

Jessica Berg

Mobilitetsstrategier bland unga i förorten

ur boken

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

Arkiv förlag 2020
Pandoraserien XXVIII

FÖRSLAG PÅ KÄLLANGIVELSE:

Berg, Jessica (2020) "Mobilitetsstrategier bland unga i förorten", i Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, s. 23–39, 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 upphovsrättscens 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

Mobilitetsstrategier bland unga i förorten

JESSICA BERG

Vi sitter i spårvagnen och så är det några killar som meckar en joint. De tänder den och börjar röka i spårvagnen. Så jag går fram till chauffören, för det luktade jättemycket, och säger ”det är massa ungdomar som röker marijuana, kan du kasta ut dom?” Och han bara pekade fuck you typ och han struntade i det, och så körde han [...] Alltså de bryr sig inte! Och det var väldigt många vuxna damer som satt där och bara kollade på [...] Men om det hade varit sent på kvällen så hade jag nog inte sagt till. Det hade jag inte utsatt mig för.

Den här beskrivningen av en särskild händelse på spårvagnen baseras på en fokusgruppsintervju med unga tjejer och killar i förorten Angered i Göteborg. Berättelsen är ett exempel på när tryggheten i kollektivtrafiken och tilliten till vuxna människor påverkas negativt och riskerar att begränsa ungas mobilitet och aktivitetsrum. För trots en väl utbyggd transportinfrastruktur och kollektivtrafik finns strukturella och individuella förhållanden som begränsar mångas möjligheter att använda transportsystemet (Pereira et al. 2016). Det kan handla om att man inte har råd att resa, att man har otillräcklig kunskap om hur transportsystem och teknik fungerar, att man är rädd för att befinna sig i tunnelbana och väntsalrar under vissa tider på dygnet, att man har en funktionsnedsättning. Eller så finns det inte några förbindelser mellan de platser man vill resa.

Det här kapitlet belyser ungas mobilitet och erfarenheter av kollektivtrafik i socialt utsatta områden. Unga beskrivs ofta som en grupp som särskilt riskerar att hamna utanför samhället om det inte finns en fungerande kollektivtrafik. Bristande transportmöjligheter i kombination med att vara utsatt på bostads- och arbetsmarknaden eller med dålig tillgång till hälso- och sjukvård kan leda till minskad tillgång till jobb och studier, till varor och tjänster och till att man utestängs från planerings- och beslutsprocesser. Detta har kommit att kallas för transportfattigdom,

vilket sammantaget kan leda till social exkludering (Lucas 2012). Internationell forskning, främst från England, visar att socioekonomiskt svaga grupper riskerar att bli socialt exkluderade på grund av transportfattigdom. I Sverige har forskningen inte kommit lika långt men kartläggning av resande i Sverige har visat att personer i socialt utsatta områden reser mindre än de som bor i andra områden och att det finns ett samband mellan lågt resekortinnehav och låga inkomster (Bondemark 2019). Särskilt utsatta områden kännetecknas också av låg socioekonomisk status, ”kriminell inverkan” och en mängd riskfaktorer som arbetslöshet, ohälsa och misslyckad skolgång (Polisen 2017), vilket, i kombination med låg tillgång till transporter, ökar risken för social exkludering.

Social hållbarhet börjar alltmer att uppmärksammas i transport- och samhällsplanering och man har sett att det finns ett behov av att veta mer om hur kollektivtrafiken i svenska storstäder eventuellt bidrar till social inkludering eller exkludering, särskilt då för personer som bor i vad som definieras som socialt utsatta områden. Problemen kan också tänkas vara speciellt kännbara för unga som inte är etablerade på arbetsmarknaden och som ofta har en ojämn inkomst på grund av deltidsarbete, arbetslöshet eller studier. Vilka strategier har de för att kunna möta sina behov av mobilitet, hur fungerar kollektivtrafiken möjliggörande eller förhindrande för dem?

Mobilitet: eftersträvansvärt eller betungande?

