöka vidga analysen av en ort till något mer än analysen av enbart den fysiska miljön och även försöka anpassa planeringen till de behov människor har. När jag först började undersöka möjligheterna till en sådan vidare analys kom jag i kontakt med begreppet "vardagsliv och vardagslivsperspektiv" och hur man skulle kunna analysera en ort ur ett vardagslivsperspektiv i antologin "Den motsägelsefulla staden, vardagsliv och urbana regimer" (Ingemar Elander 2001) i vilken Ann-Cathrine Åquist skriver om hur man kan använda sig av tidsgeografins dagsprogram för att analysera ett geografiskt område ur ett vardagslivsperspektiv.

Vad är då ett vardagslivsperspektiv? Kort kan man beskriva det som ett perspektiv där man har människors vardagliga rutiner och aktiviteter som utgångspunkt för sina studier. Ann-Cathrine Åquist har definierat vardagslivsperspektivet mer utförligt och det är denna definition som jag har arbetat efter: *Vardagslivsperspektivet är "Individens vardagliga rutiner och aktiviteter, sett i relation till den sociala och materiella omgivningen - där ingår den byggda miljön. Vardagslivsperspektivet omfattar både individens aktiviteter, präglade av sitt sociala sammanhang, och den tids- och rumsspecifika kontexten. I vardagslivsperspektivet ingår även förvärvsarbete, alla vanliga vardagliga aktiviteter inkluderas oavsett om de är organiserade som förvärvsarbete eller inte"* (Åquist 2001 sid 260).

Utifrån denna definition har jag konstruerat dagsprogram för fyra fiktiva familjer, en i varje bostadsområde. Dagsprogrammen är som sagt var en metod hämtad från tidsgeografen.

Tidsgeografen har sitt ursprung i kulturgeografen och skapades av Torsten Hägerstrand på 1960-talet. Tidsgeografen är uppbyggd på att rum och tid är ändliga storheter för individerna och att detta får alldeles speciella konsekvenser för hur det mänskliga livet fortskrider. Dessa konsekvenser innebär framför allt begränsningar i individernas handlande. Själva begreppet begränsningar intar en mycket central ställning i den tidsgeografiska begreppsapparaten. De mest basala begränsningarna kan sammanfattas i ett antal punkter. Dessa är att människor är odelbara det vill säga att man kan vara bara på ett ställe samtidigt. Människan har en begränsad livslängd och bara kan involveras i en uppgift i taget. Därtill kommer att varje uppgift har en viss varaktighet, att förflyttningar mellan två punkter i rummet konsumerar tid (Friberg 1990).

Jag har skapat dagsprogram vilka jag sedan har utprovat på fyra olika boendemiljöer i Lindsberg (Hagaberg, Hermanstorp, Skottbackarna och Dalkarlshyttan) för att analysera Lindsberg ur ett vardagslivsperspektiv. Denna metod har tidigare provats teoretiskt i tre svenska kommuner av Solveig Mårtensson och resultatet redovisats i hennes avhandling "On the Formation of Biographies in Space-time Environments", 1979. Resultaten från utprovningsen ger mig faktisk tidsåtgång för olika aktiviteter under dagen, i tidsgeografen så kallade projekt. Projekt som varit intressanta för mig är de som inbegriper förflyttningar i det fysiska rummet i Lindsberg.

Jag har alltså konstruerat tänkta dagsprogram i fyra olika delar av Lindsberg för att på så vis upptäcka eventuella brister för familjer i den fysiska miljön. Själva utprovningsen av dagsprogrammen har jag genomfört genom att transportera mig på olika sätt mellan de olika stationerna i dagsprogrammen. På så vis jag täcker jag in olika områden med sinsemellan olika fysiska förutsättningar. De tänkta dagsprogrammen har knutits till kollektivtrafikens

tidtabeller och på så vis har möjligheterna att genomföra dagsprogrammen för kollektivtrafikanterna undersökts.

Två slags dagsprogram

I tidsgeografin använder man sig av två olika typer av dagsprogram där det ena är att man specifikt frågar en person om sina dagliga aktiviteter i detalj. Till exempel vilken tid går man upp, äter frukost, lämnar barn på dagis etc. Detta brukar kallas för ett ”faktiskt dagsprogram”. Den andra varianten är ett ”konstruerat dagsprogram” där man själv tar fram olika tänkta men realistiska dagsprogram. Man kan sedan prova ut programmen på ett specifikt geografiskt område. På så vis kan man studera vilka hinder och möjligheter som finns i specifikt område.

Det finns både fördelar och nackdelar med de olika typerna av program. Människors ”faktiska dagsprogram” visar vardagslivets konkreta organisering. Men de ”faktiska dagsprogrammen” blir en kompromiss mellan dels våra önskemål och prioriteringar och dels de krav som uppstår i till exempel i förvärvsarbete och ansvar för familj och hem. De speglar även de hinder som den konkreta omgivningen ger till exempel avstånd mellan bostad och offentlig service. Man kan säga att ett ”faktiskt dagsprogram” är ett resultat mellan olika krav, hinder, och möjligheter (Åquist 1992). Tidsgeografins grundare Torsten Hägerstrand (1982) hävdar att det kan finnas en poäng i att inte enbart studera ”faktiska dagsprogram”, just därför att de är resultatet av kompromisser. Istället kan man med hjälp ”konstruerade dagsprogram” studera konkreta omgivningar, till exempel kvarter och stadsdelar, utan att människors anpassningsförmåga och kompromisser till redan existerande förhållanden finns med och utgör ett hinder för att finna eventuella förbättringar i den fysiska miljön

I mitt arbete använder jag mig av ”konstruerade dagsprogram” av två skäl. Det första är att de konstruerade dagsprogrammen inte har med de anpassningar till de existerande förhållandena som ett ”faktiskt dagsprogram” har. Den andra är att jag med ett ”konstruerat dagsprogram” kan fokusera på de faktorer som går att förändra med hjälp av fysisk planering.

Hur jag har konstruerat mina dagsprogram

Först var jag tvungen att definiera vilka projekt som skulle ingå i dagsprogrammen. Till min hjälp har jag främst haft Tora Fribergs avhandling ”Kvinnors vardag. Om kvinnors arbete och liv” (Friberg 1990) som innehåller ett rikt material av faktiska dagsprogram där jag främst har intresserat mig för de dagböcker som berör de heltidsarbetande kvinnorna. Dessutom har jag använt mig av Solveig Mårtenssons avhandling ”On the Formation of Biographies in Space-time Environments”(Mårtensson 1979) som innehåller tänkta dagsprogram och hur dessa har konstruerats.

