

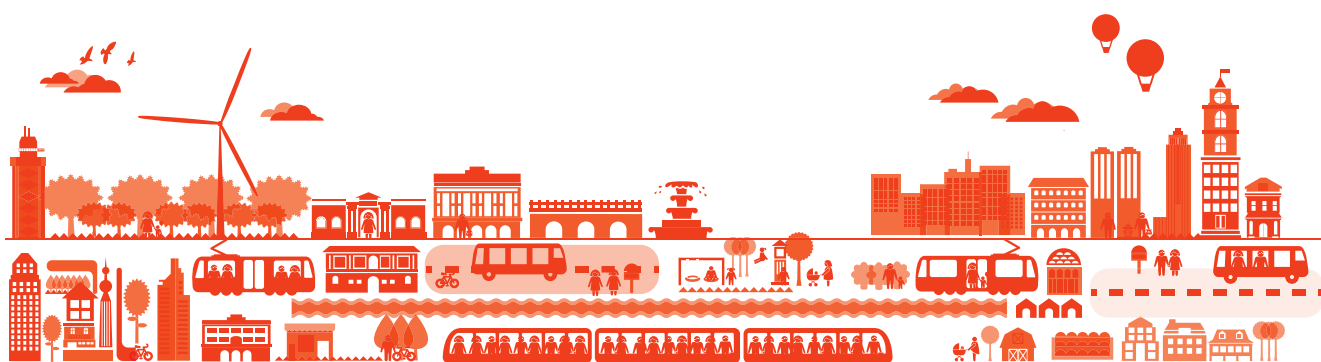


K2 WORKING PAPERS 2025:6

Vardagsresande utanför de starka stråken — förutsättningar för socialt hållbar tillgänglighet

Resultat från en kvalitativ fallstudie och förslag till “nya” arbetssätt

Jonna Nyberg, Robin Nuruzzaman, Lena Levin



Datum: 2025-04-02

ISBN: 978-91-89407-56-5

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

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

Vardagsresande utanför de starka stråken — förutsättningar för socialt hållbar tillgänglighet

Resultat från en kvalitativ fallstudie och förslag till “nya” arbetssätt

Jonna Nyberg, Robin Nuruzzaman, Lena Levin

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	4
1. Introduktion	6
1.1. Inledning och syfte	6
1.2. Studiens upplägg	7
1.3. Fakta om orterna	7
2. Teorier kring rättvisa och mobilitet	10
2.1. Teoretiska utgångspunkter	11
2.2. Policy, lagar och konventioner	12
3. Metoder och data	15
3.1. Fallstudien	15
3.2. Urval av användargrupper	15
3.3. Urval av områden	16
3.4. Intervjuer med relevanta aktörer	16
3.5. Fokusgrupper och intervjuer med användargrupper	16
3.5.1. Val av kvalitativa metoder	17
3.5.2. Rekrytering	17
3.5.3. Intervjuguide	18
3.5.4. Vardagskartor	18
3.5.5. Fokusgrupper – genomförande	20
3.5.6. Intervjuer – genomförande	22
3.5.7. Översikt av ort, deltagare och metod	22
3.5.8. Analys av material	23
4. Resultat	24
4.1. Intervjuer med planerare	24
4.2. Fokusgrupper i Alingsås	25
4.2.1. Pensionärer	25
4.2.2. Personer med synnedsättning	29
4.3. Fokusgrupper och intervjuer i Fagersjö	31
4.3.1. Pensionärer	31
4.3.2. Vårdnadshavare till förskolebarn	33
4.3.3. Ungdomar	35
4.4. Sammanfattning av resultaten	37
5. Diskussion och rekommendationer	39
5.1. Resultatdiskussion	39
5.1.1. Skillnader och likheter mellan grupperna	39
5.1.2. Begränsningar och möjligheter	40
5.1.3. Socialt hållbar tillgänglighet	41
5.2. Metodologisk diskussion	42
5.3. Rekommendationer	43
Referenser	47

Förord

Denna rapport innehåller resultat från en delstudie inom projektet *Strategier för hållbar tillgänglighet med kollektivtrafiken – nya sätt att hantera sociala konsekvenser och behov i kollektivtrafikens planering*.

Projektet är initierat av forskare vid K2 tillsammans med kollektivtrafikbranschen som ser ett behov av djupare kunskap om, och ett större hänsynstagande till, sociala aspekter och olika gruppers behov. Delstudien har genomförts av en projektgrupp från VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) bestående av forskningsledare Lena Levin, senior forskare Jonna Nyberg och forskningsassistent Robin Nuruzzaman.

Delstudien är upplagd som en fallstudie och undersöker ett strategiskt urval av användare och potentiella användare av kollektivtrafik i två geografiska områden, staden Alingsås i Västra Götaland och stadsdelen Fagersjö i Stockholm. Rapporten bidrar med fördjupade kunskaper om dessa användargrupper och deras utmaningar avseende kollektivtrafik i olika geografiska kontexter. Rapporten bidrar också med förslag på metoder och rekommendationer.

Ett stort tack till alla som deltog i fokusgrupper och intervjuer, era berättelser är värdefulla, samt till de lokalt förankrade personer (personal på äldreboende, mötesplats för äldre, fritidsgård, och förskola) som hjälpte till att förmedla kontakt med deltagare och boka lokaler för fokusgrupperna. Tack även till de representanter från kollektivtrafikbranschen som kommit med idéer, förslag och återkoppling vid våra referensgruppsmöten. Särskilt tack till Sara Eriksson, Anders Wretstrand och Ulrik Berggren som läste och granskade slutrapporten.

Lund, Januari 2025

Lena Levin, projektledare för delstudien

Sammanfattning

För att fler ska resa mer hållbart i Sverige behövs mer kunskaper om olika användargrupperns behov. Den här fallstudien har studerat användargrupper som planeringen vanligtvis inte riktar sig till och där det visat sig att planeringen också saknar kunskaper om dessa grupperns behov och upplevelser av vad kollektivtrafiken kan bidra med. Rapporten och sammanfattningen avslutas med en lista med förslag och rekommendationer.

Alingsås i Västra Götaland och stadsdelen Fagersjö i Stockholm valdes ut områden med geografisk närhet till storstädernas (Göteborg och Stockholm) utbud men med potentiellt lägre tillgänglighet till kollektivtrafik. Rekrytering av boende på de två orterna har skett genom samarbete med lokala medborgarorganisationer, ett äldreboende, en fritidsgård samt en förskola.

Pensionärer, ungdomar, vårdnadshavare till förskolebarn och personer med funktionsnedsättning (synnedsättning) från Alingsås och Fagersjö rekryterades, sammanlagt deltog 33 personer. Metoderna fokusgruppssamtal och semistrukturerade individuella intervjuer valdes för att få fördjupad kunskap om deltagarnas utmaningar och erfarenheter av kollektivtrafiken där de bor.

I samband med fokusgrupperna användes metoden vardagskartor, som bestod dels av utskrifter av fysiska kartor, dels mentala kartor som deltagarna ritade själva. Metoden har anpassats vid varje datainsamlingstillfälle till de olika användargruppernas preferenser att uttrycka sig.

Metoden att intervjua “på språng” utanför en förskola, var ett bra sätt att nå vårdnadshavare till förskolebarn, eftersom det visade sig svårt att hitta tider för fokusgrupper som passade den målgruppen.

En utmärkande skillnad mellan de olika grupperna är att grupperna äldre och personer med synnedsättning begränsas på grund av sina fysiska förmågor i större utsträckning än ungdomar och vårdnadshavare i möjligheten att resa med den ordinarie kollektivtrafiken. Det finns även skillnad i det geografiska vardagsresandet där personer med synnedsättning och äldre tenderar att vara mer lokala i sitt resande, medan ungdomar och vårdnadshavare reser längre avstånd på till skola och arbete.

Det är även värt att notera likheterna som finns mellan de till synes olika användargrupperna: en mobilitet som är mer komplex, bestående av flera delresor (för barnfamiljer) och ett mer varierat resande med olika destinationer (för pensionärer och personer med synnedsättning) än för den genomsnittlige pendlaren. Flera ungdomar har också komplexa resmönster på fritiden.

Vissa grupper, framför allt personer med synnedsättning men också en del äldre, hade också svårigheter att tillgodogöra sig digital information på grund av informationstavlornas gränssnitt och saknar alternativ till digitala tidtabeller i kollektivtrafiken.

Rapporten avslutas med några förslag och rekommendationer, bland annat:

Förbättringar av trafiken

- Underlätta för dem som har komplexa resmönster och exempelvis behöver göra kedjeresor (som innebär flera stopp på vägen i kollektivtrafiken).
- Exempelvis olika former av anropstrafik med flexibla tider, sträckor, fordon, etc.
- Kedjeresor kan se olika ut i olika geografiska områden och varje region kan behöva göra egna kartläggningar.

Ekonomi

- Se kostnaderna för kollektivtrafiken i ett sammanhang, där även hälsoaspekter och boende vägs in. Öka samarbetet mellan aktörer: exempelvis trafik- och bostadsförsörjning.
- Värna om äldre kollektivtrafikresenärer, speciellt de som inte har körkort och bil (pga. ålder eller inte har råd). Ett exempel är pensionärerna i Alingsås som uppskattade mycket möjligheten att resa gratis inom sin kommun och uttryckte att de inte skulle kunna komma ut lika ofta om den möjligheten inte fanns.

Planering

- Genomför systematiska sociala konsekvensbedömningar (SKB/SKA), som involverar olika användargrupper, till grund för planeringsarbetet.
- Dokumentera framgångsexempel. Skapa en kunskapsbank med goda exempel. Dela kunskaper mellan regioner/städer/distrikt.
- Fortsätt arbeta med att förbättra möjligheter att resa med kollektivtrafik för äldre och personer med funktionsnedsättning genom olika mobilitetslösningar. Exempelvis kan ordinarie persontrafik kanske behöva kunna kombineras med färdtjänst vissa tider på dygnet, så som personerna med synnedsättning ger uttryck för i denna studie.

Metoder

- Kvalitativa metoder, exempelvis fokusgrupper, intervjuer och observationer, är bra komplement till traditionella kvantitativa datainsamlingsmetoder och de resvaneundersökningar som tillämpas i planeringen.
- Kunskap om geografin och den lokala demografin är viktig. Ta fram vardagskartor som illustrerar användarnas viktigaste färdvägar och olika platser i relation till kollektivtrafiken.

Dialog och samverkan

- Utveckla kontakter och samarbete med kommuner, fritidsgårdar, lokala föreningar, m.fl., för att rekrytera deltagare och ordna lokal för dialogmöten.
- I den här studien fann forskarna att det var svårt att rekrytera vårdnadshavare med små barn till fokusgrupper. Istället genomfördes intervjuer “på språng” utanför förskolan, en metod som provats även i andra mobilitetsstudier och kan rekommenderas.
- “Walk-along”-intervjuer är en annan metod som kan rekommenderas. Då går intervjuaren tillsammans med intervjupersonen på dennes väg till tåget eller bussen och ställer frågorna, eller åker med på resan (jfr. Bartlett m.fl., 2023).

1. Introduktion

1.1. Inledning och syfte

Kollektivtrafikplaneringen har under många år prioriterat så kallat ”starka stråk”, som bygger på att erbjuda resor för resenärer på de mest efterfrågade sträckorna och tiderna och med huvudsakligt fokus på pendling till och från arbete och skolor/utbildning.

Detta upplägg innebär att många personer som inte reser regelbundet mellan bostaden och arbetsplatsen eller skolan upplever att kollektivtrafiken inte passar deras behov. Det kan handla om deltidsarbetande, personer med oregelbundna arbetstider, ungdomars fritidsresor, äldre personer, och personer som behöver mer tid eller extra stöd för att kunna använda den ordinarie kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikplaneringen är intresserad av och vill utöka tillgängligheten för personer som kan tänkas befinna sig utanför de starka-stråken och pendlingstiderna, dels för att öka rättvisan (jämna ut ojämlikheter vad gäller tillgång till transporter), dels för att fler bör resa mer hållbart i Sverige.

I den här fallstudien har uppdraget från K2 varit att studera några användargrupper där det visat sig att planeringen också till viss del saknar kunskaper kring behov och upplevelser av vad kollektivtrafiken kan bidra med. Kunskaperna kring olika användargrupper skiftar mellan regionerna och studien kan därför inte generaliseras till alla geografiska områden i Sverige, men den bidrar med ett utvidgat tankesätt och metodförslag.

Syftet med studien har varit att undersöka tillgången till kollektivtrafik för några specifika grupper som befinner sig utanför starka stråk-planeringen och ge förslag på metoder och strategier som kan användas i planeringen. Följande frågor har väglett studien:

- Vilka är konsekvenserna av starka stråk-principerna: hur ser behovet av tillgänglighet ut och vilka är utmaningarna för olika användargrupper i olika geografiska sammanhang där planeringen har prioriterat ”starka stråk”?
- Vilken roll spelar kollektivtrafiken, eller kan kollektivtrafiken spela för att möta dessa behov?
- Vilka metoder och strategier kan användas för att förbättra kunskaperna om olika användargrupper i olika geografiska sammanhang och bättre möta deras behov?

Rapportens disposition

Efter inledningen (1.1.) kommer en kort beskrivning av studiens upplägg (1.2.) och de lokala kontexter som studerats (1.3.). Därefter följer kapitel 2 som beskriver för rapporten viktiga begrepp och teoretiska utgångspunkter (avsnitt 2.1.) samt policy, lagar och konventioner (avsnitt 2.2.) som går att applicera på området. I kapitel 3 ges en beskrivning av metoder och data, följt av kapitel 4 som innehåller studiens resultat från intervjuer och fokusgruppen. Slutligen ges i kapitel 5 Diskussion och rekommendationer.

1.2. Studiens upplägg

Studien inleddes med att intervjua planerare på regional och kommunal nivå i olika delar av Sverige, sammanlagt åtta personer. De arbetade vid tillfället för intervjuerna i Västra Götaland, Skåne, Stockholm, Örebro, Sörmland och Gävle. Orten Alingsås i Västra Götaland och Fagersjö i Stockholms stad, pekades utifrån intervjuerna och i samråd med projektets referensgrupp ut som områden med geografisk närhet till storstädernas Göteborg och Stockholm utbud men med potentiellt lägre tillgänglighet till kollektivtrafik för grupper som inte reser enligt starka-stråk-principen. Därefter riktades fokus på användare och potentiella användare av kollektivtrafik i Alingsås och Fagersjö. Pensionärer, ungdomar, vårdnadshavare till förskolebarn och personer med funktionsnedsättning (synnedsättning) bjöds in att delta i fokusgrupper och intervjuer, sammanlagt 33 personer. (Se Metod och data, kapitel 3). De två orterna inom fallstudien är specifika och kunskaper om användare och potentiella användare av kollektivtrafiken som framkommer i studien är kontextbundna, men kan också ses som exempel på möjligheter och utmaningar som förekommer på andra liknande platser (jfr. Flyvberg, 2011; Yin, 2018).

1.3. Fakta om orterna

Alingsås

Alingsås kommun (se Figur 1) har år 2024 enligt kommunens hemsida lite drygt 42 000 invånare varav tätorten Alingsås utgör ca 27 000 invånare. Av invånare i åldrarna 20–64 år förvärvsarbetar 85 procent. Alingsås tillhör därmed de 25 procent av kommunerna i landet som har högst andel förvärvsarbetande. Av Alingsåsborna pendlar nästan dubbelt så många ut ur kommunen som in till kommunen. År 2021 pendlade 8 867 personer (=43 procent av alla förvärvsarbetande invånare) ut från kommunen, främst till Göteborg (<https://www.alingsas.se/kommun>).

I Alingsås erbjuds gratisresor i kollektivtrafiken för äldre och ungdomar. Kommunerna i Västra Götalandsregionen erbjuder sina äldre folkbokförda invånare ett seniorkort med seniorbiljett. Seniorbiljetten gäller för gratis resa med kollektivtrafiken i den zon som kommunen tillhör. Kommunerna betalar för resorna och bestämmer från vilken ålder som seniorbiljetten ska gälla (65, 70 eller 75 år). I Alingsås gäller biljetten för kommuninvånare från 65 års ålder. Alingsås kommun erbjuder också ungdomar från årskurs 7 till 2:an på gymnasiet gratis sommarlovskort på resor med den regionala kollektivtrafiken Västtrafik. Satsningen gäller åtminstone till och med år 2026 (så lång som nuvarande budget sträcker sig).

