



---

K2 OUTREACH 2022:3

# Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet

– möjliga lösningar i stad och landsbygd

Jessica Berg, Linnea Eriksson, Joel Göransson Scalzotto, Simon Georgson, Anders Melin och Robin Nuruzzaman



Datum: december 2022  
ISBN: 978-91-89407-20-6  
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

# **Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet**

– möjliga lösningar i stad och landsbygd

**Jessica Berg, Linnea Eriksson, Joel Göransson Scalzotto, Simon  
Georgson, Anders Melin och Robin Nuruzzaman**

# Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>Summary</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Introduktion</b> .....	<b>8</b>
1.1. Syfte .....	10
<b>2. En omdefiniering av kollektivtrafik</b> .....	<b>11</b>
<b>3. Ett socialt hållbart och rättvist transportsystem</b> .....	<b>13</b>
3.1. Tillgänglighet centralt för ett rättvist transportsystem .....	14
3.2. Transportrelaterad social exkludering .....	15
<b>4. Tillgänglighet för alla – vad betyder det?</b> .....	<b>16</b>
<b>5. Priset – spelar kostnaden för individen någon roll?</b> .....	<b>18</b>
<b>6. Nya mobilitetstjänster – gamla lösningar i ny skrud?</b> .....	<b>20</b>
<b>7. Mobilitetspraktiker hos unga och migrant kvinnor – sex olika personas</b> ....	<b>22</b>
7.1. Sammanfattning personas .....	25
<b>8. Rekommenderade tjänster och åtgärder som kan förbättra tillgängligheten</b> .....	<b>27</b>
8.1. Mobilitetskoncept.....	27
8.2. Infrastruktur .....	28
8.3. Prissättning.....	28
8.4. Kommunikation.....	29
8.5. Samordning mellan samhällsinstanser.....	29
<b>9. Reflektioner kring resultaten</b> .....	<b>32</b>
9.1. Nya mobilitetslösningar.....	32
9.2. Förhållandet mellan beslutsfattare och användare.....	33
9.3. Social hållbarhet och mobilitet .....	34
9.4. Det osynliga priset .....	35
<b>10. Slutsatser och rekommendationer</b> .....	<b>36</b>
<b>11. Referenser</b> .....	<b>38</b>
<b>Bilaga 1-Dokumentstudie</b> .....	<b>42</b>
<b>Bilaga 2-Studieområden</b> .....	<b>43</b>
11.1. Identifiering av studieområden .....	43
Heby kommun, Uppsala län.....	43
Gottsunda, Uppsala .....	44
Referenser till studieområden .....	46

# Förord

Denna rapport presenterar resultat från projektet ACCESS: Ny mobilitet för ett jämlikt kollektivtrafiksystem och genomfördes inom ramen för K2 under åren 2020–2022. Projektet har varit kopplat till K2:s forskningsområden *Kollektivtrafik för alla* och *Framtidens mobilitet*.

Projektet skulle främst baseras på intervjuer och workshops med användare av transportsystemet och policyaktörer. När pandemin utbröt våren 2020 fick det stora konsekvenser för möjligheten att träffa och intervjua människor i deras vardagssammanhang och samla olika människor till workshops. Därmed begränsades möjligheterna att samla in datamaterial i den omfattning vi hade önskat. Rapporten baseras dock på de intervjuer och workshops vi fick till mellan de olika utbrotten och nedstängningarna och efter det att merparten av restriktionerna togs bort under våren 2022.

Tidigare har rapporten *Smart mobilitet för unga* (K2 Working paper 2021:11) publicerats inom ramen för projektet.

Projektgruppen har bestått av Jessica Berg, Linnea Eriksson, Joel Göransson Scalzotto, och Robin Nuruzzaman vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), samt Anders Melin vid Malmö Universitet, som samtliga är forskare knutna till K2. Simon Georgson, praktikant på VTI HT-2022 och student vid Linköpings universitet, har tagit fram fakta om studieområden.

Projektgruppen riktar ett stort tack till alla som har deltagit i intervjuer och workshops. Ett stort tack riktas också till Christina Lindkvist vid Institutionen för Urbana Studier vid Malmö Universitet/K2 som har granskat rapportens innehåll och vetenskapliga kvalitet. Ett stort tack också till Björn Schulte-Herbrüggen, region Uppsala, som har gjort beräkningar av resmöjligheter. Ett stort tack också till Chiara Vitrano, VTI/K2, för visualisering av personas och till Ebba Wihlborg, K2, för sammanställande och publicering av rapporten.

Linköping, december 2022

*Jessica Berg*

Projektledare

# Sammanfattning

I forskningsprojektet Access har vi studerat hur framtidens kollektiva mobilitet, med särskilt fokus på smart mobilitet, kan anpassas till grupper med låg tillgång till bil och körkort. Det övergripande syftet har varit att öka kunskapen om hur socialt utsatta grupper inkluderas i transportplaneringen och hur deras mobilitet och tillgänglighet kan tillgodoses med nya smarta mobilitetskoncept som komplement eller alternativ till konventionell kollektivtrafik.

En dokumentstudie har genomförts med politiska dokument från Region Uppsala och Uppsala kommun. Vi har även genomfört intervjuer och workshops med tjänstepersoner och politiker samt intervjuer och fokusgrupper med unga och migrantkvinnor, boende i såväl stad som landsbygd. I analysen av intervjuer och fokusgrupper med unga och migrantkvinnor har personas använts som analysverktyg, vilket ger fiktiva och specifika representationer av målgrupper baserade på data om riktiga människor.

Resultaten visar att i regionala och kommunala dokument definieras ”tillgänglighet för alla” som tillgänglighet för människor med funktionshinder. Respondenternas tolkning av tillgänglighet för ”alla” ligger i linje med dokumenten; de definierar det som tillgänglighet för människor med funktionshinder. En annan grupp som uppmärksammas i regionala och kommunala dokument är socioekonomiskt svaga grupper. Tillgänglighet enligt dokumenten handlar också om villkoren för personer som inte har råd med en bil, exempelvis ungdomar och människor med låg inkomst, samt boende på landsbygden.

Enligt användare som har intervjuats var det tydligt att priset har stor betydelse för valet att åka eller inte åka med kollektivtrafiken. I de politiska dokumenten som har analyserats är priset för individen relativt osynligt och någonting som i liten utsträckning diskuteras i relation till socioekonomiskt svagare grupper. Förklaringen kan vara att kundundersökningar inte visar att priset har någon särskild betydelse för resenärer. Det som är av intresse hos resenärerna enligt undersökningarna är tid och komfort.

Nya mobilitetstjänster är ingenting som diskuteras i speciellt hög grad i regionala och lokala dokument. I framtiden förväntas digitaliseringen av kollektivtrafiken göra det möjligt att använda autonoma bussar, förenkla samåkning i landsbygd och realtidsrutten i vissa områden. Dessa lösningar diskuteras inte i relation till mer socialt utsatta grupper. Problem som lyfts fram är att det kan finnas praktiska problem när man ska koppla in olika privata lösningar till kollektivtrafiksystemet. Vilka aktörer som ska få vara med och vem som ansvarar för olika delar är frågor som blir viktiga och som inte har några självklara svar. Fokuset är att förenkla för individen att kunna ta sig hela vägen från och till olika målpunkter där kanske endast en del av resan sker kollektivt. Därför handlar en del av det som sägs i intervjuerna om klassiska lösningar som pendlarparkeringar, hållplatser, privat samåkning och autonoma fordon som en framtida billigare möjlighet.

Tjänstepersoner som arbetar med arbetsmarknad, integration och ungdomar inom regionen anser inte att de nya mobilitetstjänster som de hört talas om, som elsparkcyklar eller samåkning, skulle vara till nytta för socialt utsatta grupper i samhället. Det är i stället

en bättre tillgänglighet till den traditionella kollektivtrafiken som man ser som en möjlighet. Studien visar att tjänstepersoner med olika roller och inom olika förvaltningar inte samarbetar i utvecklingen av kollektivtrafik. Utvecklingen av kollektiv mobilitet, inklusive smart mobilitet, har mycket att vinna genom områdesöverskridande samordning och nya kontaktytor mellan eller inom regioner, kommuner och civilsamhälle.

Flera aspekter framträder som antingen begränsar olika gruppers tillgänglighet och möjligheter att använda det transportutbud som finns eller som är grunden till att de ska kunna leva det liv de gör idag. Det handlar om brister i kollektivtrafikens utbud och service och att priset på kollektivtrafik upplevs vara för högt. Vissa avstår från att cykla eller använda elsparkcyklar på grund av förutfattade uppfattningar om cykling, eller för att de inte kan cykla. Elsparkcyklar finns att hyra i de områden som har studerats. Flera saknar körkort och tillgång till bil medan bilresorna för andra är en förutsättning för att leva det liv de gör idag. Slutligen är den sociala situationen, som för många påverkas av ansvar för barn och hushåll, avgörande för möjligheten att välja hur, när och vart man ska resa.

Studien har identifierat ett antal åtgärder som har potential att öka tillgängligheten för grupper som idag upplever och riskerar att drabbas av transportrelaterad social exkludering, särskilt personer som saknar körkort och tillgång till bil.

*Flera färdmedel i en och samma biljett.* En resa ska kunna genomföras med olika typer av fordon som finnas sökbara i reseplaneraren med betalningsmöjligheter.

*Flexibel landsbygdstrafik.* En samåkningstjänst via reseplaneraren i anslutning till försenade eller inställda tåg och bussar. Särskilt viktigt för dem som bor eller arbetar på landsbygden.

*Fordonspool med en variation av fordon.* Med och utan el, traditionella cyklar, sparkcyklar, mountainbikes, låd och- last cyklar, cyklar med barnsadel, mopeder, bilar och minibuss passar olika användare, såväl arbetspendlare som turister. Placera poolen nära bostäder och målpunkter som skola, arbetsplatsområden och handel.

*Trygg och säker lokal infrastruktur.* Cykelställ och väderskydd. För att resenärer på landsbygd ska kunna stå skyddat mot både väder och trafik medan de väntar föreslås flexibla hållplatser där man kan kliva på var som helst mellan två hållplatser.

*Prissättning.* För att subventionera mobilitetstjänster behöver offentliga aktörer ta ett större ansvar att erbjuda olika färdmedel som en del i det kollektiva trafikutbudet

*Informera om kollektivtrafikens service och utbud vid olika livsfaser.* Erbjud tidsbegränsade gratisresor med kollektivtrafik och mobilitetstjänster till personer som står inför en förändring i livet: till nyanlända, till nyinflyttade i ett område, till unga som har gått ut skolan, till nyblivna föräldrar.

*Kommunicera och informera på olika språk.* Information om kollektivtrafik och mobilitetstjänster ska kunna fås på olika språk med ett antal språk som default i utskick och reklam.

*Informera om kollektivtrafikens service och utbud vid olika hållplatser.* Vart kan du resa från denna hållplats? Information via digital skärm eller tryckt material vid hållplatser kan uppmärksamma resenärer på vilka målpunkter och typ av platser man kan ta sig från just den hållplatsen: rekreation, handel, arbetsområden, bostadsområden etcetera.

*Utpekat ansvar för att informera om transportmöjligheter.* Vår rekommendation är att regioner och kommuner som tillhandahåller kollektivtrafik, mobilitetstjänster och tillhörande infrastruktur ska ansvara för att information om utbud och service når ut till medborgare och andra användare.

# Summary

Social sustainability and transport justice are phenomena that are garnering increased attention from planners and decision makers. Social sustainability is about the accommodation of fundamental human rights and needs, the relation between people and the built environment and issues of how socio-cultural patterns and practices can be changed and maintained. Traditionally, public transport planning has been dominated by technocratic and economic approaches whereas social perspectives often have been ignored. However, social issues are slowly gaining a more central role in transport planning, as visible in the ambition to include a more holistic “entire journey”-perspective and efforts to include more diversified user groups in planning processes.

Smart mobility is a term which has emerged during recent years. Generally, the term delineates digitalization processes aimed at facilitating the access to mobility for users. Smart mobility has been described as an innovation which has the potential to reduce car use and greenhouse gas emissions in cities. So far, the development of Smart mobility has predominantly been left to market actors whose interest lies in creating attractive goods and services which in turn leads them to focus on particular target groups. There is therefore a risk that less privileged groups will have less access to the Smart transport system of the future. In the research project Access, we have studied how future public mobility can be accommodated to meet the needs of groups with low access to cars and driver’s license. The overarching aim has been to increase knowledge on how socially vulnerable groups are/are not included in transport planning, and how their mobility and accessibility needs can be met through the introduction of new, smart mobility concepts as a complement, or alternative, to conventional public transport. To this aim, an analysis of local and regional documents has been carried out, as well as interviews and workshops with civil servants and politicians, as well as interviews with young people and migrant women in urban and rural areas.

A document study of political documents from Region Uppsala and the municipality of Uppsala has been carried out. Interviews with civil servants and politicians in Region Uppsala and the municipality have been carried out. Furthermore, interviews and focus groups have been conducted with young people and migrant woman living in smaller parishes in the municipality of Heby, a semi-rural municipality close to larger urban areas, and the Uppsala suburb of Gottsunda. Previous research has shown that young people and migrant women are overrepresented among those suffering from transport related social exclusion, which is why they have been chosen for this study. “Personas” have been used as an analytical tool during focus groups and workshops. The personas have been based upon multiple interviews with the project’s target groups.

The results from the document and interviews with civil servants and politicians show that the notion of “access for all” is defined as access for people with disabilities. Another group which was identified in regional and municipal documents are socioeconomically vulnerable groups. Accessibility is also about the conditions for people who cannot afford a car, such as young people, people with low income, and people living in rural areas.



According to the interviewed users of public transport, the price has a large impact upon willingness to travel. In the political documents that have been analyzed, the price for the individual is relatively invisible, and is rarely discussed in relation to socioeconomically vulnerable groups. One explanation is that customer surveys do not identify price as an issue.