Data från Statistiska Centralbyrån (SCB) gav mig en möjlighet att jämföra Fribergs ”faktiska dagsprogram” med statistiska mätvärden. Under perioden oktober 2000-september 2001 genomförde SCB på uppdrag av regeringen en undersökning om människors aktiviteter och tidsanvändning i vardagen som resulterade i en rapport med namnet ”Tid för vardag” (SCB 2003). SCB redovisar där bland annat genomsnittlig tid per dygn för hushållsarbete, inköp av varor och tjänster, resor i samband med inköp av varor, måltider, arbetstid, arbetsresor. Genom att använda mig av SCB:s data fick jag en detaljerad redovisning på hur låg tid vardagens olika projekt tar i genomsnitt.

Intressant är att tidsåtgången för olika projekt visar sig vara relativt lika i mina två källor. Till exempel hur lång tid hushållsarbetet tar. Jämför man SCBs statistik som säger cirka tre timmar (SCB 2003) med den tidsåtgång som anges i Tora Fribergs avhandling (Friberg 1990) två timmar och 55 minuter per dag är skillnaden marginell.

Dagsprogrammets familjer

För att testa mina dagsprogram har jag skapat en familj som jag låtit "bo" i de fyra områden jag studerar. Den ser likadan ut överallt men heter olika saker beroende på var den bor; Andersson i Hermanstorp, Carlsson i Skottbackarna, Bengtsson i Hagaberg, och Davidsson i Stadsskogen. Familjen består av två vuxna med heltidsarbete i Örebro dit de pendlar varje dag. Familjen har en bil vilket innebär att en åker bil och en åker till Örebro kollektivt. De har två barn varav ett barn är fyra och går på dagis det andra barnet är sju och går i första klass i skolan och är på fritids efter skoldagen slut. Här bör nämnas att föräldrarna inte byter transportsätt med varandra. Det vill säga den föräldern som kör bilen till arbetet kör också hem med bil, och den som åker kollektivt åker detta båda vägarna.

Bakgrunden till mina val av familjekonstellation är hur majoriteten av småbarnsfamiljer ser ut enligt SCB. Två förälders familjer är vanligare än ensamföräldersfamiljer, det är vanligast med två heltidsarbetande föräldrar, det är vanligast med två barn med två till tre års åldersskillnad. Jag har valt att försvåra för familjen genom att välja den period då de två barnen befinner sig i två olika verksamheter på dagarna, förskola för det mindre och grundskola för det äldre. För denna familj vardagen att gå ihop får rimligen även en familj där båda barnen finns i samma verksamhet om dagarna ihop det. Det är vanligast att äga en bil och det som möjligen är ovanligt hos min familj är att båda föräldrarna arbetspendlar, och det gör de eftersom jag vill se hur man optimerar förhållandena i Lindesberg för pendlare familjer.

Fasta och variabla projekt

Jag har valt att dela in dagsprogrammets projekt i *fasta projekt* och i *variabla projekt*. De variabla projekten är de som kan skifta i tidsåtgång mellan de olika dagsprogrammen och som innebär förflyttning av något slag. Det är alltså dessa projekt som jag särskilt intresserat mig för och jag har dessutom begränsat mig till transporter till och från arbete samt till barnomsorg och skola. Naturligtvis kan man tänka sig många andra variabla projekt, ex inköp och transport till fritidsaktiviteter men dessa har jag inte studerat i detalj i detta arbete. Jag gör inga anspråk på att vara heltäckande i mina dagsprogram, kombinationerna av olika transportsätt och färdvägar och arbetsfördelning gör att sätten att lösa vardagslivet är oändliga. Jag har istället utgått från en i allmänhet accepterad familjestruktur med två heltidsarbetande föräldrar och två barn.

Jag har skapat projekt som innebär förflyttningar antingen med bil eller kollektivtrafik kombinerat med cykel eller gång. Det innebär att jag analyserar två olika former av förflyttningar som ställer olika krav på den fysiska miljön och således leder fram till olika möjliga problem och lösningar på desamma.

De variabla projekten är: transport till och från arbete och kombinerat med transport till barnomsorg och skola. De fasta projekten är de som har en fixerad tidsåtgång, det vill säga oavsett transportsätt ändras inte tidsåtgången för dessa projekt. De fasta projekten är: arbetstid, sömn, hygien och hushållsarbete i bostaden.

Nedan redovisar jag först de fasta projekten och hur jag har gått tillväga när jag konstruerat dem och därefter motsvarande för de variabla projekten.

Fasta projekt

Sömn

Jag har avsatt en sammanhållen period på åtta timmar för sömn för en vuxen person. Avseende sömn finns en väsentlig skillnad mellan mina konstruerade dagsprogram och de faktiska dagsprogrammen i Tora Fribergs avhandling (Friberg 1990). Flertalet Kvinnor i Fribergs dagböcker har en vaken vardag som omfattar nästan 17 timmar, vilket innebär att deras dygnsvila blir ca sju timmar. Givetvis går det under en kortare tids period klara sig på mindre sömn än åtta timmar per dygn, men på ett längre perspektiv är en sömnperiod på åtta timmar att rekommendera. Därför har jag i mina dagsprogram i enlighet med Mårtensson (Mårtensson 1979) angett sömnperioden till åtta timmar.

Arbete

Jag utgår i mina dagsprogram att båda vuxna arbetar heltid och arbetstiden är bestämd till 07⁰⁰ och 16⁰⁰ alternativt 08⁰⁰ till 17⁰⁰ i enlighet med normalarbetstiden i Sverige. För att vinna tid saxar föräldrarna på arbetstiden det vill säga att den ena förälder har arbetstiden mellan 07⁰⁰ och 16⁰⁰ den andre föräldern arbetar mellan 08⁰⁰ till 17⁰⁰.

Hushållsarbete i bostaden

Matlagning, tvätt, diska och duka, städning, omsorg om egna barn i bostaden, hushållsarbete i bostaden, underhållsarbete av bostaden, bil och dylikt, utgör ett fast projekt vilket jag kallar hushållsarbete i bostaden. Tiden för en kvinna enligt SCB är 2 timmar och 13 minuter (hushållsarbete enligt SCB:s definition) + 19 minuter (underhåll) + 2 timmar och 11 minuter (barntillsyn) = 4 timmar 43minuter. För en man är motsvarande värden: 53 minuter +28 minuter +1 timme och 4 minuter = 2timmar och 25 minuter. Det vill säga paret använder 2 timmar och 25 minuter + 4 timmar och 43 minuter = 7 timmar och 8 minuter totalt. Till tiden 7 timmar och 8 minuter har jag valt att lägga de 50 minuter per dag och person man enligt SCB ägnar åt att äta middag och frukost och slutligen har jag dragit av den tid man ägnar morgonbestyren 1 timme och 30 minuter + 1timme. Slutligen har jag gjort hushållsarbetet könsneutralt genom att helt enkelt dela på 2. Totalt alltså 6 timmar och 18 minuter delat på två som blir 3 timmar och 9 minuter per dag och person. Detta värde överensstämmer med uppgifter om tidsanvändning ur Fribergs avhandling (1990).

