

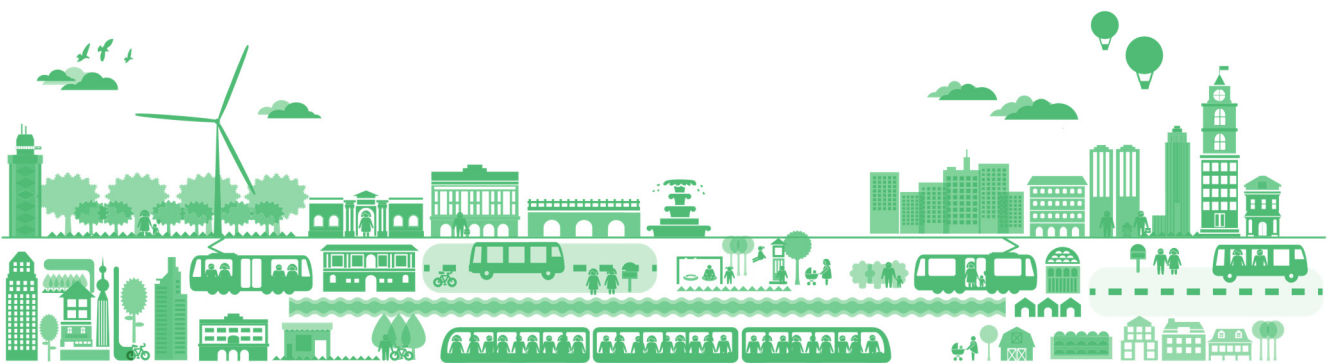


K2 OUTREACH 2019:4

Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa?

En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden

Jessica Berg, Jakob Allanson, Malin Henriksson & Christina Lindkvist



ISBN: 978-91-985495-9-1
Datum: december 2019
Tryck: Media-Tryck Lund

K2 OUTREACH 2019:4

Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa?

En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden

Jessica Berg, Jakob Allanson, Malin Henriksson & Christina Lindkvist

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Introduktion	6
1.1. Syfte	7
2. Centrala begrepp	9
2.1. Hållbar mobilitet.....	9
2.2. Social hållbarhet, distributiv och institutionell rättvisa	10
2.3. Transportfattigdom	11
3. Metoder	12
3.1. Fältstudier.....	12
3.2. Fokusgrupper och enskilda intervjuer	12
3.3. Mentala kartor	14
3.4. Resedagböcker	14
3.5. Diskursanalys av styrdokument.....	15
4. Bostadsområden i fokus	16
4.1. Angered, Göteborg.....	16
4.2. Botkyrka, Stockholm.....	17
5. Resultat	18
5.1. Upplevelser av de studerade bostadsområdena.....	18
5.2. Kollektivtrafik som resurs	19
5.3. Dyrt att resa med kollektivtrafiken	20
5.4. Bil och körkort är en dröm	22
5.5. Konsekvenser av bristfällig kollektivtrafik för arbetsresor.....	22
5.6. Social rättvisa i styrdokument.....	24
6. Diskussion och slutsatser	26
6.1. Slutsatser	29
7. Referenser.....	31

Förord

Ett av K2:s prioriterade forskningsområden är ”Kollektivtrafik för alla”. Genom forskning inom detta område vill vi bidra till att olika gruppers behov i kollektivtrafiken synliggörs och till en ökad förståelse bland kollektivtrafikens aktörer för hur man bättre kan inkludera olika grupper i planeringsprocesser. I denna rapport sammanfattas resultat från ett forskningsprojekt om tillgänglighet och social rättvisa som genomfördes inom ramen för K2 under åren 2018-2019. Projektgruppen har bestått av Jessica Berg, VTI, Malin Henriksson, VTI, Christina Lindkvist, Malmö universitet, Anders Wretstrand, Lunds universitet och Jakob Allansson, Malmö universitet. Huvudförfattare till rapporten har varit Jakob Allansson och Jessica Berg. Projektgruppen vill rikta ett stort tack till alla informanter som har deltagit i intervjuer och fokusgrupper och delat med sig av sina erfarenheter och berättelser om resande. De vill också tacka de tjänstemän i Botkyrka kommun och Göteborgs Stad som har hjälp till med kontakter till informanter. Ett stort tack riktas även till Kristina “Ina” Larsson på samhällsplanerarprogrammet, Linköpings universitet, för arbetet med den socioekonomiska beskrivningen, samt till Hanna Holm, K2, som har läst och gett värdefulla synpunkter på rapporten.

Lund, december 2019

John Hultén

Föreståndare K2

Sammanfattning

Den här rapporten bygger på en studie av mobilitetsstrategier hos personer i stadsdelarna Angered, Hammarkullen och Lövgärdet i Göteborg samt områdena Hallunda/Norsborg, Alby och Fittja i norra delarna av Botkyrka kommun utanför Stockholm. Det är urbana områden som anses vara socialt utsatta och som bland annat kännetecknas av låg socioekonomisk status och kriminell inverkan. De som bor där reser mindre och äger bil i mindre utsträckning än personer som bor i andra urbana områden. Syftet med studien var dels att studera mobilitetsstrategier hos människor som bor, arbetar eller har aktiviteter i de studerade områdena, med ett särskilt fokus på hur kollektivtrafiken upplevs, används och kan tillgodose mobilitetsbehov, dels att tillhandahålla planeringsunderlag för att kollektivtrafiken i svenska städer ska kunna bidra till tillgänglighet och ett socialt rättvist transportsystem.

Studiens viktigaste slutsatser är följande:

- Låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är faktorer som hör ihop med socialt utsatta områdens karaktär och som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare jobb och skola. En väl fungerade kollektivtrafik är därför en viktig resurs för delaktighet och integrering i samhället.
- För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa.
- För de som arbetar kvällar, nätter och helger, och för de som arbetar på avsidade belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning.
- Förutom avstånd till kollektivtrafiken är faktorer som geografisk, topografisk, väder, väglag, mörker och ljus, upplevd trygghet och parkeringsmöjligheter för cykel och bil avgörande för hur tillgänglig kollektivtrafiken är.
- Kollektivt resande betraktas av många som mindre attraktivt än att resa med bil och det tycks finnas en utbredd skjutskultur i de områden som den här studien behandlar.
- En dokumentanalys visar att regionala styrdokument som reglerar kollektivtrafikplaneringen fokuserar på yrkesarbetandes pendling, studenters pendling och på att uppfylla funktionsnedsatta resenärers behov.

Vi har träffat och intervjuat 41 personer som var arbetsökande, studerande på gymnasie- eller universitetsnivå eller anställda i låginkomstyrken.

Inom ramen för det här projektet har vi också analyserat lokala och regionala styrdokument, som reglerar kollektivtrafikplaneringen för Angered och Botkyrka.

Resultaten visar att informanterna har positiva uppfattningar om sina bostadsområden. De har närhet till vänner, handel, service och kollektivtrafik. De upplever ett lugn och en trygghet i bostadsområdena, även om kriminalitet förekommer och är synligt.

Kollektivtrafiken är en viktig resurs i det dagliga livet för de unga arbetsökande och studerande vi intervjuat. Kollektivtrafiken tar dem dit de behöver och de upplever att de

kan åka vart de vill med kollektivtrafiken. En viktig förklaring till att kollektivtrafiken fungerar så väl för den här gruppen är att de unga arbetssökande och studerande har få måsten i vardagen, de har till exempel få tider de behöver passa. De arbetar inte, har inga små barn eller ansvar för hushållet. Om de missar bussen eller blir försenade får det inte så stora konsekvenser.

I projektet intervjuades också undersköterskor och vårdbiträden på två äldreboenden. På det ena äldreboendet, som ligger på gångavstånd från en pendeltågsstation, upplevde de intervjuade en god mobilitet. Kollektivtrafiken fungerade bra för arbetspendling. Det andra äldreboendet ligger perifert beläget med bristfällig försörjning av kollektivtrafik, särskilt under kvällar och helger. Den närmsta pendeltågstationen ligger tre kilometer från äldreboendet, där kan resenärer byta till en buss som stannar på cirka 15 minuters gångavstånd från äldreboendet. Några av de anställda vid detta äldreboende skiftade mellan fyra olika färdsätt för att ta sig till och från arbetet och hade i högtrafik en restid på en timme eller mer. Under helgen kunde väntetiden vid pendeltågsstationen vara upp till en timme. Alternativet att gå mellan arbetsplatsen och tågstationen upplevdes inte möjligt, då arbetsuppgifterna vid äldreboendet är fysiskt betungande. En vanlig mobilitetsstrategi för de som arbetar vid detta äldreboende är att förlita sig på arbetskamrater eller partners som har tillgång till bil.

Många informanter, såväl de unga som äldre förvärsarbetande, uppger att enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken är för dyra för dem att köpa. De beskrev olika strategier för att minimera sina kostnader; planka, inte resa alls, eller skynda sig och göra ärenden så snabbt att det är möjligt att resa tillbaka på samma biljett. Flera av de unga informanterna har dock månadskort som betalas av skolan eller genom försörjningsstöd.

Dokumentanalysen, där vi studerat de regionala styrdokument som reglerar kollektivtrafikplaneringen, visar att kollektivtrafiken är anpassad och planerad för relativt väletablerade grupper i samhället och för personer med funktionsnedsättning som har ett starkt lagstöd. Satsningar riktar sig främst till yrkesarbetande eller till studenter, vilket antas ge bäst regionalekonomisk utveckling.

1. Introduktion

De tre storstäderna i Sverige kännetecknas av väl fungerande kollektivtrafik. I dessa städer finns det ofta olika typer av färdmedel att välja mellan; buss, spårvagn, båt, tunnelbana och pendeltåg. Trafikförsörjningen anses därför i många fall vara god. Trots väl utbyggd transportinfrastruktur och kollektivtrafik finns det strukturella eller individuella faktorer som begränsar individens möjligheter att resa (Pereira, Schwanen & Banister, 2016). Det kan handla om att man inte vet hur man bokar och betalar för att resa med kollektivtrafiken, var man ska kliva på och vilken väg bussen tar. Begränsningar kan också vara kopplade till fysiska och kognitiva funktionsnedsättningar, rädsla för att vistas på perronger eller väntsalarna vissa tider på dygnet, att vägen till hållplatsen känns otrygg, att man inte har råd att resa eller att det inte finns några förbindelser mellan de platser man vill resa mellan. När individen upplever någon eller flera av dessa begränsningar minskar möjligheten och benägenheten att dels nyttja kollektivtrafiken, dels att delta i normala aktiviteter och relationer (Lucas, 2012). Om man inte har tillgång till andra transportmöjligheter, till exempel egen bil, blir det svårt att genomföra vardagsaktiviteter som arbete, studier och fritidsaktiviteter, om de ligger bortom gångavstånd. Det ökar risken för så kallad transportfattigdom eller transportrelaterad social exkludering. Transportfattigdom existerar i merparten av de större städerna i Nordeuropa och kvinnor med låg inkomst är den största riskgruppen.