New mobility services are not discussed in detail. Estimates predict that the digitalization of public transport will allow for automated buses and facilitate shared mobility in rural areas. These solutions are not discussed in relation to more vulnerable groups. Issues that are highlighted in the documents are that there can be practical problems when contracting private actors in the public transport system; which actors are to be included and what should be their areas of responsibility? These are questions without easy answers.

Several aspects emerge which limit the accessibility of the personas. The public transport supply is deemed to be too limited and prices too high. The use of bicycles is limited, partly because of cultural stereotypes surrounding cycling and partly due to biking illiteracy. Access to cars is also limited.

The study identifies several measures that have the potential to increase accessibility for groups that live, or run the risk of living, under conditions of transport related social exclusion, particularly groups that do not have access to cars.

*More means of transport in the same ticket.* It should be possible to travel with different types of vehicles which are readily available through digital applications.

*Flexible rural public transport.* A carpooling service should be integrated in the PT-app in connection to delayed or cancelled routes in rural areas.

*Diversified vehicle pools.* Containing E-vehicles, bikes, scooters. Situate the pool near housing and target points such as schools, workplaces, and commerce.

*Safe and secure local infrastructure:* Supply bus stops with bicycle racks and shelters. For travelers in rural areas to wait for buses in a secure and comfortable environment, flexible bus stops – i.e., the possibility to jump on/off anywhere between two bus stops – are recommended.

*Pricing.* To subsidize mobility services, public actors need to take a bigger responsibility in terms of providing different mobility services as part of the public transport supply.

*Life phase perspective.* Offer temporary free travels for groups that have undergone or are facing life changing events such as newly arrived migrants, first time parents, young people who have recently graduated and people that have just moved to an area. These groups tend to either lack knowledge about local public transport systems, and/or are particularly prone to become car owners.

*Communicate and inform in different languages.* Information regarding public transport systems should be made available in more languages.

*Provide information at stops.* Provide digital screens or leaflets at stops containing information about which destinations – such as recreational areas, commerce, and housing areas – can be reached.

*Clearer responsibilities.* Our recommendation is that regions and municipalities that provide public transport, mobility services and related infrastructure should be responsible for ensuring that information regarding services and supply is spread to citizens and users.

# 1. Introduktion

Social hållbarhet och transportsättvisa är fenomen som sakteliga börjar ta mer plats i transportsammanhang. De har länge legat i skuggan av diskussioner om transporternas inverkan på miljö, klimat och samhällsekonomi men bubblar nu upp som frågor som allt fler planerare och beslutsfattare börjar intressera sig för. Social hållbarhet är en av Agenda 2030:s dimensioner av hållbarhet. Begreppet placerar individen i centrum med målet att ingen ska lämnas efter i den hållbara omställningen (SOU 2019:13). Det handlar om hur grundläggande behov och rättigheter kan tillgodose, relationen mellan människor och den byggda miljön och frågor om hur sociokulturella mönster och praktiker kan upprätthållas och förändras (se till exempel Vallance, Perkins & Dixon, 2011; Dempsey et.al. 2011).

Traditionellt har transport- och kollektivtrafikplanering präglats av tekniska och ekonomiska perspektiv, medan sociala konsekvenser av planeringen inte beaktats. Alltmer sätts dock människan i fokus i transportplaneringen, med ambitioner om att hela resekedjan ska kunna genomföras på ett enklare sätt och att olika grupper ska få komma till tals i planeringen. För planerare, beslutsfattare och forskare är det inte självklart hur social hållbarhet och transporträttvisa konkret ska beaktas i planeringen och vilka åtgärder som är lämpliga att införa för att utveckla ett socialt hållbart transportsystem. Det kräver andra metoder och annan kunskap än traditionell transportplanering. Kunskap om exempelvis praktiker och behov hos de som använder transportsystemet behövs liksom vilka konsekvenser på kort och lång sikt när transportsystemet begränsar möjligheten för olika grupper att använda det.

Att orättvisor i transportsammanhang har uppmärksammats är inget nytt. Längre har intresseorganisationer jobbat för att få till åtgärder för att både fordon och infrastruktur ska anpassas till personer med funktionsnedsättning och äldre. Medborgare har också i alla tider protesterat mot åtgärder i trafiksystemet som höga trafikflöden, höga hastigheter och bristfällig snöskottning som riskerar att begränsa svaga grupper från att ta sig fram. Men det är inte förrän på senare år som problem likt dessa har lyfts upp som transportrelaterade sociala orättvisor med konsekvenser för social hållbarhet. Det är först också under 90-talet och framåt som forskare har börjat teoretisera transportrelaterad social rättvisa och försöka finna konsensus kring hur social hållbarhet och rättvisa ska definieras i transportsammanhang (Lucas, 2012). Det i sin tur har bidragit till ett större intresse och medvetenhet bland forskare om att det behövs kritiska studier av transportplanering för att förstå på vilket sätt det skapar orättvisor och ojämlika möjligheter för olika samhällsgrupper att arbeta, studera och delta i samhället på olika sätt.

Transportsystemet är under ständig utveckling, så även kollektivtrafiken. På den nuvarande agendan finns digitalisering, AI, uppkopplade fordon och smart mobilitet tillsammans med mål om hållbart resande. I utvecklingen borde det finnas oändliga möjligheter att göra transportsystemen inkluderande för olika samhällsgrupper. Smart mobilitet är ett begrepp som har växt fram under senare år och handlar övergripande om

att resenären ska ha tillgång till mobilitet som en tjänst som i princip ska finnas tillgänglig på begäran med hjälp av digitala plattformar. Smart mobilitet, liksom Mobility as a service (MaaS) som ingår däri, har under de senaste åren lyfts fram som en lovande innovation som har potential att minska bilanvändningen och utsläppen av växthusgaser i städerna. Smart mobilitet förväntas även vara en lösning i områden där kollektivtrafiks servicen är låg, i landsbygd och i mindre tätorter, som komplement till eller i kombination med konventionell kollektivtrafik. Idag förekommer testning och utveckling av olika former av smarta mobilitetskoncept, ofta i så kallade living labs eller pilotstudier runtom i världen (International Transport Forum, 2021). En förutsättning för att driva ett smart mobilitetskoncept är att det finns digitalt understödda plattformar med integrerade funktioner för information, bokning och betalning samt ett stort fokus på användarnas behov. Offentliga aktörers roll beskrivs ofta som en viktig förutsättning för att det ska kunna bidra till en hållbar samhällsutveckling (Paulsson & Hedegaard Sørensen, 2020).

Forskning har visat att det finns ett brett spann av styrningsmetoder för nya mobilitetstjänster, från avsaknad av specifika och explicita strategier och mål och utan hänsyn till social rättvisa, till att offentliga aktörer är aktiva deltagare i framväxandet och utvecklingen av nya mobilitetslösningar (Witzell, et.al, 2022). Det är inte självklart att smart mobilitet eller MaaS kommer bidra till ökad hållbarhet då merparten av erbjudanden har kommersiella snarare än sociala syften, med mål om att uppnå ökat resande. Olika satsningar på smarta mobilitetskoncept kommer med all sannolikhet på sikt leda till förändrade transportbeteenden, förändrad användning av stadsrummet och påverka medborgare i olika sociala positioner på olika sätt. En proaktiv styrning från myndigheter är vitalt för att utvecklingen inte ska gå i en riktning som leder till ökade utsläpp, mer trängsel och sociala orättvisor i tillgången till transporter (Pangbourne, Mladenović, Stead, et.al. 2020; Paulsson & Hedegaard Sørensen, 2020).

De första formerna av bilpooler, cykelpooler, bildelningstjänster och liknande har främst varit inriktade mot den urbana medelklassen, vilka är köpstarka för att kunna testa nya tjänster. Det är där företagen kan tjäna pengar. Utvecklingen har hitintills främst drivits av marknadsaktörer vars intresse är att skapa attraktiva vinstdrivande varor och tjänster och riktar därmed in sig på en viss kundkrets. Forskning har visat att det är unga, välutbildade män som bor i välbärgade områden och har barn och bil som är de främsta användarna av cykeldelningstjänster och delade elsparkcyklar (Reck & Axhausen, 2021). Satsningar från offentliga aktörer existerar också exempelvis i form av kommundrivna cykeldelningstjänster, i vissa fall i samverkan med privata entreprenörer.

I en samhälls- och transportplanering som sätter hög tilltro till att en marknad ska lösa framtidens tillgänglighets- och mobilitetsbehov finns en risk för att grupper som är mindre privilegierade, som bor utanför städerna och som inte har köpkraft eller förmåga att kunna använda marknadsdrivna tjänster, hamnar utanför den digitala utvecklingen i transportsystemet. Konsekvensen av en sådan utveckling är att det finns en risk att mindre privilegierade grupper får en minskad eller fördyrad åtkomst till framtidens smarta transportsystem. Experter inom kollektivtrafik, nya mobilitetstjänster och stadsutveckling slår fast att för att den kollektiva mobiliteten ska få genomslag, behöver vi tänka nytt och tänka större (Rådslaget, 2022). Formerna för delat resande behöver utvecklas med större mångfald av lösningar som knyts samman med den etablerade

kollektivtrafiken. Människor måste ges ökade möjligheter till tillgänglighet som är hållbar och utefter sina behov.

## 1.1. Syfte

I forskningsprojektet Access har vi studerat hur framtidens kollektiva mobilitet, med särskilt fokus på smart mobilitet, kan anpassas till grupper med låg tillgång till bil och körkort. Det övergripande syftet har varit att öka kunskapen om hur socialt utsatta grupper inkluderas i transportplaneringen och hur deras mobilitet och tillgänglighet kan tillgodoses med nya smarta mobilitetskoncept som komplement eller alternativ till konventionell kollektivtrafik. Frågeställningar som vägleder studien är:

- Hur kan kollektiv mobilitet och nya mobilitetstjänster utvecklas för att tillgodose tillgänglighetsbehovet hos olika grupper i samhället?
- Vilka mobilitetsbehov och önskemål om tillgänglighet finns hos personer som upplever eller riskerar att drabbas av transportrelaterad social exkludering på grund av avsaknad av körkort och tillgång till bil eller låg tillgång till kollektivtrafik?

## 2. En omdefiniering av kollektivtrafik

En utgångspunkt i studien har varit att kollektivtrafik behöver omdefinieras till att handla om kollektiv mobilitet, som inkluderar och integrerar olika former av delat resande inklusive traditionell kollektivtrafik och nya mobilitetstjänster. Det ger en ökad valfrihet och ökade möjligheter till tillgänglighet som är hållbar. Idén om den kollektiva mobiliteten har arbetats fram inom initiativet Rådslaget (2022), som har bestått av en samling experter inom kollektivtrafik, nya mobilitetstjänster och stadsutveckling. För att möta de kommande decenniernas samhällsutmaningar behövs ett förändrat fokus med en större mångfald av lösningar. Kollektiv mobilitet handlar om att uppnå tillgänglighet på flera sätt: icke-resande genom digital tillgänglighet och förändrad samhällsplanering; traditionell kollektivtrafik inklusive anropsstyrd trafik; ett sammanhängande system av delad taxi, bil- eller mikromobilitet, t-bana, regionaltåg, buss och efterfrågestyrd trafik; delade mobilitetstjänster; aktiv mobilitet med gång och cykel; samt privata fordon när det behövs. Den framtida kollektiva mobiliteten är en sammanflätning av alla dessa tjänster och processer.

Nya mobilitetskoncept (eller Smart mobilitet) är främst att betrakta som ett slags paraplybegrepp som innefattar en rad olika, brokiga trender, koncept och tjänster. Det kan beskrivas som en slags samlande etikett under vilken olika löften, potentialer, förhoppningar och föreställningar om hur digitala mobilitetstjänster kan förändra det personliga resandet har inordnats (Wallsten et al 2021). Gemensamt för dessa är att de i någon utsträckning är digitalt understödda, oavsett om det rör sig om bilpooler, elsparkcykeltjänster eller "smarta" infrastruktursystem (Marsden & Reardon, 2018). Nya mobilitetskoncept beskrivs ofta som en viktig hörnsten i transportsystemets omställningsprocess (Paulsson & Hedegaard Sørensen, 2020). Särskilt eftersom de förväntas kunna utmana bilanvändande generellt och privatbilismen i synnerhet (Paiva et al., 2021). Därtill kan nya mobilitetskoncept spela en nyckelroll som komplement till andra färdslag, exempelvis genom så kallade "last-mile" resor där en strategiskt utställd cykelpool exempelvis kan komplettera kollektivtrafik mellan hållplats och slutdestination (Aliari et al., 2020).

Ett vanligt förekommande nyckelord bland den nya mobilitetens förespråkare är *flexibilitet* (Pangbourne et al., 2018). Många av de tjänster som faller under ramen för den nya mobiliteten bär ofta på en inneboende flexibilitet i förhållande till kollektivtrafiken. Anropsstyrd kollektivtrafik, delade cykelpooler eller elsparkcyklar kan möjliggöra mer skräddarsydda mobilitetslösningar än många traditionella kollektiva transportalternativ (Wallsten et al. 2021).

Ett flertal frågetecken omgärdar dock fortfarande de nya mobilitetskoncepten. Hur hållbar är den smarta mobiliteten egentligen? Och hur ska de nya koncepten paketeras och regleras för att komma så många som möjligt till gagn? Här finns ännu inga entydiga svar. Det finns forskare som menar att hållbarhetspotentialen i den nya mobiliteten är helt beroende av dess framtida styrning (Jeekel, 2017). Tekniken allena skapar ingen hållbarhet. Rent teoretiskt skulle nya mobilitetstjänster kunna förstärka miljömässigt

destruktiva tendenser (Jeekel, 2017). Dessutom visar tidigare forskning att nya mobilitetstjänster hitintills främst nyttjats av relativt välbemedlade samhällsgrupper vilket genererar ytterligare frågetecken kring den sociala hållbarhetsaspekten (Ziljstra et al, 2020; Hosford et al., 2018).