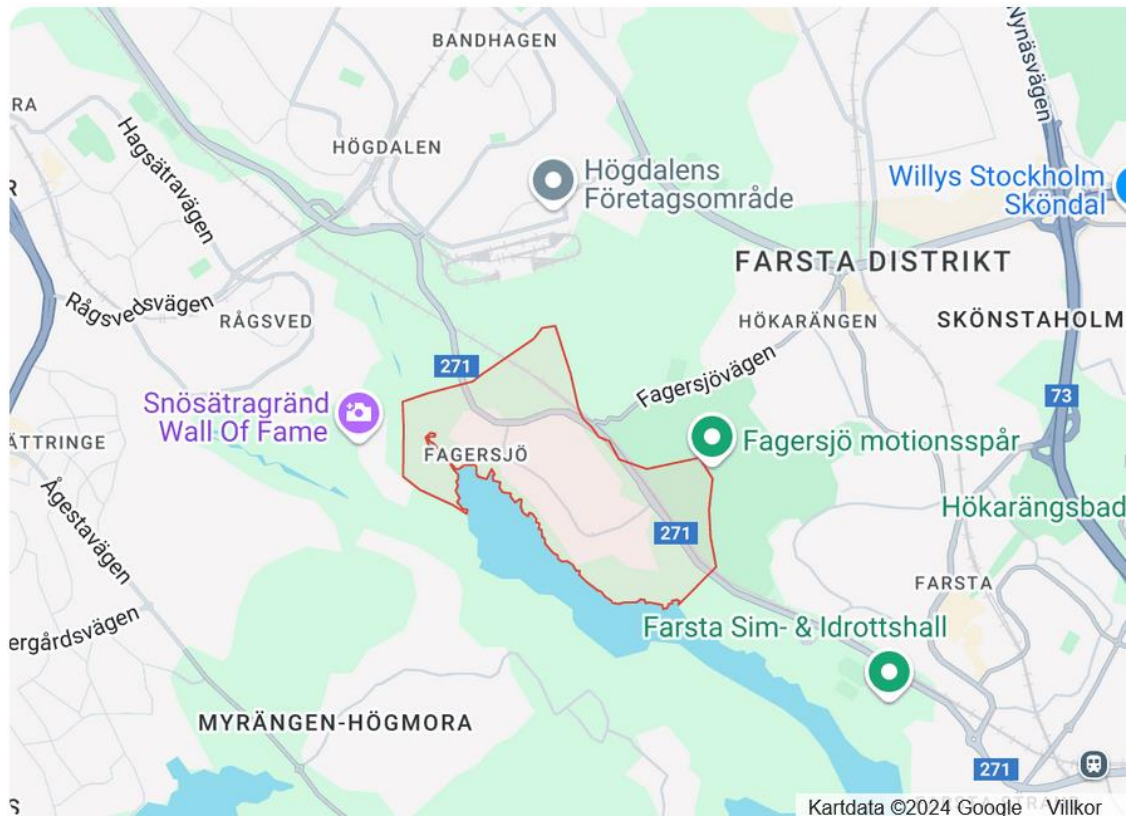


Figur 1 Alingsås kommun (Google Maps).

Fagersjö

Fagersjö (se Figur 2) är en stadsdel inom Stockholms kommun med cirka 3 000 invånare och som ingår i Farsta stadsdelsområde med cirka 62 000 invånare enligt kommunens områdesfakta (<https://start.stockholm/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/statistik/omradesfakta>). Andelen sysselsatta i arbete är 74 procent. I Fagersjö bor procentuellt fler 25–35-åringar än i övriga Stockholm medan andelen tonåringar är färre procentuellt sett. Det finns livsmedelsbutik men närmaste område för heltäckande service och handel är Farsta centrum dit det är cirka 3 kilometer.

I Stockholms län erbjuds också gratisbiljetter på den regionala kollektivtrafiken SL för ungdomar från året de fyller 12 till och med året de fyller 18 år. Kortet gäller under loven (sportlov, påsklov, sommarlov, höstlov och jullov). Stockholm erbjuder inte gratisbiljetter för seniorer, men har rabatterade priser för personer under 20 år och över 65 år.



Figur 2 Fagersjö (Google Maps).

2. Teorier kring rättvisa och mobilitet

I det här kapitlet ges en överblick över teorier som ligger till grund för och har väglett arbetet med studien. Kapitlet avslutas med politiska ramverk, regler och lagtexter som har relevans för området social hållbarhet och kan motivera ett intensifierat arbete med hållbar tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Några viktiga utgångspunkter och begrepp är hämtade från tidigare K2-studier och andra publikationer om social hållbarhet i transportsammanhang. Exempelvis att social hållbarhet handlar om att sätta människan i centrum i stället för till exempel trafikmiljön eller färdmedlen. Utifrån denna ståndpunkt är människors välfärd och fungerande vardagsliv överordnade mål i transportplaneringen, och transportsystemet utgör en möjliggörare (i vissa fall en förutsättning) för välfärd och väl fungerande vardag, eftersom fysiska förflyttningar ofta behövs för att människor ska kunna få tillgång till service och genomföra vardagliga aktiviteter såsom arbete/utbildning, omsorg, inköp och kultur/idrott. Utifrån detta betraktelsesätt är transportsystemet ett åtagande som åvilar det allmänna (kommuner, regioner och staten) i syfte att säkerställa ett visst mått av välfärd för invånarna (se t.ex. Levin & Gil Solá, 2021). I denna studie är det de vardagliga persontransporterna och den lokala och regionala tillgängligheten som står i fokus.

Hållbar tillgänglighet definieras som att människor på ett miljömässigt hållbart och ekonomiskt överkomligt sätt kan nå viktiga målpunkter i sin vardag, och knyter därmed samman den ekologiska, den ekonomiska och den sociala dimensionen (jfr. Christensen, Hvidt Breengaard & Levin, 2023). Begreppet relateras av Gil Solá med flera (2018, 2019) och Hrelja med flera (2024) både till ett individ-/användarperspektiv och till ett policy/planeringsperspektiv. Det går också att göra en distinktion mellan begreppen användarperspektiv och användarnas perspektiv. När ett användarperspektiv används i planeringen avses ofta resvaneundersökningar, kundnöjdhetsmätningar i kollektivtrafiken, befolkningsdata och liknande, medan man för att förstå användarnas perspektiv ofta behöver utöka kunskapsinhämtningen med metoder där användare och potentiella användare får komma till tals och kan sätta ord på och utveckla sina perspektiv.

I en utvärdering av arbetet med förstudier för kollektivtrafiken i fem orter i Västra Götalandsregionen framkom att hållbarhetsaspekter och sociala perspektiv inte tillräckligt har beaktats (Tyréns, 2024; se även Trivector, 2015) och därför har verktyg för sociala konsekvensbedömningar /-analyser (SKB/SKA) tagits fram och börjat anpassas till utvecklingen av kollektivtrafik (se t.ex. Region Kronoberg, 2018; Västtrafik, 2022). En av utmaningarna som nämns i nämnda konsultrapporter är att de sociala aspekterna upplevs som abstrakta och inte mätbara i samma utsträckning som andra hållbarhetsaspekter. Barnperspektivet, jämställdhet och jämlikhet, trygghet och säkerhet, och hälsa upplevs svåra att hantera i och med att ansvaret för frågorna inte är tydligt definierat. Därför hanteras de inte systematiskt genom hela processen. Diskussionen om sociala aspekter initieras först när sociala konsekvensanalyser har genomförts vilket ofta sker sent i processen, när trafikförändringarna redan är föreslagna. Invånarnas delaktighet

är många gånger otillräcklig och analysunderlagen begränsade till inkomna kundsynpunkter. Det uppges saknas underlag och riktlinjer för hur prioriteringar ska göras och utmaningar med att tolka tillgänglighetsaspekter med hjälp av resandestatistik. En medvetenhet finns att rådande arbetssätt kan ge missvisande bilder av resandemönster, intressen och målkonflikter mellan olika resenärsgrepp och olika typer av resor (Tyréns, 2024).

2.1. Teoretiska utgångspunkter

Projektet tar sin utgångspunkt i teorier om inkludering och rättvisa, och knyter an till den forskningstradition som går under benämningen mobilitetsrättvisa (mobility justice) (Cass, Shove & Urry, 2005; Sheller, 2018). Det handlar om att samhällets resurser, i det här fallet tillgång till transporter (och specifikt kollektivtrafik), ska fördelas efter vars och ens behov och att ingen ska bli lämnad utanför. Mobilitetsbegreppet omfattar enligt denna teoribildning olika former av rörlighet och knyter an till begreppet tillgänglighet. I grunden är det inte mobiliteten i sig självt som är huvudsyftet utan det som kan uppnås med hjälp av mobilitet/rörlighet. Med mobiliteten kan vi nå olika mål, vi använder oss av korta eller långa förflyttningar, beroende på var målpunkterna befinner sig. I det optimala samhället ur hållbarhetssynpunkt kan resandet minimeras om bostäder, service, arbete, utbildning, kultur och annat som vi behöver lokaliseras nära varandra (Grieco & Urry, 2016; Sheller, 2018).

Mobilitetsrättvisa handlar om vilka som får fördelar och nackdelar av en viss policy, planering eller åtgärd, och som kan leda till inkludering eller exkludering i samhället på olika nivåer (Church m.fl., 2020; Clifton & Moura, 2017; Jones & Lucas, 2012; Lucas, 2004, 2006; Lucas m.fl., 2016). Social inkludering/exkludering i transportmobilitet är relaterad till olika faktorer och nivåer (skalor) som delvis är överlappande eller korsande:

- Individuellt: Ålder, kön, etnicitet, funktionsförmåga, hälsa, etc.
- Strukturer på lokal nivå: Geografiska distrikt, byar och städer, tillgång eller frånvaro av kollektivtrafik, samhällsservice, etc.
- Strukturer på regional, nationell och global nivå: Lokalisering av högre utbildning, arbete, etc., men även makt och inflytande över transportsystemet och samhällets basutbud kan vara strukturellt organiserat och lokaliserat på ett sätt som underlättar eller försvårar för vissa grupper beroende på individens förmågor och var de bor.

För att förstå samband mellan olika kategorier och skalor kan ett intersektionellt perspektiv vara användbart, det vill säga flera aspekter kan behöva beaktas samtidigt och analyseras i ett sammanhang (se t.ex. Lindkvist Scholten & Joelsson, m.fl., 2019; Christensen, Hvidt Brengaard & Levin, 2023). Begreppet intersektionalitet syftar till att belysa hur olika faktorer överlappar eller korsar varandra och har använts mycket inom genusforskning och jämställdhetsarbete (se till exempel jämställdhetsmyndighetens webbsida jamstalldhetsmyndigheten.se). Exempelvis kan individer som försöker använda transportsystemet möta olika utmaningar beroende på sin ålder, kön, hälsa, funktionsförmåga och dessa utmaningar kan också vara olika beroende på lokala

förutsättningar. Boende i stad respektive landsbygd kan uppleva olika utmaningar vad gäller tillgång till basala funktioner såsom butiker, barnomsorg, utbildning, arbete och fritidsaktiviteter, och mobilitetsbehoven för att nå sådana basala funktioner kan variera. Exempelvis har kvinnor och män ofta olika erfarenheter av offentliga miljöer och kvinnor uppger oftare att de använder kollektivtrafiken mer sparsamt på kvällar och nätter, mot bakgrund av hur de brukar bli bemötta av andra resenärer eller personer som uppehåller sig på stationer och hållplatser (jfr. Dymén & Ceccato, 2012). En resenär som ledsagar barn eller äldre i en viss situation kanske rör sig i ett annat tempo än hen vanligtvis gör, och två personer i samma ålder kan ha olika förutsättningar beroende på exempelvis funktionsförmåga, kunskaper om och tillgången till digital information (jfr. Hansson m.fl., 2023).

2.2. Policy, lagar och konventioner

Planeringen efterfrågar ofta riktlinjer som kan användas i arbetet med social hållbarhet och konkreta råd och anvisningar. Det finns både nationell policy, lagtexter och internationella konventioner som kan appliceras på socialt hållbart samhälle och mobilitet och transportplanering. Nedan följer några av dessa. För de transportpolitiska målen och Diskrimineringslagen görs kontinuerliga uppföljningar som kan relateras till transportsektorn. Samtliga områden är föremål för forskning och utveckling kopplat till transporter och mobilitet, men av utrymmesskäl kan inte allt refereras här. Detta ska inte ses som en heltäckande översikt.

Transportpolicy (Proposition 2008/09:93). Styrdokumentet för transportsektorn i Sverige består av ett övergripande mål om att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för näringslivet och medborgarna i hela landet, vilket specificeras i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att "transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov." Hänsynsmålet innebär att "transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa" (Trafikanalys, 2024, s.13).

Trafikanalys genomför årliga utvärderingar av de transportpolitiska målen. I senaste uppföljningen bedömdes funktionsmålets tillstånd sammantaget ha haft en negativ utveckling sedan målen antogs 2009. Mest oroväckande anser Trafikanalys är utvecklingen av standard och tillförlitlighet. Här pekas på såväl tågtrafiken, järnvägars och vägars standard. Upplevd användbarhet för personer med funktionsnedsättning har också försämrats. Trafikanalys konstaterar att det finns "stora geografiska variationer vad gäller tillgänglighet både för att nyttja transportsystemet och för att nå önskade målpunkter, ett mönster som inte förefaller minska över tid" (Trafikanalys, 2024, s. 24). Samtidigt har den ekonomiska möjligheten att resa minskat för personer som tillhör ekonomiskt svagare hushåll. "Endast en minoritet av hushållen med låg ekonomisk

standard har haft en inkomstutveckling som överträffar kostnadsökningarna det senaste året. Det gäller både för att resa med bil och för kollektivtrafikresor” (ibid). Till positiva aspekter räknas den ökade möjligheter att nå god tillgänglighet utan transporter. Men det är främst de som redan har god fysisk tillgänglighet som fått ännu bättre tillgänglighet tack vare digitaliseringen då bredbandsuppkopplingen är störst i tätbebyggda områden. Samtidigt pekas på en hälsorisk i tendenserna till färre fysiskt aktiva resor hos befolkningen (Trafikanalys, 2024).

Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) är en svensk lag som alla företag, myndigheter och invånare ska följa. Den avser att motverka diskriminering oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Statistiken över anmälningar till Diskrimineringsombudsmannen (DO) och SOM-undersökningen (SOM-institutet, 2024) visar att flest personer upplever sig diskriminerade i arbetslivet eller skolan, men att diskriminering förekommer inom många delar av samhället. Kvinnor och personer under 30 år uppger i högre grad än andra att de har blivit diskriminerade, enligt DO:s rapport. Det gäller totalt för alla diskrimineringsgrunder men särskilt för grunderna kön och ålder. Enkätundersökningar visar att många personer i Sverige upplever sig diskriminerade på ett sätt som har samband med ålder, inom både gruppen unga och äldre finns de som upplever åldersdiskriminering och 17 procent av den anmälda åldersdiskrimineringen skedde i kollektivtrafiken, framgår av DO:s rapport (2024). DO har utformat riktlinjer för hur ett systematiskt arbete mot diskriminering bör gå till kontinuerligt i fyra steg: undersöka, analysera, åtgärda och följa upp. Det är en cirkulär process som upprepas succesivt och stegvis och riktlinjerna pekar också på att arbetet mot diskriminering ska bygga på aktiva åtgärder och samverkan mellan olika aktörer.

Sveriges jämställdhetspolicy. Det övergripande målet är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Jämställdhetspolitiken i Sverige har idag sex delmål som riksdagspartierna har enats om. Dessa är 1) Makt och inflytande, 2) Ekonomi, 3) Utbildning, 4) Obetalt hem och omsorgsarbete, 5) Hälsa, och 6) Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. All politik och offentlig verksamhet i Sverige ska arbeta med jämställdhetsintegrering (Proposition 1993/94:147; Jämställdhetsmyndigheten 2024; Regeringskansliet, 2016). Det innebär att systematiskt synliggöra och analysera vilka konsekvenser offentliga och privata förslag och beslut rörande transportsystemet får för kvinnor respektive män och att verksamhetsanpassa målen i transportplaneringen (se t.ex. Faith-Ell & Levin, 2021; Halling, Faith-Ell & Levin, 2016; Levin & Faith-Ell, 2019).

CEMR-deklarationen (The European Charter for Equality at Local and Regional Level). Många regioner och kommuner har anslutit sig till CEMR-deklarationen om jämlikhet, jämställdhet och rättvisa. Deklarationen omfattar alla aspekter av verksamheten, såväl det politiska arbetet som arbetsgivarfrågor och servicen till invånarna. Deklarationen antogs 2006 och uppdaterades 2022 (European Charter for Equality, 2022). Den ansluter till Agenda 2030 och Sveriges kommuner och regioner (SKR) har gjort en matris som visar hur artiklar i CEMR-deklarationen hänger samman med Agenda-mål och delmål (SKR, 2024).

Agenda 2030 Hållbarhetsmålen (Sustainable Development Goal, SDG) är 17 till antalet. De mål som framförallt knyter an till mobilitetsrättvisa och hållbar tillgänglighet i

kollektivtrafiken är målen: 1) Ingen fattigdom, 4) God hälsa och välfärd, 5) Jämställdhet, 10) Minskad ojämlikhet, samt 11) Hållbara städer och samhällen (UN, 2015).

FN:s konvention om barnets rättigheter antogs 1989 och har sedan inkorporerats i svensk lag. Lagen började gälla år 2020 (Proposition 2017/18:186). I studier av barnkonventionen i relation till kollektivtrafiken har konstaterats att konventionens implementering i den svenska lagstiftningen inte har inneburit större förändringar hos svenska regionala kollektivtrafikmyndigheter (Alm, Eriksson & Hermansson; 2023; Eriksson & Alm, 2023). Det beror enligt dessa studier på flera orsaker såsom bristande stöd och vägledning från nationella myndigheter, politiska mål för kollektivtrafiken som inte inkluderar barn, samt barnperspektiv i planeringen som inte utvecklas till att också inkludera barnen. Samtidigt pågår utveckling av metoder för att inkludera barns perspektiv i de barnkonsekvensanalyser som ibland görs i samband med större transportinfrastrukturprojekt (Henriksson, m.fl., 2025).

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (UN, 2006). Sedan 2009 är Sverige bundet till konventionen (Proposition 2008/09:28). Konventionen är en komplettering och förstärkning av konventionen för mänskliga rättigheter och syftar till att avlägsna och förebygga hinder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna uppbära sina mänskliga rättigheter. Konventionen behandlar bland annat frågor om jämlikhet och icke-diskriminering, barnperspektiv, tillgänglighet och rätten att leva ett självständigt liv och att kunna delta i samhället. För att nå det nationella målet inriktas arbetet mot fyra områden: 1) Principen om universell utformning, det vill säga att allt nytt som utformas, byggs och tillverkas är tillgängligt för så många som möjligt från början, utan specialanpassning i efterhand; 2) Befintliga brister i tillgängligheten; 3) Individuellt stöd och individuella lösningar för individens självständighet; samt 4) Att förebygga och motverka diskriminering. I konventionen tydliggörs också staternas ansvar för tillgängliga transporter. Se vidare: Sveriges internationella överenskommelser SÖ 2008:26 (ISSN 1102-3716, utgiven av Utrikesdepartementet). Se vidare Hansson m.fl. 2023.