Vi lever i en tid då mobilitet handlar om att resa mycket, fort och långt och där resande lyfts fram som något positivt och eftersträvansvärt. Människor som reser i tjänsten eller gör spännande utlandsresor med familjen framställs som privilegierade och lyckade. Även i arbetsmarknadssammanhang lyfts fördelar med mobilitet fram: människor ska kunna arbeta i andra kommuner och regioner än där de är bosatta; snabbtåg och expressbussar ska möjliggöra att resorna kan ske så effektivt som möjligt. Men mobilitet kan också upplevas som betungande. Trängsel i kollektivtrafiken och långa väntetider kan upplevas som både stressande och uttröttande. Långa resor mellan hem och arbete stjälar tid från familj och fritidsaktiviteter och många människor har inte möjlighet att flytta närmare arbetet eller arbeta under resans gång för att minska restidens negativa effekter. Mobilitet som fenomen och koncept behöver således nyanseras eftersom det upplevs på olika sätt av olika människor (Massey 1995). Även om mobilitet kan vara en aktivitet i sig, exempelvis

som promenad eller en biltur, har den oftare ett specifikt syfte – att åka till skolan, till arbetet eller träningen. Arbetslösa personer har därför ett mer begränsat behov av regelbundna vardagsresor, och även en ekonomisk situation som begränsar resande och deltagande i aktiviteter.

Om ett bostadsområde har dålig tillgång till kollektivtrafik och få gång- och cykelbanor får det konsekvenser för invånarnas arbets- och studiemöjligheter och deras sociala nätverk. Den fysiska miljön kan hindra användningen av kollektivtrafik, särskilt för invånare med funktionsnedsättning. För vissa grupper, särskilt äldre, kvinnor och ungdomar, kan upplevd otrygghet och rädsla i kollektivtrafiken leda till att de undviker att resa med den vid vissa tider, trots att just dessa grupper är de som är mest beroende av en fungerande kollektivtrafik. Goda möjligheter till mobilitet och tillgänglighet mellan bostadsområden, arbetsplatser, skolor och platser för rekreation och fritidsliv är därför viktiga för att motverka boendesegregation och främja social integration.

En tidsgeografisk studie

I detta kapitel presenteras resultat från fokusgruppsintervjuer med 28 unga personer mellan 17 och 26 år som jag och tre kollegor genomfört. De flesta av ungdomarna (17) var arbetssökande när studien genomfördes, åtta studerade och tre arbetade. Samtliga bor, arbetar eller har sina fritidsaktiviteter i stadsdelen Angered i Göteborg eller i stadsdelar i Botkyrka kommun i Stockholms län. Fokusgrupperna bestod av ungdomar som tidigare kände till varandra genom arbetsmarknadsåtgärder och organiserade nätverk för ungdomar. Därför användes resedagböcker som ett verktyg för dem att dokumentera sina resor och synliggöra vilka aktiviteter och resor de faktiskt gjorde under en vecka. Några skrev resedagböcker under en hel vecka, andra dokumenterade en dags resor; alla fyllde dock inte i några resedagböcker.

Med hjälp av begrepp från tidsgeografin illustrerar kapitlet hur de unga utvecklar mobilitetsstrategier för att tillgodose sina transportbehov. Dessa begrepp belyser människors användning av tid, plats och resurser i genomförandet av aktiviteter, de sammanhang vari aktiviteterna sker samt de restriktioner och resurser som påverkar möjligheterna att genomföra aktiviteter. Restriktioner och resurser kan kopplas till egen förmåga, till rumsliga strukturer samt till normer och värderingar (Ellegård 1999; Hägerstrand 1970). Tre typer av restriktioner och resurser är centrala i tidsgeografin och har varit till hjälp i analysen:

- kapacitet (grundläggande behov som mat och sömn, tillgång till verktyg och kunskap);
- koppling (sociala och materiella sammanhang, samordning mellan människor, material och den fysiska miljön);
- auktoritet (lagar, förordningar, värderingar och normer i samhället som begränsar åtkomsten till vissa platser).