### 3. Ett socialt hållbart och rättvist transportsystem

Vikten av ett socialt hållbart och rättvist transportsystem har genomsyrat studiens upplägg och genomförande. Social hållbarhet är ett komplext begrepp som har använts så flitigt de senaste 30 åren att det riskerar att urvattnas och flera försök har gjorts till att definiera begreppet (Holden, Linnerud & Banister, 2014; Vallance et.al, 2011). För att förtydliga och belysa hur begreppet kan bidra till hållbar utveckling presenterar Vallance et.al, (2011) olika typer av sociala hållbarhetsaspekter; utveckla, överbrygga och underhålla (*develop, bridge, maintain*). Att utveckla handlar om grundläggande behov som fattigdom, hälsa, rent vatten och mindre påtagliga behov som utbildning, sysselsättning och rättigheter. Att överbrygga rör sig om relationen mellan människor och den biologiska och fysiska miljön och hur beteenden som går mer i miljövänlig riktning kan skapas. Att upprätthålla handlar om hur sociala och kulturella preferenser, praktiker, traditioner och platser upprätthålls över tid och hur människor hanterar eller reagerar på förändringar, policys och regler för hållbar utveckling. Författarna menar att det finns konflikter mellan dessa tre hållbarhetsaspekter som är viktiga att beakta i diskussioner om social hållbarhet. Det kan handla om att det som människor behöver för sin utveckling kan stå i kontrast till vad de vill ha och vad som är bra för miljön. I transportsammanhang står ofta människors behov av tillgänglighet och mobilitetsbehov i konflikt till behovet av att minska resor och fossila utsläpp av hänsyn till klimat och miljö. Socialt hållbar transportplanering handlar om att sätta människan i centrum, snarare än trafikmiljön och färdmedlen (Levin & Gil Solá, 2021).

För ett socialt hållbart transportsystem är frågor om rättvisa centrala. Rättvisa, inom såväl transportplanering som i samhällsutveckling generellt, förknippas oftast med principer om fördelning. Den amerikanska feministiska filosofen Iris Marion Young kallar detta för ett fördelningsparadigm; det finns en föreställning om att rättvisa handlar om fördelning av ekonomiska och materiella resurser och sociala nyttigheter (Young, et.al. 2000). Youngs kritik av detta synsätt är att det bortser från institutionella sammanhang som beslutsprocesser, kulturella stereotyper och arbetsdelning. Dessa sammanhang kan inte ignoreras, menar Young, då de skapar en ojämn fördelning av makt som villkorar förutsättningarna för det egna livet och rätten till inflytande i frågor som berör den enskilde. Det handlar om rätten att kunna påverka sitt arbete, rätten att kunna påverka sin närmiljö och rätten till att få vara den man är. Young et.al. (2000) menar att det finns en fixering i fördelningsparadigmet vid vad människor *har* som bortser från vikten av det de *gör* och *är* för att förstå vilka möjligheter de har att använda och utveckla sina förmågor. Social rättvisa, enligt Young, handlar om i vilken mån samhället tillhandahåller *de institutionella verktyg som krävs för att dess medborgare ska ha möjlighet att förverkliga de värden som de själva ser som en nödvändig del av det goda livet* (Young et.al. 2000:45). I den nutida rättvisedebatten uppmärksammas också frågor om processuell rättvisa som handlar om möjligheten till delaktighet och inkludering i beslutsprocesser

och erkännande av individens rätt till självständighet och sociala grupperns lika värde (Se till exempel Fraser, Lindgren & Gundenäs, 2011; Verlinghieri & Schwanen, 2020). I transportsammanhang är frågor om rättvisa relevant för att studera hur transportsystemet (infrastruktur, transportmedel etc.) tillgängliggörs, samt hur kunskap om användarnas eller medborgarnas praktiker, förmågor och förutsättningar skapas och påverkar transportpolitik och planering. Forskning om transporträttvisa har ökat markant de senaste åren vilket har lett till teoriutveckling, kunskap om människors vardagliga mobilitet, behov och erfarenheter. Ett rättvist transportsystem sätter människan i centrum vilket inkluderar dialog med användare, och ger en tillräcklig nivå av tillgänglighet för alla under de flesta omständigheter (Martens, 2017).

Inom det sociala hållbarhetsfältet finns idag forskning som visar att den ökade medvetenheten om sociala hållbarhetsfrågor inte har fått något större genomslag i transportpolitik, samhällsplanering eller i innovationer och utveckling av framtidens mobilitet. Exempelvis visar forskning att kollektivtrafiken inte är anpassad för de som kanske är mest beroende av den, människor med låg eller ingen inkomst, med obekväma arbetstider och långa pendlingsavstånd (Henriksson, 2019). Skillnader i mäns och kvinnors resande och möjligheter till att välja färdstätt skapar ojämlika villkor på arbetsmarknaden och ojämlik tillgång till utbildning och fritid (Christensen, Priya Uteng & Levin, 2020). Äldre som åldras på landsbygden löper större risk för social exkludering där tillgängligheten spelar en stor roll (Shergold & Parkhurst, 2012). Genusbaserade ojämlikheter förekommer i relation till socioekonomi, ålder och etnicitet och reproduceras i framväxandet av smarta och uppkopplade system (Christensen, Priya Uteng & Levin, 2020). Vidare finns forskning som visar att beslutsfattare bortser ifrån rättvisa och inkludering när det gäller att allokerar knappa transportresurser (Gössling & Cohen, 2014; Lucas, 2012).

### 3.1. Tillgänglighet centralt för ett rättvist transportsystem

Inom den vetenskapliga debatten om transporträttvisa och i policydokument om kollektivtrafik är tillgänglighet ett centralt begrepp. I sitt inflytelserika bidrag till den filosofiska debatten om transporträttvisa drar Karol Martens slutsatsen att det är ett centralt krav på ett rättvist transportsystem att det möjliggör god tillgänglighet för alla invånare (Martens, 2017). Tillgänglighet definieras ofta som möjligheten att interagera med platser spridda i rummet (Martens, 2017, s. 10). Forskare skiljer mellan platstillgänglighet och persontillgänglighet. Platstillgänglighet är en egenskap hos en plats och bestäms av vilka personer som har tillgång till den och från vilka platser. Persontillgänglighet är istället en egenskap hos en person och står för den uppsättning platser individen har tillgång till (Martens, 2017, s. 11). I denna rapport förstår vi tillgänglighet som persontillgänglighet eftersom denna definition är mest relevant i en studie av transporträttvisa. Denna tillgänglighet varierar betydligt mellan olika individer beroende på faktorer såsom kön, ålder, inkomst och funktionsförmåga.



### 3.2. Transportrelaterad social exkludering

Givet att ett samhälle är uppbyggt kring en positiv normativ föreställning om hög mobilitet, riskerar människor som helt eller delvis saknar tillgång till transporter att exkluderas från att delta i samhället på grund av bristande tillgång till möjligheter (att arbeta, gå i skolan etcetera), till service, varor och sociala nätverk. Detta fenomen har kommit att kallas för transportrelaterad social exkludering (TRSE). (Kenyon et al., 2002). Det är ett flerdimensionellt problem som bottnar i såväl individuella omständigheter som i lokala och nationella strukturer (Jones & Lucas, 2012; Lucas, 2012; Pereira, Schwanen & Banister, 2017). Flera faktorer tillsammans med bristande tillgång till transporter ökar risken för transportrelaterad social exkludering: att vara utsatt på arbetsmarknaden, att sakna ett permanent eller eget boende (Church, Frost & Sullivan, 2000; Lucas, 2012), långa avstånd till arbets- och utbildningsmöjligheter (Berg och Ihlström, 2019; Delbosc & Currie, 2011; Hernandez, 2018), att tillhöra en etnisk minoritet och/eller att ha låg eller ingen inkomst (Henriksson, 2019; Henriksson et al., 2021) eller att ha funktionsnedsättning/ar (Casas, 2007). Svensk forskning har dock visat att internationella studier inte helt självklart kan överföras till svenska sammanhang då socialt utsatta urbana områden i Sverige är relativt väl försörjda med kollektivtrafik (Berg, 2020). Principerna bakom teoribildningen är däremot relevanta eftersom de pekar på ett strukturellt problem som uppstår på grund av bristande eller otillräcklig transportpolitik och planering.

## 4. Tillgänglighet för alla – vad betyder det?

En policystudie har genomförts för att ge svar på hur kollektiv mobilitet och nya mobilitetstjänster kan utvecklas för att tillgodose tillgänglighetsbehovet hos olika grupper i samhället. Policystudien består av en dokumentanalys av nu gällande (hösten 2022) dokument från Region Uppsala och Uppsala kommun (bilaga 1), intervjuer med fem tjänstepersoner inom Region Uppsalas förvaltning, samt intervjuer med två politiker verksamma i nämnden med kollektivtrafikansvar inom Region Uppsala.

Resultatet från policystudien visar att det övergripande och långsiktiga målet med kollektivtrafiken i Uppsalaregionen är att den ska vara tillgänglig ”för alla”. Målet ”för alla” är ett genomgripande mål för regional utveckling och kollektivtrafikförsörjningen. Målet ska vara styrande för all verksamhet inom kollektivtrafikens område i Uppsala, och då blir det viktigt att försöka se vad ”för alla” står för i praktiken och vad det betyder.

Vår analys visar att tillgänglighet ”för alla” i regionala och kommunala dokument syftar på människor med funktionsnedsättning. Fordon, hållplatser och stationer ska tillgänglighetsanpassas med fokus på olika tekniska hjälpmedel, inredning i fordon och stationer, samt genom den omgivande infrastrukturens utformning och förekomst. På detta sätt kommer ”tillgänglighet för alla” att kunna uppnås enligt dokumenten.

Respondenterna i policystudien tolkar tillgänglighet för alla på samma sätt som dokumentanalysen kommer fram till, att det handlar om att personer med funktionsnedsättning ska ha tillgänglighet till kollektivtrafiken. Flera tjänstepersoner menade att en viktig aspekt av tillgänglighet är att behoven hos människor med funktionshinder ska uppmärksammas när tåg och bussar utformas.

Respondenterna tog också upp tillgänglighet för andra grupper, men de hade mer vaga uppfattningar om vad tillgänglighet innebär i dessa sammanhang och hur det ska främjas. Ett exempel på en annan typ av grupp som uppmärksammades i intervjuer med tjänstepersoner och politiker är socioekonomiskt svaga grupper. En tjänsteperson som arbetar med frågor relaterade till arbetsmarknaden framhöll att kollektivtrafik är viktigt för att skapa ökad integration och minska arbetslösheten. En annan tjänsteperson nämnde att det har funnits en diskussion om att identifiera socialt utsatta områden och att sedan skapa bra förbindelser med kollektivtrafik till områden med god arbetsmarknad. En politiker från oppositionen framhöll att tillgänglighet också handlar om villkoren för personer som inte har råd med en bil, exempelvis ungdomar och människor med låg inkomst.

Några respondenter uppmärksammade också situationen för personer på landsbygden. Tjänstepersonen som arbetar med arbetsmarknadsrelaterade frågor framhöll att det finns

ett behov av mer frekventa bussavgångar i vissa landsbygdsområden. Den dåliga turtätheten gör det svårt för ungdomar på landsbygden att delta i fritidsaktiviteter. Dessutom påpekade en tjänsteperson att bristfällig digital infrastruktur på landsbygden gör det svårt att köpa biljetter via appen.

Några respondenter kopplade tillgänglighet till digitalisering. De betonade att det kan vara svårt för äldre människor att köpa biljetter via appen. En tjänsteperson framhöll att det är ett problem att regionen inte har råd att ha personal som kan svara på frågor utan enbart förlitar sig på appar, särskilt för äldre människor och människor med begränsad kunskap i svenska. Att äldre människor skulle ha det svårare att använda digital teknik ifrågasattes dock av andra respondenter.

Bland respondenterna fanns det också ett visst intresse för situationen för barn och unga. En tjänsteperson som arbetar med social hållbarhet menade att kollektivtrafik är viktigt för att ungdomar ska kunna delta i fritidsaktiviteter om de inte har föräldrar som kan skjutsa dem.

## 5. Priset – spelar kostnaden för individen någon roll?

Användare av transportsystemet har studerats för att ge svar på vilka mobilitetsbehov och önskemål om tillgänglighet som finns hos personer som upplever eller riskerar att drabbas av transportrelaterad social exkludering. Intervjuer och fokusgrupper har genomförts med unga och migrantkvinnor, med anledningen av att tidigare forskning har visat de har en risk för att erfaras transportrelaterad social exkludering (Henriksson, 2019; Henriksson, Berg, Lucas et.al. 2019; Kamruzzaman, et.al., 2016). Intervjupersonerna bodde i olika mindre tätorter i Heby kommun som kan definieras som en tätortsnära landsbygdskommun, samt i stadsdelen Gottsunda i Uppsala kommun. Se bilaga 1 för information om studieområdenas karaktär. Områdena valdes då de representerar områden med gott respektive glest utbud av kollektivtrafikservice och en god representation av unga och migrantkvinnor.

I intervjuerna och fokusgrupperna med användarna framgick det tydligt att biljettpriset för resenären har stor betydelse för valet att åka eller inte åka med kollektivtrafiken. I de regionala dokumenten är priset för individen däremot relativt osynligt och någonting som i liten utsträckning diskuteras i relation till socioekonomiskt svagare grupper. Det nämns att prissättningen har betydelse för ett jämlikt transportsystem, men ingen närmare precisering om vad det innebär. Annars diskuteras pris i termer av ”betalningsvilja” och ”ett sätt att generera intäkter”. Priset pekas också ut som ett sätt att ”ransonera användandet på onödigt korta resor”. Detta återkommer de intervjuade politikerna till då de framhåller att de är emot nolltaxa i kollektivtrafiken eftersom det skulle leda till okynnesåkande och motiverar det med att ”det inte är så vi når bilisterna” och att man på korta sträckor ska cykla eller gå.