Internationell forskning visar att tillgången till transporter är orättvist fördelad. De fattigaste befolkningsgrupperna är minst mobila och har både låg tillgång till kollektivtrafik och till egna transportmedel. De får ofta förlita sig på att gå eller cykla. Forskning från Storbritannien visar att låginkomstgrupper har störst risk för att bli skadade eller dödade i trafiken och är mest utsatta för transportrelaterade luftföroreningar (Titheridge et.al, 2014). I Sverige finns det få studier som har belyst relationen mellan socioekonomisk bakgrund och utsatthet när det gäller såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet till transportmöjligheter. En kartläggning visar att resande och bilägande samvarierar med socioekonomisk bakgrund, vilket även överensstämmer med globala studier. Också i Sverige reser personer som bor i socialt utsatta urbana områden mindre än personer som bor i andra urbana områden (Trafikanalys, 2018). Hushåll med låg inkomst äger bil i mindre utsträckning än hushåll med hög inkomst. Det finns däremot få studier som undersöker vilka faktorer i ett svenskt sammanhang som ökar risken för att bli transportfattig och hur människor i svenska städer upplever transportfattigdom. Sverige har ett socialt skyddsnet som många fattiga länder saknar. Många av de fattigaste stadsdelarna i Sverige är uppbyggda enligt miljonprogrammets ideal, där rekreationsområden, service, skolor och kollektivtrafik skulle finnas nära invånarna. Mot bakgrund av den internationella forskningen, som visar på allvarliga sociala konsekvenser av ett orättvist fördelat transportsystem, är det viktigt att också studera svenska förhållanden. För att kunna tillhandahålla ett transportsystem i Sverige som är inkluderande, rättvist fördelat och som kan bidra till att minska de socioekonomiska

klyftorna krävs kunskap om hur transportsystemet fungerar för olika grupper av resenärer.

I Sverige är det oftast landsbygden och mindre tätorter utanför städerna som lyfts fram som särskilda utmaningar när det gäller transportförsörjning och ekonomisk lönsamhet i kollektivtrafiken. Traditionellt sett har svensk transportforskning fokuserat på arbetspendling och ofta på resor som genomförs under dagtid/rusningstid hos grupper som är aktiva på dagen. Människor som arbetar kvällar och helger, deltid, har oregelbundna arbetstider och arbetssökande som inte reser med viss regelbundenhet är ofta osynliga i forskningen. Dessa grupper tillhör också dem som riskerar att bli marginaliserade på grund av inkomst och etnicitet. Det finns en risk att transportbehovet hos människor med oregelbundna resmönster eller som är begränsade att resa blir förbisedda i kartläggningar av resor och transportplanering. Det kan leda till att deras behov av mobilitet och tillgänglighet inte kan tillgodoses, vilket ökar risken för social exkludering. Den kan också innebära att åtgärder i syfte att minska bilanvändning till förmån för mer energieffektiva transportslag inte når de människor vars mobilitet är begränsad eller där transporterna har en negativ inverkan på deras livssituation som en följd av höga kostnader eller långa resor.

Mot bakgrund av tidigare internationell forskning har vi studerat hur risken för transportfattigdom skulle kunna ta sig i uttryck i Sverige och kollektivtrafikens betydelse för social inkludering/exkludering hos socioekonomiskt svaga grupper. Studien har genomförts i stadsdelarna Angered, Hammarkullen och Lövgärdet i Göteborg samt områdena Hallunda/Norsborg, Alby och Fittja i norra delarna av Botkyrka kommun utanför Stockholm. Gemensamt för dessa stadsdelar, förutom att de är uppförda enligt miljonprojektets ideal, är att de under flera år har klassats som särskilt utsatta områden. Dessa områden kännetecknas av låg socioekonomisk status, kriminell inverkan och en mängd riskfaktorer som arbetslöshet, ohälsa och misslyckad skolgång. Boende i socialt utsatta urbana områden har ett lågt antal resor till arbete, skola och fritidsaktiviteter i förhållande till tillgänglighet och utbud av kollektivtrafik (Trafikanalys, 2018). Bilägandet på hushållsnivå är 41 procent jämfört med 65 procent för hushåll i andra urbana områden. De gör färre resor till nära och kära än de som bor i andra urbana områden. De som bor i dessa områden, samt i områden som domineras av yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden, har sämst förutsättningar att resa med bil och gör relativt få bilresor. Socialt utsatta urbana områden kännetecknas också av att de som bor där riskerar att bli socialt exkluderade pga. etnicitet och inkomst. Således, mot bakgrund av de risker för social exkludering som finns i socialt utsatta urbana områden, har vi valt att studera mobilitet och resande med kollektivtrafik hos personer som bor, arbetar eller deltar i aktiviteter där, för att identifiera såväl möjliga risker som resurser och strategier för mobilitet.

1.1. Syfte

Syftet är att studera mobilitetsstrategier hos människor som bor, arbetar eller deltar i aktiviteter i socialt utsatta urbana områden, med ett särskilt fokus på hur kollektivtrafiken upplevs, används och kan tillgodose mobilitetsbehov. Ytterligare ett syfte är att

tillhandahålla planeringsunderlag för att kollektivtrafiken i svenska städer ska kunna bidra till tillgänglighet och ett socialt rättvist transportsystem.

Rapporten riktar sig till planerare och beslutsfattare inom kollektivtrafik, samhällsbyggnad och infrastruktur. Rapporten kan med fördel användas som ett diskussionsunderlag om vad transportfattigdom kan innebära i Sverige och om och hur transportfattigdom kan upplevas även i områden som anses ha god trafikförsörjning. Med rapporten vill vi peka på betydelsefulla faktorer för hur tillgängligheten till viktiga samhällsfunktioner och önskade aktiviteter kan förbättras med kollektivtrafik och därmed hur kollektivtrafiken kan bidra till ett socialt rättvist transportsystem.

2. Centrala begrepp

Ett antal centrala begrepp har genomlyst studiens syfte, genomförande och analys. Dessa begrepp beskrivs här.

2.1. Hållbar mobilitet

I dagligt tal innebär mobilitet att förflytta sig mellan olika geografiska platser, och på senare tid också att förflytta sig mellan virtuella världar. Mobilitet, att ta sig från en punkt till en annan, är en viktig del av vardagslivet i våra städer och en förutsättning för individens delaktighet i samhället. Genom mobilitet kan individen få tillgång till utbildning, arbete, och sociala nätverk och således motverka exkludering, precis som avsaknaden av mobilitet kan förstärka exkludering. Mobilitet innebär någonting mer än transport, att ta sig från en punkt till en annan. Det inbegriper också mening, beteendepraktiker, normer, känslor och skapar erfarenheter (Cresswell, 2006). Att resa och förflytta sig kan kännas tungt eller glädjefyllt beroende på vem man är, varför man reser och hur man mår. Det kan vara påtvingat eller frivilligt och genomförs för olika ändamål. Mobilitet, och därmed tillgänglighet till sådant som inte finns i ens närhet, kan begränsas av hälsan, ekonomin, graden av individuell frihet (ålder, kultur), tillgång till transportmedel etc. Mobilitetsstrategier är således hur människor gör för att övervinna barriärer för mobilitet, men också hur de väljer bland de resurser för mobilitet som finns tillgängliga. Det är alla dessa aspekter av mobilitet, mer än själva förflyttningen, som fokuseras i denna studie. Utgångspunkten för att studera mobilitet är inte att den ska öka, att människor ska resa mer. Det är snarare de förutsättningar för mobilitet, oavsett om man väljer att resa eller inte, som ligger till grund för social inkludering eller exkludering.

I dagens samhälle är det svårt att tänka sig ett vardagsliv utan mobilitet. Istället pekar utvecklingen på att behovet av mobilitet blir allt större, detta då målet med infrastruktur-satsningar ofta är att skapa bättre matchningar på arbetsmarknaden genom att förstora arbetsmarknadsregionerna. Samtidigt ska det ökade behovet av mobilitet ske på ett hållbart sätt (Regeringens proposition, 2016/17:21). Som en följd av denna utveckling har begreppet hållbar mobilitet växt fram. För att uppnå, eller sträva mot, hållbar mobilitet har särskilt fyra principer lyfts fram (Banister, 2008):

1. Teknikutnyttjande: att så långt det är möjligt nyttja den senaste tekniken för att minska de negativa effekterna av transporter. Krav behöver ställas på industrin och på system så att påverkan för individen blir så liten som möjligt.
2. Reglering och prissättning: de externa kostnaderna för transport ska reflekteras i de faktiska kostnaderna för transport.
3. Sammanhållen samhällsplanering: samhällsplanering ska ske så integrerat med transportplaneringen som möjligt. Nybyggnation ska ske i kollektivtrafiknära lägen med den

övergripande ambitionen att minska behovet av mobilitet. Personer ska inte behöva transportera sig för att utföra sina vardagliga sysslor.

4. Personligt riktad information: att tydligt informera om transporternas effekter och öka medvetenheten om de negativa effekterna kring resandet. Denna aspekt innebär också ett ökat socialt medvetande och tryck för att minska antalet transporter.

Några forskare menar att vi behöver skifta fokus från hållbar mobilitet till hållbar tillgänglighet (Gil Solá, Vilhelmsson & Larsson, 2018). Det innebär att det ska vara möjligt att leva lokalt genom att boende, service och aktiviteter finns nära och kan nå genom att gå, cykla eller åka kollektivtrafik. Idag bidrar transportsystemet till ökad polarisering mellan resursstarka och resurssvaga grupper. Fattiga människor reser kortare sträckor och använder kollektivtrafik i större utsträckning medan rika reser mer med bil, tåg och flyg och har därmed också en större påverkan på miljön (Banister, 2018). Transportmedel som bil, tåg och flyg bidrar inte enbart till luftföroreningar utan också till buller. De tar också mer markutrymme i anspråk, markområden som även de används i störst utsträckning av rika grupper. Hållbar mobilitet skapas således inte enbart genom framväxten av eldrivna fordon även om det minskar de fossila utsläppen. Banister (2018) lyfter fram vikten av att öka kunskapen om vilka som tar mest skada av de indirekta kostnaderna av transportsystemets utsläpp, buller och föroreningar, exempelvis genom att bo nära motorvägar och flygplatser. Sådan kunskap kan bidra till diskussioner om hur framväxten av ett socialt och ekologiskt hållbart transportsystem ska gå till.