3. Metoder och data

3.1. Fallstudien

I den här studien har vi undersökt ett strategiskt urval av användare och potentiella användare av kollektivtrafik i två geografiska områden; staden Alingsås och stadsdelen Fagersjö, som utgör fallstudiens båda fall. Metoden gör inte anspråk på att vara heltäckande utan ska bidra med fördjupade kunskaper om dessa användargrupper och de utmaningar som kan finnas i dessa respektive geografiska kontexter.

Fallstudie beskrivs ofta som en forskningsmetod som syftar till att ge detaljerade och djupgående kunskaper om det som undersöks (Flyvberg, 2011; Merriam, 2009; Yin, 2018). Metoden lämpar sig bra när det handlar om att inhämta ny kunskap eller att nå fördjupad kunskap om ett begränsat område eller ett mindre antal objekt. Fallstudier medger till skillnad från exempelvis statistisk analys, närhet till undersökningsobjektet snarare än distans och förknippas ofta med kvalitativ forskning, men fallstudier kan även baseras på mer kvantitativa inslag (Yin, 2018). Gemensamt för fallstudier är att det ofta är intresset för den specifika kontexten (exempelvis platsen, organisationen, individer eller grupper av individer) mer än det generella och överförbara som står i fokus för undersökningarna. Detta innebär emellertid inte att fallstudier enbart bidrar med kunskaper om den specifika kontexten (jfr. Flyvberg 2006; 2011). Fallstudier kan användas som exempel på fenomen eller förhållanden som går att finna i andra liknande kontexter. Ett antal fallstudier kan tillsammans täcka in flera områden (exempelvis städer, distrikt, byar) och utgöra delar av ett större område (exempelvis en region) och på så vis fungera som pusselbitar i planeringsammanhang (ibid).

I studien har intervjuer samt fokusgrupper genomförts med fyra kategorier av användargrupper (urvalet baserades på ålder, funktionsförmåga, familjesituation). För användargrupperna har olika metodiska redskap använts. I det följande beskrivs urval, rekrytering, metoder och genomförande mer detaljerat.

3.2. Urval av användargrupper

De fyra användargrupper som har ingått i studien är ungdomar (15-åringar), pensionärer, personer med funktionsnedsättning (synnedsättning) samt vårdnadshavare med barn på förskola. Dessa användargrupper har valts ut för att undersöka hur och i vilka situationer kollektivtrafikplaneringen kan stödja grupper som traditionellt sett brukar ha sämre tillgänglighet. Valet av gruppindelning knyter an till tidigare beskrivna aspekter om inkludering och rättvisa, och den rad av policyer, lagar och konventioner som är knuta till dessa aspekter (se kapitel 2).

3.3. Urval av områden

De två områden som ingått i studien, Alingsås och Fagersjö, är valda utifrån betydelsen av geografiskt sammanhang och geografiska variationer kopplat till planering av transportsystemet och frågor om tillgänglighet. Områdena valdes utifrån kriterierna att de ligger i Sveriges största storstadsregioner (Västra Götalandsregionen och Region Stockholm) med anslutning till Göteborg respektive Stockholm, att planeringen i regionerna har använt starka-stråkprincipen. Trafikförsörjningsprogrammen visar också att regionerna har höga ambitioner för sin kollektivtrafik, med ökad andel resande, hållbarhet, geografisk tillgänglighet, jämlikhet och rättvisa (Region Stockholm, 2024; Västra Götalandsregionen, 2021).

De båda områdena Alingsås och Fagersjö har uppmärksamats i det föreliggande forskningsprojektet på grund av att de som bor där kan uppleva att de har sämre tillgänglighet till kollektivtrafik än den övriga befolkningen i storstadsområdet (se vidare i avsnitt 3.4).

3.4. Intervjuer med relevanta aktörer

Studien inleddes med att intervjua trafikplanerare, stadsplanerare och hållbarhetsstrateger som arbetar med transport- och trafikplanering i regioner och kommuner. Sammanlagt åtta personer från Västra Götaland, Stockholm, Skåne, Sörmland, Örebro och Gävle intervjuades. Syftet var att få fördjupad förståelse för hur planeringen ser ut i olika delar av landet och hur yrkesverksamma inom transportplanering arbetar med sociala perspektiv. Intervjuerna genomfördes digitalt via Teams, spelades in efter muntligt samtycke från intervjupersonerna och transkriberades ordagrant. Varje intervju tog 30–60 minuter. En intervjuguide användes vid samtliga intervjuer, med frågor om hur de arbetar med sociala perspektiv i trafikplaneringen, hur olika sektorer och aktörer samverkar inom planeringen, hur de skaffar kunskaper om användare och potentiella användare av kollektivtrafik och om de tycker att de har tillräckliga kunskaper om olika användargrupper. Intervjupersonerna uppmanades även att berätta fritt om hur de arbetar och vilka medskick de hade till studien avseende strategier och metoder som kan förbättra integreringen av olika sociala perspektiv i planeringen. Resultat från dessa intervjuer användes sedan som bakgrundskunskap vid utformandet av fokusgrupper och intervjuer med användare i fallstudien.

3.5. Fokusgrupper och intervjuer med användargrupper

Detta avsnitt handlar om rekrytering, metodval och metodutveckling som studien genomförde för att erhålla fördjupade kunskaper om de fyra användargrupperna som ingår i studien: pensionärer, ungdomar, personer med synnedsättning och vårdnadshavare till förskolebarn. Diskussioner kring urval av användargrupper och rekryteringen (som var ganska tidskrävande) blev till viss del avhängigt av vilka grupper som var möjliga att

nå inom de tidsramar som projektet pågick. Fokusgrupper skedde under vår/sommar och höst 2024, individuella intervjuer med vårdnadshavare genomfördes i oktober 2024.

3.5.1. Val av kvalitativa metoder

Studiens huvudsakliga datainsamling har skett genom att rekrytera deltagare till fokusgrupper och intervjuer. Valet av fokusgrupper och intervjuer som metoder har dels gjorts för att ge oss tillgång till grupper som generellt är mindre benägna att delta i enkätundersökningar och samrådsmöten, dels för att låta oss undersöka och få en fördjupad förståelse för hur deltagarna resonerar och agerar i sitt vardagsresande, och varför de fattar olika beslut.

I fokusgrupp samtalalar deltagarna kring vissa aspekter av ett givet ämne eller ett tema, med syfte att forskaren ska kunna erhålla en kvalitativ kunskap om det som ska undersökas, utifrån de olika resonemangen som förs i interaktionen mellan deltagarna. Fokusgruppen leds av en moderator, men som efter en inledande fas inte ska vara allt för styrande i den fortsatta diskussionen deltagarna emellan (Wibeck, 2000).

Enskilda kvalitativa intervjuer har använts för att nå vårdnadshavare till förskolebarn, eftersom det visade sig vara svårt att rekrytera deltagare till fokusgrupper från denna användargrupp (t.ex. att hitta personer ur målgruppen samt en lämplig tid som passar för flera personer). Intervjuerna genomfördes i samband med att vårdnadshavare hämtade sina barn vid förskolan, då de fick en förfrågan om de ville bli intervjuade (se vidare nedan). Intervjuerna var semi-strukturerade och relativt korta (ca 10–15 minuter per intervju), och gav även möjlighet för deltagarna att utveckla sina svar och själva lyfta olika aspekter om kollektivtrafiken (jfr. Kvale & Brinkmann, 2014). Metoden att intervjua personer som bokstavligen är på väg och rekryteras ad hoc av intervjuaren har tidigare använts inom mobilitetsstudier (jfr. Berg, Ihlström & Henriksson 2018). Att genomföra intervjuerna på plats vid förskolan hade fördelen att rätt målgrupp för studien nåddes.

3.5.2. Rekrytering

Alingsås

I Alingsås kommun genomfördes rekrytering till fokusgrupperna via en aktivitetspedagog inom Vård-och omsorgsförvaltningen, som tog kontakt med personer inom dels PRO, dels Synskadades Förening i Alingsås, med en förfrågan om de ville delta i forskningsprojektet. Forskarna fick därefter för vardera målgruppen/fokusgruppen information om antal intresserade, och tid och datum för fokusgrupper bestämdes i samråd med aktivitetspedagogen, som även bokade lokal.

Fagersjö

För rekrytering av pensionärer i Fagersjö identifierades *Mötesplats Fagersjö* som en samlingspunkt för pensionärer i tätorten. Mötesplatsen erbjuder en öppen dagverksamhet för pensionärer med ett varierande utbud av aktiviteter som lokala pensionärer regelbundet besöker. Projektgruppen etablerade kontakt med verksamhetsansvariga vid mötesplatsen som var behjälpliga med att erbjuda lokal och sprid information om den planerade fokusgruppen till sina besökare.

Rekrytering av ungdomar gjordes i samarbete med fritidsgården i Fagersjö. Inför fokusgrupp kontaktades fritidsgården som kunde erbjuda lokal och bistod projektgruppen med att sprida information om fokusgruppen.

För intervjuer med vårdnadshavare togs initialt kontakt med personal på en av Fagersjös förskolor. Forskningsprojektet beskrevs och en förfrågan gjordes om det var möjligt att stå vid förskolan för att rekrytera vårdnadshavare i samband med att de skulle hämta sina barn. Personalen fick även skriftlig information om studien, och som sattes upp i förskolans lokaler.

3.5.3. Intervjuguide

Inför datainsamling togs en intervjuguide fram, med semi-strukturerad utformning. För varje fokusgrupp har en viss anpassning av intervjuguidens frågor gjorts för att precisera frågor om användargruppen, exempelvis pensionärers och ungdomars vardagsliv. En anpassning av intervjuguiden har även gjorts för att spegla det aktuella geografiska området (Alingsås/Fagersjö). Inför intervjuerna med vårdnadshavare togs en kortare version av intervjuguiden fram eftersom förutsättningarna för dessa intervjuer var mer begränsade tidsmässigt då vi rekryterade deltagare ”på språng” när de hämtade sina barn från förskolan.

Övergripande har intervjuguiden innefattat frågor om hur deltagarna brukar resa i sin vardag, till vilka platser och tider, hur de tar sig dit och vad för slags aktiviteter de utför. Frågor ställdes även om vilka fördelar respektive nackdelar deltagarna ser med de färdsätt de använder i sin vardag. Sammantaget berör frågorna användargruppens sociala omständigheter och hur de ser på möjligheterna att röra sig framför allt i närområdet (kommunen, stadsdelen) men även om de gör längre resor i vardagen (i och utanför regionen).

3.5.4. Vardagskartor

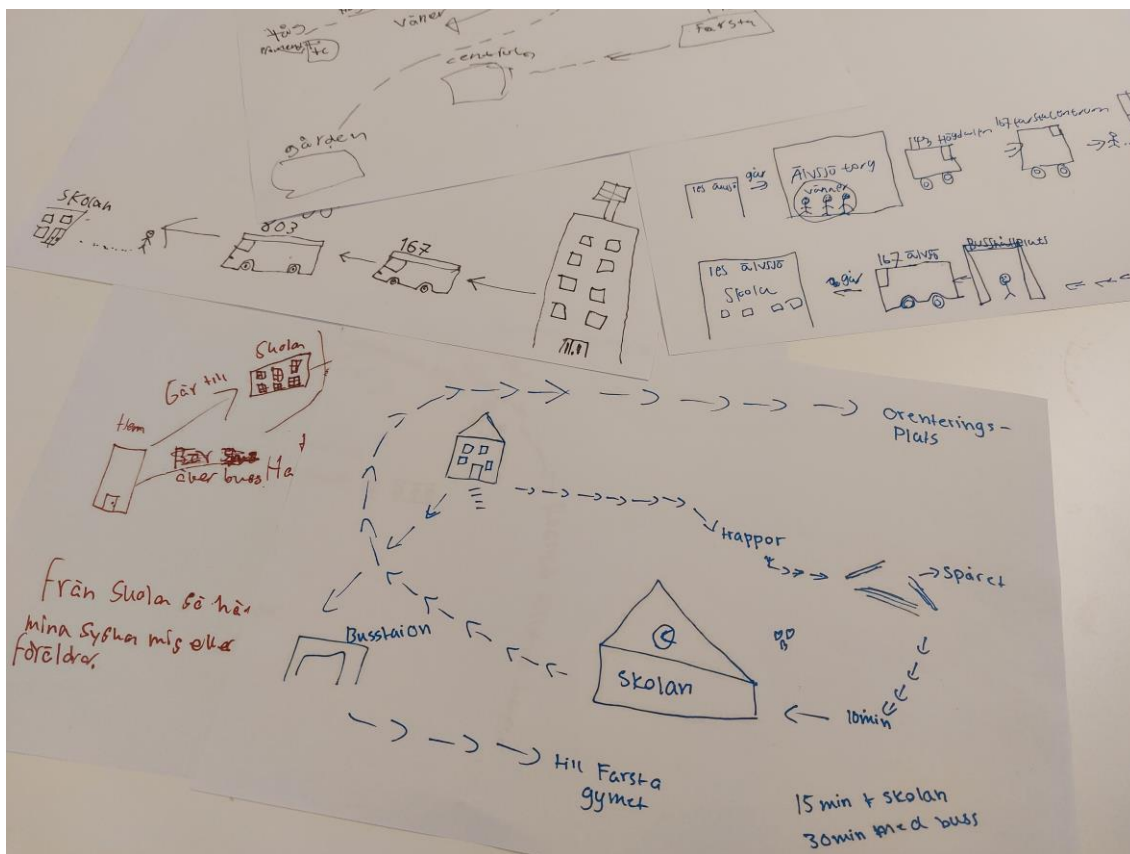
I fyra av de fem fokusgrupperna användes så kallade vardagskartor, vilket innebär att deltagaren ritar och berättar om sina vardagsresor (Levin & Gil Solá, 2021). I fokusgruppen med personer med synnedsättning var det inte möjligt att använda kartor just med anledning av synnedsättningen. Kartor användes inte heller under intervjuer med vårdnadshavare, av praktiska och tidsmässiga skäl (intervjuer med vårdnadshavare ”på språng”). I de fyra fokusgrupperna med kartor användes dessa parallellt med intervjuguiden, varefter fördjupade samtal kunde ske, i gemensam diskussion eller i mindre grupper, om erfarenheter och uppfattningar om möjligheter och begränsningar med kollektivtrafiken. Detta innebar också att kunskap erhöles om olika användargrupperns behov, strategier om hur de hanterar olika vardagsproblem som påverkas av vardagsresandet kopplat till kollektivtrafiken samt önskemål om hur de skulle vilja resa och vad som skulle krävas för att underlätta deras vardagsresande. Två typer av vardagskartor har använts: fysiska kartor (Figur 3) och mentala kartor (Figur 4). En fysisk karta är en skalenlig ”vanlig” karta som avbildar ett geografiskt område, med namn på bostadsområden och gator markerade. En mental karta börjar som ett blankt papper som deltagaren får arbeta med för att ge en bild av sitt vardagsresande, där deltagaren tecknar sin upplevda resa till vanliga målpunkter. Kartan kan användas i

fokusgruppsintervjun, deltagarna kan relatera till den och forskarna kan även efter intervjun analysera kartorna för att öka förståelsen för vardagsresandet i det aktuella området.

Studien har inneburit ett tillfälle att testa den mentala och den fysiska kartan och jämföra nyttan med att använda olika typer av kartor. En fördel med att erbjuda olika verktyg är att deltagarna själva kan bestämma hur de helst vill förmedla sitt budskap och uttrycka sig. Vardagsresande är något som individen vanligtvis inte tänker så mycket på, utan det sker ofta oreflekterat. Kartorna gör att deltagarna börjar tänka och resonera om sina beteenden. Under fokusgrupperna kunde vi se att olika individer har olika preferenser vid val av karta, eller valde att inte använda en karta alls. Användandet av kartorna hjälpte deltagarna i den meningen att vissa frågeställningar aktualiserades när de använde kartorna. De blev påmind om målpunkter som de ibland besöker och om hur de resorna hade utspelat sig. Efter genomförda fokusgrupper promenerade forskarna en bit genom de studerade tätorterna för att orientera sig utifrån de kartor som använts och de synpunkter som kommit fram i diskussionerna.



Figur 3 Olika typer av kartor användes vid fokusgrupperna, här är det utskriften av en fysisk karta som har anpassats till bordets storlek och som deltagarna ritar och pekar på under samtalet. /Foto: Robin Nuruzzaman.



Figur 4 Mentala vardagskartor som användes som samtalsunderlag i fokusgruppen satte fokus på personliga upplevelser av avstånd, olika sätt att förflytta sig, gångstråk och byten mellan olika bussar och tåg, etcetera.

3.5.5. Fokusgrupper – genomförande

Vardera fokusgruppen (samttaget fem) inleddes med att moderatorn berättade om projektet, VTI och upplägget med fokusgruppen, varefter deltagarna fick presentera sig och kort berätta om sig själva. Inledningsvis fick deltagarna även fylla i samtyckesblanketter, och samtliga samtyckte muntligt till att fokusgruppsdiskussionen spelades in på diktafon (på grund av teknikproblem spelades dock delar av den ena fokusgruppen med ungdomar inte in, men kompletterande anteckningar gjordes). I samtliga fokusgrupper fick deltagarna fika. Som tack för deltagande fick respondenterna i fokusgrupperna med äldre och fokusgruppen med personer med synnedsättning blomstercheckar, medan respondenterna i de två fokusgrupperna med ungdomar fick biobiljetter. Vardera fokusgruppen pågick mellan 1 och 2 timmar. De inspelade fokusgrupperna transkriberades ordagrant. Fokusgrupperna genomfördes med hjälp av olika metodiker (två typer av vardagskartor alternativt inga kartor), och nedan beskrivs genomförande av respektive fokusgrupp ytterligare (se även *Tabell 1, Översikt av ort, deltagare och metod*).