De undersökningar som löpande genomförs genom enkäter och kollektivtrafikbarometern visar är att det framför allt är kundnöjdhet kring komfort och restid som är viktiga. Priset förefaller inte vara en viktig fråga hos de som besvarar undersökningarna. Detta bekräftas av planerarna som intervjuats. Priset för individen är därför inget man fokuserar på i kollektivtrafikplaneringen. En tjänsteperson uttrycker dock att utvärderingarna och de frågor som ställs har sina begränsningar. Om fel frågor ställs finns det en risk för att resenärernas syn på priset inte kommer fram.

En konsekvens av att pris inte diskuteras har enligt en tjänsteperson blivit att utbudet av kollektivtrafik ökar utan att utvärdering om det är vettiga satsningar görs, vilket får till följd att biljettpriset ständigt ökar. Enligt en politiker ökar priset på grund av mål om att kollektivtrafiken ska vara till hälften skattefinansierad. Detta uppges ha drivit upp priserna. Samtidigt anser en annan politiker att det inte är kollektivtrafikens uppgift att ha så låga priser att alla kan åka med, utan att det bör lösas av andra delar av samhället.

Biljettsystemet, vilka biljetter som finns och biljetternas inbördes prisvariation, är samtidigt en levande fråga. I intervjuerna kommer det fram att flera olika lösningar har utretts eller varit uppe till diskussion som till exempel ett system med endast en zon i hela regionen och maxtaxa per månad. Månadskortet för hela regionen lyfts fram som mycket prisvärt. En ny biljett som syftar till att behålla de resenärer som tidigare dagligen reste till Stockholm, men nu pendlar mer sällan, har nyligen införts eftersom systemet framför allt premierar de som reser ofta. Sällanresenärer som köper enkelbiljett måste vara utrustade med en smartphone för att kunna få det billigaste priset.

## 6. Nya mobilitetstjänster – gamla lösningar i ny skrud?

Nya mobilitetstjänster är ingenting som diskuteras i speciellt hög grad i regionala och lokala dokument. Uppsala Stads trafikstrategi tar upp mikromobilitet i form av elsparkcyklar ur perspektivet att de behöver regleras genom geofencing men man nämner att digitaliseringen av kollektivtrafiken kan göra det möjligt att i framtiden använda autonoma bussar, förenkla samåkning i landsbygd, samt att man skulle kunna ha så kallade realtidsrutter i vissa områden. Dessa lösningar diskuteras inte i relation till mer socialt utsatta grupper, utan ses som lösningar på dagens svårigheter att till en rimlig kostnad ha god täckningsgrad av kollektivtrafik.

I intervjuerna med tjänstemän och politiker nämns också dessa lösningar som möjliga i framtiden. I dagens situation spelar inte mobilitetstjänster någon roll, men kan ha potential i framtiden. Svårigheter ur ett planeringsperspektiv som lyfts fram är att det kan finnas praktiska problem med att koppla in olika privata lösningar till kollektivtrafiksystemet. Vilka ska få vara med och vilka som har ansvar är frågor som blir viktiga och som inte har några självklara svar. Samtidigt framhålls att dessa kopplingar mellan olika mobilitetslösningar där kollektivtrafiken är en del, förmodligen är en nödvändighet för att locka fler bilister att åka kollektivt. En tjänsteperson tror att det är viktigt att kollektivtrafiken anammar detta mer och blir en del av lösningen så att olika mobilitetslösningar kan samlas i en och samma app. Anledningen till att kollektivtrafiken ska vara en del i detta är att det är ett sätt att arbeta med det så kallade ”hela-resan-perspektivet” som genomsyrar dagens kollektivtrafikpolicy och planering. Fokuset är att förenkla för individen att kunna ta sig hela vägen från och till olika målpunkter där kanske endast en del av resan sker kollektivt. Därför handlar en del av det som sägs i intervjuerna om klassiska lösningar som pendlarparkeringar (med laddmöjlighet), hållplatser (med goda möjligheter att låsa fast cykel) och anropsstyrd trafik, men också om privat samåkning och autonoma fordon som en framtida billigare möjlighet.

Anropsstyrd trafik finns inte i Uppsala, men däremot i flera andra regioner, och ses av flera tjänstepersoner och politiker som en intressant lösning för landsbygden i en nära framtid. Förutsättningen är dock, anser respondenterna, att regionen har hand om färdtjänsten. En politiker kopplar ihop det regionala utvecklingsuppdraget med möjligheten att fokusera mer på mobilitet än enbart kollektivtrafik. Det som menas är att Region Uppsala, tillsammans med övriga regioner i Sverige, har ett lagstadgat regionalt utvecklingsansvar som innebär att man ska utarbeta en strategi för regionens utveckling baserat på de regionala förutsättningarna och sedan samordna olika aktörer för att följa strategin. Kollektivtrafiken är formellt inte del av detta ansvar, men det är däremot den

regionala infrastrukturplaneringen i form av länsplan (SKR 2022). Politikern menar att det regionala ansvaret skulle bidra till att kollektivtrafiken kan utvecklas till någonting bredare, som skulle kunna gå under beteckningen kollektiv mobilitet. Politikern konstaterar dock att regionens organisationsstruktur och förvaltningsuppdelning inte gör detta till en självklarhet eftersom kollektivtrafiken sköts av en förvaltning och det regionala utvecklingsuppdraget av en annan och dessa har lite kontakt sinsemellan.

Tjänstepersoner som arbetar med arbetsmarknad, integration och ungdomar inom regionen anser inte att de nya mobilitetstjänster som de hört talas om, som elsparkcyklar eller samåkning, skulle vara till nytta för socialt utsatta grupper i samhället. Det är i stället en bättre tillgänglighet till den traditionella kollektivtrafiken som man ser som en möjlighet. Dels på grund av att många av dagens nyanlända migranter är kvinnor med barn som inte har bil, men som bor utanför staden på en liten ort där det finns lediga bostäder. För dessa är bussen den enda möjligheten att förflytta sig, ofta till helt nödvändig samhällsservice och utbildning. Dels på grund av att digital tillgänglighet inte är lika tillgängligt för de som är mest socialt utsatta. Eftersom nya mobilitetstjänster ofta är uppbyggda kring en digital lösning blir det också mindre tillgängligt för dessa grupper.

## 7. Mobilitetspraktiker hos unga och migrant kvinnor – sex olika personas

I analysen av intervjuerna och materialet från fokusgrupperna har *personas* använts som analysverktyg. Personas är en metod som ofta används inom produktdesign för att förstå olika kunders eller användares behov och preferenser. Personas är fiktiva och specifika representationer av målgrupper baserade på data om riktiga människor (Pruit & Adlin, 2006). En persona representerar alltså flera användare som delar liknande beteenden och karaktäristika. I föreliggande studie består en persona av flera intervjupersoner som liknar varandra avseende ålder, kön, socioekonomi, hushållssammansättning, resvanor och upplevda hinder avseende mobilitet och tillgänglighet. Nedan presenteras sex personas med olika mobilitetsbehov. Namnen är påhittade men egenskaperna hos en persons stämmer väl överens med flera intervjupersoner. En persona med pronomen ”han” kan dock vara baserad på både tjejer och killar som intervjuats.



*Guleed* är 19 år och bor i Gottsunda. Han läser sista terminen på ett gymnasium i Uppsala. Så småningom planerar han att skaffa bil och ta körkort för att ha möjligheter till ett arbete utanför Gottsunda och för att skjutsa sina småsyskon och föräldrar. Ingen i familjen har körkort idag så familjen förlitar sig på att Guleed ska ta det för att de ska kunna ha bil i framtiden. Han känner sig trygg i Gottsunda och berörs inte av att det förekommer kriminalitet. Han rör sig som han vill i området. Guleed reser alltid med buss. Men det är för dyrt och borde vara gratis. Han anser inte att han har behov av att cykla eftersom bussarna finns. Dessutom känns det töntigt och barnsligt att cykla, medan bilen hör vuxenlivet till.





*Farida* är 40 år och har bott i Gottsunda de senaste 10 åren av de sammanlagt 13 som hon bott i Sverige. Hon är gift och har tre tonårsbarn och läser till undersköterska i Uppsala. Hon trivs bra i Gottsunda. Hon gillar naturen och närheten till allt. Släkten bor också i Gottsunda och de är den centrala gemenskapen i hennes liv. Farida åker buss till skolan tre gånger i veckan men tar sig till fots inom Gottsunda eftersom all service finns nära. Hennes man har bil och körkort. Den mesta tiden tillbringar hon hemma. Hon har det huvudsakliga ansvaret för hushållet och barnen och hon vill vara hemma när de kommer hem från skolan och på kvällarna då hon är den som lagar mat. Farida skulle vilja komma ut oftare i naturen och till sjön som ligger en bit utanför Gottsunda. Ibland kan hon åka dit med vänner som har bil. Hon tycker att bussen är för dyr och för att komma till sjön krävs det för många byten. Hon cyklar aldrig. Det är för kallt och hon är rädd att ramla och göra sig illa. Hon skulle behöva bli bättre på att cykla men familjesituationen tillåter inte det. Elsparkcykel däremot tycker hon är lätt och roligt. Det har hon testat en gång.



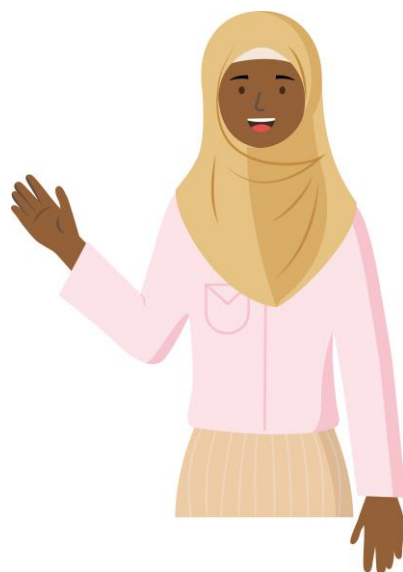
*Johanna* är 25 år och bor i Gottsunda. För det mesta bor hon ensam men i perioder bor hon hos sin mamma. Johanna studerar för att läsa upp gamla betyg. I perioder mår hon dåligt och går hos en terapeut, när hon har råd. Den psykiska ohälsan påverkar hennes möjligheter att plugga och få studiemedel. Försörjningsstödet från socialtjänsten är ett skyddsnät. Bussen är hennes primära färdsmätt. Hon köper ibland enkelbiljetter och måste prioritera vilka resor hon vill göra. Ibland plankar hon. Johanna gillar inte att åka buss nattetid eftersom hon känner sig ensam och utsatt. Hon tänker att hon kan vara ett lätt offer då hon sticker ut med sitt färgade hår och piercingar. Hon tycker om att cykla och dessutom slipper hon då lägga pengar på bussen. Det är däremot svårt att cykla på vintern. Nu har hon punktering på cykeln sedan en tid och inte kunnat använda den. Johanna vill inte skaffa körkort. Delvis för miljöns skull men framför allt för att det är för dyrt. Det kan kanske vara ett alternativ i framtiden när hon har ett arbete.



*Max* är 19 år och bor i en liten tätort i Heby. Han går i högstadiet i en närliggande tätort. Han trivs bra där han bor. Det är nära till kompisar, tryggt och familjärt. Max har hockeyträning varje dag i Uppsala. Dit tar han sig oftast med buss på cirka 45 minuter. En acceptabel tid, tycker han. Vissa dagar får han skjuts av sina eller en lagkamrats föräldrar. Laget ordnar med samåkning på helgerna. Förseningar i landsbygdstrafiken ställer till problem med långa väntetider vid busshållplatsen och ovisshet, men han vill inte klaga. Vardagen präglas av resande. Ett lapptäcke av skjutsande föräldrar och bussresor. Hemmet är en plats där man landar, värmer mat och sedan lämnar igen. Max är inställd på att flytta från bygden i sinom tid, trots att han trivs. Det händer att han hyr elsparkcyklar i Uppsala för att åka till kompisar. Enligt Max är det ett bra komplement till bussarna. Han är skeptisk till bilpooler på hemorten och som lösning för att ta sig till Uppsala. Att åka längre sträckor med någon man inte känner så bra känns obekvämt.



*Malin* är 23 år och bor i en liten tätort i Heby där hon är född och uppvuxen. Hon har nära till vänner och familj och trivs bra. Hon arbetar som lantbrukare. Under skoltiden åkte hon buss till Uppsala vilket var tidskrävande och omständligt. Det tog totalt tre och en halv timme dörr till dörr inklusive väntetider och byten. Utan busskur kunde det bli mycket kallt. Ibland fick hon skjuts av en lärare. Idag använder hon bilen dagligen i jobbet men åker buss då och då till Uppsala för att träffa vänner. Hon är försiktigt positiv till samåkning. Hon skulle gärna skjutsa andra om det fanns en tjänst för samordning men att hyra in sig i en bilpool känns främmande. Hon cyklar då och då till den lilla matbutiken i byn.



*Asmeret* är 32 år och kom till den lilla tätorten i Heby från Eritrea för sex månader sedan. Hon är gift och har två barn, en i förskola och en i lågstadiet. Bygden är vacker och människor är snälla. Hon går på SFI i Heby tätort. För att ta sig dit går hon först tjugo minuter till förskolan och därifrån 20 minuter till bussen. Bussresan tar 35–45 minuter och hemresan ser likadan ut. Om förskolan skulle ringa och tala om att barnet är sjukt kan det ta tre timmar innan hon kommer dit eftersom hon kan behöva vänta två timmar tills bussen går och sedan en timmes resa med buss. Att ta körkort är en utopi. Maken arbetar i Uppsala och det finns ingen hon kan be om skjuts på vardagarna. Matbutiken i byn är dyr för familjen. De åker till stormarknader på helgerna för att handla. Ett månadskort för kollektivtrafik täcker på hushållets inkomster. Hon delar busskort med svägerskan. *Asmeret* har ingen egen smartphone men går till hållplatsen och tittar på den utskrivna versionen av tidtabellen.

## 7.1. Sammanfattning personas

Särskilt fem aspekter framträder som begränsar personans tillgänglighet och möjligheter att använda de transportutbud som finns eller som innebär förutsättningar för att de ska kunna leva det liv de gör idag.