Angered och Botkyrka: två socialt utsatta områden

De två särskilt utsatta områden som fokuseras här, Norra Botkyrka och Angered, valdes som studieområden eftersom polisen har definierat dem som särskilt socialt utsatta under flera år. Som vi sett karakteriseras ett socialt utsatt område av låg socioekonomisk status, kriminalitet och riskfaktorer som arbetslöshet, ohälsa och misslyckad skolgång. Den fysiska miljön bidrar även till problem. Många särskilt utsatta områden är så kallade miljonprogramsområden, byggda under 60- och 70-talet. Typiskt för dessa är att trafik och bostäder är separerade från varandra. Bevekelsegrunden för detta var att öka säkerheten, främst för barn, men det har i vissa fall snarare ökat otrygghet och kriminalitet. Enligt polisen försvåras deras arbete av hur områdena utformats i och med att det inte går att ta sig in i dem med bil vilket i sin tur ökar känslan av otrygghet för de som bor där. Miljonprogramsområden kännetecknas även av en monoton bebyggelse med enkla och funktionalistiska flerbostadshus. Bostadsmiljön kom därmed att anses oattraktiv vilket bidrog till att de som, efter bostadsbristens slut, hade råd att flytta därifrån gjorde det. De som blev kvar i områdena var personer med lägre socioekonomisk status. Men miljonprogrammen har också beskrivits som en tillgång och som exempel på byggnation som kan motsvara kraven på hållbara, tätbebyggda områden med trafikseparering, goda gårdsmiljöer och omgivande grönområden (Bradley 2012).

I en kartläggning av persontransportsituationen i Sverige visar myndigheten Trafikanalys att de som bor i socialt utsatta urbana områden har ett lågt antal skol- och arbetsresor i förhållande till tillgängligheten och utbudet av kollektivtrafik (Trafikanalys 2018). De har kortare restid för fritidsresor och gör färre sådana resor samt till nära och kära än personer boende i andra områden. Personer som bor i socialt utsatta urbana områden och i multikulturella förortsområden som domineras av yngre låginkomsttagare i hyresrätt har sämst förutsättningar att resa med bil och

gör relativt få bilresor. De resor som genomförs är främst för nödvändiga behov och i mindre utsträckning för att delta i aktiviteter för nöjen och rekreation.

Hur upplever då de ungdomar vi har intervjuat att vistas och resa i förorten, i detta fall i Norra Botkyrka och Angered? Jag ger först en beskrivning av dessa områden, innan jag – med hjälp av tidsgeografins begrepp – analyserar deras resandestrategier och användning av kollektivtrafik.

Norra Botkyrka

Norra Botkyrka består av stadsdelarna Alby, Fittja och Hallunda-Norsborg. Här bor cirka 40 000 personer. De flesta har utländsk bakgrund och lägre utbildningsnivå än genomsnittet i kommunen och andelen som är öppet arbetslösa är högre i Norra Botkyrka (6,7 procent) än i kommunen i stort (4,8 procent).

Områdets bebyggelse utgörs till stor del av bostäder som byggdes som en del av miljonprogrammet. Ett problem med denna utformning är, enligt Botkyrka kommun, att det i Alby bildats slutna grannskap utan naturlig kontakt med varandra, vilket i sin tur lett till en upplevd osäkerhet och otrygghet gällande vem som får vistas var i området. I Fittja beskrivs utformningen av bostäder och vägar på ett mer positivt sätt, eftersom den har anpassats efter terrängen i området. Fittja beskrivs bland annat därför ofta som ett positivt exempel på ett miljonprogramsområde. Här finns även närhet till natur och grönområden. Husens utformning anses också vara en tillgång, bland annat för att de ger ett gott insläpp av ljus till bostäderna (Botkyrka kommun 2012).

