

Ana Gil Solá, Eva Thulin & Bertil Vilhelmson
Avslutning: Tillgänglighet på hållbara villkor.
Mot en ökad närhet i vardagen

ur boken

Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.)
Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet

Arkiv förlag 2020
Pandoraserien XXVIII

FÖRSLAG PÅ KÄLLANGIVELSE:

Gil Solá, Ana, Eva Thulin & Bertil Vilhelmson (2020) "Avslutning: Tillgänglighet på hållbara villkor. Mot en ökad närhet i vardagen", i Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, s. 121–140, Lund: Arkiv förlag, <https://doi.org/10.13068/9789179243517>.

Det här kapitlet ur en e-bok från Arkiv förlag distribueras fritt över internet genom *open access*. Titeln finns också tillgänglig i tryckt utgåva med ISBN: 978 91 7924 350 0.

Verket är upphovsskyddat enligt en upphovsrättslicens från Creative Commons: Erkännande-Ickekommersiell-IngaBearbetningar, som medger ickekommersiell användning och spridning i oförändrat skick så länge källan anges.

Arkiv förlag · Box 1559 · 221 01 Lund · BESÖK L Gråbrödersg 3 c, ipg
046-13 39 20 · arkiv@arkiv.nu · www.arkiv.nu

© Författarna/Arkiv förlag 2020
E-boksutgåva (PDF) 2020

Beständig länk till hela boken: <https://doi.org/10.13068/9789179243517>

ISBN: 978 91 7924 351 7

ISSN: 1404-000X

AVSLUTNING

Tillgänglighet på hållbara villkor. Mot en ökad närhet i vardagen

ANA GIL SOLÁ, EVA THULIN & BERTIL VILHELMSON

Den här boken skildrar vad kollektivtrafiken betyder i vardagen för olika grupper av medborgare. Kapitlen synliggör hur transporter vävs in i människors vardagsliv, om än på delvis skilda villkor för olika grupper. Om resandet i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet ska bli socialt hållbar krävs en större uppmärksamhet mot att skapa jämställda och rättvisa villkor. Det gäller att anpassa och utveckla utbudet med hänsyn till goda kunskaper om människors varierande förutsättningar och behov.

I detta avslutande kapitel utgår vi från bokens sociala grundtema men vidgar diskussionen något. Vi utgår från att en god tillgänglighet till omgivningen är ett överordnat motiv för varför människor reser och en grundläggande förutsättning för individuell välfärd. Vi argumenterar för att en hållbar tillgänglighet – som innefattar både sociala och miljömässiga aspekter – ska ses som ett överordnat mål i omställningen av transportsystemet.¹ Vi pekar vidare på betydelsen av geografisk och virtuell närhet som viktiga tillgänglighetsstrategier och att hållbara förflyttningsmedel, som att gå och cykla, är centrala i ett sömlöst samspel med kollektivtrafiken.

Det är viktigt att kollektivtrafiken inte ses som ett system som lever sitt eget liv isolerat från hur andra färd sätt utvecklas och hanteras – från den fortfarande helt dominerande bilismen över till långsammare (men kroppsligt aktiva) färd sätt som att cykla och gå till fots med eller utan hjälpmedel. Också människors resebehov är i hög grad relationella och bör ses i sammanhanget av de aktiviteter de kan, vill och måste resa till, och var i geografin de kan utföras – nära eller långt bort. I begreppet

1. Synsättet på hållbar tillgänglighet utvecklar vi i pågående forskning (Elldér et al. 2018; Gil Solá och Vilhelmson 2019; Gil Solá et al. 2018).

”hållbar tillgänglighet” inryms visionen att människor med olika resurser, kapacitet och förmåga² på ett ekologiskt hållbart sätt lätt ska kunna nå värdefulla verksamheter i sin vardag. I kapitlet diskuterar vi hur den hållbara tillgängligheten kan hanteras forskningsmässigt och göras praktiskt användbar i den urbana och regionala planeringen. Vår utgångspunkt är att det behövs integrerande synsätt och metoder – kvalitativa såväl som kvantitativa – för att undersöka, analysera och kommunicera vad som är en socialt och miljömässigt hållbar tillgänglighet. Vi betonar att närheten till aktiviteter som skapar välfärd och gör livet meningsfullt – inklusive närheten till kollektivtrafikens terminaler, linjer och turer – är en viktig förutsättning för en hållbar tillgänglighet på lika villkor.

Planeringsskifte och omställning

Svensk samhälls- och trafikplanering befinner sig i ett skifte. I utvecklingen av hållbara städer, kommuner och regioner ges frågor om att öka medborgarnas *närhet* till omgivningens resurser – arbetsplatser, skolor, hälsovård, butiker och service, fritidsaktiviteter, parker och natur, mötesplatser, nöjen och kultur – en ökad tyngd. Det kommer till uttryck i visioner om att satsa på gröna, förtätade och blandade städer som så långt möjligt ska vara tillgängliga för alla medborgare. Allt resande ska bli hållbart.

Samtidigt blir gamla synsätt och metoder för att öka människors tillgänglighet till omgivningen alltmer problematiska och konfliktfyllda (för en diskussion se t.ex. Banister 2008 och van Wee 2016). Historiskt har den tillgänglighetsskapande politiken skett via en trafik- och infrastrukturplanering som primärt syftat till att öka människors dagliga räckvidd med hjälp av ökade transporter, inte minst med bil (se t.ex. Falkemark 2006; Lundin 2014; Tengström 1991). Bilismen var länge ett dominerande välfärdspolitiskt projekt i bygget av folkhemmet. Fortfarande finns stora förväntningar på människors egen förmåga att förflytta sig långa sträckor för att sy ihop sin vardag. På arbetsmarknaden kommer det till uttryck i förespråkandet av regionförstoring (i realiteten att arbetskraften ska kunna nå

2. Olika faktorer som påverkar människors potentiella rörlighet diskuteras av Kaufmann (2002) i termer av ”motilitet”. Ur välfärdssynvinkel ses motilitet som en form av (socialt) mobilitetskapital (Kaufmann et al. 2004). Välfärdsteoretiska kopplingar finns också till Amartya K. Sens ”*capability approach*” som den applicerats inom transportområdet (se t.ex. Nordbakke 2013; Ryan et al. 2015; Schwanen et al. 2015).

jobb som ligger allt längre bort) och i en skattelagstiftning som premierar pendling med bil jämfört med att resa kollektivt. Den ökade rörligheten har förvisso vidgat många människors valmöjligheter. Det har blivit möjligt att flexibelt lokalisera verksamheter, boende och fritidsliv lite varstans i geografien. Men bilismen har också medverkat till stadsutglesning, allt tommare stadskärnor, ständigt behov av ny infrastruktur och tilltagande beroenden av fossila drivmedel. Det har i sin tur fått väl kända konsekvenser för klimat, miljö, hälsa, segregering, trängsel och platsers attraktivitet.