Pensionärer (Alingsås)

I fokusgruppen med sex pensionärerna i Alingsås fick vardera deltagaren en färdigtryckt karta över Alingsås samt ett blankt papper för att rita så kallade mentala kartor. Deltagarna ombads att antingen använda den färdigtryckta kartan eller den mentala kartan

för att beskriva sina resor och vilka platser de oftast besöker. De kunde även rita in vilka resor som de *skulle* vilja göra, men inte gör. Ingen av deltagarna använde det blanka papperet för mentala kartor, men skrev kortfattat ned resrutten samt ritade linjer på kartan. Två av deltagarna, som uppgav att de inte reser med buss, deltog inte aktivt under detta moment. Momentet innebar dock att samtliga deltagare samtalade med varandra och med forskarna om sina resor. En deltagare, som hade nedsatt hörsel och syn, fick hjälp av moderatorn under hela detta moment. Efter momentet med kartor fick var och en berätta om sina resor, vilket även ledde till spontana samtal om olika aspekter kring kollektivtrafik och resande.

Personer med synnedsättning (Alingsås)

I fokusgruppen med personer med synnedsättning användes inte, som tidigare nämnts, kartor, med anledning av just synnedsättningen. Istället genomfördes fokusgruppen på mer traditionellt vis (se t.ex. Wibeck, 2000). Moderatorsn berättade om projektet och bad deltagarna presentera sig och sina vardagsresor i tur och ordning, alla hade olika resrutten och erfarenheter av hur kollektivtrafiken fungerar i deras närområde och deltagarna deltog också genom att ställa frågor till varandra under fokusgruppssamtalet medan moderatorsn introducerade följdfrågor vid behov.

Pensionärer (Fagersjö)

Efter moderatorsn inledning och en kortare presentation av deltagarna delades fokusgruppen med pensionärer in i två grupper, för att i vardera gruppen utifrån en större karta över Fagersjö och närområden samtala om sina resor, erfarenheter kring dessa och vilka resor man skulle önska att göra (se Figur 3). I vardera gruppen deltog en av forskarna, som kunde ställa frågor samt föra anteckningar. Efter detta moment följde en gemensam diskussion. Under fokusgruppen deltog även verksamhetsansvarig tillsammans med rekryterade pensionärer.

Ungdomar (Fagersjö)

Ungdomarna på fritidsgården hade i förväg fått information av fritidsledarna om studien, och om att de skulle få fika och biobiljett som tack för deltagande. Sammantaget genomfördes två fokusgrupper med ungdomar. Fokusgrupperna genomfördes i ett avskilt rum på fritidsgården. För att få delta utan målsmans medgivande skulle deltagaren vara 15 år fyllda. Det visade sig inledningsvis att några av deltagarna ännu inte fyllt 15 år (men skulle göra det under kalenderåret), och fritidsledarna hjälpte till med att kontakta deras föräldrar för att få samtycke.

I fokusgrupperna med ungdomar användes mentala kartor (se Figur 4). Varje deltagare fick varsitt papper samt pennor för att rita och beskriva sina resor. Samtliga utgick från sin bostad, varifrån de drog linjer till olika platser de brukar resa till. Därefter fick var och en av deltagarna berätta om sina vardagliga resor; vart de reser, hur det fungerar och vilka förbättringar de önskar. De fick även berätta om det fanns resor som de skulle vilja göra, men som inte kollektivtrafiken kunde möjliggöra.

3.5.6. Intervjuer – genomförande

Inför besöket på förskolan planerade projektgruppen att på plats genomföra intervjuer med vårdnadshavare på förskolans område. Intervjuerna med vårdnadshavare inleddes med att de två forskarna tog kontakt med den personal som var på plats, så att de var införstådda med projektet. Forskarna stod sedan på insidan av förskolans grind, med reflexvästar med VTI-logga och namnskyltar. Förfrågan om intervju gjordes i samband med att vårdnadshavaren öppnade grinden in till förskolan för att hämta sitt/sina barn. En av forskarna beskrev projektet samt ställde frågorna, medan den andre gjorde anteckningar samt ställde kompletterande frågor.

Vårdnadshavare kom i en jämn ström under loppet av två timmar (med start strax efter kl 15). Ett fåtal tackade nej (uppgav att de var stressade) och några passerade medan intervju genomfördes med en annan person. Sammantaget intervjuades nio vårdnadshavare (4 män och 5 kvinnor). Tre vårdnadshavare intervjuades på engelska då de uppgav att de inte behärskade svenska så bra. Även en kvinnlig pedagog på förskolan intervjuades, som i samband med att forskarna skulle lämna förskolan frågade om hon också kunde få bli intervjuad.

3.5.7. Översikt av ort, deltagare och metod

I tabell 1 ges en övergripande bild av användargrupperna, relaterat till ort och använda metoder.

Tabell 1. Översikt av ort, deltagare och metod

Ort	Användargrupp	Antal deltagare	Metod
Fagersjö	Ungdomar (15 år)	Män: 3	Fokusgrupp med (individuella) mentala kartor
Fagersjö	Ungdomar (15 år)	Män: 3 Kvinnor: 2	Fokusgrupp med (individuella) mentala kartor
Fagersjö	Vårdnadshavare med barn på förskola	Män: 4 Kvinnor: 5 samt en kvinnlig pedagog på förskolan	Intervjuer
Fagersjö	Pensionärer	Män: 1 Kvinnor: 4 samt en kvinnlig verksamhets-ansvarig vid Mötesplats Fagersjö	Fokusgrupp med större geografiska kartor – diskussion i två mindre grupper
Alingsås	Pensionärer	Män: 2 Kvinnor: 4	Fokusgrupp med (individuella) geografiska samt mentala kartor
Alingsås	Personer med synnedsättning	Kvinnor: 5	Fokusgrupp

Vid samtliga fokusgrupper och vid de inledande intervjuerna med planerare användes ljudinspelning (förutom vid ett tillfälle då ljudinspelningen ersattes med anteckningar på grund av tekniska problem). Forskarna inhämtade samtycke från deltagarna före respektive intervju/fokusgrupp. Deltagarna informerades också om att inspelningen skulle användas av forskarna inom projektet och att inga namn kommer att anges i rapporter eller andra presentationssammanhang.

3.5.8. Analys av material

Det transkriberade materialet samt anteckningar från fokusgrupperna har initialt lästs igenom noggrant, varefter teman har identifierats som belyser aspekter som är av relevans för studiens frågeställningar. På samma sätt har anteckningarna från intervjuerna sammanställts och analyserats. Därefter har materialet sorterats i olika textavsnitt och citat har valts ut som representerar innehållet i de olika avsnitten (se t.ex. Kvale & Brinkmann, 2014).

I de fokusgrupper där vardagskartor användes har dessa fungerat som komplement till de transkriberade samtalen. Kartorna var särskilt värdefulla för de forskare som inte kände till geografin i förväg. Kartorna och särskilt de mentala kartorna, kan också fungera som extra förstärkning av beskrivningen av barriärer som deltagarna upplever i sin närmiljö. Exempelvis om det finns skarpa höjdskillnader, långa gångavstånd, trappor, trasiga hissar, höga kantstenar eller avsaknad av väderskydd vid hållplatser (se t.ex. Levin & Gil Solá, 2021).

I resultatdelen (kapitel 4) presenteras materialet uppdelat under de teman som var framträdande under samtalen. Resultaten beskriver således materialet utifrån hur deltagarna har besvarat frågor kring hur de vanligtvis reser, vilka svårigheter och utmaningar de upplever och om de har förbättringsförslag.

4. Resultat

4.1. Intervjuer med planerare

I detta avsnitt redovisas några av resultaten från de inledande intervjuerna med planerare, vilka sedan låg till grund för intervjuerna med användare och potentiella användare av kollektivtrafik i Alingsås och Fagersjö.

Det framkommer i intervjuerna att planeringen har kommit olika långt i Sverige när det gäller att inkludera sociala perspektiv och involvera kunskaper om olika användare. Detta bekräftar också andra studier av hur transportplaneringen arbetar med social konsekvensbedömning och liknande metoder (t.ex. Levin & Gil Solá, 2021; Stjernborg & Lopez Svensson, 2023; Trivector, 2015). Det framkommer också att det råder delade meningar om hur planeringen ska arbeta med sociala perspektiv och hur viktigt detta är i relation till andra mål såsom miljömål och ekonomiska mål. Dessutom kan transportplanerare ha så hög tilltro till sin egen expertis att de inte ser nyttan av att inkludera andra aktörer. En av de intervjuade (som arbetar med kollektivtrafikplanering i Västra Götland) uttrycker det så här:

Vi har en metod som har tagits fram, vi har ett verktyg som är det som vi använder då i förstudier men det är lite delade meningar såklart.

Det är ju inte alla som tycker att det här är jätteviktigt att jobba med om man säger så utan och kanske inte alltid förstår nyttan av det, så där sitter vi och liksom och försöker driva på det här. Jag tycker det finns en liten risk för att vi som tjänstepersoner är liksom, för att vi är experter så behöver vi inte fråga någon: Jag är ju expert på att planera kollektivtrafik.

I vissa regioner finns arbetsgrupper som arbetar med att ta fram arbetsredskap för social hållbarhet och som driver de här frågorna framåt. Utvecklingsarbetet har resulterat i bland annat regionalt framtagna modeller för social konsekvensbedömning. Det har också resulterat i mer permanenta samrådsgrupper exempelvis med funktionshinderorganisationerna i regionen. En sådan samrådsgrupp har nyligen startat i Västra Götalandsregionen. Man har också arbetat med olika geografiska teman och fört dialoger med invånare i kommunerna. Detta är något som de som planerar kollektivtrafik skulle vilja se mer av framöver, framför allt på lokal nivå, så att de kan infoga dessa kunskaper i trafikförsörjningsprogrammen. Trafikförsörjningsprogrammen för kollektivtrafiken utvecklas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM), med inspel från kommunerna. De lokala kunskaperna finns (eller borde finnas) framför allt i kommunerna menar flera av de intervjuade planerarna. I vissa regioner finns så många som ett 40-tal kommuner och det är inte möjligt för RKM att ha detaljkunskaper om alla. En regional planerare uttrycker en vision om att kunna ha kontinuerliga samråd med vissa grupper exempelvis personer med utländsk bakgrund, pensionärer, personer med

funktionsnedsättning och ungdomar – inte bara i samband med en större planeringsinsats utan mer långsiktigt för att hålla sig underrättad om behoven. Och en trafikplanerare i en kommun uttrycker det så här:

Jag tror att det vore bra om man kunde hitta metoder för att säkerställa det, för nu är det lite så att vi inte hinner. Men sen vet jag inte om det är som att vi saknar metoder eller om det är mer att vi skulle kunna jobba med metoder som finns idag, även om vi ofta anser att vi inte har tid.

Det är också en återkommande synpunkt i intervjuerna att det inte saknas metoder för att inkludera sociala perspektiv i planeringen, men att det saknas rutiner för tillämningen av de metoder som finns och att inte alla som arbetar med kollektivtrafikplanering har de kunskaper som krävs för att kunna göra mer utvecklade analyser. Exempelvis att göra kompletteringar av kvantitativa data med mer kvalitativa datainsamlingsmetoder. Flera uppger också att det är tidskrävande att göra nya datainsamlingar och testa olika nya metoder, tid som de inte har eftersom planeringen har begränsade tidsramar och resurser. Samtidigt uttrycker flera av dem att det behövs mer kunskaper om användargrupper som inte reser enligt starka-stråk-principen och som sällan svarar på enkäter eller deltar i traditionella samråd.

I de inledande intervjuerna och även i kontakt med projektets referensgrupp (representanter från branschen), framkom att Alingsås har uppmärksammat i kollektivtrafiksammanhang i samband med behoven av att ta fram bättre underlags-/resenärsanalyser (Berggren, kommande). Likaså utpekades Fagersjö i intervjuerna i termer av ”en stadsdel som vi jobbar med, men som har jätteklen kollektivtrafik”. För att ta sig från Fagersjö till olika aktiviteter i innerstaden eller andra stadsdelar, behövs ofta flera byten och som en av intervjupersonerna uttryckte det: ”där är ett hål verkligen i staden”.

4.2. Fokusgrupper i Alingsås

4.2.1. Pensionärer

I fokusgruppen med pensionärer i Alingsås fick deltagarna välja mellan att antingen rita in sina vardagliga resor – liksom även önskade resor – på fysiska kartor eller mentala kartor (dvs. på blanka papper). Deltagarna valde att använda fysiska kartor.

Färdsätt och resmål

Samtliga deltagare bor relativt centralt i Alingsås, och de bor även nära en busshållplats. Med buss görs resor till köpcentrum och stadskärna för ärenden av olika slag, och för att träffa vänner och äta på restaurang. Buss används även för läkarbesök i närliggande kommun, för att hälsa på vänner, ta sig till föreningslokal, sjukgymnast, kolonilott, kyrkogård och till anhörig på äldreboende. Det kan även handla om att tillsammans med vänner göra bussutflykter till olika orter. Ett annat exempel är att man tar buss till centrum för att sedan fortsätta med tåg till annan ort. För vissa resor och ärenden använder några

av deltagarna bil som färdstätt, till exempel för att storhandla eller för att ta sig till sommarstugan dit det inte finns kollektivtrafik.

Två av deltagarna reser inte med kollektivtrafiken. Den ene deltagaren beskriver sig som en inbiten bilist, dels av slentrian, dels för att bilen innebär frihet och att man inte är bunden vid tidtabeller. Samtidigt är han medveten om att en resa till centrum kan gå fortare med buss än med bil, eftersom han då slipper leta efter parkeringsplats. Den andre deltagaren använder bilen i samband med inköp, men annars cyklar eller går han med anledning av de hälsofördelar som det innebär att vara fysiskt aktiv:

Ja, det finns inte på min karta [att åka buss], därför att jag cyklar och jag går och jag kör bil om det behövs. /.../ att jag orkar att cykla och gå och så vidare, det lägger jag före än att ta en buss. /.../ Sedan tycker jag det är roligt att cykla.

Cykelturer görs bland annat till centrum och för att ta sig till ett område med kolonilotter, men också med syfte att uppleva naturen.

Att det endast är kvinnorna i fokusgruppen som åker buss kommenteras som något typiskt, och att det bland äldre är vanligt att just mannen har kvar bilen medan kvinnan slutar att köra bil. En av de två manliga deltagarna (som själv främst reser med bil) poängterar att bil och körkort är viktigt för honom och att det också verkar gälla för andra män.

Gratisbusskortet gäller inom kommunens zoner, sedan kan tillägg göras för resor utanför den egna zonen. Kostnadstillägget för att resa längre än vad man kan göra med gratisbusskortet är inte en anledning till att man väljer bort eventuella resor. Det går alltid att hitta billiga biljetter, menar en deltagare, och ger som exempel Stockholm som resmål. I stället är det enligt flera den egna orken och tidsaspekten (långa väntetider och flera byten, tågförseiningar eller inställda tåg) som kan vara en bromskloss för att göra resor som man egentligen skulle vilja göra.

Fördelar med kollektivtrafiken

Majoriteten – samtliga kvinnor – uppger att de åker mycket buss. Flera fördelar med att resa med kollektivtrafiken beskrivs, så som miljöaspekten, möjligheten till naturupplevelser, trevliga bussförare, att slippa serva och tanka en bil, och att man helt enkelt tycker om att åka buss:

Och jag älskar att åka buss, jag tycker det är så roligt!

Jämfört med bil ses buss som ett smidigare sätt att ta sig in till centrum, på grund av svårigheter med att parkera bilen (jfr. ovan). Ytterligare en aspekt är att man är nöjd med bussarnas turtäthet i Alingsås.

En stark påverkansfaktor till att man reser med buss är att det är gratis för pensionärer. På frågan om de skulle åka lika mycket buss om det inte var gratis, svarar flera att det är tveksamt. Här följer två citat kring detta, där gratisbussens betydelse för spontanitet och social samvaro lyfts:

Ja då kanske man inte spontanåker.

Man kan säga det är många som kanske sitter ensamma, och en sitter där i den änden av stan och en sitter i den och en tredje sitter där borta... Så kan man ju ta bussen in och så gå och fika, det gör man inte om du ska betala sjutti kronor extra för att träffas, så det är mycket en social grej också.

Kostnadsaspekten framkommer även i diskussion om färdtjänst, där en deltagare menar att kommunen har blivit mer restriktiv med att bevilja färdtjänst eftersom äldre kan resa gratis med buss. Deltagaren tillägger att även om man har fått färdtjänst beviljat så föredras buss, eftersom färdtjänst kan bli dyrt.

Svårigheter med kollektivtrafiken och förbättringsförslag

Deltagarna lyfter en rad fördelar med att åka buss, och att de tycker om att åka buss. Men de diskuterar även aspekter kring hur kollektivtrafiken skulle kunna förbättras, med utgångspunkt i egna erfarenheter och behov. De tar bland annat upp att vissa bussrutter skulle kunna ändras så att de blir mer synkroniserade, för att minska väntetider. Exempelvis ger de som förslag att det borde gå en buss mellan de två köpcentrumen Ängabo och Noltorp. Vidare finns en önskan om fler och bättre placerade busshållplatser, och som exempel ges att det borde finnas en busshållplats i Bolltorp, som är en handelsplats med många affärer. Det påpekas även att busshållplatsen vid köpcentret Vimpeln ligger en bit bort.