Hygien

I anslutning till sömnperioden har jag lagt till en halvtimme i periodens början och slut för personlig hygien. Värdet kommer från Mårtenssons standardprogram (Mårtensson 1979) och stämmer bra överens med den tid kvinnorna redovisar i Fribergs dagböcker.

Morgonbestyr

Tidsåtgången för morgonbestyren skiljer sig något beroende på vilka uppgifter som ska genomföras och detta har betydelse för möjligheter att åka kollektivt till arbetet till exempel. Jag har därför intresserat mig för detta projekt på mer detaljerad nivå. Till exempel krävs det mindre tid för morgonbestyr för den som endast kliver ur sängen, klä sig, äter frukost och åker till arbetet än för den som också har ansvar för barnen som ska äta frukost och bli klädda. I mina dagsprogram kommer jag att skilja på dessa två situationer. Det är inte troligt att man använder mer tid än nödvändigt på morgonen och i litteraturens (Friberg 1990) faktiska

dagsprogram varierar tiden mellan en och två timmar för morgonbestyren. Studerar man de kvinnor som arbetar heltid och har barn som skall lämnas på förskola eller skola använder dessa cirka en timme per dygn för morgonbestyr. Det är denna tid använder jag även i mina dagsprogram för den som har hand om barnen. Den som bara har sig själv att sköta ägnar 15 minuter per dag åt morgonbestyr förutom personlig hygien det vill säga att klä sig och äta frukost.

Lunch

Intas på arbetsplats och dagis/skola räknas in i tid för arbete.

Kvällsmat/mellanmål

Har jag inte specificerat vidare då det inte har betydelse för min studie, utan denna tidsåtgång ligger inbakad i övrigt hushållsarbete i bostaden.

Variabla projekt

Transport till arbete

Jag har valt att använda mig av olika transportsätt för att på så vis kunna undersöka olika tänkbara sätt att genomföra dagsprogrammet i Lindesberg. I de fallen bilen används sker alla transporter under dagen med bil, i de dagsprogrammen kollektivtrafik används för att transportera sig till arbetet kommer även andra sätt att transportera sig så som cykla och gå att användas för att komplettera kollektivtrafiken.

I mina dagsprogram kombineras resan till arbetet med att den vuxna personen lämnar eller hämtar barn på förskola eller skola. Jag har räknat ut tidsåtgången för att lämna barnen på förskola och skola till 10 minuter per barn vid sidan om själva transporten. Projektet hämta och lämna barn på förskola och skola delas lika mellan föräldrarna, det vill säga att ena föräldern lämnar barnen på morgonen, och den andra föräldern hämta barnen på kvällen.

Resor med bil sträckan Lindesberg-Örebrocentrum tar vid gällande hastighetsregler 40-45 minuter. Tiden är från det man lämna hemmet eller förskola och till det man anländer till centrala Örebro. Jag utgår alltså från en arbetsplats i centrala Örebro i detta arbete. Resorna med kollektivtrafiken på sträckan Lindesberg-Örebro tar mellan 30 och 50 minuter. Den person i familjen som åker kollektivt väljer det trafikslag som för stunden är tidseffektivast, det vill säga att transport med tåg kan vara lämplig på morgonen på grund av tågstationens placering i förhållande till förskola/ skola eller bättre avgångstider. Däremot kan bussen vara lämpligast för hemfärden. Denna form av saxning är relativt vanlig bland Lindesbergs pendlarna i dagsläget och lokaltrafikens taxor skiljer sig inte nämnvärt mellan trafikslagen. Till den beräknade restiden med kollektivtrafiken lägger jag på tio minuter för transporter inom Örebro centrum.

Transport från arbete

Hemresan följer samma mönster som resan till arbetet och kombineras i vissa fall med hämtning av barn på fritids eller förskola.

De studerade områdena

De områden jag har valt att intressera mig för är Hermanstorp, Hagaberg, Skottbackarna och Stadsskogen. Jag har valt dessa fyra områden då de skiljer sig åt inte enbart vad det gäller boendemiljö utan då det även finns skillnader hur de ligger i förhållande till skolor, förskolor, fritids, handel, kollektivtrafik, och inte minst i förhållande till centrum och järnvägstationen.

Hermanstorp består till största delen av enfamiljshus men det finns även en del privata parhus i två våningar. Standarden på husen varierar i kvalitet och storlek, vilket ger en stor valmöjlighet när det gäller val av bostadstyp. I området finns det en förskola. Närmaste livsmedelsbutik ligger cirka 10 minuters promenad från området. Närmaste hållplats för kollektivtrafiken finns på Kristinavägen södra del, det tar cirka 11 minuter att gå dit. Hermanstorps stora kvalitet förutom närheten till centrum är det natursköna läget i östslutningen ut mot omgivande landskap.



Bilderna visar exempel på bostäder i Hermanstorp

Hagaberg är ett miljonprogramsområde från rekordåren med två vånings flerfamiljshus. I området finns bra tillgång till både förskolor och grundskola. En liten ICA butik finns inom promenadavstånd. Närmast kollektivhållplats finns på Bergmansvägen norr om Lindesbergs centrum, det tar cirka 14 minuter att gå dit. Trots ett naturnära läge och en närhet till skola, förskola och matbutik har bostadsområdet som många andra bostadsområden från rekordåren ett relativt skamfilat rykte.



Flerfamiljshus i Hagaberg

Skottbackarna är något av Lindesberg ”gräddhylla” med stora enfamiljshus relativt långt från centrum. Bebyggelsen är av skiftande ålder och ju längre ner mot Örebrovägen och Lindesjön man kommer desto större och mer påkostade blir husen. Det finns ingen kommunal service i området och den närmaste matbutiken finns i Lindesbergs centrum. Nyligen har man anlagt en gång och cykelväg från Skottbackarna in till Lindesbergs centrum vilket gör att det är betydligt enklare att gå och cykla in till Lindesberg. En busshållsplats finns i direktanslutning till bostadsområdet vilket gör det lätt att utnyttja kollektivtrafiken



Bilderna visar exempel på bostäder i Skottbackarna

Stadsskogen består även delvis av enfamiljshus, från sjuttioalet. Området har en god försörjning av förskolor och skolor, det finns dock ingen livsmedelsbutik i områdets närhet utan närmsta livsmedelsbutik är Hemköp strax norr om centrum, vid infarten till detsamma. Närmaste kollektivtrafikshållplats ligger på norra infartsleden. Goda möjligheter till transport på gång- och cykelvägar finns inom området men inte i förbindelse med Lindesbergs centrum. Till områdets kvaliteter hör tillgången till idrottshall och fotbollsplaner samt gång- och cykelvägsförbindelse med ishallen.