För det första finns *brister i kollektivtrafikens utbud och service*. Priset på kollektivtrafik upplevs högt för deras privatekonomiska situation. Servicen är bristfällig för att de ska kunna resa på de tider de behöver och resor är långa med ibland tidskrävande byten.

Vidare finns olika *uppfattningar om cykel och elsparkcykel som transportmedel*. Det handlar om att man inte har en egen cykel eller tillgång till något, eller att inte veta hur man lagar eller har råd att laga cyklar man äger. Några kan inte cykla (på konventionell cykel), vill inte cykla, och anser att cykling är pinsamt eller något man gör när man är barn, som en lek. Elsparkcyklar har en begränsning då de inte finns att hyra i de studerade områdena alternativt att det anses för farligt att elsparkcykla på landsväg på grund av smala vägrenar, mörker samt risk för stöld och vandalism.

*Begränsade möjligheter att åka bil* förekommer om man inte har körkort eller tillgång till bil. Det finns begränsade möjligheter att ta körkort på grund av kostnaden och prioritering av andra studier och kostnader.

För andra är *möjligheten att åka bil en förutsättning*, genom att köra själv eller få skjuts, för att kunna fortsätta med jobb eller fritidsaktiviteter.

Slutligen är den *sociala situationen* avgörande för möjligheten att välja hur, när och var man ska resa. Några har litet eller inget socialt nätverk och begränsad möjlighet att be om skjuts medan andra är beroende av skjuts för att kunna delta i fritidsaktiviteter eller för att handla. Att resa med barn eller skjutsa barn innebär en samordning mellan personer som kan ta längre tid och kosta mer. Ansvar för hushåll och barn knyter personen till hemmet under vissa tider. Hämtning/lämning av barn innebär också att man måste förhålla sig till skolans tider och regler. Andra människors behov inverkar således på vilka möjligheter personen har att planera sina dagliga aktiviteter och därmed hur och när resandet kan eller måste ske.

## 8. Rekommenderade tjänster och åtgärder som kan förbättra tillgängligheten

En workshop med tjänstepersoner från regionen har genomförts för att ge svar på hur kollektiv mobilitet och nya mobilitetstjänster kan utvecklas för att tillgodose tillgänglighetsbehovet hos olika grupper i samhället. Tjänstepersonerna arbetade med trafik, infrastruktur eller folkhälsofrågor.

Syftet med workshopen var att med hjälp av personans diskutera tillgänglighetproblematik och mobilitetsbehov hos unga och migrantkvinnor boende i stad och landsbygd, samt att identifiera mobilitetskoncept som kan öka personans tillgänglighet och vad som krävs för att kunna implementera mobilitetstjänsterna i praktiken, mot bakgrund av tjänstepersonernas yrkeserfarenheter.

Från workshopen identifierades ett antal åtgärder som har potential att tillgodose tillgänglighetsbehoven hos de studerade grupperna. Åtgärderna tematiserades till fem områden: mobilitetskoncept; infrastruktur; kommunikation; pris/kostnad; samordning mellan samhällsinsatser.

### 8.1. Mobilitetskoncept

Möjligheten att kombinera olika färdmedel under resans gång lyftes fram som ett viktigt koncept av deltagarna. Kombinerade mobilitetstjänster med cykel och buss ansågs främst passa personona Malin och Max som båda är bosatta på landsbygden. Resor ska också gå att kombinera med färdtjänst och sjukresor med anropsstyrd trafik. Deltagarna kallade detta flexibel landsbygdstrafik. Användare ska inte behöva planera allting själva. De ska kunna logga in på reseplaneraren och beställa trafik. Att förmå landsbygdsbor att resa med kollektivtrafik betraktades som viktigt för att minska bilresandet, men också svårt av samma anledning. Deltagarna identifierade Max som en person som är mer benägen att köpa en egen bil eftersom han behöver resa till hockeyträning.

Samåkning via reseplaneraren är ett sätt att skapa en mer flexibel landsbygdstrafik. Om bussen är försenad vid trafikstörningar ska man kunna anmäla sig på appen och plocka upp andra resenärer med sin bil. Den som tar ansvar för att köra ska få ersättning från länstrafiken Uppsala.

Att kunna låna eller hyra cyklar skulle öka tillgängligheten för alla personans oavsett om de bor på landsbygden eller i Gottsunda. Cykelstationer behöver ligga nära bostäderna och målpunkter med korta avstånd. Cykeln ska kunna mata till bussen som i sin tur kan föra in användare i pendeltågstrafiken för att på så sätt möjliggöra att hela resekedjan kan utföras med cykel. Lånecykelsystemet är betydelsefullt för flera personans eftersom det kan erbjuda kostnadseffektiv mobilitet. Ett smidigt system som gör det enkelt att cykla har potential att öka cyklandet för hela resan.

Idén med låncykelsystem vidgades till att även omfatta olika elfordon i en mobilitetspool eller transportpool. Poolen ska innehålla cyklar, lådcyklar, mopeder, bilar och minibuss. Coola fordon ska göra poolen attraktiv, exempelvis genom att erbjuda mountainbike för att skapa ett intresse för cykling bland användare som sedan kan föras över till cykelpendling. Ett annat sätt som kan höja statusen är att koppla på teknik på fordonen. Coola fordon och ny teknik passar särskilt Guleed och Max, ansåg man, som antas lockas av de möjligheter körkort och bil kan ge. Mountainbike eller annan cool cykel kan vara attraktivt för Guleed. Likaså lastcykel som kanske skulle uppskattas av hans småsyskon. En pool med flera typer av fordon kan minska benägenheten för Guleed att köpa egen bil. Användarna betalar för medlemskap i poolen och för varje gång de använder ett fordon. För att anpassa poolen till olika plånböcker och för att stimulera till miljömässiga val behöver det vara olika prisklasser för fordonen. Bussen ska vara ett billigare alternativ än bil.

## 8.2. Infrastruktur

Deltagarna identifierade infrastrukturåtgärder som kan öka tillgängligheten. Ett exempel var cykelställ som borde finnas i anslutning till kollektivtrafikhållplatser. De som reser med cykel ska inte behöva förlita sig på cykelställ som andra verksamheter har ställt upp, exempelvis nämndes kyrkans cykelställ. Cykelställen behöver vara stödsäkra, åtminstone med en stadig stolpe för att låsa fast cykeln.

Brist på väderskydd försvårar för resande från landsbygden och gör att färre vill resa med bussen. Politiska beslut gör att väderskydd kräver minst 10 påstigande.

Flexibla hållplatser på landsbygden föreslås, vilket skulle innebära att en person som vill resa med den anropsstyrda kollektivtrafiken kan kliva på eller av var som helst mellan hållplatser. Dels skulle resenären få närmare till bussen, dels skulle resenären kunna vänta på bussen på ett ställe som känns säkrare med tanke på att hållplatser på landsbygden idag kan bestå av en stolpe vid en smal vägren. Funktionen skulle innebära att resenären lägger in sin position i reseplaneraren och chauffören uppmärksammas på att någon vill kliva på.

## 8.3. Prissättning

Personen Johanna måste prioritera vilka kollektivtrafikresor som hon ska göra. Deltagarna menade att hennes situation är problematisk eftersom subventioner är utformade utifrån ålder och missar då personer som Johanna då hon varken är ungdom eller pensionär. Men att utforma subventioner för personer med låg inkomst eller som har socialbidrag kan medföra andra problem – det kan bli integritetskränkande, menade deltagarna.

Johanna skulle kunna dra nytta av ett låncykelsystem för att hålla nere kostnader. Här såg deltagarna en utmaning att kombinera skattesubventionerade produkter med privata tjänster. Någon menade att cyklar borde erbjudas av en offentlig aktör för att det ska kunna subventioneras och för att cykling av hälsoskäl bör uppmuntras av myndigheterna.

Deltagarna efterfrågade en maxtaxa på kollektivtrafiken, så att enkelbiljetter automatiskt övergår till månadsbiljett när summan för månadsbiljett uppnås. Det innebär att de som inte kan betala ett månadskort ändå i slutändan inte behöver betala mer.

För att möjliggöra kombinerade resor på ett enkelt och bekvämt sätt bör en biljett ge tillgång till flera färdmedel. Tjänster kan upphandlas eller så får privata aktörer utforma lösningar. Hur detta görs påverkar vilka tjänster som kan erbjudas i myndighetens reseplanerare. En grupp framhöll att det är svårt att kombinera skattesubventionerade tjänster med sådant som är privat.

## 8.4. Kommunikation

Information riktad till användare i samband med viktiga livshändelser kan öka medvetenheten om tillgängliga mobilitetstjänster och kollektivtrafikens utbud och service. Att ge gratis busskort under en begränsad tid och informera om kollektivtrafikens utbud till exempelvis nyanlända (flyktingar) eller till personer som flyttar till ett nytt bostadsområde kan vara ett sätt att stimulera användning av kollektivt resande och därmed öka tillgängligheten utan att behöva resa med egen bil. Idag finns ingen utpekad aktör som ska ta ett helhetsansvar för att informera om samhällsservice där information om transportmöjligheter ingår. Situationen för personerna Farida och Asmeret hade möjligen kunnat underlättas om de kände till att det finns cykelkurser samt att de kan få studiestöd från centrala studiestödsnämnden för att ta körkort.

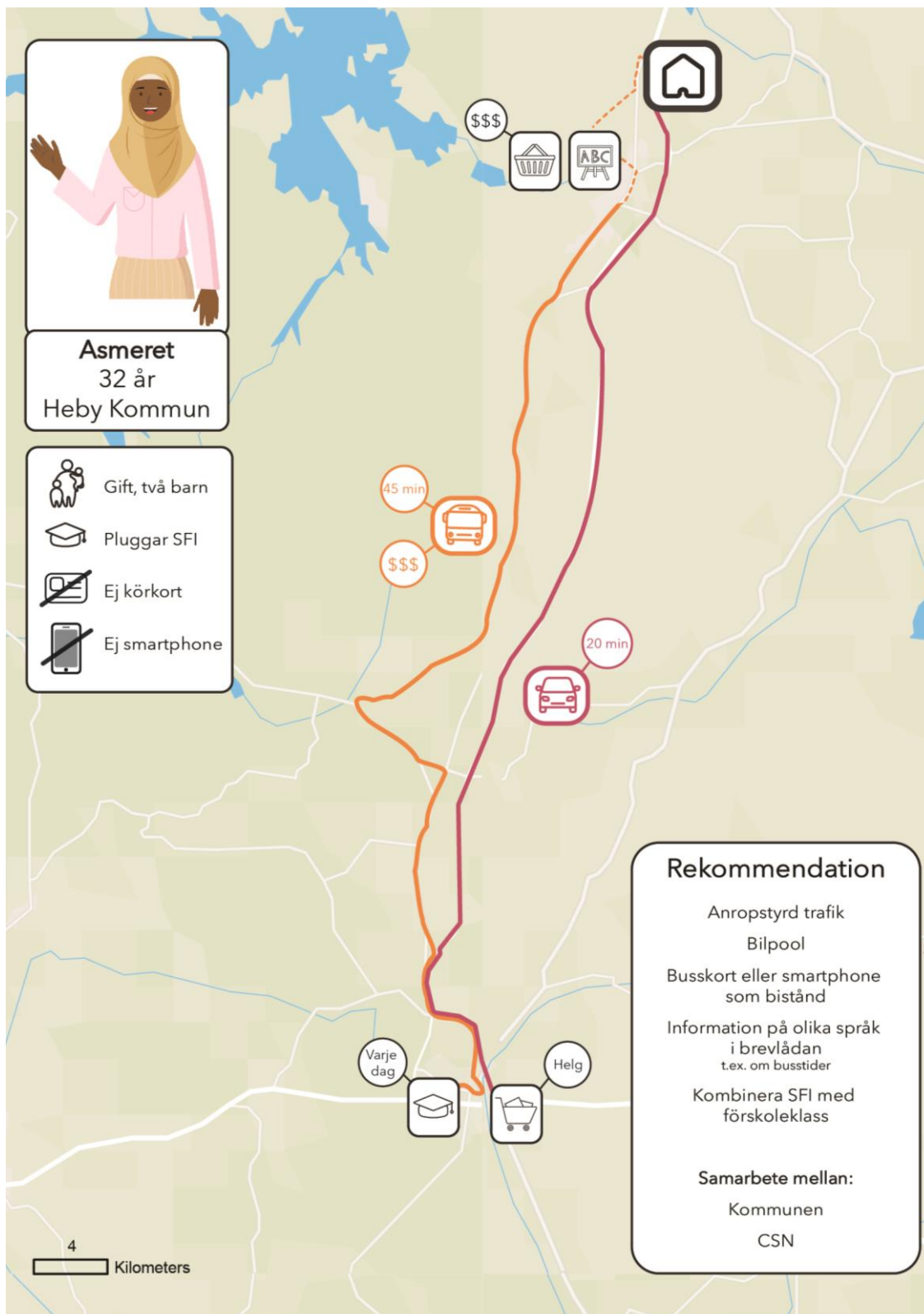
Oavsett var informationen finns bör den ges ut på flera språk.

## 8.5. Samordning mellan samhällsinstanser

Transportsystemet och kollektivtrafikens utformning har inte alla lösningar på problemet med tillgänglighet. Deltagarna pekade på samordning mellan samhällsinstanser och olika offentliga aktörer som har förmåga att nå ut eller erbjuda tjänster och stöd som når de undersökta användargrupperna.

För att öka cyklingen kan service ”runt omkring” underlättas. Det kan handla om att upphandla sociala tjänster, eller en cykelverkstad som kan laga däck på cyklarna. Trygghetstelefon är en annan service som kan erbjudas för att öka tryggheten inom kollektivtrafiken.