Medan planeringen för att tillgodose till synes evigt ökade transportbehov sedan länge arbetar med förfinade metoder och modeller – med det primära målet att tillgodose efterfrågan på mer transporter (*”business as usual”*) – behöver planeringsförutsättningarna för att stimulera den nära och hållbart tillgängliga staden, kommunen och regionen utvecklas och konkretiseras. Bland forskare och planerare råder dock oklarhet i användningen av begrepp som ”tillgänglighet”, ”mobilitet” (rörlighet, transporter, trafik, kommunikation) och ”närhet”, och hur de relaterar till varandra. Ofta ses tillgänglighet som synonymt med mobilitet, och planeringen för människors behov av ökad tillgänglighet till exempelvis skolor, sjukhus och service har förverkligats genom mobilitetsökande åtgärder, det vill säga genom mera transporter (Gil Solá et al. 2018). Men tillgänglighet kan också ses som synonymt med geografisk närhet och som en motpol till mobilitet, till exempel när man inom forskning och planering förespråkar en övergång från en mobilitetsorienterad till en tillgänglighetsorienterad samhällsplanering (se t.ex. Bertolini et al. 2005; Cervero 1997, 2005; Handy 2002). Oklarheten har ökat ytterligare i takt med att den virtuella tillgängligheten och de medierade kontakterna (via internet och mobiltelefoner) vunnit insteg som komplement och ersättning till de fysiska alternativen (Lyons 2015; Mokhtarian och Tal 2013; Thulin och Vilhelmson 2019b). Enligt vår förståelse, och sett ur ett välfärdsperspektiv, är tillgänglighet till omgivningen ett överordnat begrepp. Tillgänglighet kan ur individens synvinkel *i princip* åstadkommas genom tre huvudsakliga strategier: genom att utnyttja nära lokaliseringar; genom att använda snabba transportmedel; eller, genom att kommunicera virtuellt via internet, bredband och mobil (se figur 1 nedan). Som skildras i bokens övriga kapitel har människor olika förutsättningar att använda sig av dessa strategier för att få tillgång till omgivningen på olika platser och i olika konkreta situationer. I praktiken blandar individer ofta strategier,



Figur 1. Tre grundläggande strategier för att skapa tillgänglighet.

till exempel när man orienterar sig i kollektivtrafiken på nätet, köper biljett i sin smartphone och sedan är aktiv på sociala medier ombord under resan.

Närhet som princip gynnas av samhället när bostäder, verksamheter och aktiviteter lokaliseras på korta geografiska avstånd och är nåbara med långsamma färdssätt, som att gå och cykla. Ett alternativ är att skapa tillgänglighet genom att stimulera människors rörlighet och gynna snabba, tidsmässigt nära, transporter med bil. Det är som nämnts en princip som dominerat stadsutvecklingen under åtskilliga decennier och gett upphov till alltmer utglesade städer. Ett tredje, alltmer betydelsefullt sätt är att få tillgång till människor och verksamheter genom virtuella kontakter. Virtuell tillgänglighet handlar i detta sammanhang inte bara om att få tillgång till ett brett utbud av service och kontakt utan fysisk förflyttning. Den saknar för det mesta tidsmässiga restriktioner och existerar dygnet runt. Hur den virtuella tillgängligheten på sikt kommer att påverka städernas bebyggelsestruktur, lokaliseringsmönster och hållbarhet – i förtäande eller utglesande riktning – är ännu en öppen fråga. Mer akut är människors varierande resurser och kapacitet att använda virtuella alternativ, inte minst när fysiska alternativ (banker, butiker, biljetter i kollektivtrafiken) helt konkurreras ut och försvinner.

Hållbar tillgänglighet: till vad, för vem, och med vilka medel?

För att förverkliga visioner om hållbar tillgänglighet behövs planeringsrelevant kunskap. I detta avsnitt tar vi upp exempel på sätt att undersöka hållbar tillgänglighet ur ett socialt perspektiv och med fokus på närhetens betydelse. Denna typ av studier kompletterar den viktiga kunskap som diskuteras i bokens tidigare kapitel. Vi fokuserar här fyra grundläggande frågor och illustrerar med resultat från vår pågående forskning. De frågor vi uppmärksammar är: i) Hur förändras den hållbara tillgängligheten i samhället över tid? ii) Vilka aktiviteter utför vi där vi bor och vistas, och när väljer vi alternativ som ligger längre bort? iii) Hur kan människor aktivt inordna sina liv på den hållbara tillgänglighetens villkor? iv) Vad innebär den virtuella tillgängligheten i sammanhanget? Det är frågor som inte minst aktualiseras när regionala strukturer och städers utformning ska anpassas till kollektivtrafikens förutsättningar och förflyttningar till fots, till exempel i strategier för så kallad *transit oriented development* (TOD), satsningar på stationssamhällen och på lokala mobilitetspunkter för service och delning av olika transporttjänster (se t.ex. Forsemalm et al. 2015; Olaru och Curtis 2015; Smith et al. 2018).

En utgångspunkt i våra studier är en enkel tankemodell (figur 2 nedan) som betonar några grundläggande dimensioner som planerare och andra aktörer måste ta ställning till vid utvecklingen av hållbart tillgängliga städer som präglas av täthet, rättvisa och miljövänlighet.³ Det handlar om att kunna prioritera *vad* människor egentligen ska ha nära tillgång till för att leva ett gott vardagsliv, *vem* och vilka grupper som bör få eller får ökad (eller försämrad) tillgång i samband med olika initiativ. Det rör inte minst *med vilka transportmedel* den hållbara tillgängligheten kan åstadkommas. Modellen pekar på vikten av att ta fram kunskap om vilka aktiviteter och verksamheter som medborgarna värderar att ha i sin närhet (liksom viktiga kvaliteter hos dessa) och att då förstå och ta hänsyn till olika gruppers varierande behov, önskemål och förmågor. Det handlar också om vilka förflyttningsmedel som uppfyller kriterier på att vara hållbara – primärt att gå till fots, att cykla och att resa kollektivt, men också att kommunicera digitalt. Det är då också nödvändigt att förbättra kunskapen om hur användbara (eller hindrande) dessa förflyttnings- och kommunikationsmedel *i sig* är för olika grupper och i olika situationer.