En av deltagarna, som själv inte åker buss, berättar att han har hört att bussen tar "evinnerlig tid" att komma in till centrum trots ett kort avstånd, samtidigt som det är få resenärer. Tidigare åkte bussarna i "slingor" i Alingsås, berättar deltagaren. I och med slingan hade man fler valmöjligheter in till centrum och kunde kliva på vid ett antal busshållplatser som stämde med bussen, menar han. När det ändrades till att bussen "kör fram och tillbaka" innebar detta att hälften av busshållplatserna inte var anpassade för att bussar ska kunna noga ned i nivå med trottoarer och hållplatslägen: "Utan det blev ju utefter kantstenen bara, och där kommer bussen inte ner, och där kommer du inte upp [på bussen]". Det här resonemanget handlar om att hållplatsernas utformning och bussarnas möjlighet att köra intill, vilket intervjupersonen menar inte stämde överens när turerna ändrades så att bussarna går fram och tillbaka istället för en rund slinga, vissa av hållplatserna behöver byggas om så att bussen kan köra intill och sänka golvet till hållplatsnivå.

Vidare berättar han om en vän, som inte kan utnyttja sitt gratisbusskort eftersom det numer blir för långt för henne att ta sig till närmaste busshållplats efter det att man slutade med ovan beskrivna slingor. Att frånga slingor har inneburit att många inte längre kan resa med buss, menar han. Moderatoren berättar om trenden med starka stråk, och konstaterar att det skiljer sig från deltagarnas önskan om många hållplatser. En deltagare menar att starka stråk kan fungera i storstäder, med stora avstånd avseende befolkningskoncentrationer, men att det i Alingsås inte finns sådana avstånd. De tidigare slingorna innebar cirka fem minuter extra restid jämfört med idag. En deltagare kommenterar detta med att hela samhället numer handlar om att allt ska gå fort:

Men har inte hela samhället blivit sånt, fram fram, fram, fort, fort, fort, tjäna ett par minuter, tjäna ett par minuter där.

En annan aspekt, och som knyter an till diskussionen om bussruter, är huruvida det behövs en stor buss ur ett framkomlighetsperspektiv om bussen ska köra slingor på smala gator. De skulle även kunna vara mindre med anledning av att det inte är så många resenärer, menar en deltagare. En annan deltagare påpekar att bussbolagen inte vill ha små bussar eftersom de är begränsade till att bara köra i linjetrafik. Det är också annorlunda när skolorna är igång, då det är många som ska med bussarna och då skulle en liten buss inte räcka till, menar en annan deltagare, och tillägger att det är mer ekonomiskt att ha samma storlek så att alla får plats.

Under diskussioner om bussruter och busshållplatser framkommer en uppfattning om att beslut om kollektivtrafiken inte alltid fattas på lokal nivå, och inte heller med utgångspunkt i resenärers behov och önskningsar. Här följer citat om detta, som relaterar till diskussionen om raka turer och hur det påverkar busshållplatsers omfattning och placering:

Och det är tyvärr så, sitter ju folk på andra orter och planerar Alingsås kollektivtrafik, inte Alingsåsare som gör det, tyvärr.

Det sitter väl någon 40-åring med papper och penna och så går han ut och tar bilen sen.

Ett exempel på beslut som uppfattas vara felaktigt är indragningen av snabbuss från den nybyggda stadsdelen Stadsskogen. Snabbussen gick direkt mellan Stadsskogen och Göteborg, och enligt en deltagare var det många som reste med den. Indragningen motiverades av att den inte behövdes med anledning av att det finns pendeltåg, ”som aldrig går i och för sig”, tillägger samma deltagare. Enligt en annan deltagare ledde detta troligen till att många tog bilen i stället, för att slippa att först ta buss och sedan kanske vänta på tåget: ”Där tror jag man bet sig i svansen, det tror jag.” Men det handlar inte bara om att ta reda på resenärernas erfarenhet och behov – även bussförarnas erfarenheter och synpunkter bör beaktas, menar en deltagare:

För jag har frågat chaufförerna, de säger vi är väl de som sist får reda på om det är någonting, det är väl ingen som frågar oss, säger de. Men det är ju mycket de som kan om det, som håller på och kör de här turerna jämt och ständigt.

Flera deltagare som reser med buss använder sitt fysiska buskort, men använder appen för att söka busstider. En annan deltagare berättar att hon ringer Västtrafik för att be dem om en turlista i stället för att använda appen. En deltagare uppger att hon inte har någon smartphone, och det påpekas att det nog är många äldre som varken har detta eller dator, och som kanske inte vågar åka buss eftersom de inte vet hur man ska gå till väga med anledning av digitaliseringen. Ett exempel som ges är att äldre inte alltid vet hur man ska

fylla på seniorkortet så att man kan resa utanför de områden som är gratis för pensionärer. En annan deltagare berättar om sin egen osäkerhet i början:

Jag var väldigt skeptisk i början så jag hade två kort, jag litade inte på det där utan då åkte jag inom min zon och så gick jag och knappade på med det här när jag kom in i andra zonen. Men sedan kom jag på, det här fungerar ju, så nu går jag och laddar [senior]kortet.

För att få äldre att åka mer buss ges förslag om att Västtrafik skulle kunna komma till ett PRO-möte och berätta om hur det fungerar med till exempel appar och hur man fyller på sitt kort. En deltagare önskar mer information om hur man kan ta sig till lite mer avlägsna ställen, utan att behöva använda en app, och att man till exempel skulle kunna göra ett tilläggsköp ombord på bussen. Detta kunde man tidigare, berättar en annan deltagare, men det är inte längre är möjligt. I gruppen påpekas det även att många äldre inte vet om att pensionärer reser gratis med bussarna, trots att information om detta skickas till alla som fyllt 60 år. En deltagare tillägger också att man själv måste vara aktiv och anmäla sig för att få busskortet. Därför tror hon att det är många som missar förmånen med seniorkortet.

4.2.2. Personer med synnedsättning

En fokusgrupp har genomförts med personer med synnedsättning, och där alla var medlemmar i Synskadades Förening i Alingsås. I fokusgruppen användes inte vardagskartor.

Färdsätt och resmål

De destinationer och aktiviteter som deltagarna besöker med kollektivtrafik (och ibland med färdtjänst) är Alingsås centrum, kyrkogården, köpcentrum, Ica Maxi, kommunens kurser, Synskadades föreningsmöten, dans, kyrkornas verksamhet (gudstjänst, konserter, möten), syförening, folkhögskola, pensionärsföreningar samt andra orter/städer (Göteborg, Borås, Lerum, Grebbestad). Samtidigt finns det vissa turer som man avstår ifrån, med anledning av att deltagaren på grund av sin synnedsättning inte kan lita på att de ska kunna orientera sig. På kvällar, vid skymning och mörker, är det flera som inte går ut överhuvudtaget, eftersom det gör det extra svårt att orientera sig.

I fokusgruppen diskuterades även färdtjänst eftersom ett par av deltagarna har tillgång till det. De bor nära varandra och brukar åka till samma kurser och möten, varför de har försökt att boka samma färdtjänstbil. Detta fungerar dock inte – antingen kommer det två olika bilar, eller så blir det två körningar efter varandra med samma bil.

Fördelar med kollektivtrafiken

Vad gäller lokaltågen så är Alingsås en av de bättre hållplatserna, anser en deltagare. På Alingsås station meddelar en röst om vilket våningsplan man befinner sig på när man använder hiss, vilket inte är fallet med till exempel stationerna i Lerum och Floda. Det som är mest problematiskt är om miljöerna kring kollektivtrafiken skiljer sig mycket mellan olika platser, anser de. Därför undviker de att besöka nya platser. Men att åka kollektivt i Alingsås är lättare i och med att de känner sin närmiljö och vet var bussarna

och tågen stannar. Flera av dem har också nära till en busshållplats där de bor, medan ett par deltagare har längre avstånd och därför inte åker buss lika ofta. De påpekade att färdtjänst är ett viktigt komplement och att fler i deras situation borde ha den möjligheten. Särskilt om de ska resa till en plats där de inte har varit förut eller som besöks mer sällan eftersom användning av kollektivtrafiken om man har synnedsättning (eller annan funktionsnedsättning) ofta bygger på att de känner igen sig, att de kan hitta i miljön och vet var hissar, utgångar, informationstavlor med mera finns.

Svårigheter med kollektivtrafiken och förbättringsförslag

Deltagarna är överlag nöjda med Alingsås station, och med vissa av busslinjerna. Men i diskussionerna lyfts flera situationer då de upplevde svårigheter med att resa med kollektivtrafiken med anledning av sina synnedsättningar.

Ett exempel som försvårar för deltagarna är digitala informationstavlor på perronger och i väntsal, med information som inte går att tyda på grund av att färger och kontraster inte är anpassade för personer med synnedsättning:

...bara är en massa som inte går att identifiera. /.../ man vet inte om man sätter sig på rätt tåg till exempel.

Deltagarna beskrev hur det på Alingsås bussterminal har skett en försämring avseende informationstavlor. Tidigare var dessa upplysta och i ögonhöjd, så att man kunde läsa dem med hjälp av förstoringsglas. Idag är de ersatta med några stora höga ”skyltar” med tidsangivelser, men eftersom skyltarna är så högt uppsatta kan personer med synnedsättning inte läsa dem:

Det går ju inte att se det, det finns inga möjligheter, det hjälper inte hur stor den där skylten är när den sitter för högt...

Förändringen upprörde deltagarna, och en deltagare, som påtalar att hon varken ser vad som står vid utgångarna eller den beskrivna skylten, berättar att hon vid ett tillfälle var på plats och fotograferade skylten med sin mobiltelefon i syfte att förbereda sig. Väl hemma gick det likväl inte att läsa informationen, eftersom hennes mobilkamera inte var tillräckligt bra. I stället gick hon till Västtrafiks kontor i Göteborg för att få en turlista över alla busslinjer som utgår från Alingsås bussterminal. Detta var dock inte möjligt eftersom de endast lämnar ut för specifik önskad tur.

Med anledning av svårigheterna att läsa på informationstavlorna är det mycket viktigt att tågpersonal ropar ut information om destinationer. Det måste även ropas ut i god tid så man hinner av om man till exempel har satt sig på fel tåg, menar en deltagare. Visserligen kan man, menar hon, fråga personer i sin närhet, men det är en process att ”hålla på att fråga”, och helst vill man klara sig på egen hand så långt det är möjligt. Samtidigt påpekas det i fokusgruppen att det även kan vara svårt att höra informationen vid utrop på stationerna.

En deltagare önskar en teknisk utveckling av informationstavlor. Till exempel skulle den vid Alingsås station kunna vara försedd med en knapp – man trycker på knappen och via

telefon eller liknande erhålls informationen. För personer med synnedsättning kan det över lag vara svårt att till exempel betala via mobiltelefon och appar, och även då man ska använda kortläsare som inte har taktila symboler för personer med synnedsättning.

I gruppen diskuteras problem med avstånd mellan buss och höga trottoarkanter när man ska ombord eller stiga av. Det påpekas även att personer med rollatorer överhuvudtaget inte kan komma av bussen i sådana situationer. Vad gäller just personer med rollatorer så stannar inte Västtrafiks bussar tillräckligt nära trottoarkanten, menar en deltagare, och tillägger att hon har grannar som har rollatorer och som inte vågar åka buss av den anledningen. Hon berättar även om en granne som blivit ombedd av chauffören att gå av bussen baklänges med sin rollator, vilket innebär stora risker eftersom resenären inte har uppsikt. Liknande gäller för synskadade, eftersom de inte vet var trottoarkanten finns, tillägger deltagaren. En deltagare har dock hört att kommunen har lovat att de höga trottoarkanterna ska fasas ut, så att det blir lättare med framkomligheten för de med rollatorer.

En aspekt som tas upp i fokusgruppen, och som kan relateras till ett hela-resan-perspektiv, är att pensionärsföreningar och funktionsrättsföreningar börjar sina möten sent på kvällarna på grund av lokalbrist. Under de tider på året då det är mörkt vid 19-tiden (då mötena oftast börjar) går det inte att ge sig ut eftersom det inte är belyst. För en deltagare som har svårigheter med att transportera sig när det är mörkt har det inneburit att hon har gått ur pensionärsföreningar och en funktionsrättsförening. Även väderlek har betydelse för mobiliteten, vilket beskrivs i följande citat:

Om det är ruskigt väder och man ser nästan ingenting, det går inte att gå ut då inte, inte ens till taxin...

4.3. Fokusgrupper och intervjuer i Fagersjö

4.3.1. Pensionärer

I Fagersjö har en fokusgrupp med pensionärer genomförts. I denna grupp delades deltagarna under ett längre moment in i två grupper. I vardera gruppen användes en större karta över Fagersjö och närområden som låg till grund för samtal om vardagliga resor och vilka resor man skulle önska att göra.

Färdsätt och resmål

Majoriteten av deltagarna reser framför allt med kollektivtrafiken. En deltagare har dock fysiska funktionsnedsättningar som innebär att hon inte kan nyttja kollektivtrafiken, varför hon i stället reser med bil. En annan deltagare, verksamhetsansvarig vid Mötesplats Fagersjö (en samlingspunkt för pensionärer i tätorten och där fokusgruppen genomfördes), reser också främst med bil. Den verksamhetsansvariga bor inte Fagersjö, och busstabellerna passar inte med hennes arbetstider i Fagersjö: det skulle ta för lång tid att resa med tunnelbana och buss, och vid byten blir det ofta långa väntetider. Hon erfar att detta även är orsak till bilanvändning för andra som arbetar i Fagersjö, men har sin bostad på annan ort. Hon berättar att hon försöker cykla mer, men tillägger att det är "lite

si och så med cykelvägar också”. Det fungerar till exempel inte så bra med tvärförbindelser för hennes egna resbehov, men tillägger att det finns mycket bra cykelvägar till Farsta. Att gå till Farsta centrum från Fagersjö tar ungefär 40 minuter för den som har god fysiskt förmåga.

Några deltagare gör framförallt resor till Farsta, Högdalen och Hökarängen. Till Farsta eller Hökarängen görs till exempel resor för att hämta ut paket (jfr. nedan), och i Farsta åker man även för att handla. En deltagare, som framförallt åker buss, åker ibland bil till sin sommarstuga i Gnesta. En deltagare har barn och barnbarn i Stockholms innerstad, dit hon tar sig via Högdalen. Vidare är det en deltagare som brukar promenera till Hökarängen. Det tar en stund men det är en bra promenadväg, tillägger hon. En annan deltagare nyttjar ibland färdtjänst om hon ska göra längre resor.

Den deltagare som med anledning av sina fysiska funktionsnedsättningar reser med bil berättar att hon brukar skjutsa flera av de som kommer till Mötesplats Fagersjö, till exempel till en livsmedelsbutik som ligger i anslutning till infarten till Fagersjö. Där kan de handla, varefter de blir skjutsade till sina hem: ”Man hjälper varandra”. I fokusgruppen framkommer även att det är flera äldre som inte längre kommer till mötesplatsen, eftersom det är för svårt att ta sig dit, bland annat med anledning av att det är ett kuperat område, långt till busshållplatser eller på grund av att bussen inte stannar på hållplatsen som ligger närmast.

Svårigheter med kollektivtrafiken

I fokusgruppen diskuterades en rad olika svårigheter med att resa med den rådande kollektivtrafiken. Ett problem som samtliga diskuterade är konsekvenserna vid vinterväglag. Bussarna, som enligt deltagarna inte har vinterdäck, klarar inte av backen i Fagersjö och stannar därför inte vid en av hållplatserna. Detta kan innebära en längre sträcka att gå till busshållplatsen, vilket är besvärligt om det är halt. En deltagare beskriver detta i följande citat:

... så att man får längre bit att gå, om man har handlat och det är halt och jåkligt så är det inte så kul, men det är klart att dom inte kommer upp, de har ju inte vinterdäck, de här bussarna. Och det är för dåligt, tycker jag. Jag menar när vi har sånt väder/väglag(?) som vi har i Sverige, så borde dom ju ha det. Det ska ju inte behöva vara sämre för oss som är äldre, eller som alla, fast med barnvagnar och andra som ska behöva gå en bra bit alltså bort, när man kanske ska gå av här alldeles... Det är väl vad jag kan tycka, att de hade kunnat gjort det lite bättre. Men det är inte jag som bestämmer det...

En deltagare berättar att om det är svårt vinterväglag så väljer hon att stanna hemma. En annan deltagare påpekar att de beskrivna konsekvenserna på grund av vinterväglag inte alltid har funnits i Fagersjö, vilket hon tycker är märkligt. Att det har skett försämringar med kollektivtrafiken i Fagersjö lyfts även av en deltagare som har bott i Fagersjö i många år. Tidigare fanns ett ”riktigt” centrum med butiker som numer är försvunnet, liksom även ett resecentrum med en järnvägsstation. Järnvägsstationen lades ner 1962, vilket ledde till kaos för de som flyttat till Fagersjö och hade behov av kollektivtrafik, enligt deltagaren. Två deltagare jämför med då de tidigare bodde på annan ort, Högdalen respektive

Stureby, och då de hade nära till tunnelbana: ”Men här [i Fagersjö] finns ju varken pendeltåg eller tunnelbana”. I detta sammanhang tillägger en deltagare att tunnelbana fungerar till ”100 procent”. Jämfört med busstrafiken kommer tunnelbanetågen i tid, och trafiken är tätare. Men det är långt att gå mellan T-banestationen i Farsta centrum och Fagersjö.