2.2. Social hållbarhet, distributiv och institutionell rättvisa

Social hållbarhet innebär att ett samhälle är jämlikt och rättvist, bidrar till god hälsa och välbefinnande, samt inkluderar alla människor oavsett, kön, etnicitet, sexuell läggning, social status, utbildnings- och inkomstnivå, religion, gränsöverskridande identitet, ålder och bostadsort. Fainstein (2010) argumenterar för ett rättviseperspektiv i planeringen och menar att all form av planering måste analyseras utifrån ett perspektiv som fokuserar på rättvisa istället för jämlikhet. Ett rättviseperspektiv i transportplaneringen kan ses utifrån olika aspekter, där Martens (2012) argumenterar för en distributiv rättvisa. Alltså att investeringar och satsningar i kollektivtrafiken görs där behovet av dessa satsningar är som störst. Martens (2012) menar att även om mobilitet är komplext så är det möjligt att jämföra mobilitet med andra typer av resurser. Eftersom resurser kan distribueras i samhället, så bör det också vara möjligt att göra detta med mobilitet.

Young (2011) menar att det är viktigare att fokusera på en institutionell rättvisa. Alltså att fokusera på hur representativ planeringen är och kartlägga de normer och representationer som görs i planeringen. Ett sådant perspektiv fokuserar på att synliggöra de orättvisor och normer som finns inom planeringen och är således kritiskt till planerarens expertroll och opartiskhet. Detta eftersom enligt Young bidrar denna roll till att befästa auktoritära hierarkier och privilegierade gruppers perspektiv presenteras som allmängiltiga. Varför är det ett centralt begrepp och hur använder vi det?

Förståelsen för och användandet av rättvisebegreppet är således komplext. Det går både att argumentera för en distributiv rättvisa där resurser fokuseras dit behovet är som störst, men det krävs också en förståelse för att det inte är tillräckligt. En representativ planering

kräver förståelse för de hinder och behov som människor utanför den normativa bilden av kollektivresenärer upplever.

2.3. Transportfattigdom

Avsaknaden av transportmöjligheter gör det svårt att genomföra vardagens aktiviteter som arbete, studier och fritidsaktiviteter, vilket riskerar att utesluta människor från viktiga samhällsfunktioner. Bristen på transportmöjligheter bidrar till att det är svårt att skaffa eller behålla arbete samt att pendlingsstider är långa. Riskgrupper som har pekats ut är grupper med låg inkomst, arbetslösa, ensamstående föräldrar, främst kvinnor, etniska minoriteter och personer med funktionsnedsättning (Lucas, 2012; Church, Frost & Sullivan, 2015; Pereira, Schwanen & Banister, 2016). Avsaknad av transportmöjligheter i kombination med att vara utsatt inom andra samhällssektorer (bostads- och arbetsmarknad samt hälso- och sjukvård) har ofta benämnts som transportfattigdom, men även andra begrepp förekommer som transportrelaterad social exkludering, ogynnsamma (transport)-förhållanden, social ojämlikhet och tillgänglighetsfattigdom. Gemensamt har begreppen att de förklarar hur bristande transportmöjligheter riskerar att stänga ute människor från viktiga samhällsfunktioner. Bidragande orsaker till transportfattigdom kan vara brist på tid, vilket är vanligt främst hos ensamstående förvärvsarbetande föräldrar, bristande ekonomiska resurser, bristande tillgång till transportinfrastruktur, och dålig matchning mellan bostäder, lokal service och arbetsplatser. De sociala konsekvenserna av transportfattigdom och transportrelaterad social exkludering har framförallt studerats i Storbritannien. Transportfattigdom kan innebära allvarliga sociala konsekvenser för såväl individen som för samhället i stort, som fortsatt låga inkomster, svårigheter att få arbete samt en ojämn balans mellan hushållsarbete, sociala sammanhang eller vila.

I Sverige saknas det i stor utsträckning studier om transportfattigdom. I denna studie har vi inte studerat transportfattigdom i sig eller haft för avsikt att studera personer som är transportfattiga. Däremot har transportfattigdom som ett socialt faktum enligt internationell forskning varit en utgångspunkt i våra frågeställningar och val av studieområden. Vi har ställt oss frågan om transportfattigdom existerar i svenska städer och i så fall hur och för vilka, men också vilka skyddsfaktorer som finns.

3. Metoder

Olika datainsamlingsmetoder har använts i studien: fältstudier, intervjuer i fokusgrupper och med enskilda individer, mentala kartor och resedagböcker. Det är främst intervjuerna som utgör kärnan i analysen och som ligger till grund för denna rapport. Övriga datainsamlingsmetoder har använts för att få kunskap om de studerade områdena och som stöd vid intervjuerna.

3.1. Fältstudier

För att få kunskap om de studerade områdena och den fysiska strukturen kring kollektivtrafikstationer har fältstudier genomförts. Fältstudierna har dokumenterats genom fotografering med en så kallad fotoetnografisk metod. Syftet med fältstudierna har varit att undersöka hur den fysiska miljön hindrar och/eller möjliggör resande med kollektivtrafiken.

Under fyra dagar, varav två i Göteborg och två i Botkyrka, har områdena observerats och fotograferats. Fokus för observationerna har varit busshållplatser, spårvagns- och tunnelbanestationer samt den fysiska miljön runt dessa. Detta för att förstå den upplevda och fysiska tillgängligheten till kollektivtrafiken. Utöver det så har även bostadsområdena observerats, dels för att förstå hur områdena är uppbyggda, dess närhet till kollektivtrafiken, dels för att undersöka den service och övrigt utbud som finns. Under fältstudierna har fokus varit på att fotografera den fysiska miljön. I så stor utsträckning som möjligt har projektgruppen undvikit att fotografera de människor som vistas på dessa platser.

3.2. Fokusgrupper och enskilda intervjuer

Fokusgrupper och enskilda intervjuer genomfördes med totalt 41 individer. De var mellan 17 och 62 år och antingen arbetssökande, studerande på gymnasie- eller universitetsnivå eller anställda i låginkomstyrken (de flesta inom äldreomsorg). De flesta hade annan etnisk bakgrund än svensk, de hade exempelvis turkiskt, slaviskt, centralasiatiskt, och somaliskt ursprung eller sitt ursprung i mellanöstern. Flera hade svårt att förstå och tala svenska men, fick under intervjusituationen hjälp av de andra deltagarna genom deras modersmål eller genom att vi blandade svenska och engelska. Åtta av de 41 individer vi intervjuade hade körkort. Informanterna rekryterades via två arbetsförmedlingar, via ett socialt stödnätverk för ungdomar och bland anställda vid två äldreboenden. På så sätt har det varit möjligt att få en bred bild av uppfattningen om kollektivtrafiksystemet i de olika städerna, samt de mobilitetsstrategier som nyttjas. Arbetsförmedlare vid arbetsförmedlingarna bjöd in arbetssökande att delta i fokusgrupper som en del i deras

arbetsmarknadsprogram. Omsorgschefer vid äldreboenden bjöd in anställda att delta i fokusgrupper respektive enskilda intervjuer.

Sju fokusgrupper och nio individuella intervjuer genomfördes (tabell 1). Två fokusgrupper genomfördes med unga arbetssökande och studerande i Botkyrka (Fokusgrupp 1 och 2), två med unga arbetssökande i Angered (fokusgrupp 3 och 4), samt två vid ett nätverk för unga i Angered (5 och 6). Ambitionen var att träffa samma deltagare vid två tillfällena, så de blev inbjudna till att delta i ytterligare en fokusgrupp några veckor senare. Det visade sig vara svårt i praktiken. Några hade börjat studera eller arbeta, andra dök aldrig upp vid intervjutillfället eller hade inte möjlighet att närvara. Sex av 32 intervjuerpersoner deltog vid båda tillfällena då vi träffade de första sex fokusgrupperna.

Efter att sex fokusgrupper med unga hade genomförts kompletterades studien med en fokusgrupp (fokusgrupp 7) och nio enskilda intervjuer med förvärvsarbetade vuxna. Syftet med de kompletterande intervjuerna var att se hur livsfaser och tidsrumsliga restriktioner kopplat till vuxenlivet (ansvar för barn, hushåll, arbete, etc.) skulle skilja sig från de ungas beskrivningar av resande. Fokusgrupp 7 genomfördes med tre personer som arbetade på ett äldreboende i en förort i Botkyrka kommun, ca 15 minuters gångavstånd från en pendelstation. En intervju genomfördes på samma boende med en person som arbetade som samordnare på äldreboendet. Alla hade arbetat inom äldreomsorgen i Sverige i många år och pratade mycket god svenska. Ytterligare individuella intervjuer genomfördes med åtta personer som arbetade som undersköterskor eller vårdbiträden på ett äldreboende i ett nybyggt område perifert beläget i Botkyrka kommun (se också Henriksson, 2019). Ingen av dem bodde i området. Några av dem hade arbetat i många år i Sverige. Andra hade inte bott i Sverige särskilt länge och praktiserade på äldreboendet delvis i syfte att lära sig svenska, i kombination med SFI.

Tabell 1

Antal deltagare i fokusgrupper och enskilda intervjuer, kön, ålder, sysselsättning och arbetsområde.