3. Den konceptuella modellen diskuteras närmare i Elldér et al. (2018) samt Gil Solá et al. (2018).

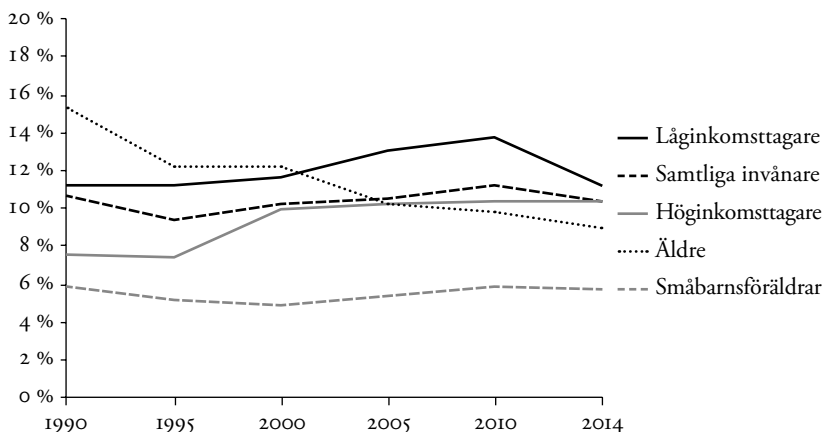


Figur 2. Den hållbara tillgänglighetens dimensioner.

Ökar den hållbara tillgängligheten?

Resandets förändring över tid med olika transportmedel och bland olika grupper – unga, gamla, män, kvinnor och så vidare – är väl undersökt och övervakat, till exempel med hjälp av olika sorters resvaneundersökningar. Men hur är det med den hållbara tillgängligheten i termer av närhet och miljövänliga färdssätt – hur utvecklas den för olika grupper och på olika platser? Det är viktig information inte minst när städer i allt större utsträckning satsar på förtätning, ökad platsattraktivitet, resecentrum och att stimulera cykling, förflyttningar till fots och kollektivtrafik. Genom att utveckla och tillämpa så kallade tillgänglighetsindikatorer går det att följa upp och analysera förändringar i hållbar tillgänglighet. Indikatorerna förutsätter att man har geokodade data om befolkningen, deras bostäder, arbetsplatser och om var olika utbud och aktiviteter ligger, samt

TILLGÄNGLIGHET PÅ HÅLLBARA VILLKOR



Figur 3. Andel av befolkningen i Göteborgs arbetsmarknadsregion som når minst ett visst antal målpunkter för service och handel (bl.a. förskolor, affärer, restauranger) inom 500 respektive 1 000 meter. Utvecklingen mellan 1990–2014 för olika grupper. Källa: Elldér et al. (2018).

förflyttningsmöjligheterna där emellan. Det är uppgifter som kan hämtas från olika register (till exempel om befolkning och sysselsättning) och kombineras med öppna data om kollektivtrafikens linjer och tidtabeller, samt cykel- och gångvägar, som sedan analyseras med hjälp av GIS (geografiska informationssystem).

Exemplet i figur 3 visar hur människors tillgänglighet till några viktiga målpunkter – bland annat butiker, restauranger och förskolor – förändrats under en femtonårsperiod i Göteborgsregionen.⁴ Vi uppmärksammar här särskilt låg- och höginkomsttagare, småbarnsföräldrar och äldre. Måttet på hållbar tillgänglighet är satt till avståndet från individens bostad till viss service och handel inom 500 meter samt ett större utbud inom en kilometer, det vill säga inom räckhåll till fots eller med cykel för de flesta. Det visar sig att av hela befolkningen är det bara tio procent som bor så att ett stort utbud av affärer och restauranger kan nås inom en kilometer. Andelen har heller inte förändrats nämnvärt mellan 1990 och 2014 vilket indikerar att samhället varken blivit tillgängligare eller otillgängligare under perioden. Den låga andelen visar att väldigt många människor är beroende av bil och kollektivtrafik för att överbrygga avstånd i

4. Exemplet är hämtat från Elldér et al. (2018).

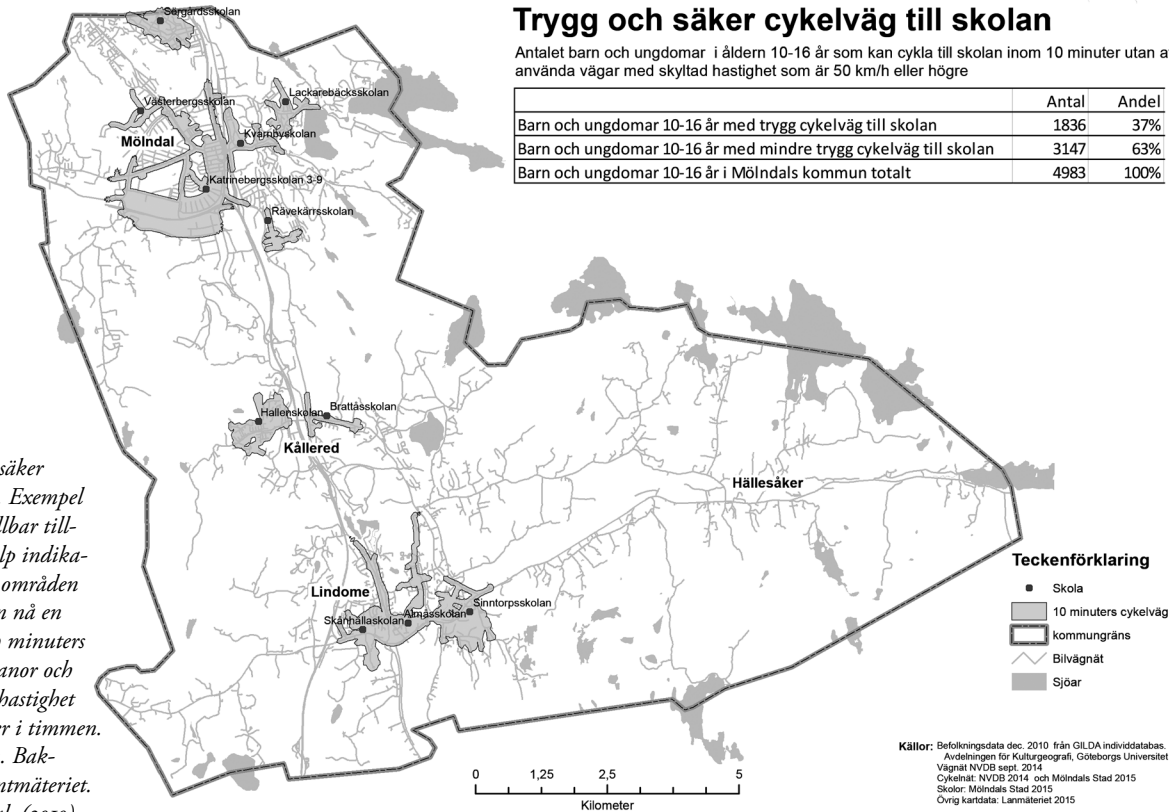
sin vardag också i en storstadsregion med relativt hög bebyggelsestäthet. Men det finns sociala skillnader. Det är till exempel tydligt att gruppen äldre (65+) fått en gradvis sämre tillgänglighet över tid. Med tanke på att denna grupp i takt med tilltagande ålder skulle ha stor nytta av att bo nära service är det viktigt att fundera över vad detta betyder för en hållbar planering av bostäder, service och transporter. Exemplet illustrerar på så sätt hur tillgänglighetsindikatorer knyter samman sociala frågor med avstånd, rum och resor. Det är dock viktigt att notera att förändringar av tillgängligheten över tid inte enbart beror på förändringar i utbudet av servicepunkter i ett område, utan också hänger samman med förändringar i befolkningssammansättning till följd av bland annat in- och utflyttningar.