Bilderna visar exempel på bostäder i Stadsskogen

Resultat av utprovning av dagsprogrammen

Till att börja med följer här nedan en redovisning av resultaten för familjerna Andersson, Bengtsson, Carlsson och Davidsson i Hermanstorp, Hagaberg, Skottbackarna och Stadsskogen respektive. Tider markerade med blått är de tider som jag antingen har uppmätt genom att förflytta mig i Lindesberg eller tider för transport till Örebro uppmäta genom bilåkning, För kollektivtrafiken har kollektivtrafikens tidtabeller använts. Väntetid är beräknad så att personen kommer till hållplats fem minuter innan beräknad avgångstid. Värt att notera är att de fasta projekten upptar 21 av dygnets timmar (9 timmar arbete, 8 timmar sömn, 1 timme hygien, 3 timmar hushållsarbete i bostaden) vilket ger 3 timmar över till transporter och all övrig aktivitet.

Familjen Andersson på Sveavägen i Hermanstorp

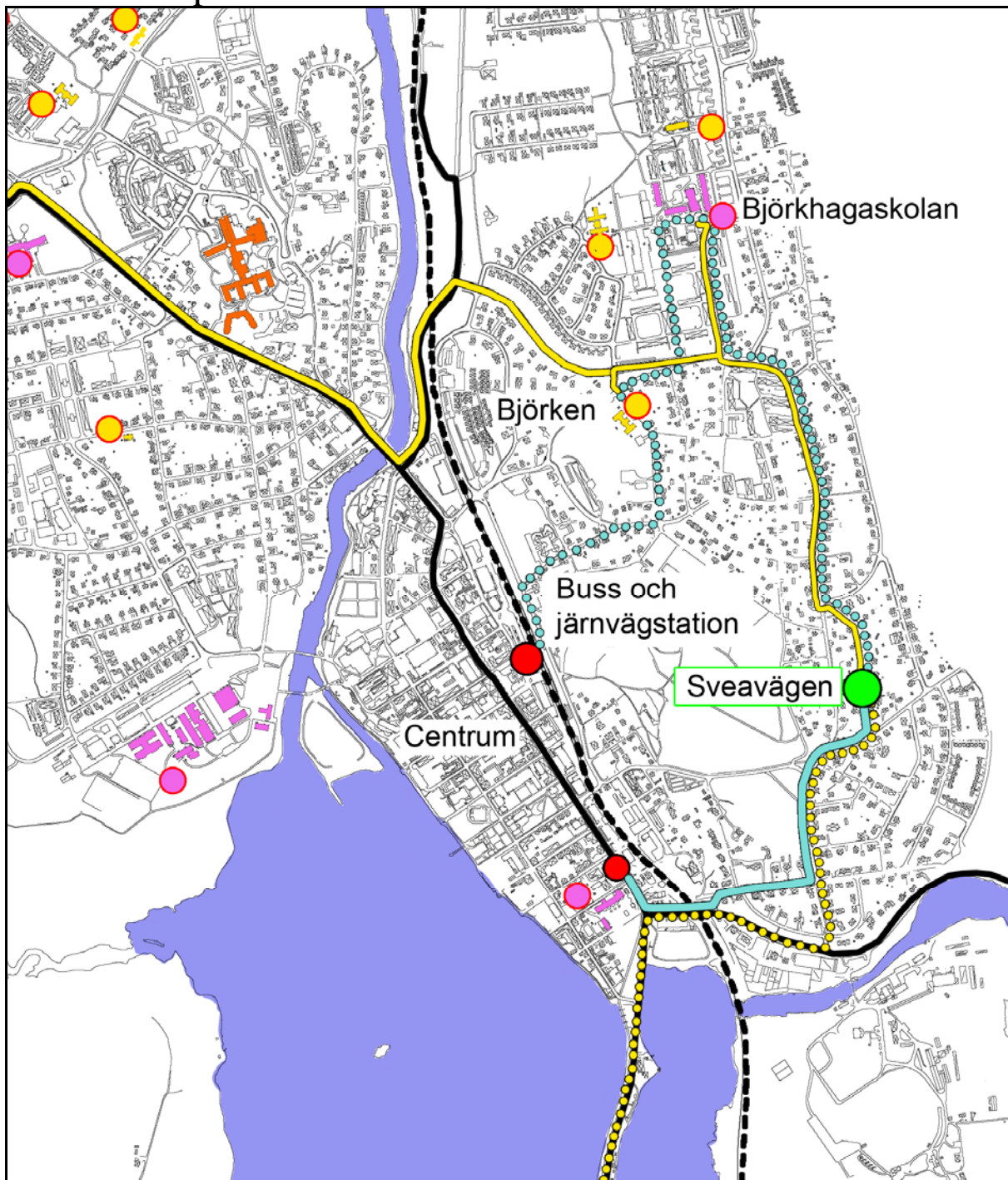
Arne

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.00	45 minuter
Lämnar hemmet till fots	05.45	15 minuter
Kliver på bussen vid Kristinaskolan	06.00	43 minuter
Anländer till Örebrocentral	06.43	
Arbete börjar	07.00	
Tid för transporter morgon	1 timme 15 minuter	
Lämnar arbetet	16.00	29 minuter
Kliver på tåget på Örebrocentral	16.29	32 minuter
Anländer till Lindesberg järnvägstation går till Björken	17.01	7 minuter
Hämtar barn på förskolan Björken	17.08	10 minuter
Går till fritids på Björkhagaskolan med vagn	17.18	14 minuter
Hämtar barn på fritids	17.32	10 minuter
Går hem	17.42	15 minuter
Hemma	17.57	
Tid för transporter kväll	1 timme 57 minuter	
Total tid för transporter	3 timmar och 2 minuter	