Botkyrka kommun genomförde 2015 en resvaneundersökning. Undersökningen visade att bil är det vanligaste färd sättet i kommunen och så är även fallet i Norra Botkyrka. Kollektivtrafik var näst vanligast och cykel var minst vanligt. Fler män än kvinnor använde bil och fler kvinnor än män använde kollektivtrafik. Tillgången till körkort, bil och cykel var lägst i Norra Botkyrka jämfört med andra områden i kommunen. Endast i genomsnitt två procent av veckans resor i Norra Botkyrka görs med cykel. För att öka cykelanvändandet i området har man i Hallunda-Norsborg genomfört en satsning för att främja hållbara färd sätt och en jämlik cykling. De största anledningarna till att många inte cyklar är att de inte kan cykla, att de inte har tillgång till cykel och att möjligheten till låsbara utrymmen eller cykelparkeringar är låg i denna del av kommunen.

Angered

Angered är ett område i nordöstra Göteborgs kommun som till viss del består av bostadsområden som klassas som särskilt utsatta, områdena Hammarkullen, Lövgärdet och Hjällbo. I Angered bor drygt 52 000 personer varav 75 procent har utländsk bakgrund. I Angered är utbildningsnivån lägre och andelen öppet arbetslösa högre (11,5 procent) i jämförelse med kommunen i stort (5,5 procent).

Bostadsbeståndet består av 69 procent hyresrätter, resterande andel utgörs av villor och bostadsrätter. Andelen hyresrätter ligger högre än snittet för Göteborg vilket kan bero på att Angered till viss del består av miljonprogramsområden. Det är dock en blandad stadsdel och där finns även en del skogs- och lantbruk. I Angered används bil i högre utsträckning jämfört med kommunen i stort. Cykel och kollektivtrafik är de minst vanliga färdssätten. Det är vanligt att gång- och cykelbanor ligger långt ifrån bilvägarna och således långt från hållplatser. Dessutom finns det få bra cykelparkeringar i området.

Upplevelser av bostadsområdena

Människors upplevelser av ett område påverkas såväl av deras egna erfarenheter av att vistas där som av hur området beskrivs i media, av politiker och av andra som bor där. Vi kan således ha en uppfattning om ett område fastän vi inte har varit där själva. Bostadsområden är inte enbart fysiska och geografiska platser utan de bidrar också till människors upplevelser, erfarenheter och förväntningar på platsen. Detta brukar beskrivas i forskningslitteraturen som ”känsla för plats” eller ”platstillhörighet” (Massey 1995). Plats är nära knutet till mobilitet eftersom vi transporterar oss mellan olika platser samtidigt som transportsystemet i sig gör anspråk på platser såsom hållplatser, perronger, tunnlar och parkeringar. Inte minst kan fordonen i transportsystemet upplevas som platser, till exempel den vagn man sitter i. Hur vi uppfattar olika platser får således betydelse för hur vi reser och använder transportsystemet.

I rapporter och i media har miljonprogramsområden ofta lyfts fram som misslyckade, segregerade, betonggråa och otrygga. Men det som skrivs i media överensstämmer inte alltid med den uppfattning som finns hos dem som bor där. I studien ville vi ta reda på hur de unga som bor där själva beskriver sina bostadsområden, och hur det påverkar deras resande och möjligheter att ta sig till olika platser. Frågan om deras bostadsområ-

den verkade vara en laddad fråga jämfört med frågor om resande och kollektivtrafik. Det var märkbart då flera av de unga började med att försvara sina bostadsområden med att det inte alls är som det står i media. Vi var därför noggranna med att låta dem beskriva vad som är bra och vad som är mindre bra med deras respektive bostadsområden.

I stora drag gillar de sina områden. Det finns aktiviteter och lokaler för ungdomar såsom fritidsgårdar och lokaler dit man kan gå och spela instrument eller bara leka, det är lugnt och tryggt, man känner de flesta och det finns fina naturområden. Några säger att de inte skulle vilja bo någon annanstans. De sociala relationerna är viktiga kopplingsresurser för hur området uppfattas. De intervjuade har sina familjer i området och sina vänner, de uttrycker i hög grad lojalitet med platsen och det faktum att alla känner alla beskrivs i positiva ordalag.