För att analyser av detta slag ska vara meningsfulla i planeringssammanhang är det viktigt att kunna översätta politiska mål om hållbar tillgänglighet till relevanta indikatorer och konkreta mått. Det gäller också att kunna identifiera var i geografien som utsatta grupper finns. Ett exempel på sådan översättning av ett kommunalt mål visas i figur 4 på detta uppslag.⁵ Vi översätter här målsättningen om att barn ska klara sin vardag utan att vara beroende av att skjutas med bil till en indikator avseende närheten till skola, i detta fall att skolan ska ligga inom tryggt cykelavstånd. Kartan i figur 4 redovisar sedan utfallet av ett konkret mått på detta, nämligen de områden i kommunen som uppfyller villkoret att barn 10–16 år har högst 10 minuters trygg cykelväg till skolan. Det visar sig att endast en tredjedel av alla skolungdomar i kommunen har en hållbar tillgänglighet mätt på detta sätt. Kartan visar var olika insatser behöver göras för att nå målet, till exempel att anlägga trygga cykelvägar eller förbättra tillgängligheten till skolorna med kollektivtrafik.

Vad vill vi ha nära?

En förutsättning för hållbar stadsutveckling är kunskap om vad människor önskar ha nära där de bor och vistas i sin vardag, inte bara vad som faktiskt finns att tillgå inom en stadsdel för tillfället (Haugen 2011). Vad vi här kallar närhetsundersökningar är då ett komplement till traditionella resvaneundersökningar eller karteringar med hjälp av tillgänglighetsindikatorer. I fokus är människors uttalade behov och önskemål om vilka aktiviteter som upplevs som värdefulla att ha i den nära

5. Exemplet hämtat från Gil Solá et al. (2019).



Figur 4. Trygg och säker cykelväg till skolan. Exempel på kartering av hållbar tillgänglighet med hjälp indikatorer. Kartan visar områden från vilka barn kan nå en skola inom högst 10 minuters cykelväg via cykelbanor och vägar med skyltad hastighet upp till 50 kilometer i timmen. Mölndals kommun. Bakgrundskarta © Lantmäteriet. Källa: Gil Solá et al. (2019).

Källor: Befolkningsdata dec. 2010 från GILDA individdatabas. Avdelningen för Kulturgeografi, Göteborgs Universitet
 Vägnät NVDB sept. 2014
 Cykelnät NVDB 2014 och Mölndals Stad 2015
 Skolor: Mölndals Stad 2015
 Övrig kartdata: Lantmäteriet 2015

omgivningen, och vilka kvaliteter som spelar in när de väljer mellan alternativ som finns nära eller ligger längre bort. Det gäller också vilken roll den virtuella närheten i form av till exempel e-handel och e-service spelar. Med hjälp av närhetsundersökningar kan man analysera olika gruppers varierande behov och villkor för att leva ett lokalt liv, men också vilka ärenden de utför längre bort med bil eller kollektivtrafik. Informationen är av värde, både i den kommunala översiktsplaneringen, i en utvecklad kollektivtrafikplanering och som underlag för sociala konsekvensanalyser, SKA (se t.ex. Göteborgs stad 2017; Region Kronoberg 2018; Vanclay et al. 2015).

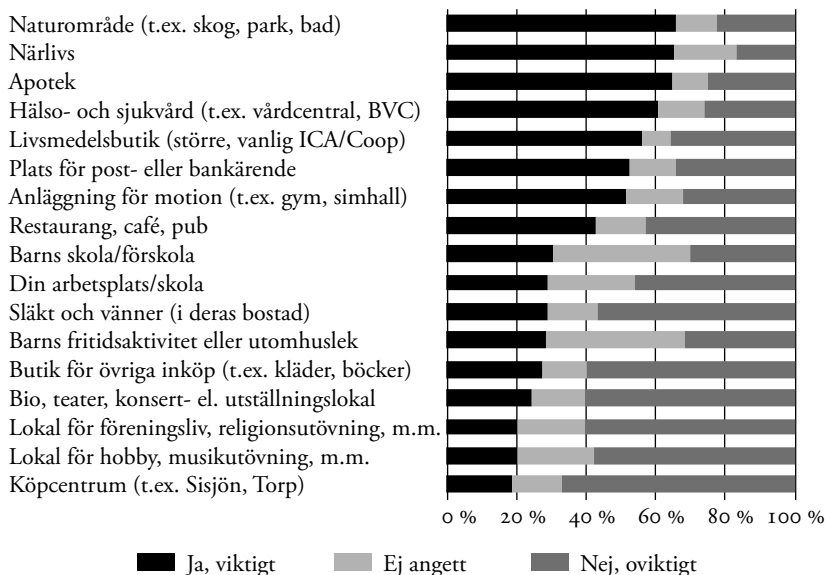
I en ännu inte slutrappporterad närhetsundersökning i form av en enkät till 5 000 invånare i Göteborg, Mölndal och Uddevalla studerar vi hur behovet av närhet skiftar socialt i olika tätt bebyggda stadsdelar. Ett enkelt exempel på resultat från undersökningen visas i figur 5 på detta uppslag, med fokus på vad människor önskar ha i sitt närområde. Sammantaget, i gruppen som helhet, vill de undersökta här främst ha nära till naturområden (såsom skog, park och vatten), närlivsbutiker, apotek, hälso- och sjukvård, samt större livsmedelsbutiker. Närhet definieras då som nåbart inom en kilometer från bostaden eller arbete/skola. Listan över verksamheter som inte bedöms vara viktiga att ha nära toppas av större köpcentrum. Det handlar också om till exempel kultur och nöjesutbud. Detta är verksamheter som sällan besöks eller som många tar sig till med bil, varför närhet i avstånd inte upplevs som så viktigt.⁶