Anna

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.27	1,5 timme
Kör bil till Björkhagaskolan	06.57	2 minuter
Lämnar barn på Björkhagaskolan	06.59	10 minuter
Kör bil till förskolan Björken	07.09	1 minut
Lämnar barn förskolan	07.10	10 minuter
Kör bil till Örebro	07.20	40 minuter
Arbete börjar	08.00	
Tid för transporter morgon	1 timme 3 minuter	
Lämnar arbete i Örebro	17.00	40 minuter
Hemma	17.40	
Tid för transporter kväll	40 minuter	
Total tid för transporter	1 timme och 43 minuter	

Hermanstorp



- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| Större Gata | Transport med bil morgon |
| Järnväg | Transport med bil kväll |
| Kollektivtrafikens
hållplats | Transport till fots morgon |
| Skola | Transport till fots kväll |
| Förskola | N |
| | 0 300 600m |

Familjen Bengtsson på Björkhyttevägen i Hagaberg

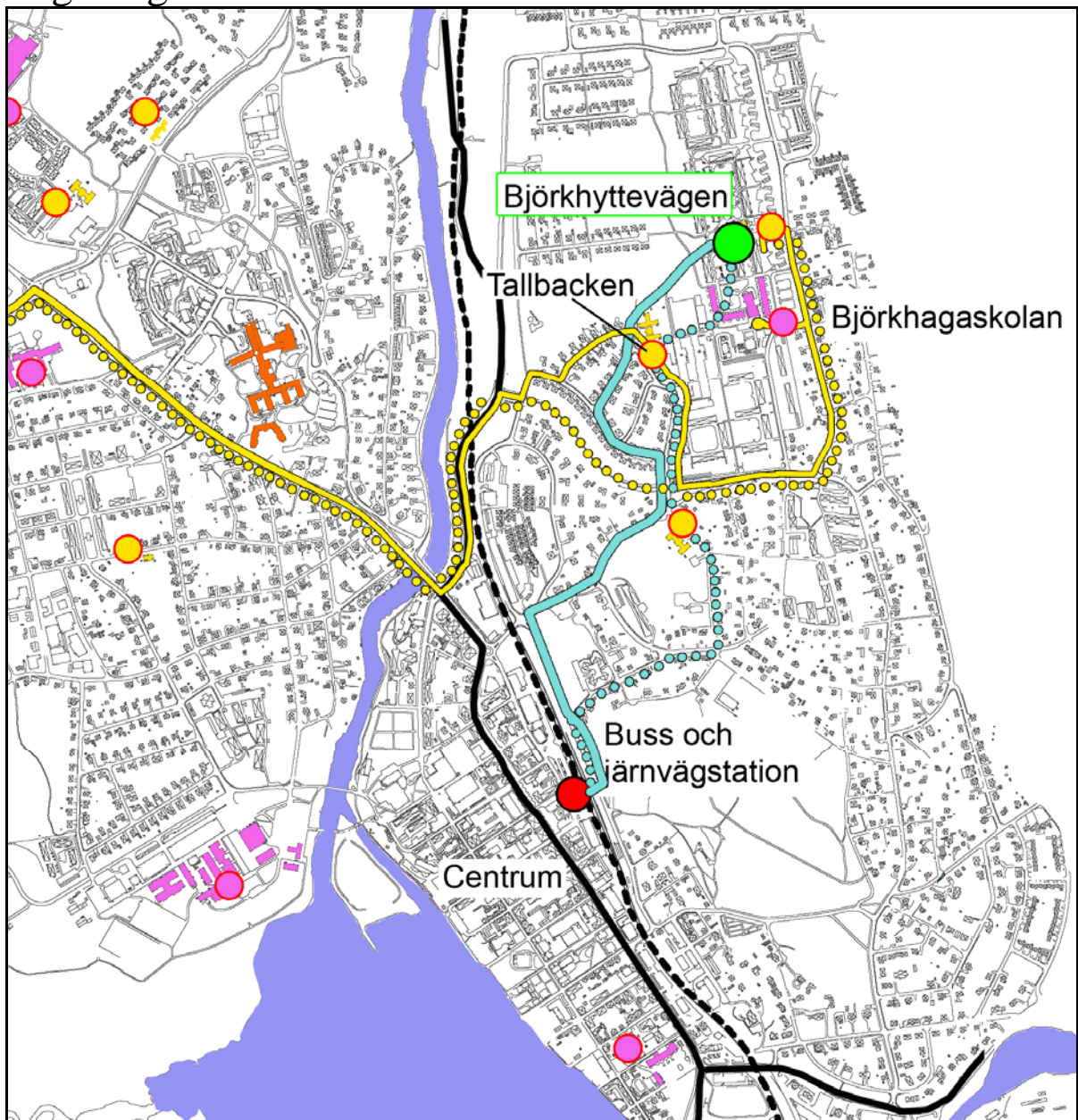
Börje

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.04	45 minuter
Lämnar hemmet med cykel	05.49	6 minuter
Kliver på bussen vid järnvägsstationen	05.55	48 minuter
Anländer till Örebrocentral	06.43	
Arbete börjar	07.00	
Tid för transporter morgon	1 timme 11 minuter	
Lämnar arbetet	16.00	29 minuter
Kliver på tåget på Örebrocentral	16.29	32 minuter
Anländer till Lindesberg järnvägsstation	17.01	8 minuter
Hämtar barn på förskolan Tallbacken med cykel	17.09	10 minuter
Cyklar till fritids på Björkhagaskolan	17.19	1 minut
Hämtar barn på fritids	17.20	10 minuter
Cyklar hem	17.30	2 minuter
Hemma	17.32	
Tid för transporter kväll	1 timme 32 minuter	
Total tid för transporter	2 timmar och 43 minuter	

Barbro

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.28	1,5 timme
Kör bil till Björkhagaskolan	06.58	1 minut
Lämnar barn på Björkhagaskolan	06.59	10 minuter
Kör bil till förskolan Tallbacken	07.00	1 minut
Lämnar barn på förskolan Tallbacken	07.10	10 minuter
Kör till Örebro	07.20	40 minuter
Arbete börjar	08.00	
Tid för transporter morgon	1 timme 1 minut	
Lämnar arbete i Örebro	17.00	40 minuter
Hemma	17.40	
Tid för transporter kväll	40 minuter	
Total tid för transporter	1 timme 41 minuter	

Hagaberg



- | | | | |
|--|---------------------------------|--|-----------------------------------|
| | Större Gata | | Transport med bil morgon |
| | Järnväg | | Transport med bil kväll |
| | Kollektivtrafikens
hållplats | | Transport med cykel morgon |
| | Skola | | Transport med cykel kväll |
| | Förskola | | |
- 0 300 600m