Bussar som inte håller tidtabeller skapar problem när man har en tid att passa: ”Jag är alltid i jättegod tid när jag ska till läkaren eller nåt, jag vet ju inte alltid vad som kan hända med den där bussen! [skratt]”. Även bussförarnas bemötande tas upp, där en deltagare lyfter skillnaderna mellan manliga och kvinnliga förare. Det är som ”natt och dag”, säger han, i det att de kvinnliga bussförarna är ”toppen”, medan de manliga ”lämnar vid trottoaren” när han har rollator. Över lag beskrivs resor med kollektivtrafiken som tidskrävande, och att det kan bli ett ”företag” som kräver planering om man till exempel ska träffa vänner eller utföra något. Det är besvärligt att åka buss med rollator, och att behöva trängas med barnvagnar som dessutom kan vara mycket breda och därför tar mycket plats, menar deltagarna. Att ta med rollator på pendeltåg upplevs som enklare. En av deltagarna berättar att hon har skrivit till SL och föreslagit att man ska låta en större del av bussen vara utrymme för rollatorer och barnvagnar.

Ytterligare en aspekt som diskuteras handlar om kostnad. En deltagare, som ibland reser med färdtjänst, menar att detta färd sätt är dyrt. En annan deltagare påpekar att det även kan vara dyrt att åka buss mellan Fagersjö och Farsta, om man till exempel vill åka till Farsta för att fika och sedan åka hem igen. För pensionärer kostade en enkel resa med Länstrafiken i Stockholms stad vid studiens genomförande 26 kronor, vilket upplevs som dyrt för en del av deltagarna. Detta kan, menar deltagaren, leda till att man begränsar sina resor till att handla om ”nödärenden”.

Förbättringsförslag

Utifrån de svårigheter som deltagarna beskriver rörande kollektivtrafiken, och de transportbehov man har som boende i Fagersjö, lyfter deltagarna en rad förslag på förbättringar. En aspekt handlar om bättre bussförbindelser till andra orter. Det borde till exempel gå bussar till Hagsätra och Hökarängen, vilket inte är fallet i dagsläget. Deltagarna berättar också att det i Högdalen finns en så kallad pensionärsbuss, och önskar att det även skulle finnas en sådan för boende i Fagersjö. En deltagare nämner också att ”pensionärsbussen” alltid tycks komma i tid, jämfört med de övriga bussarna. Vidare finns en önskan om att busslinjen även borde köra runt inne i Fagersjö, för ökad tillgänglighet. Dessa bussar måste dock vara av mindre format, eftersom vägarna inne i Fagersjö inte är framkomliga för stora bussar. Slutligen finns hos deltagarna ett hopp om att den tidigare järnvägsstationen öppnar igen, i samband med att det ska byggas nytt i Fagersjö.

4.3.2. Vårdnadshavare till förskolebarn

I Fagersjö genomfördes intervjuer med vårdnadshavare till förskolebarn. Förfrågan om och genomförande av intervjuer gjordes på plats vid den aktuella förskolan, i samband med att vårdnadshavarna hämtade sina barn.

Färdsätt och resmål

Flera av respondenterna reser framför allt med bil, och av dem är det en som har en företagsbil och en som har en taxibil. Av dem som reser med bil är det dock flera som har familjemedlemmar som reser med kollektivtrafiken, till arbetsplatser och/eller skolor. De som reser med bil uppger att de gör det med anledning av svårigheter att ta sig med kollektivtrafik till sina arbetsplatser och att det skulle ta för lång tid. Av samma anledning är bilen smidig när man snabbt ska hämta barn på förskolan. En kvinna tror att hon möjligen skulle resa mer med kollektivtrafiken om det fanns fler busstider att välja mellan. Bilen är även funktionell när man ska handla och då man slipper ”släpa varor på bussen”, och en kvinna nämner att hon tar bilen till sporthallen. En kvinna reser helst inte med kollektivtrafik av personliga skäl, så som trängsel och risk för smittspridning. En av de som framför allt reser med bil uppger dock att han ibland reser med kollektivtrafik, och då främst under helger.

Två familjer har inte bil i hushållet, men i båda fallen finns planer på att i framtiden köpa bil. En anledning är att man då kan göra längre resor, medan en annan anledning är att det skulle underlätta vardagslivet om familjen skulle få fler barn.

För de som reser med kollektivtrafik till och från sitt arbete krävs byte från buss till tunnelbanetåg. En förälder, som främst reser med kollektivtrafik, reste dock med bil under sina föräldraledigheter eftersom det var smidigare med små barn. Av intervjuerna framkommer att resor med kollektivtrafik under sena kvällar och nätter sällan sker, bland annat för att man då är hemma med familj och små barn.

På frågan hur de intervjuade tänker kring sina barns framtida resande är det endast en som svarar att hon tänker låta sina barn resa ensamma med buss, i samband med att de börjar på skola i Liljeholmen – det går en buss direkt mellan Fagersjö och Liljeholmen. Någon har inte funderat på det eftersom det ligger långt in i framtiden, och en annan förälder har en önskan om att barnen kommer att resa med kollektivtrafik, samtidigt som hon lyfter att det är annorlunda idag jämfört med då hon själv var barn, med mer trängsel och stress. En förälder menar också att det finns många suspekta resenärer på bussarna, som till exempel är drogpåverkade, varför hon svarar med tvekan på frågan.

Vad gäller trafiksäkerheten i området är det några av de intervjuade som inte ser några problem med det, medan andra påpekar att bilister inte respekterar hastighetsbegränsningarna.

Svårigheter med kollektivtrafiken

Samtliga av respondenterna (förutom den intervjuade pedagogen) är boende i Fagersjö, men majoriteten arbetar på annan ort. En gemensam nämnare för dem som uppgav att de reser med kollektivtrafiken är att bussarna ofta är sena. Vid vinterväglag händer det att bussarna inte kommer alls. Detta bekräftas även av de intervjuade personer som själva framför allt kör bil, men som har anhöriga som reser med kollektivtrafik, till exempel skolbarn. Att bussarna inte kommer i tid, eller inte alls, innebär att man missar andra bussar eller tåg, och att man kommer för sent till arbete eller skola. Flera föräldrar uppger att det kan bli stressigt att hämta barn om bussen är sen, och en man menar att det kan bli svårt att få ihop livspusslet i familjen. En annan man berättar att när bussen inte kommer så får hans 15-åring antingen ta en senare buss eller gå till Farsta, alternativt att han skjutsas henne till skolan. För en kvinna har planerade aktiviteter fått ställas in eftersom

bussen inte har kommit på grund av vinterväglaget. Familjen har inte heller någon bil, som skulle kunna ha varit ett alternativ vid sådana situationer. En annan förälder, i vars hushåll man inte heller har bil, menar att resandet skulle vara lättare om man hade bott nära en tunnelbanestation. Han tillägger dock att en nackdel med sådant boende är att en tunnelbanestation ofta drar till sig kriminella gäng.

Flera av de intervjuade påpekar svårigheterna med att ta med sig barnvagn på bussen. På bussarna finns det endast plats för tre barnvagnar, berättar en kvinna. Detta innebär att man inte alltid vet om man kommer att få plats på den buss man har tänkt att ta, och att man kanske får vänta tjugo minuter för att se om det går bättre med nästa buss. Men det kan även uppstå problem ombord på bussen när man reser med barnvagn, till exempel att andra resenärer inte tar hänsyn till detta, menar en kvinna. Samma kvinna har även upplevt dåligt beteende hos andra resenärer på grund av att hon bär hijab. Vidare är det en förälder som tycker att bussförare ibland kör ryckigt.

Slutligen berättar den intervjuade pedagogen, som har god inblick i hur kollektivtrafiken fungerar respektive inte fungerar för föräldrarna med barn på den aktuella förskolan, att de ibland brukar skämta på förskolan och säga att "Fagersjö är den lilla byn som Gud glömde.". Det ska dock tilläggas att det bland de intervjuade föräldrarna även fanns några som upplevde att kollektivtrafiken övergripande fungerar bra.

Förbättringsförslag

Utifrån den kritik som flera av deltagarna påpekar ges även förslag på hur kollektivtrafiken skulle kunna förbättras. Det borde till exempel finnas fler platser för barnvagnar på bussarna, och en kvinna önskar även att det fanns bättre plats för gravida resenärer.

Det finns en önskan om fler avgångstider, till exempel var tionde minut, vilket också skulle innebära mindre risk att komma sent till planerade aktiviteter om någon buss är sen. Sena kvällar, nätter samt tidiga morgnar går busstrafiken sällan, och detta borde förbättras för dem som inte har bil men som måste resa vid dessa tider, menar en kvinna. Vidare finns en önskan om busslinjer mellan Fagersjö och Hökarängen. Några av de intervjuade föräldrarna tycker också att det skulle innebära en förbättring om den avstängda tågstationen i Fagersjö kunde öppnas igen. Ytterligare ett förbättringsförslag är att så kallade dragspelsbussar sätts in, med större kapacitet att få med fler resenärer på tider då det är många som behöver resa.

4.3.3. Ungdomar

I detta avsnitt redovisas resultaten sammantaget för de två fokusgrupperna med ungdomar, båda genomförda på Fagersjö fritidsgård. I båda fokusgrupperna användes mentala kartor, där deltagarna fick rita in sina vardagsresor.

Färdsätt och resmål

Deltagarna bor nära varandra, men går i olika skolor, på olika orter. För de flesta tar det några minuter att gå till busshållplatsen i Fagersjö, och alla utom en av deltagarna åker buss till sin skola. Några uppger dock att de ibland går till skolan. Den deltagare som inte

åker buss till skolan, som ligger i Hökarängen, går i stället men får ibland skjuts av förälder.

Buss används även för att hälsa på kompisar på annan ort, eller för att gå på gymmet i Farsta centrum. En deltagare spelar för en fotbollsklubb i Rågsved, dit han åker med buss eller med cykel, men ibland är det hans mamma som skjutsar. När det är matcher på andra orter är det fotbollstränarna som skjutsar. En annan deltagare uppger att han sällan reser, eftersom han oftast är hemma.

På frågan om de kan göra de resor de önskar, för olika aktiviteter och tillfällen, svarar en av deltagarna att han inte kan träffa en vän så ofta som han hade önskat, eftersom det inte går bussar dit. Vidare tänker samtliga deltagare ta körkort och skaffa sig bil i framtiden. Körkort och bilinnehav innebär att man slipper nackdelarna med kollektivtrafiken, det går snabbare med bil och man slipper passa busstider och vänta på försenade bussar, och man kan göra mer spontana resor. Man kan även skjutsa kompisar som själva inte har körkort, menar en deltagare.

Svårigheter med kollektivtrafiken

Ett problem med kollektivtrafiken som deltagarna beskriver är att det i SL-appen inte står att bussen är försenad. Att bussen är försenad beskrivs också som vanligt förekommande ("ibland kommer den tidigare och ibland senare"). Om bussen är sen kan det innebära att man missar en annan buss som man ska resa vidare med till skolan, och deltagarna berättar att de ofta kommer för sent till skolan. En deltagare menar i detta sammanhang att det är trist att inför lärarna behöva "skylla" på att bussen var sen.

Även miljön ombord på bussen beskrivs. En deltagare tycker till exempel att det är för varmt ombord på bussen och att det är mycket folk, och en annan deltagare menar att bussarna är ohygieniska. Deltagarna beskriver också flera situationer som handlar om bussförarnas beteende, bland annat att de ibland kör förbi trots att man står och viftar med handen och trots att bussen inte är full:

Och sedan, en grej som jag stör mig så mycket på... okej, det är inte ofta det händer, men vissa busschaufförer, alltså så fort man ser... det har hänt ibland i Fagersjö, dom ser ju att jag viftar, ibland kan jag vifta med handen för att dom ska se mig... det jag stör mig på att dom ska bara köra förbi och inte ens stanna bussen. Dom stannar inte ens, dom bara kör i väg.

...och det är inte liksom en full buss utan...?

Nej nej alltså det... och jag stör mig så mycket på det.

Det händer också att bussförare kör fel, och deltagarna skämtar om bussförarens inkompetens, att de inte vet vart de ska köra: "Har de inte GPS som vägleder dem till busshållplatser?". Sådana felkörningar har inneburit att de kommit för sent till skolan – en av deltagarna kom till exempel 30 minuter för sent till ett prov. En deltagare berättar även en anekdot då han hörde hur två bussförare, som skulle byta pass, pratade om tillgång till weed (cannabis): "Vilka jädra busschaufförer med resenärer snackar om

weed!?” Ett annat exempel på förarens beteende är då en flicka berättar om när hon sa åt bussföraren då denne inte stannade vid en hållplats, och då han sa ”fula saker” till henne. En annan deltagare, en pojke, berättar om då han hade glömt sitt SL-kort och blev avkastad från bussen: ”Gör man så med en 15-åring?”, undrar han. Men det kan även handla om att andra resenärer är störande, till exempel om de är stupfulla, som någon deltagare uttrycker det. Slutligen lyfter en flicka att vissa busstorg kan innebära stress om det är ett stort busstorg och som man inte besökt tidigare – det kan vara svårt att hitta till det läge från vilken bussen avgår.

Förbättringsförslag

Utifrån egna erfarenheter och behov ger deltagarna ett antal förbättringsförslag rörande kollektivtrafiken. Kopplat till tidigare diskussioner om att bussarna i Fagersjö ofta kommer för sent eller inte alls – vilket framför allt gäller vintertid – lyfter deltagarna att bussarna borde ha däck som är anpassade för vinterväglag¹, för att klara backen i Fagersjö. De önskar också tätare busstider, att det går en buss mellan Fagersjö och Älvsjö och att det borde finnas ett pendeltåg som går ”raka spåret” och utan stopp på vägen. Ur ett bekvämlighetsperspektiv önskar man att det vore möjligt att ladda sin mobil på bussarna, till exempel på de som går mellan Fagersjö och Farsta, samt att busshållplatserna är uppvärmsbara.

4.4. Sammanfattning av resultaten

I detta avsnitt sammanfattas resultaten från studien. De övergripande teman som framträder i fokusgrupper och intervjuer är följande:

- Turtäthet
- Närhet/avstånd busshållplatser
- Chaufförers bemötande
- Andra resenärer
- Tillförlitlighet vad gäller tider
- Information om tidtabeller och avgångar
- Hur bussar fungerar för personer med funktionsnedsättning (rollatorer, anpassat för personer med synnedsättning) och för småbarnsföräldrar
- Önskemål om förbättringar (relaterar till ovanstående)

Dessa teman berör deltagarnas uppfattningar om och erfarenheter av rådande kollektivtrafik, och vilka konsekvenser som den kan få i deras vardagsliv. Temana innefattar även deltagarnas önskemål om förbättringar av kollektivtrafiken samt väcker

¹ Stora bussar har ofta inte dubbdäck, bland annat beroende på att de är så tunga att dubbarna skulle slitas ner för snabbt. Tunga bussar med dubbdäck skulle också skada gatorna mer än lättare fordon. Se tex. [Så påverkas SL-trafiken av snö och kyla | SL](#) och: [Vinterdäck - Transportstyrelsen](#)

frågor om framtidens resor och behovet hos olika resenärer ur ett hållbarhetsperspektiv (se vidare i kapitel 5 Diskussion). Nedan redogörs kortfattat resultaten för respektive fokusgrupp samt intervjuer.

Pensionärer, Alingsås: I Alingsås kan man som pensionär resa gratis med Västtrafik. Samtliga av deltagarna som åker buss nyttjar detta och är också mycket nöjda med kollektivtrafiken lokalt. Flera av dem åker buss varje dag. Resorna med buss är av stor betydelse då det möjliggör att de kan ta sig runt i lokalsamhället, uträtta olika ärenden och behålla social kontakt med vänner och anhöriga. I detta sammanhang lyfter deltagarna att de inte skulle ha rest lika mycket om det inte var gratis. Linjesträckningar upplevs dock ha vissa brister, till exempel att vissa destinationer saknar hållplats och man önskar bättre information från Västtrafik. Medan majoriteten av deltagarna (kvinnor) i första hand gjorde sina resor med buss, var det en deltagare (man) som beskrev sig som inbiten bilförare, och en annan deltagare (man) som framför allt cyklade eller gick.

Personer med synnedsättning, Alingsås: Deltagarna beskrev stora svårigheter med information som inte är anpassad för personer med synnedsättning. De beskrev även svårigheter vid skymning och mörker, vilket fick konsekvensen att man undviker att besöka aktiviteter utanför hemmet under kvällstid.

Pensionärer, Fagersjö: För pensionärer i Fagersjö kostar det 26 kronor att ta sig enkel resa till Farsta centrum, vilket upplevs som dyrt för en del av deltagarna. Bussförbindelserna ses som dåliga, och vintertid är det stora problem med att bussarna inte stannar vid vissa hållplatser eller inte kommer alls på grund av snö och halka (området är kuperat). Det tar cirka 40 minuter att gå från Fagersjö till Farsta centrum. Detta blir speciellt problematiskt vintertid eftersom det är backigt och halt. För de med rollatorer finns även en osäkerhet om huruvida man kommer att få plats med rollatorn på bussen, om där redan är fullt med rollatorer och barnvagnar. Pensionärer med körkort och bil skjutsar sina grannar för att underlätta deras transportbehov så att de till exempel kan utföra ärenden. Vidare finns önskemål om en mindre buss som kan ta sig genom hela området för att öka tillgängligheten för de boende. Man önskar även tätare turer och fler direktlinjer samt att tågstationen öppnar upp igen. Pensionärerna i Fagersjö lyfter över lag flera svårigheter med kollektivtrafiken, jämfört med pensionärerna i Alingsås.

Ungdomar, Fagersjö: Deltagarna berättar att bussarna ofta är försenade, speciellt vid vinterväglag. Detta innebär att de ofta kommer sent till skolan. Flera har upplevt dåligt bemötande från busschaufförer, till exempel att de kör förbi väntande vid busshållplats. Man önskar tätare turer och fler direktlinjer samt att den nedlagda tågstationen öppnas igen. Samtliga av ungdomarna vill ta körkort och skaffa bil.