Det finns även en gräzon av verksamheter som de undersökta bedömer som varken viktiga eller oviktiga att ha i sin närhet, till exempel barns skola/förskola. Detta pekar på vikten av att finfördela och fördjupa analysen avseende olika sociala grupper. Lokaliseringen av barns aktiviteter är naturligtvis mycket viktiga för småbarnsföräldrar men av mindre relevans för äldre. En mer nyanserad analys visar att kvinnor genomgående önskar ha tillgång till fler lokala verksamheter än män. Närheten uppskattas också oftare av de som är billösa, som upplever tidspress i sin vardag, som oftare väljer miljövänliga färdssätt eller som bor i täta stadsdelar.

Med hjälp av närhetsundersökningar kan även andra viktiga frågor i omställningen till hållbara städer och transporter besvaras. En är i vilken utsträckning människor verkligen utnyttjar det nära grannskapets utbud och möjligheter, eller om de som kan ändå väljer att åka längre bort för att uträtta olika ärenden. Forskning såväl som vardaglig erfarenhet visar

6. Exemplet hämtat från Gil Solá et al. (2019).

TILLGÄNGLIGHET PÅ HÅLLBARA VILLKOR



Figur 5. Exempel på resultat från en närhetsundersökning. Svar på frågan "Är det viktigt att dessa olika aktiviteter/verksamheter ligger nära (inom en kilometer från) antingen din bostad eller din arbetsplats/skola?" Andel svarande som kryssat i respektive svarsalternativ. Samtliga undersökta, 18 år och äldre inom Göteborgs, Mölndals och Uddevallas tätbebyggelse. Källa: Gil Solá et al. (2019).

att närhetens utbud ofta får ge vika till förmån för aktiviteter som ligger längre bort, särskilt bland de som har bil eller nära tillgång till riktigt bra kollektivtrafik. Det gäller särskilt när man väljer arbetsplats, skolor till sina barn, fritidsaktiviteter och gör vissa typer av inköp. Närhetens förmåga att konkurrera beror på det lokala utbudets omfattning och kvalitet samt på avståndet till konkurrerande regionala centrum, till exempel stormarknader och citykärnor. Men hushållets socioekonomiska förutsättningar är också mycket viktiga. Unga vuxna, ensamstående, äldre, låginkomsttagare och billösa är betydligt mer benägna att se fördelarna med närhet till lokala utbud (Haugen et al. 2012; Haugen och Vilhelmson 2013).

Hur praktiseras hållbar tillgänglighet?

En planering med den hållbara staden som mål behöver också bygga på detaljerad kunskap om olika gruppers möjligheter och hinder att *aktivt* använda närliggande verksamheter och utnyttja hållbara transporter. Det kan, som skildrats i många av bokens kapitel, gälla barns, ungas, ekonomiskt svagas eller på annat sätt utsattas behov och förutsättningar i olika stadsdelar. Det är naturligtvis viktigt att omgivningens tillgänglighet förbättras på dessa ofta billösa gruppers villkor. Men ur miljösynvinkel är det också viktigt att få ett grepp om när jämförelsevis resursstarka hushåll aktivt bestämmer sig för att bryta normen, leva mer lokalt och systematiskt avstå från att använda bilen. I en omställning av bilsamhället behöver vi också veta mer om dem som aktivt väljer bort bilen och hur de får ihop sin vardag.

Att använda lokala och nära utbud handlar inte bara om var saker och ting lokaliseras, om att bygga tätt och blandat, och att erbjuda alternativ i grannskapet. Det handlar också om vilka handlingsmöjligheter och vilken påhittighet hushåll har för att få vardagens alla aktiviteter på olika platser att passa ihop i tid och rum. En grupp som man vet ganska lite om, och som kan berätta mycket om aspekter som är viktiga att ha god kunskap om i planeringen, är hushåll som aktivt försöker inrätta sina liv och sin vardag med närhet som bärande princip. I en undersökning baserad på åtta djupintervjuer studerades hushåll i Göteborg som avstår från att ha egen bil, trots att de både har ekonomiska resurser och till synes behov av bilen i sin vardag (Lagrell 2017; Lagrell et al. 2018). De intervjuade, som vi benämner ”frivilligt billösa”, ingick i dubbelarbetande hushåll med flera småbarn. Det är förutsättningar som i de flesta fall gör att hushållet skaffar bil. Vilka mobilitetsstrategier tillämpar då dessa hushåll för att få vardagslivet att gå ihop?

Studien visar att de frivilligt billösa hushållen aktivt har kunnat välja att bo i relativt centrala lägen i den tätare delen av staden (i detta fall stadsdelar som Olskroken, Majorna, Björkekärr, Kvillebäcken) – även om de inte bor i själva stadscentrum. Genom att bo där de bor har de lagt grunden för en mindre mobilitetskrävande strategi. De har utvecklat dagliga rutiner och en tids- och platsanvändning som gör att de klarar av att utföra vardagens aktiviteter utan egen bil, det vill säga i närheten där de bor. Detta utan att uppleva alltför stora problem och restriktioner, även om det kräver en viss planering och minskad spontanitet i vardagslivet. De intervjuade lutar sig i mycket stor utsträckning på cykeln som

individuellt och (inom någon halvtimmes räckvidd) snabbt och flexibelt färdmedel. Cykeln definierar på så sätt den vardagliga geografiska räckvidden i hushållen (istället för bilen). Däremot upplevs den lokala kollektivtrafiken som ett alltför oflexibelt, tidskonsumerande och tidsosäkert alternativ – trots att de bor relativt centralt i närheten av busslinjer och spårvägar. I mer utmanande situationer förlitar sig de frivilligt billösa på andra hushåll som har bil (nära släkt och vänner) för skjuts eller lån. På så vis kan man säga att de delegerar delar av rörligheten på andra. Några använder istället bilpooler och andra delar bil. Vidare är den virtuella kommunikationen viktig. Många har möjlighet att utnyttja flexibla arbetstider och distansarbete vilket underlättar att få ihop vardagen och minskar krav på tidspassning och tidspress. Internet används i stor utsträckning också för att storhandla mat och livsmedel. Barnen utnyttjar primärt de fritidsaktiviteter som erbjuds i stadsdelen och avstår från de som ligger längre bort. Störst problem upplevs under helger och längre ledigheter. Då vill man gärna koppla bort vardagens rutiner, ta sig längre bort, ut till naturen, till sommarstugan eller andra fritidsaktiviteter, samtidigt som också sociala förväntningar att träffa släkt och vänner på andra platser då är som störst.