	Antal	Åldrar	Körkort n	Arbets sökande	Studer ande	I arbete
Fokusgrupp 1 Botkyrka	5 (3 K, 2 M)	18–26	1	5	0	0
Fokusgrupp 2 Botkyrka	6 (5 K, 1 M) (5 nya)	19–24	1	6	0	0
Fokusgrupp 3 Angered	6 (3 K, 2 M)	17–26	0	6	0	0
Fokusgrupp 4 Angered	3 (0 nya) 1 K, 2 M)	19–24	0	2	1	0
Fokusgrupp 5 Angered	11 (10 K, 1 M)	17–26	1	1	7	3 (äldreomsorg, barnomsorg, industri)
Fokusgrupp 6 Angered	4 (2 nya) (3 K, 1 M)	18–51	2	1	0	2 (äldreomsorg; socialtjänst)
Fokusgrupp 7 Äldreboende Botkyrka	3 (2 K, 1 M)	42–58	1	0	0	3 (Äldreomsorg)
Enskilda intervjuer	9 (8 K, 1 M)	19–62	2	0	0	9 (äldreomsorg, samordning)

I enlighet med etiska riktlinjer för god forskningspraxis informerades deltagarna om syftet med studien och hur intervjuerna skulle komma att användas, samt att de deltog frivilligt och kunde avbryta intervjun när som helst. De garanterades anonymitet. En till tre forskare genomförde fokusgrupperna och en forskare genomförde de enskilda intervjuerna. En semistrukturerad intervjuguide användes där intervjun utgick från ett intervjumanus, men det fanns utrymme att ställa följdfrågor om så krävdes. Intervjuguiden innehöll frågor knutna till olika teman; upplevelser av deras bostadsområden, användning och erfarenheter av kollektivtrafik, tillgång till transporter, trafiksituationer i området, arbetspendling, betalning och kostnader för resande samt tankar om boende och transporter i framtiden. Fokusgrupperna varade i två timmar och spelades in digitalt med deras godkännande. De transkriberades sedan ordagrant. Åtta av de individuella intervjuerna genomfördes under deras fikarast och pågick därmed inte lika länge, i 15–20 minuter. De spelades inte in. Däremot gjordes noggranna anteckningar. Intervjun med samordnaren varade i 40 minuter och spelades in digitalt med hennes godkännande och transkriberades ordagrant.

De är viktigt att vara medveten om sin förförståelse vilket kräver noggranna förberedelser, till exempel vid utformandet av frågor och följdfrågor, samt en god vana att intervjua människor om sådant som berör känslor, handlingar och erfarenheter.

3.3. Mentala kartor

I fokusgrupp 1, 3 och 5 fick deltagarna börja med att rita en mental karta över sitt bostadsområde. Instruktionerna var att kartan skulle hjälpa en kompis som aldrig tidigare varit hemma hos dem att hitta deras hus från Angered. Detta gjordes dels för att få deltagarna att tänka på den väg som de brukar ta för att komma till Angered och för att reflektera kring den fysiska miljön som de vistas i. Genom att rita kartor så fick de presentera viktiga landmärken, byggnader eller andra saker som kan hjälpa dem eller besökare att orientera sig i området. Informanterna fick rita sina kartor på helt blanka papper, så att det inte fanns några hinder för de olika informanterna att förhålla sig till.

Syftet med skapandet av dessa kartor var dels att se hur informanterna reflekterar kring den fysiska miljön de vistas i, men också för oss som genomför studien så att vi kan se vilka fysiska attribut som värderas. Utifrån kartmaterialet kunde vi sedan föra en kortare diskussion kring vilka saker eller områden som man gärna undviker och vilka saker som inger trygghet. Detta eftersom det inte är säkert att det vi som forskare ser som problem för tillgänglighet eller liknande faktiskt är ett problem för de individerna som vi har intervjuat.

3.4. Resedagböcker

Efter fokusgrupperna med de unga tillfrågades de om de ville skriva resedagbok. Endast ett fåtal ville det. Resedagböckerna innehöll kolumner för när resan startar och slutar (datum och klocktid), var resan startar och slutar (adress eller plats t.ex. "jobbet"), färdmedel, kostnad, om de reste tillsammans med någon, samt känslor/tankar förknippade

med resan. Resedagböckerna samlades in vid den andra träffen. Nya deltagare som inte hade deltagit under första fokusgrupptillfället fick föra dagbok på plats över gårdagens resor i syfte att stimulera tankar om resande och transportsystemet, som en inledning till intervjun.

3.5. Diskursanalys av styrdokument

Utöver de intervjuer och fältstudier som har genomförts har även en dokumentanalys genomförts av styrdokument för kollektivtrafiken på både nationell, regional och lokal nivå.

De dokument som har varit föremål för analys är hämtade från både nationell, regional och kommunal nivå och består av dokument som reglerar utformningen av infrastrukturplanering och kollektivtrafikplanering. De infattar den politiska inriktningen satt av regeringen i infrastrukturpropositionen från 2016; trafikförsörjningsplaner och andra dokument som är vägledande för planeringen av kollektivtrafik på regional nivå samt; trafikstrategier eller översiktsplan på lokal nivå. Studien har undersökt dokument som reglerar planeringen av kollektivtrafik på de platser som varit i fokus i detta projekt nämligen Angered och Botkyrka. Diskursanalysen har undersökt de dokument som reglerar kollektivtrafiken i Västra Götaland och Göteborg. Detta på grund av att Västra Götaland har under en längre tid arbetat med inkludering och social hållbarhet i transportplanering (Se även Bondemark, 2017, som har studerat hur mål kopplade till olika rättviseperspektiv hanterats i ett trafikförsörjningsprogram).

4. Bostadsområden i fokus

I detta projekt har vi studerat urbana områden i Stockholm och Göteborg som av polisen delvis eller helt klassificeras som särskilt utsatta (Nationella operativa avdelningen, 2017; 2019). De studerade områdena är Angered i Göteborg, där Hammarkullen och Lövgärdet är inräknat samt Hallunda/Norsborg, Alby och Fittja i Botkyrka kommun i Stockholm. Nedan följer en kortare beskrivning av de olika områdena.

4.1. Angered, Göteborg

Angered är ett område i Nordöstra Göteborg som till viss del består av bostadsområden som klassas som särskilt utsatta, dessa områden är Hammarkullen, Lövgärdet och Hjällbo (Nationella operativa avdelningen, 2017). Bostadsbeståndet består av 69 procent hyresrätter och resterande villor och bostadsrätter. Andelen hyresrätter ligger högre än snittet för Göteborg, vilket kan bero på att Angered till viss del består av miljonprogramsområden. Det är dock en blandad stadsdel och där finns även en del skogs- och lantbruk (Göteborgs stad, 2019).

Hammarkullen försörjs via kollektivtrafiken av tre spårvagnslinjer där Angered är ändstationen för spårvagnsnätet i nordöstra Göteborg. För att komma vidare till Lövgärdet via kollektivtrafiken krävs det byte till busstrafik. En attitydundersökning gällande mobilitet gjord av Göteborgs stad 2017 visade att det vanligaste transportmedlet i Angered är bil, bilanvändningen är något högre jämfört med hela Göteborg. De minst vanliga färdätten är cykel och kollektivtrafik (Göteborg stad, 2017). Tabell 2 visar statistik för olika socioekonomiska faktorer i Angered.

Tabell 2.

Socioekonomiska faktorer i Angered. (Göteborg Stad, Statistik och analys- SDN- presentationer, 2018).

	Angered	Göteborgs Kommun
Antal invånare (2017)	52 720	564 296
Andel invånare med utländsk bakgrund (2017)	75%	35%
Utbildning- förgymnasial (2017)	25%	11%
Utbildning- gymnasial (2017)	42%	34%
Utbildning- eftergymnasial (2017)	28%	53%
Utbildning- uppgift saknas (2017)	4,5%	3%
Förvärvsarbetande i åldern 25-64 år (2016)	63%	78%
Arbetslösa i åldern 18-64 år (2017)	12%	6%

4.2. Botkyrka, Stockholm

Norra Botkyrka består av Alby, Fittja och Hallunda/Norsborg. Områdets bebyggelse utgörs till stor del av bostäder som byggdes som en del av miljonprogrammet (Botkyrka, 2015). Statistik från 2011 visar att den vanligaste upplåtelseformen i både Alby och Fittja är hyresrätter. Den minst förekommande upplåtelseformen är i båda områdena bostadsrätter. I Hallunda/Norsborg är det vanligaste bostadsrätt följt av hyresrätt. Statistiken visar att upplåtelseformen hyresrätt är relativt sett vanligare i dessa områden än i kommunen i övrigt (Botkyrka kommun, Botkyrka i siffror).

Områdena, framförallt Hallunda/Norsborg är planerade efter ett rationellt planeringsideal och är placerade centralt utmed den röda tunnelbanelinjen. Områdena försörjs dessutom via ett antal busslinjer. Botkyrka kommun genomförde 2015 en resvaneundersökning. Undersökningen visade att bil är det vanligaste färdmedlet i kommunen och även i Norra Botkyrka. Kollektivtrafik var näst vanligast och cykel var minst vanligt.

Tabell 3 visar ett antal socioekonomiska faktorer för de olika delområdena i Norra Botkyrka.

Tabell 3:

Statistik för ett antal socioekonomiska faktorer i Botkyrka (Botkyrka kommun, 2018).

	Hallunda/Norsborg	Alby	Fittja	Botkyrka kommun
Antal invånare (2016)	17 014	13 388	7 727	90 675
Invånare med utländsk bakgrund (2016)	81,2%	83,5%	91,5%	57,7%
Utbildning- förgymnasial (2015)	27,2%	25,9%	30,2%	19,9%
Utbildning- gymnasial (2015)	40,5%	40,3%	38,1%	43,6%
Utbildning- eftergymnasial (2015)	26,1%	27,5%	24,2%	32,0%
Utbildning- uppgift saknas (2015)	6,2%	6,6%	7,5%	4,5%
Förvärvsarbetande i ålder 20–64 år (2015)	23,8%	25,5%	13,4%	27,8%
Arbetslösa i åldern 18–64 år (2017)	20,7%	19,8%	12,4%	14,7%

5. Resultat

5.1. Upplevelser av de studerade bostadsområdena

De studerade områdena i Göteborg och Stockholm tillhör miljonprogramsområden. I media beskrivs dessa områden ofta i negativa termer som otrygga, segregerade eller betonggrå (Ericsson, Molina och Ristilammi, 2002). Den bild som media ger överensstämmer förstås inte alltid med bilden som de som bor där har. I våra intervjuer framkom att många inte alls upplevde de problem som oftast visas upp i media. Tvärtom så gillade informanterna i stora drag sina områden och berättade att det finns fritidsgårdar, handel och service och att det är lugnt och tryggt. Flera av de unga (fokusgrupp 1-6) upplevde en ”alla-känner-alla känsla” i områdena och några menade att de inte skulle vilja bo någon annanstans. De vuxna i fokusgrupp 7 berättar också att de har handel, service och kollektivtrafik nära och att det är “ganska bra” där de bor. Det förekommer stökigheter i tunnelbanan, men många säger att de ändå inte är ute på kvällen. Tryggheten i området har blivit bättre med åren. Paula som flyttade till Sverige från Chile för många år sedan berättar om Alby:

/.../från början var det läskigt, det fanns inga lampor, ingenting. Det var mörkt så då tog vi ficklampa, det var ganska jobbigt från början. Och sedan började de bygga här, det blev mycket bättre (Paula 58, Alby).