Alltså det är typ att alla känner alla, du kan gå fram och prata med folk. Alla är jättetrevliga. Det är inte så här ... folk som leker wannabegangsters där, alltså. Det finns inte. (Fadime, Botkyrka)

Alltså i hela Angered, liksom, så. Ifall jag går till till exempel Lövgärdet, nära ... alltså här i Angered, så känner jag många där också. Men annars så är det alltid någon av mina kompisar som är ute i Hammarkullen. (Warsame, Angered)

Flera säger att det som står i tidningarna inte stämmer men att det finns oroligheter, det smäller, det stjåls och rånas.

Ja, ibland får man vakna upp till skottlossning och bilbränder och sådant. Det är ganska ofta. (Fadime, Botkyrka)

Problem som framkom var att det finns narkotikahandel, att bostäderna är slitna och smutsiga och att det finns ökända kriminella personer som man bör akta sig för. Några känner sig otrygga ute när det är mörkt och går därför inte ut på kvällen. Kanske något förvånande är att det som beskrivs som otäcka platser, av främst tjejer, är skogspartier och otäcka skuggor när det blir mörkt medan rädsla för att bli utsatt för den kriminalitet som ofta beskrivs i media inte nämns alls. Det är en betydande kopplingsrestriktion att den fysiska miljön skapar en känsla av otrygghet. Den faktiska risken för att själv råka illa ut uppfattas dock som liten av de intervjuade:

Det finns ju kanske vissa ... vissa individer som är ... som inte vill vara på vissa ställen under en natt, liksom. Alltså jag känner inte så. Jag känner ju de flesta, liksom. Och jag är bekant med många. (Warsame, Angered)

Och det är ofta så att mamma och pappa hämtar sin dotter om hon är ute, för de är rädda. Men samtidigt beror det också på att det är vår ... alltså Mellanösternkulturen, så är man väldigt så här mån om sina döttrar ... [...] det är inte som att tjejer inte kan gå ut utan att bli våldtagna, så farligt är det ju inte. Jag tror faktiskt ... jag tror att det är större chans att bli våldtagen i stan, än vad det är i Angered. (Abdel, Angered)

Att miljonprogrammen byggdes har sin grund i folkhemsprogrammet och tanken om boende som en välfärdsfråga och en statlig angelägenhet (Grundström och Molina 2016). Miljonprogrammet syftade till att bygga en miljon bostäder i svenska städer för att få bukt med bostadsbristen, minska trångboddheten och höja boendestandarden. I miljonprogramsområden skulle det vara nära till gröna rekreationsområden, handel, service, skolor och kollektivtrafik. En snarlik beskrivning återkommer i studien. De unga bor nära stora och små matbutiker och den service som behövs i vardagen. Flera har 2–10 minuters gångpromenad till hållplats eller station vilket är en viktig kopplingsresurs för mobilitet och tillgänglighet. Med kollektivtrafiken åker de gärna till större shoppingcentrum i en annan del av stan när de ska träffa kompisar, ”bara hänga” och shoppa.

[...] de flesta åker till Brunnsparken för det är där man träffas. För att ... det är därifrån man kan åka till klubbar och restauranger och ... Ja, mot Mölndal och vidare. Det finns mycket anslutningsplatser. (Abdel, Angered)

Av citatet förstår man att de unga har ett antal sociala mötesplatser som de kan resa till med kollektivtrafiken.

Upplevelser av kollektivtrafik och bilresor

Under följande rubriker kommer vi att få ta del av de ungas berättelser om när kollektivtrafiken upplevs som möjliggörande eller hindrande, vilka strategier de har för att övervinna hinder samt deras tankar om bil och körkort.

Kollektivtrafik – en resurs i de ungas livsfas

Kollektivtrafiken var det överlägset mest använda transportmedlet bland de unga. Detta är inte särskilt förvånande med tanke på att unga har mindre pengar att röra sig med och att unga idag tar körkort mycket senare i livet än tidigare generationer. Deras erfarenheter är att kollektivtrafiken går dit de vill och på de tider som de behöver resa. De är mycket väl insatta i hur kollektivtrafiken fungerar. Flera av dem berättar vilka