Fallstudien illustrerar att det inte räcker med att bara bygga tätt och blandat för att det som finns nära ska användas – det är också en fråga om aktiva beslut att vilja leva ett mer nära liv. Den belyser också att människor fortfarande väljer individuella färd sätt (som är långsamma), framför kollektiva snabba, när en tidspressad vardag kräver flexibilitet. Att planera för hållbar tillgänglighet handlar därför om att strukturellt möjliggöra en hållbar livsstil. Men för att beteenden sedan ska förändras krävs därutöver insatser som påverkar attityder, värderingar och kostnader.

Vad betyder den medierade närheten?

Idag är det svårt att prata om tillgänglighet utan att också beakta all den ”virtuella mobilitet” som dagligen sker via internet, mobiler och appar. Att kommunicera digitalt är numera en helt central del av människors tillgänglighetskapacitet och förmåga – när vi vill nå verksamheter i omgivningen (arbetsplatser, hälso- och sjukvård, butiker, service), få tillgång till kultur, underhållning och nyheter, komma i kontakt med människor, planera och koordinera aktiviteter, resa och förflytta oss. I en framtidsbild av den hållbara, täta och nära staden blir en allt viktigare fråga inte bara vad människor vill och behöver ha i sin *fysiska* närhet, utan också

vilka ärenden och aktiviteter som man kan, vill och måste utföra online, genom en smidig och välfungerande *medierad* närhet. Det handlar om att vidga förståelsen för hur digitala alternativ och lösningar kan (och bör) vävas in i visionerna om en hållbar tillgänglighet och stadsutveckling, men också hur de kan verka socialt differentierande i förhållande till människors olika resurser, kapaciteter och förmågor.

Det finns många exempel på hur virtuell tillgänglighet kan främja mobilitetsstrategier som bygger på närhet och hållbara transportalternativ. Med virtuella alternativ ökar möjligheterna att leva lokalt eller stationärt. Man kan utföra ärenden och aktiviteter utan att behöva resa för att handla, umgås, roa sig, studera, arbeta och så vidare. Via nätet och tjänster online är det också lättare att få kännedom om närliggande alternativ i grannskapet, eller hitta smidiga mobilitetslösningar som inte bygger på privat bilinnehav (till exempel appar för samåkning, bildelning, hyrcyklar, elskotrar). Vidare bidrar en mobil och ständigt närvarande virtuell tillgänglighet till att underlätta och effektivisera ett hållbart resande med kollektivtrafik. Detta genom att ge resenären omedelbar och uppdaterad information om linjer, hållplatser, tidtabeller, störningar, sammanbindande gång- och cykelvägar, avstånd i tid och kilometer, väder och så vidare, och öppna upp för olika former av digitala mobilitetstjänster, så kallade MaaS.⁷ Viktigt för kollektivtrafikens attraktivitet är de radikalt förbättrade möjligheterna att göra restiden meningsfull ombord – snarare än att resan är en passiv väntan på att komma fram (Lyons et al. 2016). Men de digitala alternativen är också samtidigt socialt differentierande. De nås inte av alla och bland vissa grupper försvåras istället förutsättningarna för att röra sig i staden på ett hållbart sätt när digitala alternativ ersätter fysiska. Det finns fortfarande stora grupper, särskilt bland äldre, personer med funktionsvariation och låginkomsttagare, som saknar resurser eller förmåga att röra sig virtuellt och som därmed riskerar ställas utanför. Detta blir särskilt akut när fysiska alternativ som till exempel butiker, banker och biljettautomater konkurreras ut och försvinner.

I detta sammanhang är ungdomar en intressant grupp eftersom de generellt har en mycket hög virtuell kapacitet, och navigerar påhittigt och obehindrat bland digitala möjligheter och alternativ. Den medierade närheten är för dem ständigt närvarande och självklart integrerad

7. *Mobility as a Service* (MaaS) integrerar olika transporttjänster, till exempel kollektivtrafik, bildelning, cykeluthyrning, taxi i olika kombinationer i en digital tjänst för resenären tillgänglig *on demand* online (se t.ex. Smith et al. 2018).

i det mesta som sker i vardagen (Thulin och Vilhelmson 2019a; Thulin et al. 2020). Ungdomar förväntas ofta ge en fingervisning om vad den fortlöpande digitaliseringen av samhället medför för människors aktivitetsmönster och rörelser. Samtidigt är det så att ny teknik sällan har en likformig effekt på användare (Loos et al. 2012). Den virtuella tillgängligheten spelar olika roll i ungdomars vardag och understödjer skillnader i mobilitetsstrategier mellan grupper, särskilt vad gäller fritidens aktiviteter, platser och rörlighet (Thulin och Vilhelmson 2019b). I vår forskning finner vi framför allt att ungdomar som är virtuellt högkonsumerande – det vill säga tillbringar mycket tid online – också i större utsträckning är hemmaorienterade. De tillbringar stora delar av fritiden hemma i bostaden, i ensamhet och gör färre resor. Aktiviteter utanför bostaden och tillsammans med andra (i grannskapet eller långt bort) bortprioriteras till förmån för att spendera tiden online. Detta indikerar att en hög virtuell tillgänglighet kan vara rumsligt och socialt isolerande, med potentiellt negativa konsekvenser för individen avseende fysisk aktivitet och hälsa. Det innebär att den virtuella tillgängligheten kan förskjuta balansen mellan sociala aktiviteter som sker inom respektive utanför bostaden, med i förlängningen potentiellt ”utarmande” inverkan på stadens rum, kollektiva mötesplatser och trafik. Skillnader i ungdomars mobilitetsstrategier visar också att frågan om virtuell tillgänglighet och jämlika villkor inte kan reduceras till tekniktillgång och kunskap och förmåga att använda teknik. Tid online och nyttjandet av virtuella alternativ kan även avspegla en brist på resurser. Det kan vara något man ägnar sig åt, eller hänvisas till, när kapaciteten och förmågan till andra alternativ – som en aktiv och utåtriktad fritid i grannskapet eller på platser längre bort – saknas.