Kommunala verksamheter behöver utvecklas och planeras utifrån tillgänglighet. Tidskrävande resor mellan förskola och SFI kan förenklas om dessa verksamheter kombineras eller lokaliseras i närheten av varandra. Socialtjänsten kan rikta stöd till användare som inte har råd att resa med kollektivtrafik och måste prioritera bland sina resor. Ett problem som uppmärksammades är att det inte finns någon offentlig aktör som har helhetsansvaret för att informera om tillgänglighet avseende transporter. Det är varken, kommunen, skola eller föreningar som är ansvariga för att informera om cykelkurser exempelvis. Ett utpekat ansvar behövs.



**Figure 1** Visualisering av personen Asmerets resor samt rekommenderade tjänster och åtgärder som kan förbättra tillgängligheten och förenkla resandet.





**Figure 2** Visualisering av personan Faridas resor samt rekommenderade tjänster och åtgärder som kan förbättra tillgängligheten och förenkla resandet.

## 9. Reflektioner kring resultaten

Delstudierna har bidragit med kunskap om hur social hållbarhet beaktas i transportplanering samt hur tjänster kan utvecklas och anpassas med särskilt utsatta grupperns behov i åtanke. Resultaten diskuteras i det här kapitlet.

### 9.1. Nya mobilitetslösningar

Resultat från intervjuer med unga på stad och landsbygd och migrantkvinnor visar vad som påverkar tillgängligheten och möjligheten att använda olika färdmedel. Kunskapen har legat till grund för idéer om hur nya mobilitetstjänster kan utvecklas för att förbättra tillgängligheten, i kombination med eller som komplement till traditionell kollektivtrafik.

Huruvida lösningarna är realistiska påverkas av de geografiska och demografiska förutsättningarna. Det som är möjligt att genomföra i en stadsdel som Gottsunda är inte en självklar lösning på landsbygden. Resultaten visar att på landsbygden är brister i kollektivtrafikens utbud och service mer påtagliga än i Gottsunda och får större konsekvenser för användarna eftersom alternativen, exempelvis att gå och cykla eller ta nästa buss, inte är möjliga. Lösningar som föreslås är starkt kopplade till traditionell kollektivtrafik som kompletteras med anropsstyrd kollektivtrafik och samåkning, vilket överensstämmer med lösningsförslag i tidigare forskning om mobilitet på landsbygd (International Transport Forum, 2021).

Men för att samåkning ska vara möjlig krävs viss kännedom om lokalsamhället och de som bor där, något som kvinnliga migranter med ansvar för hushållet och utan arbete tenderar att sakna, vilket personen Asmeret är ett exempel på. Lösningar där människor inte ska behöva resa är därför mycket viktiga för att få tillgång till samhällsservice, arbete och studier. Det förutsätter en landsbygdspolitik med fokus på närhet och lokal service, såsom förskolor och SFI. Vad vi samtidigt behöver tänka på är inlåsnings effekter och risk för att det uppstår enklaver av grupper av människor som inte har någon anledning att söka sig utanför sitt närområde. Integrationsforskning har visat att aktivt deltagande i civilsamhället och känslan av att tillhöra den plats där man bor är avgörande för möjligheten att integreras (Arora-Jonsson & Larsson, 2021). Avsaknad av samhällsservice att vara en del av i kombination med dålig kollektivtrafikservice riskerar att leda till en dubbel isoleringseffekt, särskilt för migranter och personer utan tillgång till bil.

Nya mobilitetslösningar lyfts inte i någon större grad, varken i regionala och lokala dokument eller i intervjuer med användare. Att mikromobilitet i form av elsparkcyklar måste regleras med hjälp av geofencing tas upp i trafikstrategin för Uppsala Stad. Vad som framkommer i denna liksom i andra studier om planering för framtidens mobilitet är att det finns förväntningar på tekniker som inte är tillräckligt utvecklade eller attraktiva idag för att fungera i dagens trafik - autonoma bussar och samåkningslösningar är sådana

exempel som tas upp. Dessa lösningar diskuteras inte i relation till mer socialt utsatta grupper, utan ses som lösningar på dagens svårigheter att till en rimlig kostnad ha god täckningsgrad av kollektivtrafik. I intervjuerna nämns också dessa lösningar som möjliga i någon form av framtid. På workshopen kom lösningar fram som varken var digitala eller särskilt nya, exempelvis utfällbart cykelställ och anropsstyrd trafik. Svårare än så behöver det nödvändigtvis inte vara att erbjuda lösningar som är nya för användarna och som kan öka deras tillgänglighet.

I flera personers framkommer att cykling inte är särskilt attraktivt för dem. Flera skäl ges: man kan inte cykla, är rädd att ramla, cykling är barnsligt eller pinsamt (bland kvinnor) samt att man inte ser vitsen eftersom det finns bussar. Resultatet bekräftar tidigare studier som visar att det är vanligare hos personer med invandrabakgrund att inte kunna cykla, och att cykling har estetiska och symboliska värden och attraherar kvinnor och män, äldre och unga på olika sätt (Niska. et.al.,2017).

Det finns också kulturella föreställningar om cykling och vem som bör cykla vilket framför allt påverkar kvinnor negativt. I workshopen med tjänstepersoner var lösningar med olika typer av cyklar framträdande med anledning av att det är ett transporteffektivt, miljövänligt transportmedel och dessutom bra för hälsan. Av samma skäl lyfter vi olika cykelalternativ inklusive elsparkcyklar som potentiella lösningar att gå vidare med, förutsatt att hänsyn tas till föreställningar om och erfarenheter av cykling hos olika grupper. Det finns en stark ambition om att utöka cyklandet i Sverige men hittills har utvecklingen gått trögt. Hållbara transportlösningar och innovationer är i praktiken ojämnt fördelade i befolkningen och motortrafiken har fortfarande företräde i planering och politik (Hodson, Geels & McMeekin, 2017; Koglin, 2013). Internationell forskning visar att det främst är män med västerländsk bakgrund med god ekonomi som attraheras av att cykla och att cykeldelningstjänster främst används av män och personer från områden med hög inkomst (Goodman & Cheshire, 2014; Lenz, 2019). Bland invandrare med utomeuropeisk bakgrund är cykelandelen låg, vilket bekräftas i föreliggande studie.

Att planera för ökad cykling innebär därmed stora utmaningar och kräver god kännedom om de tilltänkta användarna. Idag är cykelplaneringen fortfarande mycket tekniskt inriktad. Att bygga fler cykelstråk och förbättra för dem som redan cyklar är bra, men för att få fler grupper att pröva cykling behövs målgruppsinriktade insatser baserat på kunskap om de tilltänkta användarnas kunskaper, föreställningar och sociala situation.

## 9.2. Förhållandet mellan beslutsfattare och användare

Från policystudien framgår det att planering av kollektivtrafik utgår ifrån en planeringsnorm som placerar den bilåkande medelklassen i centrum, vilken man vill försöka vinna över till kollektivtrafiken. Genom att få fler att resa kollektivt närmar man sig mål om ökat hållbart resande och minskad biltrafik i städerna, vilket är nödvändigt med tanke på klimatutmaningarna. Ett alltför snävt fokus på dessa grupper riskerar emellertid att andra samhällsgruppers behov och förutsättningar inte beaktas i kollektivtrafikplaneringen. Mål om tillgänglighet för alla blir främst en fråga om att anpassa till personer med fysiska funktionsnedsättningar vilket man löser med den fysiska planeringen. Lagstiftning ger funktionsnedsatta en särställning i planeringssammanhang,

men funktionsnedsättningar som inte syns hos individen, exempelvis neuropsykiatriska, beaktas inte i utformningen av kollektivtrafikens tillgänglighet (Berg & Ihlström, 2022).

Hur kollektivtrafiken på andra sätt riskerar att utestänga vissa grupper, och vilka dessa grupper kan vara, är diskussioner som inte förekommer i dokumenten. Okunskap om variationer i användares behov och förutsättningar riskerar att skapa ett system där många behov inte kan tillgodoses med kollektivtrafik och sedermera nya mobilitetstjänster som växer fram. Det är också synligt i tjänstepersonernas relativt okritiska förhållningsätt till digitalisering som en diskriminerande praktik. Digitaliseringen i kollektivtrafiken har bidragit till en utveckling till det bättre för både resenärer och transportutförare. Det är också ett logiskt sätt att satsa på ny teknik för att locka fler bilister till kollektivt resande. Men det har också inneburit att personer som inte har tillgång till smart telefoni eller internetuppkoppling riskerar att hamna utanför framtidens uppkopplade transportsystem.

### 9.3. Social hållbarhet och mobilitet

Det finns inte någon tradition av att planera kollektivtrafik i samverkan med andra politikområden där sociala frågor oftare har sin tradition, exempelvis inom folkhälsa, arbetsmarknad, omsorg och kultur. Tidigare forskning visar att social hållbarhet anses vara viktigt i regional kollektivtrafik men att begreppet är politiskt laddat och att innebörden av begreppet är otydligt. Forskning visar också att arbetet med att integrera social hållbarhet i kollektivtrafikplaneringen försvåras av bristen på mätbara indikatorer, även om aspekter av social hållbarhet inte passar sig att kvantifiera (Kjellström, et.al. 2021).

Föreliggande studie har visat att tjänstepersoner med olika roller och inom olika förvaltningar inte samarbetar i utvecklingen av kollektivtrafik. I praktiken planeras inte kollektivtrafiken utifrån social hållbarhet som mål eller som ett medel för att exempelvis öka integration och minska segregering.

Att sociala frågor och medborgares röster inte tas tillvara i transportplaneringen är inte unikt för Uppsala. Tidigare forskning visar att information från medborgare är lågt prioriterat i flera svenska kommuners och regioners transportplanering och att kunskaper om befolkningen ofta baseras på generella principer (se tex Levin & Gil Solá, 2021). I den framtida utvecklingen av kollektiv mobilitet, inklusive smart mobilitet, som vi ser börjar ta form runt om i landet, finns det mycket att vinna genom områdesöverskridande samordning och nya kontaktytor mellan eller inom regioner, kommuner och civilsamhälle. Flera forskare har pekat på behovet av offentlig styrning för att nya mobilitetstjänster som växer fram ska vara socialt inkluderande och bidra till en hållbar utveckling (Pangbourne, et.al, 2020; Paulsson & Hedegaard Sørensen, 2020; Marsden & Reardon, 2018).

## 9.4. Det osynliga priset

Dokumentanalysen visar att biljettpriset som individen betalar är relativt osynligt och diskuteras i liten utsträckning i relation till socioekonomiskt svagare grupper. Priset är ett sätt att ransonera bort okynnesåkande och en strategi för att få fler att gå och cykla. Utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv är detta förhållningssätt till pris oroväckande då det utgår från en föreställd resenär som inte har små barn som ska tas omhand på resan, och inte heller barnvagn, rullstol, matkassar eller hockeytrunk som ska forslas ombord.

Vi menar att det saknas kunskap om sociala konsekvenser när priser sätts. Tjänstepersonerna menar att det viktigaste för resenärerna är tid och komfort. Det kan ha att göra med att undersökningar riktade till resenärer inte når de som undviker att resa eller som plankar på grund av att de inte har råd att betala.

Det finns olika anledningar till att människor (som inte har tillgång till bil) inte klarar av att gå eller cykla, vilket framgår i flera personor. Att äga en cykel med allt vad det innebär i kostnader, kunskaper för reparation och att ha en plats att laga cykeln på är heller inte alla förunnat. Ett system som riktar in sig på individens betalningsförmåga är också ett system som diskriminerar grupper med liten eller ingen inkomst. Forskning visar att de som inte har råd att köpa månadskort eller årskort betalar mer per resa med kollektivtrafiken (Bondemark, Andersson & Wretstrand, 2021) och att reducerat pris på busskort till arbetssökande och bidragstagare ökar chansen för dem att få och behålla ett arbete (Titheridge, et.al. 2014).

Ett kollektivtrafiksystem som tar hänsyn till särskilda grupper behöver således se över prissättningen. Flera regioner har idag ett system med pristak som innebär att oavsett hur många enkelresor man köper betalar man max det ungefärliga priset för ett månadskort. Det är ett system som gynnar dem som inte har pengar att lägga på ett månadskort på en gång.

## 10. Slutsatser och rekommendationer

Mot bakgrund av studiens empiriska resultat föreslås ett antal åtgärder som har potential att öka tillgängligheten hos grupper som idag riskerar att erfara en transportrelaterad social exkludering, särskilt personer som saknar körkort och tillgång till bil. Mobilitetstjänster som är anpassade till socialt utsatta grupper kommer troligen också att passa för mer resursstarka grupper som hitintills har varit målgruppen för nya digitalt understödda mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster som komplement till kollektivtrafiken behöver utvecklas med olika gruppers behov i åtanke, med möjlighet till flexibilitet, variation och individanpassning. Nedan sammanställs rekommendationer för regioner och kommuner som vill utveckla det kollektiva resandet till att innefatta mer än konventionell kollektivtrafik.

- **Flera färdmedel i en och samma biljett**

En resa från A till B och sedan C ska kunna genomföras med olika typer av fordon. Ibland passar en lastcykel bäst, ibland bussen och en annan gång elsparkcykel. Resorna oavsett transportmedel ska finnas sökbara i samma app med betalningsmöjligheter. För den färdtjänstberättigade ska även färdtjänst kunna vara valbart att boka och betala i appen.

- **Flexibel landsbygdstrafik**

En samåkningstjänst via reseplaneraren i anslutning till försenade eller inställda tåg och bussar. Särskilt viktigt för dem som bor eller arbetar på landsbygden dit det finns få möjligheter att ta sig med cykel eller gång. Klicka på den inställda resan, välj samåkning och lägg upp en ny resa som resenären erbjuder andra, eller be om att få åka med någon som har lagt upp sin bilresa. Om det finns plats i den egna bilen och platsen erbjuds till andra som behöver resa, ska ersättning utgå från kollektivtrafikmyndigheten.