Trots informanternas bild av områdena som trygga platser, där man har många vänner och sin familj, så berättar också några informanter om bilbränder, narkotikahandel och kriminella gäng. Några av informanterna har haft möjlighet att flytta till andra områden för att antingen komma närmare arbetet eller för att bo i ett tryggare område. Rehan berättar att hon flyttade från ett otryggt område i Hammarkullen med sina barn:

/.../det var mycket smuts, det var mycket folk och jag har stannat där nästan två år, sedan kunde vi inte klara det. Det är mycket kaos, mycket bråk, folk/.../En gång slog de mina barn, de var bara på väg till affären, de hade inte gjort någonting, de bara gick. De [som slog] vill bara visa att de har makt. (Rehan 53, Hammarkullen).

För många är det inte risken för att råka ut för kriminella personer som påverkar hur de rör sig i området. Det är snarare skogen och oupplysta skogspartier till och från hemmet som upplevs som otrygga. De verkar inte ha reflekterat över hur den fysiska miljön påverkar tillgängligheten till kollektivtrafiken. Arbetet med de mentala kartorna satte igång en tankeprocess. Däremot vittnar informanter om att även om de själva inte känner sig otrygga så förekommer det ofta att föräldrar hämtar sina döttrar på kvällarna och att det beror delvis på en föreställning om att det är farligt för unga kvinnor att vistas ute och

att man inte vill vistas på vissa ställen på kvällar och nätter. Våra observationsstudier visar också att otrygga miljöer finns i de flesta av de studerade områdena.

I Lövgärdet finns det busstationer som ligger isolerade i skogspartier en bit ifrån bostadsområdena. I Hammarkullen finns det nästan bara en kollektivtrafikstation i de centrala delarna dit alla tvingas gå vilket innebär att vissa invånare behöver röra sig i stora delar av området för att ta sig till kollektivtrafiken. Liknande principer går att finna i områdena i Norra Botkyrka, där den primära kollektivtrafiken är tunnelbanan som ligger centralt. Bostadsidealet som miljonprojektet byggdes utifrån innebar att invånarna skulle ha närhet till rekreationsområden, service, skolor och kollektivtrafik, vilket stämmer bra in på bilden som informanterna förmedlar, då de har mellan två och 10 minuters gångväg till kollektivtrafiken. Genom observationsstudier i områdena var det möjligt att se att kollektivtrafiken följer tydliga stråk. Dessa kollektivtrafiksstråk ligger längs de stora vägarna, med undantaget i Hammarkullen där stationen ligger i berget under Hammarkulletorget.

Kollektivtrafikens hållplatser följer miljonprojektets ideal om trafikseparering i stort i alla de studerade områdena. I Norra Botkyrka är kollektivtrafiken koncentrerad till tunnelbanan och busshållplatserna och ligger separerat från bostädernas gårdar. Samma fysiska princip finns i Angered och Lövgärdet där kollektivtrafiken i Angered är koncentrerad till en stor knutpunkt där spårvagn och bussar möts, medan kollektivtrafiken i Lövgärdet är planerad utifrån en större väg som går längs området. Även här är bostäderna separerade från trafiken.

5.2. Kollektivtrafik som resurs

Kollektivtrafiken är en viktig resurs i det dagliga livet för de unga arbetssökande och studerande, och för de vuxna i fokusgrupp 7. Bland de unga arbetssökande och studerande är kollektivtrafiken det mest använda färdmedlet och även för två informanter i fokusgrupp 7. De menar att kollektivtrafiken tar dem dit de behöver på de tider de behöver. För de vuxna i fokusgrupp 7 fungerar kollektivtrafiken väl eftersom äldreboendet där de arbetar ligger med gångavstånd från en pendeltågstation där det finns både pendeltåg och bussar att välja mellan. Många menar att de kan åka vart de vill med kollektivtrafiken. Informanterna vittnar om stor kunskap om hur kollektivtrafiksystemet är uppbyggt, både sett till destinationer och linjedragning, och om tidtabeller. Många av de unga i Angered har tillgång till både buss och spårvagn, och i Botkyrka har många tillgång till både buss och tunnelbana. Tillgången till olika färdmedel gör att de också har olika strategier att hantera lång väntan och eventuellt inställda eller missade avgångar. Bland annat så har många som strategi att gå till en närliggande hållplats för ett eventuellt annat färdmedel.

Utbudet och närheten till kollektivtrafik som finns i deras bostadsområden är en viktig resurs för mobilitet och tillgänglighet. Men mobiliteten står också i relation till tidigare erfarenheter. En av studiens informanter är nyanländ från Afghanistan och bodde sin första tid i Sverige i Norrland. Han menar att han kan åka vart som helst i Göteborg eftersom det finns så mycket kollektivtrafik att välja på. Han cyklar också, vilket han inte kunde göra i Norrland när det var mycket snö. En annan viktig förklaring till att kollektivtrafiken fungerar så väl för de unga är deras relativt få måsten av att passa tider.

Från de resedagböcker som informanterna skrivit kan vi se att de arbetssökande inte har många tider och platser som de måste infinna sig på och mycket av deras tid spenderas i hemmet. De åker till arbetsförmedlingen en eller några gånger i veckan, går på SFI eller umgås med vänner. På grund av detta så sker få resor i rusningstrafik och de har en större tidsbudget att använda sig av, resor måste inte passas in inom en viss tidsram eller vissa avgångar. Således passar kollektivtrafikens utbud väl in på deras behov. Det är också en anledning till att de unga inte går eller cyklar särskilt mycket. Warsame i Hammarkullen säger så här om att cykla:

För alltså cykling är...det är ändå jobbigt att cykla liksom. Men det finns ju andra transportmedel/.../, som spårvagn och bussar och så är det jobbigt att cykla långt (Warsame 24, Hammarkullen).

De unga informanterna som bor i områden runt Angered centrum väljer kollektivtrafiken som färdmedel istället för att gå eller cykla, trots att avståndet till centrum inte är långt. Två av de vuxna i fokusgrupp 7 promenerar gärna till jobb eller för att handla. En av dem, Katrin, promenerar oftast till jobbet. Det är endast under kalla vintermånader som det händer att hon köper månadskort på kollektivtrafiken. De som inte kan promenera till jobbet bor för långt bort för att det ska vara möjligt. De har däremot goda möjligheter att resa med kollektivtrafiken.

Trots tillgängligheten som kollektivtrafiken innebär har merparten av informanterna negativa upplevelser från resor med kollektivtrafiken. Det kan röra allt från fordonens skick där framförallt informanter i Botkyrka menar att tunnelbanans tåg eller bussarna ofta är smutsiga och att inget görs åt det, till att informanterna vittnar om att de inte blir trodda av chaufförer eller biljettkontrollanter att deras biljetter är äkta. Flera av de unga i Botkyrka menar att de blir oskyldigt anklagade för att fuskåka på ogiltiga biljetter och att de ibland riskerar att bli avslängda från bussen, även om de har en giltig biljett. De vittnar också om ovilja att kommunicera med busschaufförer, framförallt har denna bild presenterats i Angered. Oviljan att kommunicera med chaufförerna förklaras med att informanterna har upplevt chaufförer som aggressiva och otrevliga, vilket inte bidrar till en välkomnande miljö till kollektivtrafiken, samt en negativ bild av att resa kollektivt.

5.3. Dyrt att resa med kollektivtrafiken

Ett tema som behandlades under intervjuerna var kostnaderna för att resa med kollektivtrafiken och hur de betalar för resorna. Informanterna uttrycker inga särskilda problem med att betala eller att kostnaderna hindrade deras mobilitet. Det förefaller som att de reser när de behöver. Trots informanternas beskrivningar av kostnaderna för mobilitet, så uppger många att enkel- och månadsbiljetter är för dyra och menar att det inte är alla som har råd att resa. De ger exempel på situationer där de har valt att inte åka till vänner för att kostnaden är för stor. För att minimera kostnaderna berättar Tilde att hon försöker hinna med sina ärenden innan biljetten går ut:

Vi säger att jag ska åka in till stan och handla någonting. Då kanske jag försöker hålla det inom den tidsramen för att slippa betala ytterligare en gång. Men om det är såhär du åker in, träffar några kompisar ett tag, och sen ska du åka ytterligare några stationer och den tiden har gått då blir det att du betalar igen. Sen måste jag betala igen efter bion för att åka hem.(Tilde 20, Norsborg).

I Tildes beskrivning förstår vi också att eftersom de har kompisar utspridda i olika områden, vilket inte är ovanligt i deras ålder, skapar det ytterligare behov av att resa och ökar därmed kostnaderna. Flera informanter beskriver liknande resmönster. Först reser de till ett lokalt centrum eller bytespunkt där hela gänget träffas och umgås ett tag, sedan åker de vidare till ett annat ställe, kanske i Stockholms eller Göteborgs city, för att gå på bio eller hänga i Brunnsparken. Bilden av att kostnaden för resor är ett problem bekräftas av vår kontaktperson på arbetsförmedlingen i Botkyrka som hjälpte oss att rekrytera informanter. Kontaktpersonen menar att många av deras deltagare inte har råd att köpa en biljett och att det ofta är en orsak till att de inte kommer till inbokade individuella samtal eller gruppaktiviteter. Kontaktpersonen menar också att hon har haft deltagare som varit nervösa att åka på intervju eller jobb på grund av kostnaden för resan eller för att de inte vet hur de ska köpa en biljett. Ungefär hälften av informanterna har ett månadskort medan den andra hälften betalar sin resa via reskassa eller genom köp i en mobil-app. För de som har månadskort finns det en beroendenaspekt som är viktig att belysa. Deras månadskort är ofta bekostade av kommunen (för de informanter som fortfarande går på gymnasiet), föräldrarna eller via försörjningsstöd.

De som inte har råd att betala för resan med kollektivtrafiken har olika strategier för att undvika att betala för resan, något som merparten av våra informanter vittnar om att de vet att andra gör. Strategierna innebär bland annat att planka genom att gå bakom någon annan i spärrens till tunnelbanan eller låta bli att köpa biljett i mobil-appen. En informant betalar inte alltid när han åker till sitt jobb:

Jag betalar alltid om jag åker in till stan, då köper jag, med inte när jag åker till jobbet, då betalar jag faktiskt inte alls, för jag vill inte betala så mycket för att åka en och en halv hållplats, liksom...(Abdel 21, Gårdsten)

En annan informant som har ett skolkort berättar att efter skolkortets giltighetstid (klockan 20 på kvällen) så köper han ingen biljett eftersom det oftast inte finns några kontrollanter senare på kvällen. Skulle någon kontrollant kliva på så köper man direkt en biljett via appen. Denna kunskap om hur de kan resa utan att betala kan förstås som en resurs, som en mobilitetsstrategi när man tycker att det är för dyrt.