Familjen Carlsson på Skogalundsvägen i Skottbackarna

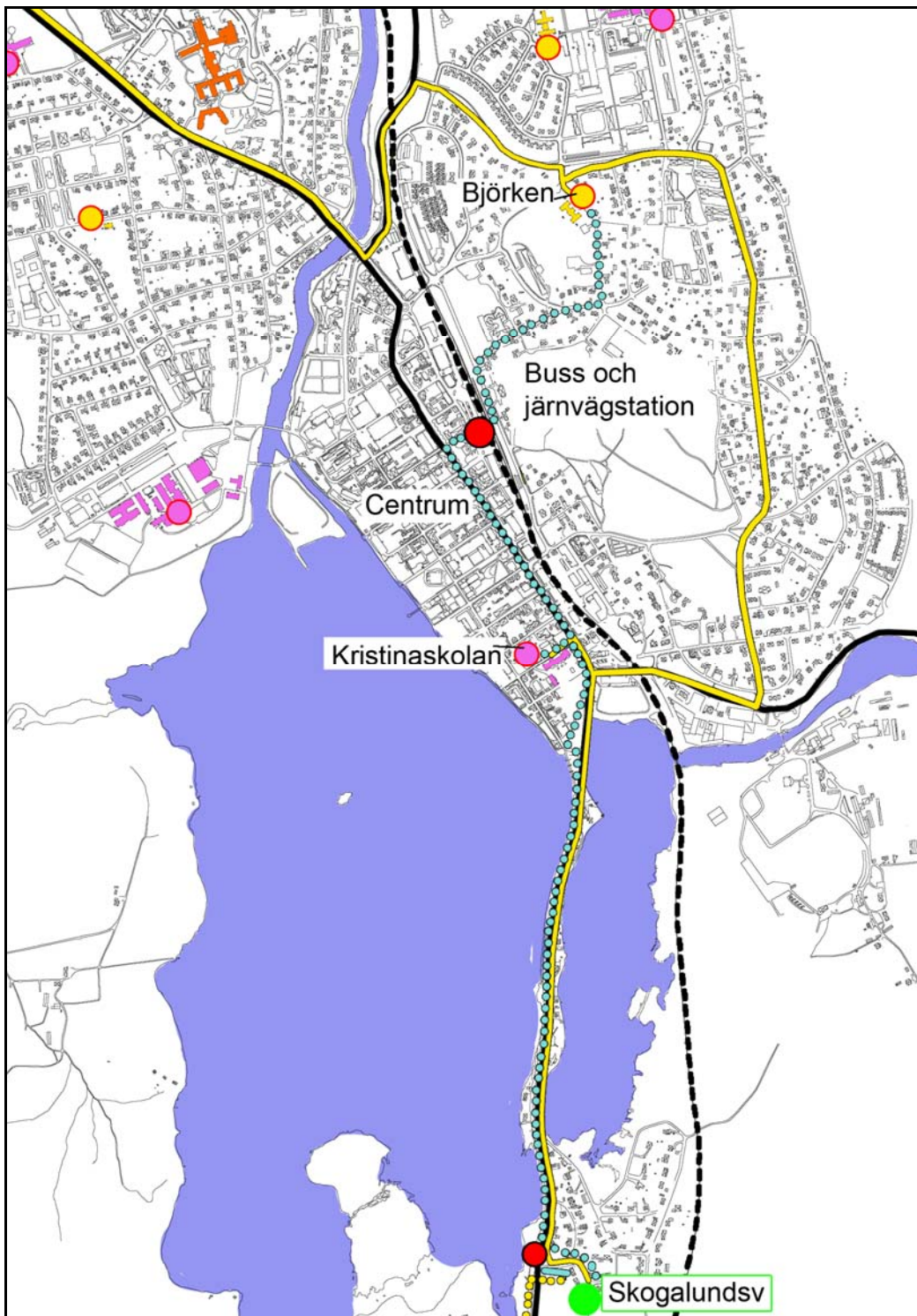
Ceasar

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.15	45 minuter
Lämnar hemmet till fots	06.00	1 minuter
Kliver på bussen vid Skottbackarna	06.06	38 minuter
Anländer till Örebrocentral	06.43	
Arbete börjar	07.00	
Tid för transporter morgon	1 timme	
Lämnar arbetet	16.00	29 minuter
Kliver på tåget på Örebrocentral	16.29	32 minuter
Anländer till Lindesberg järnvägstation går till Björken	17.01	7 minuter
Hämtar barn på förskolan Björken	17.08	10 minuter
Går till fritids på Kristinaskolan med vagn	17.18	14 minuter
Hämtar barn på fritids	17.32	10 minuter
Går hem med barn	17.42	15 minuter
Hemma	17.57	
Tid för transporter kväll	1 timme 57 minuter	
Total tid för transporter	2 timmar och 57 minuter	

Cecilia

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.22	1,5 timme
Kör bil till Kristinaskolan	06.52	3 minuter
Lämnar barn på Kristinaskolan	06.55	10 minuter
Kör bil till förskolan Björken	07.05	5 minuter
Lämnar barn förskolan	07.10	10 minuter
Kör bil till Örebro	07.20	40 minuter
Arbete börjar	08.00	
Tid för transporter morgon	1 timme 8 minuter	
Lämnar arbete i Örebro	17.00	40 minuter
Hemma	17.40	
Tid för transporter kväll	40 minuter	
Total tid för transporter	1 timme och 48 minuter	

Skottbackarna



- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| Större Gata | Transport med bil morgon |
| Järnväg | Transport med bil kväll |
| Kollektivtrafikens hållplats | Transport till fots morgon |
| Skola | Transport till fots kväll |
| Förskola | N |
| | 0 300 600m |

Familjen Davidsson på Menuettvägen i Stadsskogen

Daniel

Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	04.50	45 minuter
Lämnar hemmet till fots	05.35	7 minuter
Väntar på bussen	05.45	5 minuter
Kliver på bussen vid Bergslagsvägen	05.45	58 minuter
Anländer till Örebrocentral	06.43	17 minuter
Arbete börjar	07.00	

Tid för transporter morgon 1 timme och 27 minuter

Lämnar arbetet	16.00	38 minuter
Kliver på bussen på Örebro resecentrum	16.38	53 minuter
Anländer till Bergslagsvägen går till Brotorpskolan	17.31	2 minuter
Hämtar barn på fritids Brotorpskolan	17.33	10 minuter
Går till förskola Stadsskogen	17.43	5 minuter
Hämtar barn på förskola	17.48	10 minuter
Går hem med barn	17.58	7 minuter
Hemma	18.05	

Tid för transporter kväll 2 timmar 7 minuter
Total tid för transporter **3 timmar 32 minuter**