Utmaningar i skiftet mot hållbar tillgänglighet

Blickande framåt ser vi flera utmaningar i skiftet mot hållbart tillgängliga städer som ger utrymme för ett miljövänligt resande på lika villkor. En första handlar om att nå en vidgad förståelse bland planerare och beslutsfattare om hur vi i praktiken skapar situationer och rum som bidrar till social och ekologisk hållbarhet. Det handlar om hur en ”nära stad för alla” kan se ut, och vilken roll miljövänliga och energieffektiva transporter, såsom kollektivtrafik, cykel och gång, samt virtuella kontakter då spelar. Som framgått av kapitlet handlar visioner om en nära stad för alla inte enbart om vilken service och vilka aktiviteter som olika grupper behöver

ha i det nära grannskapet. Det handlar också om under vilka förutsättningar människor prioriterar det som finns nära, hur utbud och resor upplevs, och vilka mobilitetsstrategier som olika grupper använder för att hantera vardagens krav och önskemål.

En viktig fråga är hur samhällsplaneringen bäst kan understödja den hållbara tillgängligheten – men också ha i åtanke när den nära stadens utformning befäster, samspelar eller utmanar sociala normer och relationer, till exempel med avseende på kön, föräldraskap, arbetsliv och konsumtion. Att bebyggelsemönster och infrastrukturer som förutsätter och stimulerar högrörliga livsstilar verkar exkluderande betyder inte att städer som byggs efter närhetsideal automatiskt är inkluderande. Forskning, inte minst analyserna i bokens övriga kapitel, uppmärksammar hur olika hinder påverkar människors tillgänglighet till omgivningen och ibland leder till socialt differentierande processer. Det gäller till exempel när kollektiva färdmedels utformning ställer för stora krav på individens kroppsliga kapacitet, kognitiva förmåga och kunskaper. Infrastrukturen kan möjliggöra eller förhindra individers möjligheter att nå målpunkter, till exempel när trygga cykelvägar eller fungerande kollektivtrafik saknas, eller när det finns barriärer såsom farliga korsningar eller kraftiga lutningar. Ökande kostnader att resa kollektivt är speciellt kännbar för grupper med låga eller inga inkomster. Begränsad tid i kombination med komplexa tidskrav och långa avstånd försvårar tillgängligheten till olika verksamheter för grupper, till exempel barnfamiljer, med stor tidspress i vardagen. Rädsla och upplevd otrygghet kan leda till att platser undviks av vissa grupper. Detta är förhållanden som ofta påverkar grupper som redan är utsatta i samhället – såsom barn, kvinnor, låginkomsttagare, funktionshindrade, arbetslösa – vilket förstärker deras exkludering. En viktig fråga är i vilken omfattning en stadsstruktur som sätter medborgarnas närhet istället för höga rörlighet i fokus undviker denna typ av exkluderande förhållanden och faktiskt ökar utsatta gruppers inkludering i samhället.

En andra stor utmaning i skiftet mot hållbart tillgängliga städer, menar vi ligger i omställningen på politik- och planeringsnivå av mer generella förståelser och arbetssätt. Denna omställning innefattar inte minst villkoren för framtida resande på lika villkor inom kollektivtrafiken och kan formuleras i några punkter:

Fokus på människor, inte fordon. Som speglas i boken betonar mobilitetsforskningen en förskjutning från transportmedel och infrastruktur som primära planeringsobjekt till att sätta människor, hushåll och vardagsliv i centrum. Det är en grundläggande omorientering i perspektiv och inkluderar att förstå och lyfta fram olikheter i förutsättningar, önskemål och behov hos medborgarna. Ur medborgarnas perspektiv är hållbar mobilitet inte bara en fråga om färdväg. Det handlar om hur hela vardagen kan organiseras på ett hållbart vis, och att detta sker utifrån människors olika förutsättningar, i olika situationer, på olika platser.

Samverkan, istället för stuprör. Planeringsansvariga inom olika kommunala förvaltningar understryker att en framgångsrik planering för hållbar tillgänglighet förutsätter sektorsövergripande dialog och samverkan (Gil Solá et al. 2018). Medborgarnas tillgänglighet och närhet i vardagen berör i stor sett alla verksamheter som en kommun ansvarar och planerar för – social omsorg, skola, hälsovård, park och natur, fritid, energi, vatten och avlopp, trafik, näringsliv, översiktlig planering med mera. De flesta förvaltningar arbetar med målsättningar, och ibland konkreta normer, om närhet för invånare eller brukare. Det innebär att frågor om hållbar tillgänglighet inte är en avgränsad fråga för stads- och trafikplanerare. Representanter från förvaltningar som social omsorg, skola, fritid, park och natur bör delta aktivt redan i olika planers tidiga skeden. Detta innebär i sin tur en omvärdering av vilka aspekter och dimensioner som är vägledande i planeringsprocessen, där så kallade hårda frågor bör lämna större plats för mjuka frågor (Gil Solá och Vilhelmson 2019).

Hantera målkonflikter i att tillgodose olika gruppers behov. När människor står i fokus blir frågan om konflikter mellan olika gruppers förutsättningar, önskemål och behov påtaglig. Planeringsfrågan handlar då inte om vilket färdväg som har bäst framkomlighet eller om att begränsa trafikflödena under rusningstid. Målkonflikter kan istället handla om skiftande behov av kvaliteter hos den närliggande livsmedelsbutiken (sena öppettider kontra låga priser), hos spårvagnen (många sittplatser kontra plats för barnvagn eller rullator), eller om kollektivtrafiken ska byggas ut för att vinna bilister i välbärgade stadsdelar eller för att förbättra resevillkoren för låginkomsttagare i mindre välbärgade områden. Det handlar också om vilka verksamheter som människor i olika livsfaser behöver ha i sin närhet, speciellt om de kräver mycket yta som förskolor och äldreboenden.