Trots att många anser att kostnaderna för enkel- eller månadsbiljett är för höga så reflekterar de inte eller verkar bekymrade över de kostnader som kommer med användandet av bil. Detta kan bero på att informanter med tillgång till en bil ofta har denna tillsammans med sin familj, eller att det är värt kostnaden för att slippa åka kollektivtrafik. Nyttjandet av andras mobilitetsresurser, att åka med någon annan som har tillgång till bil, är en annan mobilitetsstrategi som har framkommit i våra intervjuer. Om denna personen är en förälder eller vän spelar mindre roll, men det är tydligt att unga som

inte har den ekonomiska möjligheten eller inte upplever kollektivtrafiken som tillgänglig ofta står i beroendeställning till någon annan person.

5.4. Bil och körkort är en dröm

Trots att merparten av de unga, samt de vuxna i fokusgrupp 7, tycker att kollektivtrafiken i deras områden i stor utsträckning fyller deras mobilitetsbehov så finns det också undantag. Framförallt gäller det för personer som arbetar. En av de unga i Angered, Hanna, som arbetar skift kan inte lita på att kollektivtrafiken tar henne till jobbet i tid:

Det värsta är när Volvobussen är sen, när jag inte hade bil. Volvo har sina speciella tider, vi börjar 14:54, du kan inte komma på banan 14.55/.../När bussen kom 20 min sen, jag var 40 min sen till jobbet och fick... alltså jag hade panik. Min chef flippade. Sedan den dagen åker jag aldrig mer buss från Angered in till Volvo (Hanna, 19, Lövgärdet).

Lösningen har blivit att hon samåker i bil med arbetskamrater. Många informanter har som mål att skaffa körkort. En av informanterna i Botkyrka slutade helt att åka kollektivtrafik när hon skaffat körkort. Hon menade att hon har åkt så mycket kollektivtrafik i sitt liv, så det får räcka. Hon skjutsar gärna sina vänner, framförallt under sena kvällar. Då kan de ringa henne och bli hämtade. Körkortet är alltså en mobilitetsresurs, både för dem som har körkort, men också för dem som har vänner som har körkort. Två tjejer berättar att de alltid åker bil med en vän. En tjej brukar få skjuts av sin kille. Bilen ger också en trygghet för unga kvinnor som inte kollektivtrafiken kan erbjuda. Zorheh i Angered har nyligen tagit körkort:

Nu har jag körkort, så nu jag är säkrare. Så hon [mamma] kan låta mig stanna ute senare, för hon vet att jag är säkrare, att jag inte åker spårvagn på kvällarna (Zoreh 19, Hammarkullen).

Att åka bil beskrivs ofta i positiva termer, där många tycker att det är skönt att inte behöva trängas med andra på kollektivtrafiken. "Körkort vore en dröm" (Emil 19, Alby).

5.5. Konsekvenser av bristfällig kollektivtrafik för arbetsresor

Ett av de äldreboenden där vi gjorde intervjuer ligger perifert beläget i ett område som inte var tillräckligt väl försörjt med kollektivtrafik, med tanke på att arbetsplatsen ska vara bemannad dygnet runt. Busshållsplatsen ligger med cirka 15 minuters gångavstånd från äldreboendet. På helgerna är den första bussen inte framme förrän efter halv åtta på morgonen (arbetspassen börjar klockan sju). Pendeltågstationen som bussen utgår ifrån ligger tre kilometer från äldreboendet.

Vi intervjuade åtta personer som arbetade på äldreboendet. De flesta bor i något av miljonprogrammen i Stockholm med omnejd. Två personer bor i enfamiljshus i den kommun där äldreboendet låg. Två informanter har körkort och har skaffat bil, eftersom det är så besvärligt att ta sig till och från arbetet annars. De andra saknar körkort. Alla bor nära kollektivtrafiken, ofta med en hållplats inom fem minuters gångavstånd från hemmet. Några skiftar mellan fyra olika färdsätt för att ta sig till och från arbetet, vilket förstås tar lång tid och innebär en extra sårbarhet om något av färdmedlen skulle vara försenat eller inställt. Buss – pendeltåg – buss är den vanligaste kombinationen att ta sig till arbetet. De informanter som förlitar sig på två eller fler färdsätt för att ta sig till och från arbetet har en restid på en timme eller mer i högtrafik. Busshållplatsen ligger med cirka 15 minuters gångavstånd från äldreboendet. Alternativet att gå mellan arbetsplats och tågstation innebär cirka 40 minuters gångväg i rask takt. Vägen är backig och bitvis brant. Det alternativet är sällan möjligt för informanterna, på grund av deras fysiska kapacitet eller på vädret. Liknande anledningar ges också av informanter för alternativet att cykla mellan arbetsplats och tågstation och därför ser de flesta inte cykeln som ett alternativ. Istället ser vi att den mobilitetsstrategi som är vanligast är att förlita sig på arbetskamrater eller partners som har tillgång till en bil.

En stor del av arbetsresan består av att vänta på bussen efter arbetsdagens slut. En sätt att undvika denna väntan är att nyttja arbetskamraternas tillgång till bil, så att de kan få skjuts till pendeltågstationen för att sedan hinna med pendeltåget. Informanterna berättar att väntetiden på ett pendeltåg under helgerna kan vara upp till en timme. För Sagal, som bor i norra Stockholm, innebär högtrafiken att hon kommer hem strax före midnatt på helgerna, trots att kvällspasset slutar vid 22. När hon sedan behöver gå upp vid fem för att hinna med morgonspasset, som börjar klockan sju blir sömnen lidande:

När ska jag sova? Jag hinner inte sova (Sagal, 43).

Uba tar upp hur pendlingen gör det svårt att kombinera familjelivet med arbetet. Hon har fyra barn mellan fyra och elva år. Hon arbetar deltid men vill hellre arbeta heltid. Arbetsresorna gör dock att dagarna blir så långa att hon inte hinner ta hand om och träffa barnen i den utsträckningen hon önskar.

Att få skjuts är en mobilitetsstrategi som är väldigt sårbar och det är inte en självklarhet att den går att utföra eller att den går att sätta i system. Möjligheten till skjuts förutsätter att kollegorna vill köra sina arbetskamrater till pendeltåget (och att de inte ska åka åt ett annat håll), att den kollega som har bil arbetar under samma arbetspass och att den som har tillgång till bil har möjlighet att sluta vid den tidpunkten som krävs för att hinna med tåget. Eftersom de arbetar med omsorg om gamla och personer med demens kan de inte avsluta sitt arbete när de måste gå till bussen. De kan bara sluta när arbetsuppgifterna är avklarade. Detta gör att de som inte har tillgång till bil ofta befinner sig i beroendeställning gentemot kollegor eller en partner.

Enligt informanterna är busstidtabellen inte synkad med pendeltåget. Många uppger också att bussen ofta är försenad och att det är vanligt att den inte kommer alls. Det händer ofta att de kommer för sent till jobbet. Det kan leda till avdrag på lönen.

Anita, en kvinna i 60-årsåldern, berättar hur det känns att vara tvungen att gå snabbt och ändå komma fram försent, redan trött i kroppen och med skam och irritation över att vara

sen. Hon menar att det är tungt att gå efter ett arbetspass, eftersom vård- och omsorgsarbetet med de gamla är fysiskt krävande. 19-åriga Ramin berättar att han gått sträckan en gång, men vill aldrig mer göra det. En gång tog han till och med en taxi för att slippa gå.

De flesta vi intervjuar åker kollektivt till jobbet, men Julie åker bil varje dag och Mikael cyklar, löptränar, eller tar bilen. Julie berättar att innan hon började jobba på boendet har hon åkt kollektivt i hela sitt liv. Först nu har hon skaffat bil. Hon har negativa erfarenheter av kollektivtrafiken. En gång när hon åkte buss till en tidigare arbetsplats kom en man fram till henne på busshållplatsen och frågade hur mycket hon kostar:

Att en femtioårig tant inte får vara i fred! Där vågade jag inte jobba kvar
(Julie, 54).

Parallellt med den dåliga kollektivtrafiken drar kommunen ner möjligheten till parkeringsplatser i närområdet, vilket gör det svårare att hitta billiga parkeringsplatser.

Det känns som att de hatar oss. Vi har inga pengar (Julie, 54).

På våra frågor om låne-elcykel vid arbetsplatsen skulle kunna vara en lösning blir svaret att de har försökt med cyklar, men att de blir stulna. Arbetsplatsens perifera läge och svårigheter att ta sig dit med kollektivtrafik på verkar möjligheten att rekrytera personal dit. Föreståndaren på äldreboendet har påtalat problemet till såväl trafikhuvudmannen SL som till ansvariga politiker, utan att få gehör. Föreståndaren menar att tillgången till bil är något som tas hänsyn till i schemalagningen. Det ska helst alltid finnas en person i arbetslaget som har tillgång till bil. Bilen blir således inte enbart en mobilitetsresurs för personen som har tillgång till bilen, utan bilen förvandlas, om än ofrivilligt till en kollektiv resurs.

Upplevelser av arbetspendlingen blir meningsskapande när de anställda kopplar utbudet av kollektivtrafik till sin egen position på arbetsmarknaden, men också i samhället i stort. Informanterna betraktar sin påverkansmöjlighet som låg, kanske ser de inte sig själva som politiska subjekt värda att lyssna på. Det speglar en bild av resurssvaga grupper i utsatta områden, som är ointressanta för medborgardialog och inflytandeprocesser.

5.6. Social rättvisa i styrdokument

Genom den dokumentanalys som genomförts inom studien, av de lokala och regionala styrdokument som reglerar kollektivtrafikplaneringen för Angered och Botkyrka, framgår att trots politiska mål och visioner om social hållbarhet och rättvisa, så är kollektivtrafiken i första hand anpassad och planerad för relativt väletablerade grupper i samhället. Frågor om social hållbarhet och rättvisa fokuserar på de grupper som har starkt lagstöd, som personer med funktionsnedsättning, eller andra aspekter som kan härledas till någon av de lagstadgade diskrimineringsgrunderna.

Det finns tydliga kopplingar i innehållet mellan de olika dokumenten där ett stort fokus läggs på det regionala tillväxtperspektivet. Där satsningar på redan starka och etablerade kollektivtrafikstråk för att attrahera arbetskraft och för att skapa attraktiva regioner överordnas de perspektiv som fokuserar på utsatta grupper och socioekonomiskt svagas tillgång till transport. Något som kommer till uttryck även på lokal nivå, här nedan från Göteborgs Stads trafikstrategi:

”Regioner konkurrerar om studenter och kompetens till befintliga och nya företag som bidrar till tillväxt. Forskning pekar på att goda kommunikationsmöjligheter med omvärlden och attraktiva stadsmiljöer är viktiga faktorer för att behålla och locka till sig nya människor.” (Göteborg stad, 2014, s. 21).