Vårdnadshavare, Fagersjö: De intervjuade påpekar att bussarna ofta är försenade, speciellt vid vinterväglag. Det beskrivs även som svårt att få ihop livspusslet när man måste passa bussar, bland annat för att det kan vara osäkert när bussarna kommer. De lyfter också att det är svårt att få plats med barnvagnar på bussen, och här kan en parallell göras till gruppen med pensionärer, som påpekar att man inte alltid får plats med sin rollator på bussen. Man önskar även tätare turer och fler direktlinjer samt att tågstationen öppnar upp igen, det vill säga samma önskemål som kan ses för de två andra användargrupperna (pensionärer och ungdomar) i Fagersjö. Vidare, de som i dagsläget inte har körkort/bil planerar för det i framtiden, för att underlätta vardagsresorna.

5. Diskussion och rekommendationer

I den här studien har vi undersökt hur tillgängligheten med avseende på kollektivtrafik, ser ut för pensionärer, personer med synnedsättning, ungdomar och vårdnadshavare med småbarn i Alingsås och Fagersjö. Studien har utgått ifrån ett rättvis- och socialt hållbarhetsperspektiv för att undersöka vardagsresande som skiljer sig från normen (starka pendlingsstråk) bland grupper som ofta präglas av en sämre tillgänglighet och mobilitet.

Följande frågor har väglett studien:

- Vilka är konsekvenserna av starka stråk-principerna: hur ser behovet av tillgänglighet ut och vilka är utmaningarna för olika användargrupper i olika geografiska sammanhang där planeringen har prioriterat ”starka stråk”?
- Vilken roll spelar kollektivtrafiken, eller kan kollektivtrafiken spela för att möta dessa behov?
- Vilka metoder och strategier kan användas för att förbättra kunskaperna om olika användargrupper i olika geografiska sammanhang och bättre möta deras behov?

För att undersöka beskrivna användargrupper har projektgruppen använt sig av fokusgrupper och intervjuer. Flertalet av deltagarna arbetade med fysiska eller mentala vardagskartor under fokusgrupperna. I det här kapitlet diskuterar vi hur resultaten kan förstås och hur man kan arbeta med olika metoder för att komma åt användargrupper som inte alltid är synliga i andra undersökningar och inkludera dem i samtal om tillgänglighet och hållbart resande.

5.1. Resultatdiskussion

De undersökta grupperna bor inte nära de starka stråken, och/eller använder dem inte eftersom de inte kan tillgodose vardagliga resebehov. För pensionärer ses till exempel andra tillgänglighetsbehov än den tilltänkta resenären (ofta en arbetspendlare) som kollektivtrafiksystemen – de starka stråken – utformas efter. Detsamma gäller för ungdomar och vårdnadshavare som ska till platser som inte alltid är belägna nära starka stråk.

5.1.1. Skillnader och likheter mellan grupperna

Studien har undersökt olika användargrupper, och vissa skillnader kan noteras mellan grupperna vad gäller behov av tillgänglighet och vilka slags utmaningar de står inför. De kanske främst utmärkande skillnaderna är att grupperna äldre och personer med synnedsättning begränsas av sina fysiska förmågor i större utsträckning än i grupperna med ungdomar och vårdnadshavare när det gäller möjligheten att resa med den ordinarie kollektivtrafiken. Det finns även skillnad i det geografiska vardagsresandet där personer

med synnedsättning och äldre tenderar att vara mer lokala i sitt resande, medan ungdomar och vårdnadshavare reser längre avstånd på grund av skola och arbete.

Det är även värt att notera likheterna som finns mellan de till synes olika användargrupperna. Samtliga användargrupper i studien verkar präglas av en mobilitet som är mer komplex än för den genomsnittlige pendlaren och i vissa fall långsammare än normen för pendling mellan hemmet och arbetet. Exempelvis reser vårdnadshavare med småbarn på väg till och från arbetet via förskolan och gör ibland även andra stopp på vägen för att exempelvis handla mat, det vill säga de reser mer enligt så kallade kedjeresor (jfr. Halling, m.fl., 2016; Joelsson, m.fl., 2023; Winslott Hiselius m.fl., 2019). Med långsammare mobilitet menar vi att resenären avviker från normen i den meningen att resandet utförs av individen på långsammare sätt jämfört med en vuxen individ som endast transporterar sig själv. Det handlar om att äldre personer eller personer med funktionsnedsättning kan behöva assistans, en del av dem har olika gånghjälpmedel, och de kan behöva mer tid vid av- och påstigning samt för att exempelvis ta sig mellan hållplatser och inhämta information vid bytespunkter. Vissa resenärer kan även ha svårigheter med att tillgodogöra sig digital information, vilket framkom i fokusgrupperna i Alingsås med pensionärer respektive personer med synnedsättning (jfr. Egard & Hansson, 2021; Hansson, m.fl., 2023).

5.1.2. Begränsningar och möjligheter

För dem som reser med barn kan mobiliteten underlättas, men även begränsas, av behov av att medföra barnvagn (eftersom utrymmet för barnvagnar är begränsat på bussarna). Vårdnadshavarnas åtaganden gentemot sina familjer gör även konsekvenserna av förseningar inom kollektivtrafiken större för denna grupp. Livspusslet blir svårt att få ihop och andra familjemedlemmar kan bli lidande när en vårdnadshavare inte kommer hem i utsatt tid efter arbetet.

Ungdomarna uppger att busstrafiken ofta avviker från tidtabell samt att bussförare ibland kör vilse. De anser även att de ibland blir bemötta på ett olämpligt sätt eller blir ignorerade av bussförare som väljer att inte stanna för att ta upp ungdomar vid hållplats. Det leder till att ungdomar drabbas negativt i sitt resande och bidrar till att de kommer sent till skola och andra aktiviteter. Ungdomarnas berättelser präglas också av ett lågt förtroende, särskilt för busstrafiken, och konsekvensen är att de vill ta körkort och skaffa bil så snart som möjligt.

För gruppen äldre blir konsekvenserna om biljettpriset är högt att de reser mindre. I Alingsås där pensionärer reser gratis tror flera av deltagarna att de inte skulle resa lika mycket med buss som de gör om inte seniorkortet fanns, vilket skulle innebära social exkludering. I Fagersjö lyftes det även fram att flera äldre blir isolerade för att de inte kan ta sig till bussen på grund av hållplatsernas läge.

Den långsammare mobiliteten och de utmaningar som användargrupperna ger uttryck för skär sig mot det planeringsideal som finns inom kollektivtrafiken där trafiken ska vara snabb, effektiv och strömlinjeutformad för att transportera så många resenärer så snabbt som möjligt. Om kollektivtrafiken ska anpassas efter dessa gruppers behov och vara socialt hållbar behöver de ansvariga för kollektivtrafikplaneringen fundera på vad som kan

göras för att utveckla en kollektivtrafik som är anpassad efter en långsammare mobilitet (jfr. Martens, 2016).

5.1.3. Socialt hållbar tillgänglighet

Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är det tydligt att de här undersökta användargruppernas tillgänglighetsbehov inte fullt ut tillfredsställs av det nuvarande kollektivtrafikplaneringsidealet. Detta blev framfört allt tydligt bland ungdomarna och vårdnadshavarna med småbarn där samtliga betraktade bilen som ett färdmedel som bättre kan tillgodose deras tillgänglighet. Samtliga ungdomar vill köpa en bil i framtiden. Även bland de vårdnadshavare som inte redan hade en bil vid intervjutillfället uppgavs att de hade planer eller en vilja att köpa bil för att förbättra sin tillgänglighet. En sådan övergång, från kollektivtrafik till privatbilism, ökar den sociala hållbarheten för individerna, men är negativ ur klimatperspektiv och skulle också fortsätta att öka trängseln av bilar i tätorterna. En ökad hänsyn till olika gruppers behov avseende kollektivtrafiken skulle kunna locka fler att fortsätta resa kollektivt, det vill säga om kollektivtrafiken blir mer attraktiv.

De båda orterna Alingsås och Fagersjö har vissa likheter i och med att de ligger inom en storstadsregion med större stadskärna (Göteborg respektive Stockholm), men skiljer sig också åt på flera sätt avseende geografi, bebyggelse, infrastruktur och befolkning.

Bostädernas läge har betydelse och är ofta utgångspunkten för vardagens resor. I Alingsås bodde deltagarna relativt nära centrum med anknytning via flera busslinjer, vilket inte var fallet i Fagersjö där centrum och service koncentrerats till Farsta. Det verkar även vara lättare att ta sig till busshållplatser i Alingsås, jämfört med Fagersjö och inne i Fagersjö är det svårt med framkomligheten, vilket drabbar framför allt äldre och personer med funktionsnedsättning. Det bekräftades också av de intervjuer som genomfördes med planerare i Stockholm att Fagersjö är en stadsdel med sämre tillgänglighet till kollektivtrafik och att det innebär flera olika byten för dem som vill ta sig till olika aktiviteter i innerstaden eller andra stadsdelar.

En intressant aspekt som framkommer i fokusgrupper och intervjuer är att förtroendet för olika transportslag verkar skilja mellan orterna. I materialet från Alingsås framstår förtroendet för busstrafiken och busschaufförerna som högt, medan förtroendet för pendeltågen och tågtrafiken i allmänhet är lägre. Deltagare i fokusgrupperna talar om tåg som är kraftigt försenade eller inte kommer alls, medan de anser att det är smidigt att åka buss och att busschaufförerna (med få undantag) är hjälpsamma och trevliga. I Fagersjö förhåller det sig tvärtom, där är förtroendet för busstrafiken lägre än för tåg och tunnelbana. Där talas om bussar som ofta är försenade och flera av den här studiens deltagare berättar att de blivit frånskilda eller att bussen inte stannar vid hållplatsen. Samtidigt talar deltagarna i Fagersjö om pendeltågen och tunnelbanetågen som att de "kommer i tid" och "går i tid" (fast det är å andra sidan långt till hållplatserna om de boende i Fagersjö vill åka T-bana eller pendeltåg). En annan skillnad mellan de två orterna relaterar till att kollektivtrafiken är gratis för seniorer i Alingsås vilket inte är fallet i Fagersjö. I Alingsås menade pensionärerna att det hade stor betydelse för deras resande att de kunde göra detta gratis, vilket är ett exempel på hur regioners och kommuners organisering avseende prissättning och kostnad för kollektivtrafiken kan påverka individers tillgänglighet. I Västra Götaland är det kommunerna som beslutar om de ska

erbjuda seniorbiljett och från vilken ålder (65, 70 eller 75 år). Kommunen betalar kostnaderna för seniorbiljetten.²

Forskning har också visat att kostnad för kollektivtrafik kan innebära barriärer för låginkomstgrupper (Berg m.fl., 2022; Roy, 2004), samtidigt som studier har visat att gratis kollektivtrafik kan öka tillgänglighet och resande för såväl äldre (Cats m.fl., 2017) som yngre personer (Green m.fl., 2014). Andra studier har också visat att den aktiva mobiliteten (gång och cykel) minskat i samband med att kollektivtrafiken blivit gratis för pensionärer (Dukic Willstrand, m.fl., 2019), vilket kan kopplas samman med negativa effekter för hälsan (jfr. Trafikanalys, 2024).

Betydelsen av socialt hållbara transporter har beskrivits i forskning (se t.ex. Joelsson, Henriksson & Balkmar, 2023; Levin & Gil Solá, 2021; Ström, Molnar & Isemo, 2017) och lyfts i policy, lagar och konventioner (jfr. ovan, 2.2. Policy, lagar och konventioner). Studier har dock visat att arbete med den sociala dimensionen inom transportplanering är komplext, och att det till exempel inte alltid är tydligt vem eller vilka som har ansvar för de sociala frågorna (se t.ex. Antonson & Levin, 2018; Regeringskansliet, 2021; Ström m.fl., 2017; Stjernborg & Lopez Svensson, 2023; Trivector, 2015; Tyréns, 2024). Forskningen visar också att det kan behövas andra datainsamlingsmetoder och att rekryteringen av deltagare kan behöva vidgas, för att öka kunskaperna om fler användargrupper. Huvudutmaningen är hur man kan minska klyftan mellan konceptet "socialt hållbara transporter" och den faktiska praktiken att utveckla socialt hållbara transporter på riktigt (Bao m.fl., 2023). Följande avsnitt innehåller forskarnas reflektioner över de metoder som använts i föreliggande studie, och avslutas med ett avsnitt med rekommendationer riktade till planeringspraktiken.

5.2. Metodologisk diskussion

Denna studie har använt kvalitativa semi-strukturerade metoder, fokusgrupper och individuella intervjuer, där även vardagskartor har använts i utförandet av fokusgrupperna. Under projektets gång har projektgruppen resonerat om valet av metod och tillåtit flexibilitet under datainsamlingen för att se vad som fungerar vid rekrytering av deltagare och olika former av intervjusamtal, beroende på användargrupp.

När det gäller rekrytering av deltagare till studien visade sig valet av olika rekryteringsstrategier fungera väl för att komma i kontakt med de användargrupper som var intressanta för studien. Rekryteringen av deltagare var dock tidskrävande, eftersom studien riktade sig till användare som vanligtvis inte deltar i undersökningar inom samhällsplanering och forskning. Projektgruppen identifierade platser och verksamheter där användargrupperna antogs befinna sig regelbundet, och inledde dialog med verksamhetsansvariga för att informera potentiella deltagare om studien och säkerställa lokal för insamling av data. Den grupp som visade sig vara svårast att rekrytera var vårdnadshavare till förskolebarn. Detta eftersom forskarna inte fick tillträde till

² <https://www.vasttrafik.se/biljetter/andra-biljetter/seniorbiljett/>

arbetsplatser och lägenhetshus i området. Individuella intervjuer med dem som var på väg till förskolan visade sig vara ett bra alternativ till att arrangera fokusgrupper med vårdnadshavarna. Detta sätt att utforska olika möjligheter för att rekrytera deltagare visade sig vara en lyckad metod för att säkerställa inkludering av olika användargrupper i studien.

Val av tid och plats för fokusgrupper och intervjuer planerades i samband med gruppernas vardagliga aktiviteter och besök vid verksamheterna. Inför de individuella intervjuerna vid förskolan tog projektgruppen fram en förkortad intervjuguide. För grupperna äldre och personer med synnedsättning fungerade fokusgrupper mycket bra, deltagarna föredrog att ta tid på sig och var även villiga att fortsätta samtalet efter den schemalagda tiden för fokusgruppen. Fokusgrupperna med ungdomarna fungerade också bra, att de ägde rum på fritidsgården gjorde det enkelt för ungdomarna att delta, eftersom det var välbekant samlingsplats och som låg nära deras hem.

Under fokusgrupperna erbjöds deltagarna att arbeta med olika former av vardagskartor. Dessa utgjordes av dels färdigtryckta kartor med vägar, gator och bostadsområden utmärkta, dels mentala kartor som utgjordes av blanka ritpapper där deltagarna med pennor kunde illustrera sitt vardagsresande. Det fanns olika preferenser kring vilka kartor deltagarna föredrog och vissa deltagare föredrog att enbart delta i samtalet och använde sig inte alls av kartorna. En grupp som inte använde vardagskartor var personer med synnedsättning. Anledningen är att kartorna (som innehöll många färger och detaljer) inte var anpassade för personer med synnedsättning.

I grupperna med ungdomar satte alla genast i gång med att rita sina egna mentala vardagskartor medan grupperna med pensionärer hellre arbetade med de färdigtryckta kartorna, vilket indikerar att samma form av vardagskartor kanske inte passar för alla användargrupper. Forskarna erfor att vardagskartorna (i olika varianter) var ett praktiskt moment som fungerade som stöd i samband med genomförandet av fokusgrupperna. Forskarna upplevde även att momentet med vardagskartor skapade en avslappnad stämning i gruppen och fungerade som stimuli för samtalen (jfr. Wibeck, 2000).

Användandet av kartor underlättade även för forskarna under genomförandet av fokusgrupperna för att få en tydligare bild av hur deltagarna reser, vad de upplever under sina resor och hur transportsystemet ser ut i aktuellt område. Efter genomförda fokusgrupper promenerade forskarna en bit genom de studerade tätorterna och tyckte att deltagarnas vardagskartor underlättade för förståelsen av deras perspektiv.

5.3. Rekommendationer

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och Svensk Kollektivtrafik har utvecklat mål om att öka antalet resor med kollektivtrafik i förhållande till det totala antalet resor med motoriserade fordon (jfr. kollektivtrafikens fördubblingsmål, Svensk Kollektivtrafik, 2016). Det är en strategi som kan och bör vidareutvecklas, bland annat för att fritidsresor utgör en stor del av bilresandet i Sverige idag och att ett stort antal lokala resor sker med bil (jfr. Smith, u.å.; Stjernborg, 2021). En mer socialt hållbar

kollektivtrafik som möter flera behov behövs, också en kollektivtrafik som i större utsträckning planeras i kombination med aktiv mobilitet (gång och cykel).