linjer som finns, vart de går, vilka tider, hur de ersätts, vilka stationer de stannar vid och så vidare. Många har tillgång till både buss och spårvagn (i Angered) och tunnelbana (i Botkyrka). Några har knep för hur de ska slippa vänta för länge om de missar en avgång genom att gå till en annan hållplats. Vår uppfattning är att de har en god tillgång till transporter och att deras kunskaper om kollektivtrafiksystemet fungerar som kapacitetsresurser. Det är ett resultat av att de har skaffat sig viktiga erfarenheter av kollektivtrafikens rum och system. Utbudet och närheten till kollektivtrafik som finns i deras bostadsområden är en viktig kopplingsresurs för mobilitet och tillgänglighet. Upplevelsen av att ha tillgång till transporter står också i relation till tidigare erfarenheter. Alan flydde från Afghanistan till Sverige och bodde i Norrland några år innan han kom till Göteborg:

Vi kan åka varsomhelst. Som jag har gjort. Jag åkte från Afghanistan. (Alan)

Alan upplever att i Angered kan han åka var som helst. Att resa i Sverige är inget problem jämfört med den svåra resa han gjort från Afghanistan – ett tydligt exempel på hur upplevelser av mobilitetsresurser och restriktioner måste relateras till tidigare erfarenheter.

De resedagböcker vi har tillgång till visar att vardagen bland dem som är arbetsökande består av att vara mycket hemma. De tar sig till arbetsförmedlingen en eller några dagar i veckan för att söka jobb eller delta i möten, de läser på SFI och träffar kompisar. Det är vanligt att en dag består av att åka till ett shoppingcenter, en släkting eller kompis eller ner på stan för att hänga med kompisar, oftast mitt på dagen, men resor under kvällstid förekommer också. Resorna är alltså relativt få och okomplicerade utan tvingande ärenden på vägen. De sker raka vägen dit ungdomarna ska, även om resan kan innebära ett byte av buss eller spårvagn. De intervjuade har få tider att passa, de behöver inte resa i rusningstrafik, de har mycket fri tid och de behöver därför inte passa särskilda avgångar. Avsaknaden av tvära förbindelser och förseningar i kollektivtrafiken drabbar dem inte lika hårt som fallet är för dem som måste ta sig till arbetet. På grund av de få kopplingrestriktioner de har, upplever de inte några starka begränsningar i sin mobilitet. Kollektivtrafiken är en resurs i deras liv, och särskilt för dem som inte har körkort eller tillgång till bil.

Det finns däremot mindre positiva effekter av den frekventa kollektivtrafiken. De unga går sällan till fots förutom några minuters promenad till centrum och till kollektivtrafiken. Att promenera istället för att åka kollektivtrafik ses inte som något nödvändigt.

Alltså det är mycket enklare att ta vagnen, den stannar exakt i ... alltså i centrum, vid torget. (Warsame, Angered)

Ja och det tar fem minuter, så varför ska man promenera? (Aisha, Angered)

Dessa ungdomar lägger ingen särskild vikt vid att promenera eller cykla i syfte att vara utomhus och få motion, något som personer som regelbundet cyklar eller går ofta anger som skäl. De unga upplever att det är få som bor i bostadsområdet som cyklar. Endast några få av dem cyklar, men bara på sommaren. Flera av dem kan inte heller cykla eller äger ingen cykel. De unga bekräftar det som tidigare forskning visar, nämligen att fysiskt aktiva transporter minskar bland barn och ungdomar, ofta som en konsekvens av ökat skjutsande med bil (Niska et al. 2017). I de ungas fall är det inte bara en konsekvens av att kollektivtrafik är så tillgänglig utan på grund av en upplevd norm i deras bostadsområden.

Att resa med kollektivtrafiken har inte bara negativa konsekvenser för den fysiska aktiviteten. Det begränsar också kunskapen om den lokala geografin som är viktig för att hitta och veta var olika platser ligger i förhållande till varandra (van der Burgt och Cele 2014). Genom att man rör sig i olika miljöer med olika människor skapas en naturlig förståelse för hur platser delas med andra och hur de fyller olika funktioner för olika människor och att man deltar på lika villkor. Denna kompetens missas till stor del när man till största delen rör sig i och mellan områden i ett fordon. En slutsats så här långt är således att det inte främst är kollektivtrafikens utbud som behöver förbättras utan att satsningar behöver göras för att öka deras vilja och möjligheter att gå och cykla, eftersom det skulle ge dem tillgång till platser och aktiviteter som de inte når med kollektivtrafiken, och för att det ger långsiktiga positiva effekter på hälsan.