Desirée

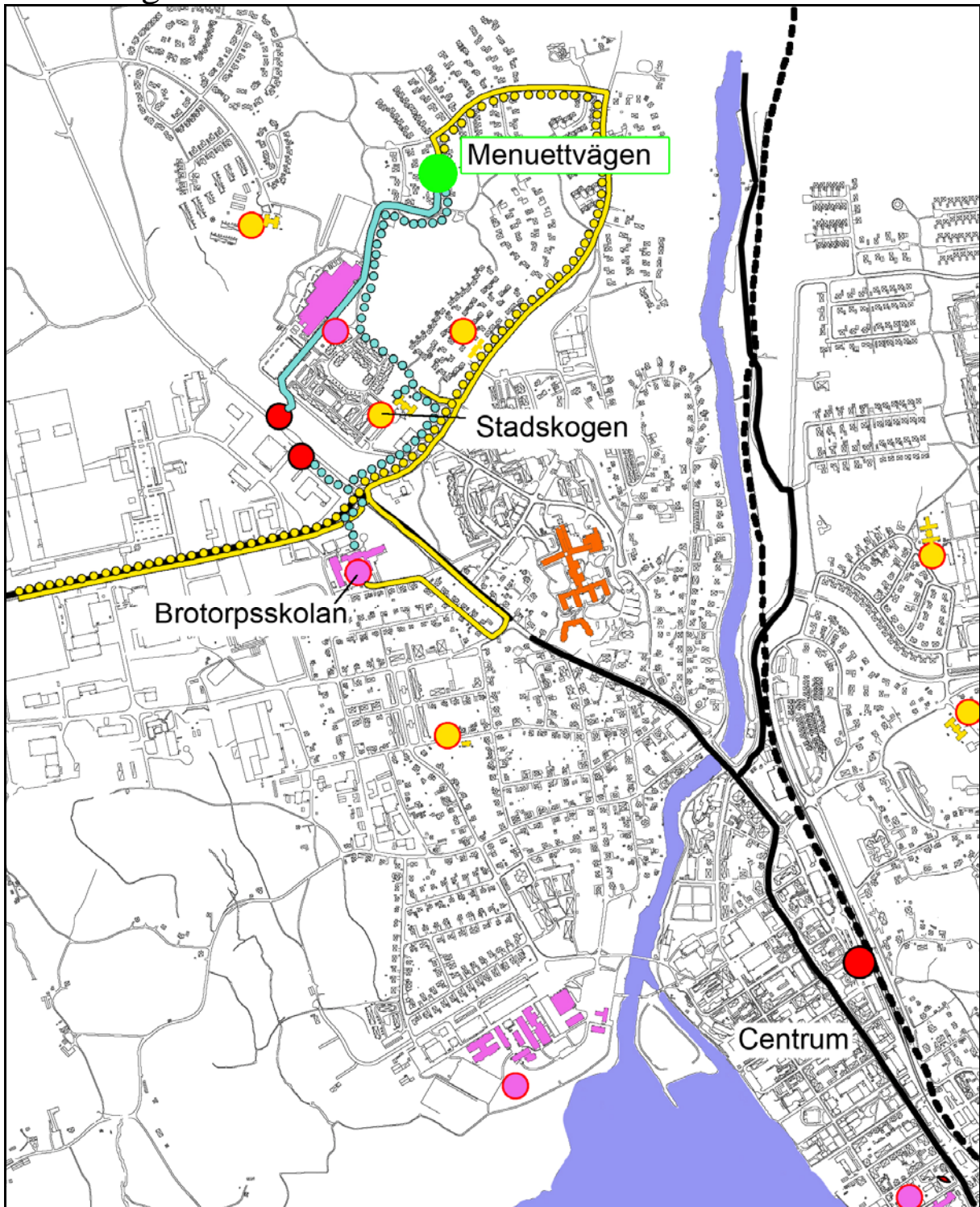
Projekt	Starttid	Tidsåtgång
Uppstigning, personlig hygien och morgonbestyr	05.25	1,5 timme
Kör bil till förskola Stadsskogen	06.55	3 minuter
Lämnar barn på förskola Stadsskogen	07.05	10 minuter
Kör bil till Brotorpskolan	07.05	5 minuter
Lämnar barn Brotorpskolan	07.10	10 minuter
Kör bil till Örebro	07.20	40 minuter
Arbete börjar	08.00	

Tid för transporter morgon 1 timme 8 minuter

Lämnar arbete i Örebro	17.00	40 minuter
Hemma	17.40	

Tid för transporter kväll 40 minuter
Total tid för transporter **40 minuter**

Stadsskogen



- | | | | |
|--|---------------------------------|--|-----------------------------------|
| | Större Gata | | Transport med bil morgon |
| | Järnväg | | Transport med bil kväll |
| | Kollektivtrafikens
hållplats | | Transport till fots morgon |
| | Skola | | Transport till fots kväll |
| | Förskola | | |
- N 0 300 600m

Analys

I Hermanstorp är dagsprogrammets stationer (skola, dagis, hållplatser) placerade långt från hemmet och i fel riktning i förhållande till kollektivtrafikens hållplatser och utfart med bil till Örebro. Detta innebär att restiden inom Lindesberg för att hämta barn är 36 minuter om man går. Alternativet att cykeln är svårt för Arne då han använder sig av två olika hållplatser. Hela arbetsresan med kollektivtrafik och barnhämtning tar 1 timme och 57 minuter på kvällen. Det får anses som en icke acceptabel tidsåtgång som lämnar utrymme för förbättringar. Restiden för den som lämnar barn med bil blir 3 minuter inom Lindesberg, en timme och 3 minuter totalt för arbetsresan på morgonen. Restiden med bil inom Lindesberg kanske inte kan tyckas vara så lång, däremot medför spridningen av stationerna i dagsprogrammet att resträckan inom Lindesberg blir onödigt lång innan man når riksväg 50.

För Hagaberg ligger dagsprogrammets stationer i anslutning till bostaden vilket ger korta restider för hämtning och lämnig av barnen för de boende på Björkhyttevägen. Det enda som går att anmärka på är läget på järnvägstationen i förhållande till Björkhyttevägen. Stationen ligger i Lindesbergs centrala del vilket innebär en restid på 6 minuter med cykel, vilket i och för sig inte är en oacceptabel restid. Den enskilt största faktorn som gör att restiden trots allt blir 1 timme och 32 minuter är en oacceptabelt lång väntetid på tåget i Örebro. Restiden för den som lämnar barn med bil blir 1 timme och 1 minut var av restiden inom området är 2 minuter vilket är acceptabelt. För den som reser med bil ligger Hagaberg något gynnsammare än Hermanstorp i förhållande till riksväg 50 och läget skapar relativt små transportsträckor i Lindesberg.