Resultatet från dokumentanalysen visar att det finns en normativ bild av vilka det är som är kollektivtrafiksresenärer. Satsningarna som adresseras i dokumenten, framförallt på regional nivå, är satsningar som främst riktar sig mot en yrkesarbetande medelklass eller studenter. Det är satsningar på dessa grupper som antas ge bäst regionalekonomisk utveckling, dessa satsningar materialiseras främst genom satsningar på snabbare persontransporter i de redan starka och etablerade kollektivtrafikstråken.

Satsningar på starka kollektivtrafikstråk gynnar således dem som redan är etablerade på arbetsmarknaden, medan de som står utanför eller inte är etablerade ännu, inte adresseras i planeringsdokumenten i samma utsträckning. Istället visar analysen att det endast är de grupper som redan har starkt lagstadgat stöd i form av diskrimineringsgrunder som adresseras i de avsnitt eller dokument som syftar till att förbättra den sociala hållbarheten. Det finns skrivningar om en universell idé om rörelsefrihet för alla, men inte något om hur satsningarna på kollektivtrafiken kommer alla till del. Istället vidkänns det att satsningarna och prioriteringarna på redan starka stråk kan komma att innebära att det finns områden som kommer uppleva sämre tillgänglighet till kollektivtrafiken. Här visar sig en konflikt mellan den ekonomiska tillväxtdiskurs som finns i dokumenten och idén om förbättrad social hållbarhet, då satsningarna främst fokuseras till den arbetande medelklassen eller studenter medan andra grupper nedprioriteras. Detta innebär att det finns en övergripande diskurs där ekonomisk utveckling prioriteras och att antagandet är att den ekologiska och sociala hållbarheten kommer att förbättras så länge den ekonomiska tillväxten gynnas. Detta antagande har ofta visat sig vara felaktigt och leder istället till en konflikt mellan de olika hållbarhetsprinciperna.

6. Diskussion och slutsatser

Detta avslutande kapitel sammanfattar resultatet och presenterar rekommendationer för att kollektivtrafiken i högre utsträckning ska bidra till en inkluderande och socialt rättvis kollektivtrafik.

Eftersom vi har intervjuat olika individer med skilda erfarenheter och förutsättningar ger studien inga entydiga svar på hur kollektivtrafiken används och upplevs. Några generaliseringar kan dock göras. Flertalet av de unga arbetssökande och studerande beskriver en god mobilitet och tillgänglighet tack vare ett gott utbud av kollektivtrafik i deras nuvarande situation som arbetssökande med gott om tid. Det gör även de vuxna som arbetar i det centralt belägna äldreboendet. De vuxna som arbetar på det perifert belägna äldreboendet däremot beskriver sin mobilitet som betungande, tillgängligheten till arbetet är svår och en dåligt anpassad kollektivtrafik påverkar deras livssituation negativt.

Studien har inte kunnat identifiera att det finns transportfattigdom i de områden som studerats. Att kollektivtrafiken är så pass god i de områden informanterna bor i är mycket ett resultat av den svenska planeringsmodellen som karaktäriseras av en tradition av att försörja förorter med service, boende och transporter. Socialt utsatta urbana områden i Sverige är relativt väl försörjda med kollektivtrafik. För de unga föreföll kollektivtrafiken vara en resurs för att komma ut, träffa vänner, studera och delta i arbetsmarknadsåtgärder. En viktig anledning till att de har goda förutsättningar för mobilitet är att de inte har ett komplicerat livspussel. De har mycket fri tid och kan därför bestämma när de ska resa. Om de missar bussen får det inte så stora konsekvenser som för den som måste till jobbet eller hämta barnen på förskolan. Däremot har många av dem en mycket begränsad ekonomi, särskilt de som är arbetssökande och inte studerar. Vi har intervjuat dem som deltar i ett arbetsmarknadspolitiskt åtgärdsprogram och har en viss inkomst genom försörjningsstöd (Socialstyrelsen, 2013) eller är försörjda av sina föräldrar eller äldre syskon. Vi har inte hört berättelser från de ungdomar som inte har dessa ekonomiska stöd. Det är möjligt att de inte har råd att ta sig till arbetsförmedlingen med kollektivtrafik.

Även de vuxna i fokusgrupp 7 berättade att de tycker att det fungerade bra att resa till arbete och på fritiden. Deras goda tillgänglighet till transporter kan bero på att de sedan många år är väl etablerade på den svenska arbetsmarknaden och har haft möjlighet att flytta närmare arbetet eller välja arbetsplats efter hur pendlingsmöjligheterna fungerar.

Flera av de unga arbetssökande, och även några medarbetare på det perifert belägna äldreboendet, hade svårt att förstå och prata svenska. Även om det inte verkade hindra dem från att resa med kollektivtrafiken är förutsättningarna för att skaffa körkort och bil små och deras bistande språkkunskaper innebär en ökad risk för social exkludering, särskilt i kombination med låg utbildning och arbetslöshet. Vi föreslår att information om kollektivtrafiken bör ges på olika språk och möjliggöra tvåvägskommunikation.

Ungdomarnas berättelser och erfarenheter av sina bostadsområden och av att vistas ute på kvällarna behöver inte bero på att de bor i ett socialt utsatt område. Vi har för lite

empiri för att kunna uttala oss om det. Vi har inte intervjuat ungdomar i mindre kriminellt belastade områden eller i områden med en dominans av hushåll med bättre socioekonomiska förutsättningar. Tidigare forskning visar att rädslan för det offentliga rummet finns i olika åldrar och hos olika socioekonomiska grupper och att rädsla ofta är irrationell, då rädslan är mest förekommande bland dem som i mindre utsträckning riskerar att utsättas för brott (Lofland, 1998).

De kvinnor vi intervjuat undviker, av trygghetsskäl, kollektivtrafiken om de kan. Med tanke på dagens aktuella diskussioner om omställningen till ett transporteffektivt samhälle och hur resandet med gång, cykel och kollektivtrafik kan öka, är det olyckligt att unga människor slutar att resa kollektivt av trygghetsskäl. Flera av informanterna är tydliga exempel på hållbara resenärer och en grupp som man också behöver satsa på för att hålla kvar i kollektivtrafiken. Om vi sätter informanternas erfarenheter av kollektivtrafiken i relation till vart kollektivtrafiken är på väg, med satsningar på starka stråk och ett ökat utbud i innerstäderna, i kombination med att transportpolitiken gynnar framväxten av elbilar kan vi se att det finns orättvisor som riskerar att öka klyftorna mellan svaga och starka socioekonomiska grupper. Det gäller inte enbart i de regioner där vår studie har genomförts. Det finns en målkonflikt mellan att locka fler bilister till kollektivtrafiken och en kollektivtrafik för alla, dvs. mellan miljö- och klimatmål och sociala hållbarhetsmål. I många regioner i Sverige prioriteras idag satsningar som kan öka kollektivtrafikandelen (Trafikutskottets betänkande, 2014/15), dvs. utifrån ett utilitaristiskt synsätt som innebär nyttomaximering, dvs. "bäst för flest". Synsättet tar inte hänsyn till hur nyttan fördelas mellan olika befolkningsgrupper. Även resultatet från dokumentanalysen visar att det finns en normativ bild av vilka det är som är kollektivtrafiksresenärer. Enligt Young (2011) bör hänsyn tas till de grupper som inte ingår i denna normativa bild av kollektivtrafiksresenärer och deras behov. Det förutsätter stor kännedom om behoven. Negativa effekter av nyttomaximeringsprincipen lyfts oftast i landsbygdssammanhang och särskilt i diskussion om hur starka stråk bidrar till att boende på landsbygd får längre till busshållplatser (Berg & Ihlström, 2017). Denna studie ger exempel på hur kollektivtrafiksresenärer även i storstadskommuner missgynnas av denna princip, när arbetsplatsområden som vanligtvis befolkas av personer med låg utbildning och lågt bil- och körkortsinnehav är dåligt försedda med kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens kostnader ökar betydligt mer än trafikökningen och priserna för resenärer ökar också (Lidestam, Johansson & Pyddoke, 2016). Ökade kostnader för kollektivtrafiken beror delvis på krav som ställs i upphandlingar, krav som inte förbättrar tillgängligheten för resenärerna, som detaljerad miljöanpassning, ålderskrav istället för funktionskrav på bussflottan och särkrav som att alla bussar måste ha en viss färg, vilket gör att det inte går att växla bussar mellan områden. Dessa krav är också viktiga, men påverkar inte kollektivtrafikens möjligheter att tillgodose transportbehovet hos dem som är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik.

Vår studie visar att kollektivtrafik är en tung kostnad att bära för många med låg eller ingen inkomst och kostnaden är en bidragande orsak till begränsad mobilitet och därmed begränsad tillgänglighet till arbetsmarknad och studier. Idag anpassas priserna till olika inkomstgrupper, men oftast enbart till studenter och pensionärer. Priserna skulle kunna vara ännu mer flexibla för att fattiga människor inte ska riskera att utestängas från viktiga samhällsfunktioner. Rabatterade priser i kollektivtrafiken förekommer om man köper flera resor vid ett tillfälle, till exempel genom månads/årskort. Låginkomstgrupper kan

ha svårt att betala för ett månadskort på en gång, särskilt om flera i hushållet behöver resa, och de kan därför inte ta del av rabatten. Bondemark (2019) visar att det finns ett samband mellan lågt resekortinnehav och låga inkomster. Det innebär att personer med låga inkomster reser med dyrare biljetter än mer välbärgade personer. Fattiga människor avstår från att resa för att de inte kan investera i resekort, vilket är exempel på hur ogynnsamma sociala förhållanden också leder till ogynnsamma transportförhållanden. Det är således dyrt att vara fattig. Ett system för att ge rabatt utan att resenärerna ska lägga ut mycket pengar på en gång är att erbjuda klippkort på resor genom att man får en gratis resa efter att ha betalat ett antal biljetter, exempelvis femte resan för halva priset eller tionde resan gratis. Ett klippkort kan också fungera som en motivation till att betala för kollektivtrafiken och således minska lockelsen att tjuvåka.