När känslan av trygghet och tillit till kollektivtrafiken brister

Tidigare studier visar att människor som upplever transportfattigdom, det vill säga som har dålig tillgång till bil och kollektivtrafik och som inte har råd att resa, prioriterar de mest nödvändiga resorna till arbete, skola och för att handla mat (Solomon och Titheridge 2009; Ahern och Hine 2011). Resor för att delta i aktiviteter som inte anses nödvändiga men som tillför det lilla extra i vardagen och har stor betydelse för livskvalitet och välbefinnande prioriteras alltså ned. Det är inte förvånande att sociala aktiviteter med kompisar är viktiga för de unga vi har interjuvat. Men utan tillgång till kollektivtrafik under kvällar och helger skulle

deras sociala liv bli lidande. Förutom förekomsten av kollektivtrafik är det också avgörande att de känner sig trygga när de rör sig i transportsystemets olika rum – i tunnelbanan, på bussen, perrongen eller den mörka vägen hem från hållplatsen. De berättar om flera negativa upplevelser av kollektivtrafiken. Flera av de unga i Botkyrka menar att de blir oskyldigt anklagade för att fuskåka på ogiltiga biljetter och att de ibland riskerar att bli avslängda från bussen även om de har en giltig biljett.

Det har ju blivit så nu typ när jag alltid köper, jag har aldrig åkt buss utan att inte köpa. Då tror de att den är falsk, och då måste jag bevisa det. Och jag blir så irriterad då man inte kan dra alla över en kam heller. (Noura, Botkyrka)

Noura och andra ungdomars erfarenheter bidrar till en känsla av utanförskap och att man inte är välkommen. I Angered berättar de unga om att busschaufförer kan vara mycket otrevliga och aggressiva. De unga vågar inte fråga när bussen ska gå, fastän tiden enligt tidtabell passerat när chaufförerna står och röker och pratar. Sibel berättar att man inte vågar gå fram och fråga när bussen ska gå eftersom vissa chaufförer blir så aggressiva.

Människor bara sitter och kollar ut, när ska vi åka härifrån? Jag kan inte gå fram och säga nåt för de är turkar, de är mina släktingar, hos oss är det så här respekt liksom, så jag bara sitter och väntar och väntar. (Sibel, Angered)

De tänder sin cigg, de vill ha sin cigg i tid ... (Hanna, Angered)

Ja, de vill ha sin paus. (Sibel)

Vidare klagar de på att bussar och vagnar är smutsiga och äckliga:

Alltså det är alltid smutsigt i tunnelbanan, sätena är jätteäckliga. Alltså du kan se skoavtryck, du kan se spya, allting på sätena. De kommer och städar på slutstationen. Ja men varför är spyan kvar då? De måste ju kolla ordentligt och städa alltså ordentligt, och det är samma sak med bussar, du kan komma dit. Ja där ligger Powerking på golvet. Alltså det är äckligt. Det blir kladdigt under skorna och allting det är därför jag hellre väljer att åka bil än att uppleva den här skiten och sen bli otrevligt bemött. (Fadime, Botkyrka)

Att ringa och klaga på kollektivtrafiken är inget de brukar göra. Noura berättar:

Men de gör ju ändå ingenting åt saken. Det är det, du kan ringa hur många gånger som helst och säga det. Det är fortfarande ingen förbättring. Och det är så med allting i den här världen nuförtiden. Du ringer och klagar men det händer inget. Det är samma sak hela tiden. Jag har inte sett någon förbättring i vare sig tunnelbanan eller bussen, så säger jag bara. (Noura, Botkyrka)

Deras berättelser tyder på att det finns en uppgivenhet i deras möjligheter att påverka, som dels beror på deras tidigare erfarenheter av hur de blir bemötta av chaufförer dels på att de inte upplever att de som ungdomar är betrodda eller har något att säga till om.