Följande rekommendationer har således formulerats utifrån slutsatserna i projektet:

Förbättringar av trafiken

- Arbeta mer med att underlätta för dem som har komplexa resmönster och exempelvis behöver göra kedjeresor (som innebär flera stopp på vägen i kollektivtrafiken), vilket exempelvis vårdnadshavare till barn ofta behöver kunna göra. Kedjeresor kan se olika ut i olika geografiska områden och varje region behöver göra egna kartläggningar och undersöka hur flexibiliteten kan öka. Exempel på flexibla lösningar som kan komplettera starka pendlarstråk är olika former av anropsstyrd trafik.
- Idag erbjuder många regioner anropsstyrd trafik i glest befolkade områden. En sådan lösning kan också vara befogad i vissa bostadsområden i större tätorter, där bussturer enligt principen om "starka stråk" inte stannar eller det är långt till närmaste pendeltågsstation. En sådan lösning föreslås också i områden som Fagersjö, där gatorna är smala och terrängen kuperad.
- Mindre bussar kan behövas i områden med smala gator och kuperad terräng, särskilt vintertid då snö och halka hindrar de större bussarna från att ta sig fram.
- Det är viktigt med gott bemötande från bussförare och tidtabeller som fungerar så att bussarna kommer tid. Alla grupper, även ungdomar vill komma i tid till sina aktiviteter.
- Förbättra arbetsmiljön i kollektivtrafiken. Vid upphandling ska tillgänglighet vara definierat och följas upp. Det finns forskningsstudier som visar att stressig arbetsmiljö för busschaufförer (och sådant som tex. tajta tidtabeller och delade turer) påverkar tillgängligheten för resenärerna. Det är de som är mest sårbara (tex. personer med funktionsnedsättning) som drabbas hårdast (jfr. Das Neves, Unsworth & Browning, 2022; Stjernborg & Levin, 2025; Vitrano & Kębłowski, 2023).

Planering

- För att socialt hållbar tillgänglighet ska uppnås behövs ett mer genomgående och *systematiskt arbete* med *sociala konsekvensbedömningar*, vars resultat behöver beaktas vid planering, upphandling, utförande och överlämnande till nästa skede, det vill säga under hela processen (jfr. Tyréns, 2024; Smyth & Vanclay, 2017; Vanclay, med flera, 2015).
- Se sociala aspekter i ett sammanhang med miljö- och klimatmålen, där fler kan göra hållbara val.
- Ta hänsyn till såväl *geografiska förutsättningar* som *användargrupper*.
- Fortsätt arbeta med att förbättra möjligheter att resa med kollektivtrafik för äldre och personer med funktionsnedsättning genom olika mobilitetslösningar. Exempelvis kan ordinarie persontrafik kanske behöva kunna kombineras med färdtjänst vissa tider på dygnet av olika skäl (så som personerna med synnedsättning ger uttryck för i denna studie).

- Genomför lokala uppföljningar av hur det fungerar i praktiken efter införandet av nya åtgärder. Exempelvis vid nya dragningar av busslinjer och ändringar av hållplatslägen.
- Upprepa det som är framgångsrikt. Dokumentera framgångsexempel. Skapa en kunskapsbank med exempel från regioner/städer/distrikt.
- Genomför nulägesanalys och social konsekvensbedömning som involverar olika användargrupper, till grund för planeringsarbetet.

Ekonomi

- Se kostnaderna för kollektivtrafiken i ett sammanhang, där även hälsoaspekter och välbefinnande vägs in. Detta kräver förmodligen fördjupade studier av vad som generera olika kostnader och ett ökat samarbete mellan aktörer inom olika sektorer.
- Undersök också vad som uppfattas som ett överkomligt biljettpris för resenärer ur olika användargrupper.
- Värna om nuvarande kollektivtrafikresenärer. Speciellt de som inte har körkort och bil (pga ålder eller just nu inte har råd) och se till att de kan fortsätta att resa med kollektivtrafik. Ett exempel är pensionärerna i Alingsås som uppskattade mycket möjligheten att resa gratis inom sin kommun och uttryckte att de inte skulle kunna komma ut lika ofta om den möjligheten inte fanns.

Metoder

- Resvaneundersökningar visar vilka resor som genomförs i relation till ett befintligt transportutbud. För att analysera hållbar tillgänglighet behövs andra undersökningar. Det behövs kunskaper om grannskap, vad invånarna har tillgång till i sin närhet och vilka förflyttningar de behöver göra för att nå vardagsaktiviteter/arbete/utbildning/service.
- Kartlägg de förutsättningar som finns i staden/stadsdelen för olika användare att nå målpunkter för basservice och vardagsaktiviteter. Detta kan göras dels med objektiva verktyg såsom GIS och analyser av befolkningsdata på en aggregerad nivå, dels med mer subjektiva kartläggningar via intervjuer och fokusgruppdiskussioner med invånare och paneler med till exempel grannskapsråd och föreningsliv.
- Både kvantitative och kvalitativa metoder behövs. Fallstudier ger kunskaper om ett geografiskt område och användargrupper inom detta område. Återkommande fallstudier ger täta beskrivningar av de områden som undersöks och kan jämföras över tid om de utförs på ett liknande sätt.
- Kvalitativa metoder, exempelvis fokusgrupper, intervjuer och observationer, är bra komplement till de traditionella kvantitativa datainsamlingsmetoder som tillämpas i planeringen, och till samrådsmöten dit användargrupper kanske inte kan eller vill ta sig.
- Vardagskartorna är användbara i samband med annan empiri såsom fokusgrupper och kvalitativa intervjuer.

- Vardagskartor är mycket användbara under själva fokusgrupperna, de får såväl deltagare som forskare att reflektera kring resande på ett mer ”visuellt” sätt. Kartorna utgör bra utgångspunkt för fortsatta diskussioner.
- För forskare/planerare som avser undersöka olika gruppers behov, men inte är så insatta i den gällande geografiska miljön, utgör vardagskartorna ett bra underlag.
- Var lyhörd för hur deltagare reagerar och vilka uttryckssätt som är bekväma för dem. I den här studien framkom att äldre föredrog att använda tryckta kartor framför mentala kartor, medan ungdomarna gärna ritade egna mentala kartor.
- Anlita forskare eller kunniga konsulter om metodkunskaper saknas inom den egna organisationen.

Dialog och samverkan

- Social hållbarhet kräver *dialog och samverkan* mellan olika aktörer, experter och lekmän, inklusive *användargrupper som berörs* (jfr. Abrahamsson, 2015).
- Vi vill lyfta fram vikten av kontakter och samarbete med kommuner, fritidsgårdar, lokala föreningar osv., för att rekrytera deltagare och ordna lokal för fokusgrupper.
- I den här studien fann forskarna att det var svårt att rekrytera vårdnadshavare med små barn till fokusgrupper. Det fungerade mycket bättre att kontakta personalen vid den lokala förskolan och genomföra individuella intervjuer med vårdnadshavare som kom och hämtade sina barn på eftermiddagen.
- Intervjuer med människor ”på språng” har använts i andra mobilitetsstudier och kan rekommenderas, förutom vid förskolor (som i föreliggande studie) även vid arbetsplatser, matbutiker, med flera platser, där många människor med olika bakgrund och erfarenheter passerar.
- Visualiseringar exempelvis i form av rörliga utställningar och filmvisning i närmiljön (exempelvis i bibliotek, köpcentrum, eller ett stationsområde) kan också skapa intresse och ge nya inspel från personer som vanligtvis inte kommer till tals i planeringen.
- “Walk-along”-intervjuer är en annan metod som kan rekommenderas. Då går intervjuaren tillsammans med intervjupersonen på dennes väg till tåget eller bussen och ställer frågorna, eller åker med på resan (jfr. Bartlett m.fl., 2023).
- Gör skillnad mellan *användarperspektiv* och *användarnas perspektiv*. Användarnas perspektiv kan bara uppnås genom deras egna berättelser.

Referenser

- Abrahamsson, H. (2015). Dialog och medskapande i vår tids stora samhällsomdaning. *Utbildning och Lärande*, 9(1), 20–40.
- Alm, J., Eriksson, L., & Hermansson, E. (2023). År barn en del av det planerande kollektivet? En studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik. K2 Working Paper 2023:3.
- Antonson, H., & Levin, L. (2018). A crack in the Swedish welfare façade? A review of Social Impact Assessment in the transport infrastructure sector. *Progress in Planning*, doi.org/10.1016/j.progress.2018.11.001.
- Bao, L., Kusadokoro, M., Chitose, A., & Chen, C. (2023). Development of socially sustainable transport research: A bibliometric and visualization analysis. *Travel behaviour and society*, 30, 60–73.
- Bartlett, R., Koncul, A., Lid, I.M., Onyedikachi George, E. & Haugen, I. (2023). Using Walking / Go Along Interviews With People in Vulnerable Situations: A Synthesized Review of the Research Literature. *International Journal of Qualitative Methods*.
<https://doi.org/10.1177/16094069231164606>
- Berg, J., Ihlström, J., & Henriksson, M. (2018). Bilisters användande av parkeringsanläggningar i centrala Göteborg Orsaker, behov och konsekvenser för olika grupper. VTI rapport 985.
- Berg, J., Eriksson, L., Göransson Scalzotto, J., Georgson, S., Melin, A., & Nuruzzaman, R. (2022). Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet: möjliga lösningar i stad och landsbygd. K2-nationellt centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.
- Berggren, U. (kommande). Analys av resmönster – verktyg och data. K2 Working paper.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 540–555.
- Cats, O., Susilo, Y. O. & Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*, 44, 1083–1104.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7, 195–205.
- Christensen, H.R., Hvidt Breengaard, M., & Levin, L. (2023). *Gender Smart Mobility: Concepts, Methods, and Practices*. London: Routledge.
- Clifton, K. J., & Moura, F. (2017). Conceptual Framework for Understanding Latent Demand: Accounting for Unrealized Activities and Travel. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2668, 78–83.
- Das Neves, B., Unsworth, C., & Browning, C. (2022). ‘Being treated like an actual person’: attitudinal accessibility on the bus. *Mobilities*, 18(3), 425–444.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2126794>.
- Diskrimineringsombudsmannen (2024). Förekomst av diskriminering 2024. Årlig rapport från Diskrimineringsombudsmannen. Rapport 2024:2.
- Dukic Willstrand, T., Henriksson, P., Svensson, H., & Levin, L. (2019). Evaluation of free public transport for older people in Sweden. *Proceedings of the 6th Humanist Conference*, The Hague, Netherlands, 13–14 June 2018.
- Dymén, C., & Ceccato, V. (2012). An international perspective of the gender dimension in planning for urban safety. I Ceccato, V. (red). (2012). *The urban fabric of crime and fear*, s. 311–339. Springer Netherlands.
- Egard, H., & Hansson, K. (2021). The digital society comes sneaking in. An emerging field and its disabling barriers. *Disability & Society*, 38(5), 761–775.
<https://doi.org/10.1080/09687599.2021.1960275>

- Eriksson, L., & Alm, J. (2023). Barns rätt till kollektivtrafik – barnperspektiv och barns perspektiv i kollektivtrafikplaneringen, i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red). *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*, sid. 73–92. Linneförlags förlag.
- European Charter for Equality. (2022). Den europeiska deklarationen för jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå. Council of European Municipalities and Regions (CEMR).
- Faith-Ell, C. & Levin, L. Jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering. I Levin & Gil Solá (2021). *Socialt hållbar transportplanering*, sid. 223–245.
- Flyvbjerg B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative Inquiry*, 12, 219–245. <https://doi.org/10.1177/1077800405284363>
- Flyvbjerg B. (2011). Case study research. In: Denzin, N., & Lincoln, Y.S. (Eds). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Gil Solá, A., Vilhelmson, B., & Larsson, A. (2018). Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension. *Journal of Transport Geography*, 70, 1–10.
- Gil Solá, A., Larsson A., & Vilhelmson, B. (2019). Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet. Working Papers in Human Geography 2019:1. Avdelningen för kulturgeografi, Göteborgs universitet.
- Green, J., Steinbach, R., Jones, A., Edwards, P., Kelly, C., Nellthorp, J., ... & Wilkinson, P. (2014). On the buses: a mixed-method evaluation of the impact of free bus travel for young people on the public health. *Public Health Research*, 2(1), 1–206.
- Grieco, M., & Urry, J. (red). (2016). *Mobilities: New perspectives on transport and society*. Ashgate.
- Halling, J., Faith-Ell, C., & Levin, L. (2016). *Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen*. K2.
- Hansson, K., Levin, L., Lopez Svensson, G., Månsson Lexell, E., & Stjernborg V. (2023). *En kollektivtrafik för alla. En nulägesbeskrivning av forskning och utvecklingsprojekt inom funktionshinderområdet*. K2 Working Paper 2023:8.
- Henriksson, M., Lundberg, A., Forward, S., Nordström, M., Ekblad, H., van Eldijk, J., Blomsterberg, K., Marouf, N., & Ahlberg, J. (2025). Barn som vägvisare: Möjligheter, hinder och metoder för att inkludera barns perspektiv i kommunal trafik- och stadsplanering. VTI Rapport 1225.
- Hrelja, R., Levin, L., & Camporeale, R. (2024). Handling social considerations and the needs of different groups in public transport planning: A review of definitions, methods, and knowledge gaps. *European Transport Research Review*, 16, 42. <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00664-y>
- Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) (2023). *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. Linneförlags förlag.
- 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.
- Jämställdhetsmyndigheten (2024). Sverige ska vara ett jämställt land. Hämtad 2024.11.16 från: <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/jamstalldhet-i-sverige/>
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Levin, L., & Faith-Ell, C. (2019). How to apply Goals for Gender Equality in Transport and Infrastructure Planning. I Lindqvist Scholten, C. & Joelsson, T. *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks*, sid. 89–118. Palgrave MacMillan.
- Levin, L., & Gil Solá, A. (2021). *Socialt hållbar transportplanering. Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2.
- Lindqvist Scholten, C., & Joelsson, T. Red. (2019). *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks*. Palgrave MacMillan.
- Lucas, K. (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Policy Press.
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework of environmental justice in the UK. *Transportation Research A*, 40(10), 801–809.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, W., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceeding of the Institution of Civil Engineers*, 169, 353–365.
- Martens, K. (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Routledge.

- Merriam S. (2009). *Qualitative Research: A Guide to Design and Implementation* (3rd ed.). San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- Proposition 1993/94:147. *Jämställdhetspolitiken: Delad makt – delat ansvar*. Regeringskansliet.
- Proposition 2008/09:28. *Mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning*. Regeringskansliet.
- Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Regeringskansliet.
- Proposition 2017/18:186. *Barnkonventionen som svensk lag. Inkorporering av FN:s konvention om barnets rättigheter*. Regeringskansliet 2020. Hämtad 2024.11.16 från: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2018/03/prop2.-201718186>.
- Regeringskansliet (2016). *Mål för jämställdhet*. Hämtad 2024.11.16 från: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstallldhet/mal-for-jamstallldhet/>
- Regeringskansliet. (2021). *Den hala tvålen. Verktyg och metoder för social hållbarhet och stadsutveckling*. Finansdepartementet. Avdelningen för samhällsplanering och bostäder Enheten för samhällsplanering. Fi2019:A.
- Region Kronoberg (2018) *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Hämtad 2024.11.16 från: <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>
- Region Stockholm. (2024). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035*.
- Roy, K. M., C. Y. Tubbs, Burton, L. (2004). "Don't Have No Time": Daily Rhythms and the Organization of Time for Low-Income Families. *Family Relations* 53, 168–178.
- SFS 2008:567. *Diskrimineringslag*. Stockholm: Arbetsmarknadsdepartementet. Hämtad 2024.11.16 från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/diskrimineringslag-2008567_sfs-2008-567/
- Sheller, M. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30 (2), 17–34.
- SKR (2024). *CEMR-deklarationen och Agenda 2030*. Hämtad 2024.11.29 från: <https://skr.se/skr/demokratiledningstyrning/manskligarattigheterjamlikhet/jamstallldhet/cemrdeklarationen.5809.html>
- Smith, G. (u.å.). Omdefinierad roll för kollektivtrafiken. En kunskapsöversikt. RISE Research Institutes of Sweden. Rådslaget K2.
- Smyth, E., & Vanclay, F. (2017). The Social Framework for Projects: a conceptual but practical model to assist in assessing, planning and managing the social impacts of projects. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 35(1), 65–80.
- SOM-institutet (2024). *Utsatthet för diskriminering*. SOM-rapport nr 2024:24.
- Stjernborg (2021). *Ställ högre krav på en mer inkluderande och jämlik kollektivtrafik, Omstart för kollektivtrafiken – idéer för en hållbar framtid*, 119–127, K2.
- Stjernborg, V., & Lopez Svensson, G. (2023). *Social konsekvensanalys inom transport-planeringen: Erfarenhetsåterföring och kunskapsuppbyggnad*. K2 Working paper 2023:7.
- Stjernborg, V., & Levin, L. (för publicering 2025). *Public Transport Governance and Working Conditions of Bus Drivers; Perspectives on Accessibility for All in Public Transport*.
- Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv. En kunskapsöversikt*. Mistra Urban Futures Rapp, 4, 40.
- Svensk kollektivtrafik (2016). *Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030: Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?*
- Trafikanalys (2024). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024*. Rapport 2024:4.
- Trivector (2015). *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*. Rapport 2015:39.
- Tyréns (2024). *Utvärdering av förstudieprocess med fokus på sociala aspekter*. PM 2024.01.29.
- UN (2006). *Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*.
- UN (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. A/RES/70/1.

- Vanclay, F., Esteves, A M., Aucamp, I., & Franks, D M. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. IAIA, International Association for Impact Assessment.
- Vitrano, C., & Kębłowski, W. (2023). 'Bouncing between the buses like a kangaroo': efficient transport, exhausted workers. *Mobilities*, 19(3), 396–412. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2249623>
- Västra Götalandsregionen. (2021). Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 Hållbara resor i Västra Götaland.
- Västtrafik (2022). Det sociala perspektivet – en kollektivtrafik på jämlika villkor. PM 2022-08.
- Wibeck, V. (2000). *Fokusgrupper. Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Studentlitteratur: Lund.
- Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., Kronsell, A., & Dymén, C. (2019). *Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling*. K2 Outreach 2019:3.
- Yin, R.K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods*. Thousand Oaks, CA: Sage.



K2 är Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektiv mobilitet i Sverige.

Vi forskar om hur kollektiv mobilitet, med kollektivtrafik som ryggrad, kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara städer och regioner. Vi utbildar och sprider vetenskapligt baserad kunskap till branschaktörer och beslutsfattare för att stödja välgrundade beslut.

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

www.k2centrum.se