Skottbackarnas läge utanför Lindesberg centrum märks på restiderna för att lämna barn. Framför allt är det förskolan Björkens placering i Hagaberg som gör att restiden för hämtning av barn till fots blir så lång (36 minuter). Den totala restiden hålls nere tack vare att Kristinaskolan ligger på vägen hem från förskolan Björken och på så vis hålls restiden på samma nivå som i Hermanstorp det vill säga en total restid på 1 timme och 57 minuter. En tid som inte är acceptabel.

Värt att notera är den fördelaktigt placerade busshållplatsen i anslutning till Skottbackarna som gör att restiden mellan bostad och busshållplats till blir en minut för Ceasar.

En annan fördel med Skottbackarnas placering i södra delen av Lindesberg är att man kan kliva på bussen i slutet av sträckan genom Lindesberg och på så vis slippa restiden det innebär att resa genom Lindesberg.

Skottbackarnas placering innebär därför att restiden för den som reser med buss och inte hämtar/ lämnar barn blir en timme vilket är en mycket bra restid för de boende i Lindesberg. Skottbackarnas läge vid den södra infarten gör även att det är lätt att nå området med bil.

I Stadsskogen är platserna i dagsprogrammen relativt bra placerade i förhållande till bostaden och kollektivtrafiken. Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät inom Stadsskogen gör att avstånd och restider mellan dagsprogrammets platser blir korta. Restiden för Daniel när han hämtar barnen på förskola och dagis blir inte mer än 14 minuter. Busshållplatsens placering intill Stadsskogen är bra men det finns tre faktorer som gör att den totala restiden blir oacceptabelt lång.

Det första problemet är att Stadsskogen ligger i Lindesbergs norra del. Detta innebär att den som reser med buss måste åka med bussen genom hela Lindesberg vilket innebär en skillnad i restid på 30 minuter per dag jämfört med den som bor i södra Lindesberg. Det andra problemet är att Stadsskogen ligger på en höjd en bra bit från Lindesbergs järnvägsstation så det är inte troligt att man cyklar eller går till järnvägsstationen för att åka med tåget . Detta innebär att de boende i Stadsskogen är hänvisade till att åka buss och därigenom inte har samma möjligheter att tidsoptimera sin restid genom att kunna välja olika transportsätt inom kollektivtrafiken. Det tredje problemet är att bussens avgångstider är dåligt anpassade till de arbetstider som dagsprogrammets familjer har och innebär att väntetiderna i Örebro blir onödigt långa. För den som pendlar med bil är däremot Stadsskogens läge bra med korta restider inom området, samt en smidig väg ut till riksväg 50.

Sammanfattande analys

När man sammanställer resultaten från analysen av dagsprogrammen är det främst tre områden där det finns förbättringar att genomföra de är: För det första tätare avgångar för tågen, för det andra placeringen av förskolor, skolor och hållplatser, och för det tredje förbättringar i gång- och cykelvägnätet. Vidare visar analysen av stationsområdet att stationsområdet är i stort behov av förbättringar när det gäller utseende och funktion.

Som vi har kunnat se är förhållande mellan dagsprogrammets olika stationer i Hagaberg relativt bra för dagsprogrammets familjer. De förbättringar man kan föreslå för att få ner den totala restiden är att öka turtäthet på tåget. Genom att öka turtätheten kan man minska väntetiden i Örebro från 29 minuter till optimala 5 minuter vilket innebär en minskad total restid från 1 timme och 32 minuter till 1 timme och 8 minuter vilket kan anses som en acceptabel restid för de som pendlar med kollektivtrafiken i Hagaberg. Många har naturligtvis möjligheter att anpassa arbetstiden till kollektivtrafiken genom exempelvis flexitid, emellertid gäller detta långt ifrån alla yrkesgrupper. Till exempel vårdpersonal och personer som arbetar inom handeln har strikt schemalagd arbetstid.

I resultaten från analysen av Hermanstorp och Skottbackarna visas att placeringen av skolor och förskolor har stor betydelse för hur mycket tid det går åt att hämta och lämna barn. I de fall skolor och förskolor är placerade antingen i närheten av bostadsområdet eller på vägen till en hållplats för kollektivtrafiken så som Stadsskogen och Hagaberg har man kunnat spara upp till 30 minuter per dag vid lämning och hämtning av barn. Resultaten från dagsprogrammen visar att det finns en stor tidsmässig vinst om förskola och skola ligger nära varandra när familjer har ett barn på vardera stället,

Vidare visar analysen att en förbättring av gång- och cykelvägnätet skulle främst gynna de boende i Skottbackarna. Det finns redan en separat gång- och cykelväg mellan Skottbackarna och Kristinaskolan men cykelmiljön längs Kristinavägen och Banvägen är under all kritik. Detta omöjliggör för Ceasar som är boende i Skottbackarna att hämta barnen med cykel. En förbättring av gång- och cykelvägnätet längs Kristinavägen skulle ge Ceasar en tidsvinst på 17 minuter för att hämta barnen på förskolan Björken och Kristinaskolan. Skottbackarnas läge en bit utanför Lindesbergs centrum gör att de boende är hänvisade till pendling med bussen. Vid en förbättring av gång- och cykelvägnätet blir restiden för cykel plus tåg den samma som restiden med buss. Vilket skulle ge de boende i skottbackarna möjlighet att välja tåget som alternativt färdmedel in till Örebro. Om man dessutom skulle kombinera en förbättring av gång- och cykelvägar med en placering av en förskola i anslutning till Kristinaskolan på Kristinavägens södra del skulle Ceasar kunna cykla till förskola och skola och busshållplats vilket skulle ge en tidsvinst på hela 21 minuter.

Stationsområdet funktion och utseende måste förbättras. När det gäller funktionen så måste byten mellan de olika trafikslagen tåg, buss, cykel och bil ske snabbt och smidigt. Det är viktigt att uppmuntra användandet av cykel som transportmedel till stationsområdet från de olika delarna i Lindesberg då detta visat sig vara ett effektivt transportsätt. Vinsten blir även miljömässig något som även gäller om människor i ökad utsträckning kan ställa bilen på stationsområdet för att vidare transporteras kollektivt till Örebro. Att familjernas bilberoende minskas är en kanske än större vinst. Säkerheten på stationsområdet är också undermålig. Stationsområdet upplevs som nedgånget och slitet och dessutom ostrukturerat, människor ser inga tydliga stråk och det råder osäkerhet om var cyklar och bilar skall parkeras. Detta är inte bra om Lindesberg vill upplevas som en attraktiv pendlarort.