En tidigare kartläggning visar att 41 procent av hushållen i socialt utsatta områden har bil medan i övriga urbana hushåll har 65 procent bil (Trafikanalys, 2018). Vidare reser personer i socialt utsatta områden i mindre utsträckningen än i andra urbana områden. Kan vår intervjustudie ge några förklaringar som kompletterar statistiken? Ja, delvis. Vår studie visar att det låga körkortsinnehavet har samband med arbetslöshet och/eller lågavlönat arbete som i sin tur har samband med språksvårigheter. Att de unga gör färre resor har också samband med arbetslösheten att göra, eftersom de inte måste resa med viss regelbundenhet. Vidare tycker många att det är dyrt att resa, särskilt med enkelbiljett. Vår uppfattning är att de vi intervjuat rör sig inom relativt små geografiska områden. Deras berättelser om att de har vänner och släktingar nära kan delvis förklara statistiken som visar att personer i socialt utsatta urbana områden gör färre långväga resor än personer i andra urbana områden. I intervjuerna framkommer också att de unga inte har några regelbundna aktiviteter på fritiden, utan spenderar mycket tid hemma eller träffar vänner någon gång i veckan, på stan eller i ett shoppingcenter. Det överensstämmer till viss del med tidigare studier som visar att ungdomar spenderar allt mer tid hemma (vilket förklaras av att de umgås alltmer på sociala medier). Även de vuxna förvärvsarbetande berättar att de mest är hemma på kvällarna, om de inte arbetar. Det är svårt att med vår studie avgöra om deras mobilitetsmönster är ett resultat av egna önskningsar eller av att de upplever att de är hindrade från att delta i olika aktiviteter utanför hemmet. I studien har vi inte gått på djupet vad gäller deras vardagsliv och det är därför svårt att besvara.

Bortsett från den betungande arbetspendlingen för medarbetarna på det perifera äldreboendet kan vi dra slutsatserna att informanterna upplever att de kan resa vart de vill och att det inte i första hand är transportsystemet som sätter gränser för deras upplevda mobilitet.

6.1. Slutsatser

Nedan presenteras studiens viktigaste slutsatser och förslag på hur kollektivtrafik och transportplanering i stort kan öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt hållbart transportsystem.

1. Användare och potentiella användare av kollektivtrafiken bör betraktas som en heterogen grupp. Framförallt behöver kollektivtrafiken anpassas bättre till behov hos resenärer som arbetar kvällar, nätter, tidiga morgnar och helger, och för dem som arbetar i arbetsplatsområden utanför city. Tvära förbindelser mellan ytterområden behöver stärkas.
2. Representanter för kollektivtrafik (inkl. chaufförer) bör vara tillgängliga med ett gott kundbemötande vid kollektivtrafikens olika rum (fordon, perronger, hållplatser etc.) Se också Book och Westerdal (2019:2).
3. Vid etablering av nya bostadsområden, verksamheter och industriområden bör tillgängligheten och möjligheten att resa dit på ett hållbart sätt tas med redan i planeringsfasen.
4. Förutom avstånd till och från kollektivtrafiken är andra faktorer minst lika avgörande för hur tillgänglig kollektivtrafiken är och för möjligheten att använda andra transportmedel när bussen inte går. Geografi, topografi, väder, väglag, mörker och ljus, upplevd trygghet och parkeringsmöjligheter för cykel och bil är exempel faktorer som påverkar upplevd tillgänglighet.
5. Rabatt för dem som inte har råd att lägga ut mycket pengar på en gång bör erbjudas för att minska risken för transportrelaterad social exkludering. Klippkort på resor är ett förslag som innebär en gratisresa efter att ett antal enkelbiljetter har köpts.
6. Ta fasta på den skjutskultur som finns. Alternativa mobilitetstjänster kan bygga på denna kultur och vara kopplad till kollektivtrafiken.
7. Det bör finnas ett systematiskt arbetssätt för att bevaka och utvärdera hur olika grupper inkluderas och vilka som gynnas respektive missgynnas av mål, strategier och åtgärder (till exempel nedläggningar och omläggning av rutter). Det kan göras genom att använda modeller och verktyg för sociala konsekvensbedömningar. Även hälsokonsekvensbedömningar kan vara lämpliga. Idag finns flera, men ingen vedertagen, metod för sociala konsekvensbeskrivningar. Vi menar att diskussionerna och debatten i sig kring hur olika grupper påverkas av specifika beslut är en oerhört viktig del i processen, inte enbart vad man kommer fram till. Att använda en eller flera modeller för konsekvensbedömningar som verktyg i diskussionerna rekommenderas.
8. Unga kvinnor utan körkort är beroende av att närstående, till exempel partners, vänner och kollegor skjutsar dem med bil. Det finns en risk att det leder till minskade möjligheter till delaktighet och integration i samhället på egna villkor. Kvinnor med bristande kunskaper i svenska språket är särskilt utsatta och riskerar att bli beroende av andra människor för sin mobilitet. Särskilda satsningar behövs för att kvinnor av etniska

minoriteter ska kunna resa med såväl kollektivtrafik som att gå och cykla. Här är det återigen viktigt att beakta föreställningar om olika transportmedel som grundar sig i exempelvis ideologiska, kulturella, religiösa, ekonomiska och sociala skäl.

9. Idag finns mål om regionförstoring och att regionala resor är viktiga för människors rörlighet på arbetsmarknaden. Vår studie visar att det tar tid att resa lokalt, till exempel till andra sidan av staden, vilket innebär många byten. Personer från de lägre socioekonomiska grupperna har behov av funktionella lokala resor.
10. Studien har kunnat identifiera grupper som är i riskzonen för att bli socialt exkluderade om de inte har tillgång till/har råd att använda kollektivtrafik: de som tjuvåker, de som har resorna betalda genom tillfälliga arbetsmarknadsåtgärder, de som är beroende av skjuts för att komma till jobbet, de som inte kan uttrycka sig på svenska eller engelska och av den anledningen har svårt att komma in på arbetsmarknaden.
11. Vi har intervjuat personer med koppling till socialt utsatta urbana områden. Informanternas berättelser speglar även hur andra grupper beskriver kollektivtrafiken oavsett ålder, etniskt bakgrund, sysselsättning och boendeort. Att bo i socialt utsatta områden verkar således, utifrån vår studie, inte innebära unika erfarenheter eller strategier för mobilitet. Men faktorer som hör ihop med socialt utsatta områdens karaktärsdrag gör att kollektivtrafiken är en viktigt resurs för deras möjligheter till delaktighet och integrering i samhället, faktorer som gör att de inte kan ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare jobb och skola, nämligen låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket.

En övergripande slutsats är att transportfattigdom är ett problem, eller en risk, som endast kan förhindras i samarbete mellan olika kommunala och regionala myndigheter. Kollektivtrafikplaneringen behöver därför samordnas med andra utvecklingsområden som bostads- och områdesutveckling, arbetsmarknad, folkhälsa och stads- och infrastrukturplanering.

7. Referenser

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15 (1), 73-80.
- Banister, D. (2018). *Inequality in transport*. Oxfordshire: Alexandrine Press.
- Berg, J. & Ihlström, J. (2017). Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och transportlösningar på landsbygd. VTI-Rapport 949 Linköping: VTI.
- Bondemark, A. (2017). Tillgänglighet, rättvisa och kollektivtrafik. K2 working papers 2017:12.
- Bondemark, A. (2019). *The price we pay. Essays on distribution and transport*. Faculty of engineering: Lund university.
- Book, K. och Westerdal, S. (red.) (2019:2). Kollektivtrafik i storstadens skugga. Krönikor från Living lab i Uddevalla. K2 Outreach 2019:2.
- Henriksson, M. (2019). Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken. *Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang. Tidskrift för genusvetenskap*. 40 (2), 76-95.
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2015). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7, 195-205.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: mobility in the modern western world*. New York: Routledge.
- Gil Solá, A., Vilhelmson, B., & Larsson, A. (2018). Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension. *Journal of Transport Geography*, 70, 1-10.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the institutions of civil engineers. Transport.*, 169 (6) (2016), pp. 353-365
- Lofland L. (1998): *The Public Realm*. I Andersson, B. 2002 *Öppna rum, om ungdomarna, staden och det offentliga livet (Avh)*. Göteborgs universitet: Institutionen för socialt arbete.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Botkyrka kommun (2015) *Resvanor i Botkyrka 2015. Analys av Trafikförvaltningens resevaneundersökning 2015*.
- Ericsson, U., Molina, I. och Ristilammi, P-M. (2002). *Miljonprogram och media: föreställningar om människor och förorter*. Riksantikvarieämbetet och Integrationsverket.
- Fainstein, S. (2010). *The just city*. Cornell University Press. Ithaca, NY.
- Lidestam, H., Johansson, A. & Pyddoke, R. (2016). *Kontraktsformer och deras inverkan på svensk kollektivtrafik. En kunskapsöversikt*. K2 Outreach 2016:3.
- Martens, K (2012) *Justice in transport as justice in accessibility: Applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector*. *Transportation*, 39 (6), 1035–1053.
- Nationella operativa avdelningen, (2017) *Utsatta områden- Social ordning, kriminell struktur och utmaningar för polisen*. Nationella operativa avdelningen, Tillgänglig: https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga_rapporter/utsatta-omraden-social-ordning-kriminell-struktur-och-utmaningar-for-polisen-2017.pdf [2018-10-21]
- Göteborg Stad (2014) *Göteborg 2035. Trafikstrategi för en nära storstad*. Göteborgs stad. Trafikkontoret.
- Göteborgs Stad (2017) *Jämlikhetsrapporten 2017. Skillnader i livsvillkor i Göteborg*.

- Göteborgs Stad (2019) Befolkning och geografi i Angereds stadsdelsförvaltning. Tillgänglig:
<https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/kommunens-organisation/forvaltningar/stadsdelsforvaltningar/angereds-stadsdelsforvaltning/om-forvaltningen/befolkning-och-geografi/> [2018-11-26]
- Pereira, R.H.M, Schwanen, T., & Banister, D. (2016). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37, 170–191.
- Regeringens proposition (2016/17:21). Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.
- Socialstyrelsen (2013). Ekonomiskt bistånd – handbok för socialtjänsten.
- Titheridge H, Christie N, Mackett R, Oviedo Hernandez, D. & Ye, R. (2014) Transport and Poverty. A Review of the Evidence. UCL, London, UK.
- Trafikanalys (2018). Perspektiv på resor och möjligheter att resa. Rapport 2018:17. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikutskottets betänkande (2014/15) TU13 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.
- Young, I. M. (2011). *Justice and the politics of difference*. Princeton: University Press.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VT1 i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