- **Fordonspool med en variation av fordon**

Med och utan el, traditionella cyklar, sparkcyklar, mountainbikes, låd och- last cyklar, cyklar med barnsadel, mopeder, bilar och minibuss passar olika användare, såväl arbetspendlare som turister. Placera poolen nära bostäder och målpunkter som skola, arbetsplatsområden och handel. Tänk att cykeln ska mata till bussen. Potentialen att hela resan utförs med cykel ökar om det är smidigt. Coola cyklar kan göra poolen attraktiv och skapa ett intresse för cykling bland användare som sedan kan föras över till cykelpendling. Kostnaden för att hyra fordonen ska passa olika plånböcker och stimulera till hållbara val.

- **Trygg och säker lokal infrastruktur med flexibla hållplatser**

Cykelställ för att kunna låsa fast cykeln behövs i anslutning till hållplatser. Vädskydd ställer krav på antal påstigande. Ett alternativ på landsbygden är flexibla hållplatser, vilket innebär att en person som vill resa med anropsstyrd kollektivtrafik kan kliva på eller av var som helst mellan hållplatser. På så sätt kan en resenär ställa sig i skydd mot både

väder och trafik om omgivningen där hållplatsen finns inte känns säker. Resenären skulle kunna lägga in sin position i appen som blir synlig för chauffören.

- **Prissättning**

För att subventionera mobilitetstjänster behöver offentliga aktörer ta ett större ansvar att erbjuda olika färdmedel som en del i det kollektiva trafikutbudet. Krav på att utförare ska erbjuda olika typer av fordon kan ställas i upphandlingar och/eller att fordonspooler med enbart vissa typer av fordon upphandlas.

- **Uppdatera kommunikation till olika språk**

Information om kollektivtrafik och mobilitetstjänster ska kunna fås på olika språk med ett antal språk som default i utskick och reklam.

- **Informera om kollektivtrafikens service och utbud vid olika livsfaser**

Erbjud tidsbegränsade gratisresor med kollektivtrafik och mobilitetstjänster till personer som står inför en förändring i livet: till nyanlända, till nyinflyttade i ett område, till unga som har gått ut skolan, till nyblivna föräldrar. Initiativet behöver inte vara ett ansvar för den aktör som ansvarar för kollektivtrafiken utan kan ske i samverkan med andra samhällsinstanser som bostadsbolag, barnavårdscentral, Centrala studiemedelsnämnden, fackförbund, studiefrämjandet.

- **Informera om kollektivtrafikens service och utbud vid olika hållplatser**

För att öka incitamenten för individer att resa med kollektivtrafik och se möjligheterna med kollektivtrafik föreslås att kollektivtrafikens räckvidd och utbud kommuniceras vid hållplatser. Vart kan du resa från denna hållplats? Information via digital skärm eller tryckt material vid hållplatser kan uppmärksamma resenärer på vilka målpunkter och typ av platser man kan ta sig från just den hållplatsen: rekreation, handel, arbetsområden, bostadsområden etcetera. Informationen bör finnas som en karta/visualisering med symboler för olika typer av målpunkter - så att alla kan ta till sig informationen oavsett nivå av läskunnighet och språk.

- **Utpekat ansvar för att informera om transportmöjligheter**

Vår rekommendation är att regioner och kommuner som tillhandahåller kollektivtrafik, mobilitetstjänster och tillhörande infrastruktur ska ansvara för att information om utbud och service når ut till medborgare och andra användare.

# 11. Referenser

- Aliari, S., Nasri, A., Motalleb Nejad, M. & Haghani, A. (2020). Toward sustainable travel: An analysis of campus bikeshare use. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 100162.
- Arora-Jonsson, S. & Larsson, O. (2021). Lives in limbo: Migrant integration and rural governance in Sweden. *Journal of Rural Studies*, 82, 19–28.
- Berg, J. (2020). Mobilitetsstrategier bland unga i förorten. I Henriksson, M, Lindkvist, C. (Red). *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet* (s. 23–40). Arkiv förlag.
- Berg J. & Ihlström, J. (2022) *Erfarenheter och upplevda hinder i kollektivtrafiken hos personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar*. VTI-rapport 2022: 1123. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Berg, J. and Ihlström, J. (2019). The Importance of Public Transport for Mobility and Everyday Activities among Rural Residents. *Social Sciences*, 8, (2) 58.
- Bondemark, A., Andersson, H. & Wretstrand, A. et al. (2021). Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. *Transportation*, 48, 2709–2734.
- Casas, I. (2007). Social Exclusion and the Disabled: An Accessibility Approach. *The Professional Geographer*, 59(4), 463–477.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport policy*, 7(3), 195-205.
- Delbosc, A., & Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1130–1137.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19, 289–300.
- Fraser, N., Lindgren, J., & Gundenäs, H. (2011). *Rättvisans mått: texter om omfördelning, erkännande och representation i en globaliserad värld*. Atlas.
- Goodman A & Cheshire J (2014). Inequalities in the London Bicycle Sharing System Revisited: Impacts of Extending the Scheme to Poorer Areas but Then Doubling Prices. *Journal of Transport Geography*, 41, 272–279.
- Gössling, S. & Cohen, S. (2014). Why sustainable transport policies will fail: EU climate policy in the light of transport taboos. *Journal of Transport Geography*, 39, 197–207.
- Henriksson, M. (2019). Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken. Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang. *Tidskrift för genusvetenskap*, 40 (2) 76–95.



- Henriksson, M., Berg, J., Lindkvist, C. & Lucas, K. (2021). Questioning mobility ideals – the value of proximity for residents in socially deprived urban areas in Sweden. *Mobilities*, 16 (5) 792–808.
- Hernandez, D. (2018). Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. *Journal of Transport Geography*, 67, 119–125.
- Hodson M, Geels, F.W & McMeekin A. (2017). Reconfiguring Urban Sustainability Transitions, Analysing Multiplicity. *Sustainability*, 9, (2) 299.
- Holden, E., Linnerud, K. & Banister, D. (2014). Sustainable development: Our Common Future revisited. *Global Environmental Change*, 26, 130-139.
- Hosford, K., Lear, S.A., Fuller, D. et al. (2018). Who is in the near market for bicycle sharing? Identifying current, potential, and unlikely users of a public bicycle share program in Vancouver, Canada. *BMC Public Health* 18, 1326.
- International Transport Forum (2021). *Innovations for better rural mobility*. Research report 2021. Paris: ITF.
- Jeekel, H. (2017). Social sustainability and smart mobility: Exploring the relationship. *Transportation Research Procedia*, 25, 4296-4310.
- Jones, P., & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge, and assessing implications. *Journal of Transport Geography*, 21, 4–16.
- Kamruzzaman, Md., Yigitcanlar, T., Yang, J. & Mohamed, M A. (2016). "Measures of Transport-Related Social Exclusion: A Critical Review of the Literature". *Sustainability*, 8, (7) 696.
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10 (3), 207–219.
- Kjellström, R., Isaksson, K., Håkansson, M. & Strohmayer, A. (2021) *Social hållbarhet i regional kollektivtrafikplanering. Perspektiv och processer för att stärka den sociala hållbarhetens position i planeringssammanhang*. KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Koglin T (2013) *Vélobility – A critical analysis of planning and space* (Avh). Lund University, Department of Technology and Society.
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lenz B (2019) Smart mobility – for all? Gender issues in the context of new mobility concepts. I: Priya Uteng, Levin & Rømer Christensen (Red.) *Gendering Smart Mobilities* (s.8–27). Abingdon and New York: Routledge.
- Levin, L. & Gil Solá, A. (2021). Social hållbarhet i praktiken: Kartläggning av svenska SKB med fokus på transporter. I Levin, L. & Gil Solá, A. (Red). *Socialt hållbar transportplanering* (s. 57–87). K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Marsden, G., & Reardon, L. (red.) (2018). *Governance of the Smart Mobility Transition*. Bingley, UK: Emerald Publishing Limited.
- Martens, K. (2017). *Transport justice: designing fair transportation systems*. New York/London, Routledge.
- Niska A. et.al. (2017). *Cykling bland barn och unga. En kunskapssammanställning*. VTI rapport 958. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Pangbourne, K., Stead, D., Mladenovic, M., & Milakis, D. (2018). The case of mobility as a service: A critical reflection on challenges for urban transport and mobility governance. I Marsden, G. & Reardon, L. (Red) *Governance of the Smart Mobility Transition* (s. 33–48). Bingley: Emerald Publishing Limited.
- Pangbourne, K., Mladenovic, M., Stead, D. & Milakis, D. (2020). Questioning Mobility as a Service: Unanticipated implications for society and governance. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 131, 35-49.
- Paiva, S., Ahad, M.A., Tripathi, G., Feroz, N. & Casalino, G. (2021). Enabling Technologies for Urban Smart Mobility: Recent Trends, Opportunities and Challenges. *Sensors*, 21, 2143.
- Paulsson, A. & Hedegaard Sørensen, C. (red.) (2020). *Shaping smart mobility futures: governance and policy instruments in times of sustainability transitions*. Bingley, UK: Emerald Publishing Limited.
- Pereira, R. H. M., Schwanen, T. & Banister, D. (2017). *Distributive justice and equity in transportation*. *Transport Reviews*, 37(2), 170–191.
- Priya Uteng, T., Levin, L. & Rømer Christensen, H. (Red.). *Gendering Smart Mobilities*. Abingdon and New York: Routledge.
- Pruitt, J., & Adlin, T. (2010). *The persona lifecycle: keeping people in mind throughout product design*. Elsevier.
- Reck, D.J. & Axhausen, K.W. (2021) Who uses shared micro-mobility services? Empirical evidence from Zurich, Switzerland. *Transportation Research Part D*, 94, 102803.
- Rådslaget (2022). *Framtidens kollektiva mobilitet. Nästa steg för hållbart resande*. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Shergold, I. & Parkhurst, G. 2012. Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, 28, 412–421.
- SOU 2019:13. *Agenda 2030 och Sverige: Världens utmaning – världens möjlighet*.
- Titheridge, H., Mackett, R. L., Christie, N., Oviedo Hernández, D., & Ye, R. (2014). *Transport and poverty: a review of the evidence*. Technical Report.
- Vaismoradi, M, Jones, J. & Turunen, H. (2016) Theme development in qualitative content analysis and thematic analysis. *Journal of Nursing Education and Practice* 6 (5), 100–110.

- Vallance, S., Perkins, H.C. & Dixon, J.E. (2011) What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum*, 42 (3), 342-348.
- Verlinghieri, E. och Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102798.
- Wallsten, A., Göransson Scalzotto, J., & Berg, J. (2021). *Smart mobilitet för unga? En litteratur och intervjustudie*. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Witzell, J., Oldbury, K., Göransson Scalzotto, J., Gullberg, A., & Bieser, J. (2022). *Exploring new mobility services: insights from three perspectives—public actors, citizens, and market actors*. VTI-rapport 1122A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Young, I. M., Wirtén, P., Bengtsson, T., & Helgesson, S. (2000). *Att kasta tjejkast: texter om feminism och rättvisa* ([Ny utg.]). Atlas.
- Zijlstra, T., Durand, A., Hoogendoorn-Lanser, S., & Harms, L. (2020). Early adopters of Mobility-as-a-Service in the Netherlands. *Transport Policy*, 97, 197–209.

# Bilaga 1-Dokumentstudie

**Table 1** Förteckning över dokument som har analyserats i policystudien, antal sidor och publiceringsår.

Dokument	Innehåll	Antal sidor	Publiceringsår
Regionala dokument	Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033	107	2022
	Regionalutvecklingsstrategi (RUS) och Agenda 2030 strategi för Uppsala län	68	2021
	Genomförandeplan för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2022 med utblick 2028	38	2021
	Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030	36	2020
Dokument från Uppsala stad	Handlingsplan för mobilitet och trafik	12	2021
	Handlingsplan för mobilitet och trafik: nulägesbeskrivningar	19	2021
	Handlingsplan för mobilitet och trafik: åtgärdslista	10	2021
	Program för mobilitet och trafik (KSN-2019-2011)	10	2019
	Program för mobilitet och trafik: Nulägesbild, målsammanställning och identifierade åtgärdsbehov	16	2019
	Policy för Hållbar utveckling	5	2017
	Översiktsplan	196	2016
	Parkeringspolicy	5	2014

# Bilaga 2-Studieområden

## 11.1. Identifiering av studieområden

Heby kommun, Uppsala län

Heby är en kommun som sedan 2007 tillhör Uppsala län och ligger i länets västra del. Kommunens västliga läge och dess relativt långa gräns om 180km gör att kommunen gränsar till flera kommuner lokaliserade i andra län runtomkring Uppsala län. De kommuner som Heby gränsar till är Sala i Västmanlands län, Avesta i Dalarnas län, Gävle och Sandviken i Gävleborgs län, samt Enköping, Tierp och Uppsala i Uppsalas län. Vidare betyder detta att Heby gränsar till 4 olika kommuner i 4 olika län, vilket har kommit att spela en betydande roll för kommunens förhållande mellan bostad och arbete (Heby kommun, 2013a).

Kopplingen mellan arbete och bostad har de senaste åren blivit allt svagare i kommunen och det går att se en trend där allt fler i kommunen söker de jobb som de anser är attraktiva snarare än att söka de jobb som ligger nära hemmet. Resultatet av detta har blivit att det är allt fler som pendlar ut från kommunen än vad det är som pendlar in till kommunen. Av de som pendlar ut från Heby pendlar de allra flesta till Uppsala, och av de som pendlar in till Heby så pendlar de flesta från Sala (Heby kommun, 2013a). Detta medför även att kommunen är mycket beroende av att kollektivtrafiken i region Uppsala fungerar som den ska. Då kommunen har en åldrande befolkning och en arbetskraft som beräknas avta påtagligt de närmsta åren så blir arbetspendlandet viktigt för att locka kvar människor att både vilja och kunna bo i kommunen (Heby kommun, 2013a). Vikten av en fungerande kollektivtrafik var även något som Hebys kommunkommundirektör uttryckte i ett öppet brev till Region Uppsala efter att det rått stora brister i kollektivtrafiken under sommaren 2022. Då Heby i vissa tillfällen saknat kollektivtrafik helt in eller ut ur kommunen (Heby kommun, 2022).