På ett mer strukturellt plan handlar det om hur en förtätning av städers centrala delar riskerar att exkludera ekonomiskt svaga grupper när nya, dyra bostäder leder till gentrifiering. Närhetens fördelar – tätheten, blandningen, de reducerade transportbehoven – blir då livskvaliteter förbehållna ekonomiskt och transportmässigt starka grupper. Ett annat exempel på strukturell spänning gäller konkurrensen i lokalisering av verksamheter, inte minst när förtätning av bostäder och kontor genom hård exploatering tränger bort befintliga verksamheter som är viktiga i vardagen såsom skolor, kommersiell service och grönytor. I förlängningen leder förtätningens undanträngningseffekter då paradoxalt till minskad närhet och längre resor.

Följ vision, inte prognos. Slutligen, en omställning till hållbar tillgänglighet förutsätter att planeringsprocesser blir mer visions- och viljestyrda och mindre prognosstyrda, inte minst för att bryta bilismens ohållbara trender. Samhällsplaneringen ska då staka ut riktningen och lägga ramarna, inte minst för var människor bygger och bor, hur vi reser och var vi utför ärenden. Omställningen till hållbarhet ställer ökade krav på tydliga mål och styrmedel, liksom på mångfacetterade planeringsunderlag samt på informationssystem för regelbunden uppföljning och utvärdering av måloppfyllelse. Ur social synvinkel – inte minst för att nå rättvisa och acceptans – förutsätter det en planering som präglas av förankring, delaktighet och engagemang hos olika aktörer och som sker i aktiv dialog med medborgarna. Den hållbara tillgängligheten som mål och medel för att skapa goda resevillkor i framtiden är i grunden en fråga om värderingar, politik och makt.

Litteratur

- Banister, D. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Bertolini, L., le Clercq, F., Kapoen, L. 2005. Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward. *Transport Policy*, 12, 207–220.
- Cervero, R. 1997. Paradigm shift: from automobility to accessibility planning. *Urban Futures*, 22, 9–20.
- Cervero, R. 2005. Balanced transport and sustainable urbanism: enhancing mobility and accessibility through institutional, demand management, and land-use initiatives. *Urban Planning Overseas*, 20(3), 15–27.
- Eldér, E., Larsson, A., Gil Solá, A., Vilhelmson, B. 2018. Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(4), 271–285.
- Falkemark, G. 2006. *Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Möklinta, Gidlund.
- Forselmalm, J., Johansson, M., Svetoft, I. 2015. *Att lära sig utveckla regionen genom kommunen: Urbana stationssambällen som verktyg för ett hållbart transportsystem*. Mistra Urban Futures Report 2015:18, Göteborg.
- Gil Solá, A., Vilhelmson, B. 2019. Negotiating proximity in sustainable urban planning: A Swedish case. *Sustainability*, 11(1), 31.
- Gil Solá, A., Larsson, A., Vilhelmson, B. 2019. *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Working papers in human geography 2019:1, Göteborgs universitet.
- 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.
- Göteborgs stad 2017. *(SKA) Social konsekvensanalys. Människor i fokus 1.2*.
- Handy, S. 2002. *Accessibility- vs. mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the U.S.* Rapport för European Conference of Ministers of Transport, ECMT, Paris.
- Haugen, K. 2011. The advantage of "near": Which accessibilities matter to whom? *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(4), 368–388.
- Haugen, K., Vilhelmson, B. 2013. The divergent role of spatial access: the changing supply and location of service amenities and service travel distance in Sweden. *Transportation Research*, A 49, 10–20.
- Haugen, K., Holm, E., Strömgren, M., Vilhelmson, B., Westin, K. 2012. Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition? *Papers in Regional Science*, 91(1), 65–84.
- Kaufmann, V. 2002. *Re-thinking mobility. Contemporary sociology*. Aldershot, Ashgate.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., Joye, D. 2004. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.
- Lagrell, E. 2017. *Accessibility strategies beyond private, motorized automobility – informing sustainability? A study of carless families with young children in Gothenburg*. Masteruppsats. Avdelningen för kulturgeografi, Göteborgs universitet.
- Lagrell, E., Thulin, E., Vilhelmson, B. 2018. Accessibility strategies beyond the private car: A study of voluntarily carless families with young children in Gothenburg. *Journal of Transport Geography*, 72, 218–227.

- Loos, E., Haddon, L., Mante-Meijer, E. (red.) 2012. *Generational use of new media*. Farnham, Ashgate.
- Lundin, P. 2014. *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm, Stockholmia förlag.
- Lyons, G. 2015. Transport's digital age transition. *Journal of Transport and Land Use*, 8(2), 1–19.
- Lyons, G., Jain, J., Weir, I. 2016. Changing times – A decade of empirical insight into the experience of rail passengers in Great Britain. *Journal of Transport Geography*, 57, 94–104.
- Mokhtarian, P.L., Tal, G. 2013. Impacts of ICT on travel behavior: A tapestry of relationships. I Rodrigue, J.-P., Notteboom, T., Shaw, J. (red.), *The Sage handbook of transport studies*. London, SAGE Publications.
- Nordbakke, S. 2013. Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options. *Journal of Transport Geography*, 26(1), 166–174.
- Olaru, D., Curtis, C. 2015. Designing TOD precincts: accessibility and travel patterns. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 15(1), 6–26.
- Region Kronoberg 2018. *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: verktyg för att inkludera sociala aspekter*.
- Ryan, J., Wretstrand, A., Schmidt, S. 2015. Exploring public transport as an element of older persons' mobility: A Capability Approach perspective. *Journal of Transport Geography*, 48, 105–114.
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas Solsona, D., Carrasco, J.A., Neutens, T. 2015. Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123–135.
- Smith, G., Sochor, J., Karlsson, M. 2018. Mobility as a service: Development scenarios and implications for public transport. *Research in Transportation Economics*, 69, 592–599.
- Tengström, E. 1991. *Bilismen – i kris? En bok om bilen, människan, samhället och miljön*. Stockholm, Rabén & Sjögren.
- Thulin, E., Vilhelmson, B. 2019a. Bringing the background to the fore: A time geographic study of mobile ICT use in everyday life. I Ellegård, K. (red.), *Time-geography in the global context. An anthology*. London, Routledge.
- Thulin, E., Vilhelmson, B. 2019b. More at home, more alone? Youth, digital media and the everyday use of time. *Geoforum*, 100, 41–50.
- Thulin, E., Vilhelmson, B., Schwanen, T. 2020. Absent friends? Smartphones, mediated presence and the recoupling of social contact in everyday life. *Annals of the American Association of Geographers*, 110(1), 166–183.
- van Wee, B. 2016. Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*, 51, 9–16.
- 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. Fargo, ND.