Pendlingsmöjligheterna är också en central del i kommunens strategi för att locka människor till att vilja bo i kommunen. En av de stora anledningarna till att vilja bosätta sig i Heby menar kommunen är närheten till naturen och landsbygden men också möjligheterna till att enkelt kunna resa med kollektivtrafiken och på så sätt nå arbete och olika former av fritidsaktiviteter (Heby kommun, 2013b). De stråk som ses som särskilt viktiga är Tärnsjö-Östervåla-Uppsala och Sala-Uppsala, och är två stråk som domineras av pendlare för arbete och studier. Här spelar Dalabanan en viktig roll för att leverera den kollektivtrafik som Hebyborna är i väldigt stort behov utav (Heby, 2013a).

Sett till sitt befolkningsantal så är Heby en relativt stor kommun till ytan där en stor andel av kommunens invånare bor på landsbygden som kan ses som tätortsnära och där strukturen har kommit att bestå av flera små orter. Kommunens invånare bor runt om i hela kommunen, vilket bidrar till att landsbygden kan ses som mycket levande. Det finns även stora sammanhängande delar av kommunen som inte alls är bebyggd eller bebodd vilket som tidigare nämnt bidrar till att kommunens yta är relativt stor jämfört med

invånarantalet (Heby kommun, 2013b). Cirka 40% av kommunens invånare bor på landsbygden vilket är en avsevärd högre siffra än snittet för Sverige som helhet som ligger på 12,4% (SCB, u.å.). Detta tillsammans med att den största tätorten har ett invånarantal på cirka 2500 är någonting som har gjort att Heby definieras som en kommun med en samhällsstruktur som kan ses som utpräglad och decentraliserad. Vidare skriver kommunen att den vanligaste bostadstypen på den mer avlägsna landsbygden är torp och gårdar (Heby kommun, 2013b). Den vanligaste upplåtelseformen i kommunen är äganderätt där samtliga regionala statistikområden i Heby består av en klar majoritet av bostäder i form av äganderätt (SCB, 2022a).

Faktorer som att den vanligaste upplåtelseformen av bostäder är äganderätt och att en stor andel av dessa finns på landsbygden gör att bilen som transportmedel spelar en stor roll i många människors liv. För många som bor på landsbygden i Heby är bilen det enda funktionella transportalternativet, då försörjningen av kollektivtrafik är betydligt sämre på landsbygden jämfört med vad det är i tätorterna. Vidare medför detta även ekonomiska konsekvenser för de boende i kommunen när bränslepriser stiger och frågan om tillgänglighet även blir en privatekonomisk fråga (Heby kommun, 2013b). Kollektivtrafiken i form av framför allt pendlingsmöjligheter med tåg finns främst lokaliserat i tätorterna Heby och Morgongåva (Heby kommun, 2013b).

**Table 2** Socioekonomiska faktorer i Heby kommun.

	Heby kommun
Antal invånare, år 2021 (SCB, u.å.)	14 303
Andel invånare med utländsk bakgrund, år 2021 (2022b)	16%
Utbildning- Förgymnasial, 25-64år, år 2021 (SCB, 2022c)	14%
Utbildning- Gymnasial, 25-64år, år 2021 (SCB, 2022c)	58%
Utbildning- Eftergymnasial, 25-64år, år 2021 (SCB, 2022c)	26%
Utbildning- Uppg. Saknas, 25-64år, år 2021 (SCB, 2022c)	1,9%
Andel förvärvsarbete, 20-64år, år 2021 (SCB, u.å.)	80,2%
Andel arbetslösa, 16-64år, år 2021 (Ekonomifakta, 2022)	7,9%

## Gottsunda, Uppsala

Gottsunda är en stadsdel som ligger i södra Uppsala och är från början en så kallad satellitstadsdel uppbyggd under rekordåren som en del av miljonprogrammen. Stadsdelen ligger ca 5km från Uppsala centrum och följer tydliga karaktärsdrag från modernismen då bland annat tydliga separeringar av olika funktioner är ett genomgående karaktärsdrag för stadsdelen. Både på grund av Gottsundas geografiska placering inom Uppsala, men också dess strukturella uppbyggnad så har stadsdelen kommit att präglas av tydliga barriärer som till viss del har avskärmat området från övriga staden. Bland annat finns en märkbar närhet till natur som till viss del suddar ut upplevelsen av Gottsundas närhet till omkringliggande stadsdelar (Uppsala kommun, 2019).

Infrastrukturen i området är uppdelad efter funktion och trafikslag, och sett till framför allt trafiken så finns tydliga uppdelningar mellan gång- och cykeltrafiken och biltrafiken. Bilar och fordon förs fram på breda huvudgator medan gång- och cykeltrafik tar sig fram

genom nättare stråk som ofta leds genom områdets grönska och parker. På detta sätt är riskerna små för att gång- och cykeltrafikanter ska kollidera med biltrafiken, vilket både kan ses som positivt och negativt. Vidare finns även stora markytor som täcks av parkeringsplatser som även de är separerade från bebyggelse och trafik. (Uppsala kommun, 2019).

I dagsläget har Gottsunda ett väl utbyggt och utpräglat gång- och cykelnät som enligt kommunen är viktigt att värna om. Ett problem som finns dock är att dessa ofta leder genom grönområden och parker, vilket kan få trafikanter att känna sig otrygga under dygnets mörka timmar. Som tidigare nämnt finns det god framkomlighet för biltrafik i området (Uppsala, 2019). När det gäller kollektivtrafiken till, från och inom Gottsunda så finns det totalt 5 stycken busslinjer som trafikerar sträckorna, och som dessutom har olika lokalisering på sina ändhållplatser inom Gottsunda. Linje 4, 11 och 31 går samtliga till Gottsunda centrum (Gottsunda torg) medan linje 3 går till östra Gottsunda (Cellovägen) och linje 7 till Gottsunda (Jenny Linds väg) (Uppsala Länstrafik, 2021.). Vidare skriver Uppsala kommun (2019) i deras planprogram för Gottsundaområdet att de vill göra Gottsunda till ett centrum för kollektivtrafik och således minska bilens roll.

Majoriteten av bostadsbeståndet i Gottsunda består av hyresrätter och det är även den stadsdel i Uppsala som har flest antal hyresrätter som upplåtelseform som inte är studentbostäder (65%). Därav ligger Gottsunda märkbart över snittet för andel hyresrätter i Uppsala (Uppsala kommun, 2017). Bebyggelsen är likt trafiken tydligt uppdelad efter funktion där inte bara skola, centrum och vårdcentral är uppdelat, men också de olika bostadsbestånden där till exempel hyresrätter och bostadsrätter är separerade. Vidare kan den homogena stadsbild som präglar Gottsunda kan ses som ett välkänt resultat av miljonprogrammen (Uppsala kommun, 2019).

Gottsunda är likt många andra miljonprogram på så sätt att det byggdes som en satellitstadsdel i ytterkanten av staden, vilket bidrog med att stadsdelen blev tydligt avskuren från övriga stadsdelar. Denna avskurning, tillsammans med andra bidragande orsaker, ledde till att Gottsunda löpte större risk att bli ett segregerat område (Uppsala kommun, 2019). Enligt en social utredning som gjordes av Uppsala kommun år 2017 fastslogs det att Gottsunda tillhör en kategori av stadsdelar inom Uppsala där det råder stor variation på socioekonomiska förhållanden. Bland annat präglas Gottsunda av hög arbetslöshet, låg utbildningsnivå, högt ohälsoantal, samt en stor andel personer som erhåller ekonomiskt stöd. Vidare har det också under många år rått social oro i området där bilbränder och blå ljussabotage blivit en allt vanligare syn (Uppsala kommun, 2018). Gottsunda finns även med på polisens lista över utsatta områden i Sverige, och i juni 2017 gjorde polisens Nationella Operativa Avdelning (NOA) bedömningen att delar av Gottsunda skulle klassas som särskilt utsatta vilket är det mest kritiska läget (Uppsala kommun, 2018).

Enligt NOA definieras ett utsatt område av ett geografiskt avgränsat område där den kriminella inverkan på lokalsamhället beror på dess socioekonomiska kontext snarare än att kriminella medvetet försöker ta kontrollen av området. I ett särskilt utsatt område råder det dock en allt större kontroll från de kriminella som leder till att området i sin helhet har svårt att vara en del av rättsprocessen, vilket också försvårar eller gör polisens arbete näst intill omöjligt. I ett utsatt område ses situationen som allvarlig, medan i ett särskilt utsatt område ses situationen om akut (Nationella operativa avdelningen, 2018).

**Table 3** Socioekonomiska faktorer i stadsdelen Gottsunda.

	Gottsunda
Antal invånare, år 2021 (SCB, 2022f)	11 932
Andel invånare med utländsk bakgrund, år 2021 (SCB, 2022e)	73%
Utbildning- Förgymnasial, 25-64år, år 2021 (SCB, 2022d)	21%
Utbildning- Gymnasial, 25-64år, år 2021 (SCB, 2022d)	37%
Utbildning- Eftergymnasial 25-64år, år 2021 (SCB, 2022d)	38%
Utbildning- Uppgift saknas 25-64år, år 2021 (SCB, 2022d)	4%
Andel Förvärsarbetande, 20-64år, år 2020 (SCB, 2022g)	59%
Andel Arbetslösa, 20-64år (SCB, 2022h)	31%

### Referenser till studieområden

- Ekonomifakta. (2021). Arbetslöshet (Arbetsförmedlingen), Heby. Hämtad från: <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Uppsala-lan/Heby/?var=17255> [Hämtad 2022-09-28]
- Heby kommun. (2013b). Utvecklingsplan för växande Heby kommun – Kommunplan 2013 del 1. Stadsbyggnadsförvaltningen. Hämtad från: <https://www.heby.se/download/18.25205e3217ce9a702ca3c7f8/1637916165298/kommunplan-2013-del-1.pdf>
- Heby kommun. (2013a). Översiktsplan för Heby kommun – Kommunplan 2013 del 2. Stadsbyggnadsförvaltningen. Hämtad från: <https://www.heby.se/download/18.25205e3217ce9a702ca3c7f9/1637916165367/kommunplan-2013-del-2.pdf>
- Heby kommun. (2022-08-26). Brev till regionen angående situationen i kollektivtrafiken. Hämtad från: <https://www.heby.se/arkiv/nyheter/2022/2022-08-26-brev-till-regionen-angaende-situationen-i-kollektivtrafiken> [Hämtad 2022-09-19]
- Nationella Operativa Avdelningen. (2018). Lägesbild över utsatta områden – Regeringsuppdrag 2021. Polismyndigheten. Dnr: A028.504/2021. SCB. (u.å.).
- Kommuner i siffror – Heby. Hämtad från: <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=0331&id2=null> [Hämtad 2022-09-23]
- SCB - Statistikdatabasen. (2022a). Antal lägenheter efter region och upplåtelseform. År 2021. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BO\\_BO0104\\_BO0104X/BO0104T10N/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BO_BO0104_BO0104X/BO0104T10N/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-27]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022b). Folkmängden per region efter utländsk/svensk bakgrund och kön. År 2021. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101Y/FolkDesoBakgrKonN/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101Y/FolkDesoBakgrKonN/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-27]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022c). Befolkning 25-64år efter region och utbildningsnivå. År 2021. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_UF\\_UF0506\\_UF0506YDeso/UtbSUNBefDesoRegso/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_UF_UF0506_UF0506YDeso/UtbSUNBefDesoRegso/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-27]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022d). Befolkning 25-64år efter region och utbildningsnivå. År 2021. Hämtad från:



- [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_UF\\_UF0506\\_UF0506YDeso/UtbSUNBefDesoRegso/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_UF_UF0506_UF0506YDeso/UtbSUNBefDesoRegso/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-28]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022e). Folkmängd per region efter utländsk/svensk bakgrund och kön. År 2021. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101Y/FolkDesoBakgrKonN/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101Y/FolkDesoBakgrKonN/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-28]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022f). Folkmängd per region efter ålder och kön. År 2021. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101Y/FolkDesoAldKonN/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101Y/FolkDesoAldKonN/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-30]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022g). Andel förvärvsarbetande (ny definition från och med 2019) i befolkningen efter region, kön, bakgrundsvariabel och år. År 2020. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_AA\\_AA0003\\_AA0003B/IntGr1RegSOKon/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AA_AA0003_AA0003B/IntGr1RegSOKon/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-30]
- SCB – Statistikdatabasen. (2022h). Andel inskrivna arbetslösa i befolkningen, procent efter region, kön, bakgrundsvariabel och år. År 2020. Hämtad från: [https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_AA\\_AA0003\\_AA0003B/IntGr1RegSOKon/table/tableViewLayout1/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AA_AA0003_AA0003B/IntGr1RegSOKon/table/tableViewLayout1/) [Hämtad 2022-09-30]
- Uppsala kommun. (2019). Gottsundaområdet – Planprogram 2019. Kommunstyrelsen Uppsala kommun. Hämtad från: <https://www.uppsala.se/contentassets/9f62a66e449042ae81ba39f9578d11d9/planprogram-for-gottsundaområdet.pdf>
- Uppsala kommun. (2017). Levnadsvillkor och hälsa i Uppsala kommun. Kommunstyrelsen. Hämtad från: [https://www.uppsala.se/contentassets/4ffef74a7d74fcd8b17c199a94f7406/bilaga-7-skillnader-halsa-levnad\\_interaktiv.pdf](https://www.uppsala.se/contentassets/4ffef74a7d74fcd8b17c199a94f7406/bilaga-7-skillnader-halsa-levnad_interaktiv.pdf)
- Uppsala kommun. (2018). Handlingsplan för Gottsunda/Valsätra. Kommunstyrelsen. Hämtad från: <https://www.uppsala.se/contentassets/50a21eeec13d45b1bfd84e78ea7a0c6e/4-handlingsplan-gottsunda-valsatra.pdf>
- Uppsala länstrafik. (2021). Stadsbussarna i Uppsala. Hämtad från: <https://www.ul.se/globalassets/kartor/upsala-linjenat-vinter-2021.pdf>



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 VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

[www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