Olika strategier för att resa med liten plånbok

I intervjuerna diskuterades kostnaden för att resa med kollektivtrafik och tillgång till månadskort. Bland de unga verkade inte kostnaden för resor upplevas som en begränsning för mobilitet utan de reser när de vill och behöver. Många anser att månadskort och enkelbiljetter är för dyra och hänvisar till att det finns unga människor som inte har råd att resa, men att det inte skulle handla om dem själva. Flera säger att priset inte hindrar dem från att göra olika aktiviteter, men några berättar att de inte åker till kompisar, eller väljer bort stopp på vägen, för att hinna använda biljetten på tillbakaresan innan den går ut.

Det är vissa gånger då det är såhär ”ja men ska vi mötas i stan och vara där ett tag innan vi åker dit?” Alltså till bio eller vad som, och då är det såhär ”nej för jag åker i sånt fall direkt dit för det kommer dra på reskassan annars”, för det blir ju mer kostnad ifall jag väntar längre. (Tilde, Botkyrka)

Ungefär hälften av de unga har månadskort medan de andra betalar per resa via reskassa eller app. En viktig auktoritetsresurs som framkommer är att resorna bekostas av föräldrar, kommunen (för dem som fortfarande går i gymnasiet) eller genom försörjningsstöd. Vi förvånades lite över att kostnaderna inte verkade vara ett särskilt hinder för de intervjuade. En tid efter intervjuerna kontaktade vi därför den arbetsförmedlare som var kontaktperson för de unga:

Oj, så är det inte i verkligheten. Många av våra deltagare har inte råd att köpa SL-kort vilket orsakar att de många gånger just för den anledningen inte kan komma till sina individuella samtal eller till våra gruppaktiviteter. Jag har haft unga vuxna som har varit nervösa över att ta en intervju eller jobb för att de vet inte hur de ska köpa en SL-biljett. (Feride, Botkyrka)

I intervjuerna var det inte någon som sa att de inte har pengar till att resa till sina jobbsökaraktiviteter. Det kan bero på flera saker: att de har pengar till att resa, att någon annan betalar resorna, att de reser utan att betala eller att de inte vill prata i grupp om att de inte har råd. Vi frågar om de vet hur människor gör om de inte har råd att resa. De känner till människor som plankar. Det syns att folk smiter igenom spärrarna till

tunnelbanan bakom någon annan. De berättar om att det är vanligt att människor låter bli att betala om det inte finns någon kontrollant. Abdel berättar att han själv låter bli att betala:

Jag har en hållplats som jag åker till jobbet från ... två hållplatser då, totalt. Jag betalar alltid om jag åker in till stan, då köper jag, med inte när jag åker till jobbet, då betalar jag faktiskt inte alls, för jag vill inte betala så mycket för att åka en och en halv hållplats, liksom ... (Abdel, Angered)

Att det är dyrt att resa med kollektivtrafiken verkar vara ett fullgott skäl för Abdel att inte betala. Warsame i Angered berättar om en liknande strategi för att slippa betala. Han har skolkort som inte gäller efter klockan åtta på kvällarna. Men efter den tiden är det inte är några kontrollanter på spårvagnarna så då kan man åka gratis. Om det kommer kontrollanter så köper man direkt en biljett i appen. Inga andra nämner ifall de har liknande strategier och att andra inte betalar väcker ingen irritation eller frågor om rättvisa hos de unga. Deras kunskaper om hur man kan resa utan att betala kan förstås som kapacitetsresurser för mobilitet.

Körkort som resurs och utopi

Av de 28 unga personer vi har intervjuat var det endast tre som hade körkort. Det är inte så förvånande med tanke på att det kostar mycket att ta körkort och att de är arbetslösa eller studerande med låga inkomster. Att ha ett körkort värderas däremot högt: "Det vore en dröm" (Dimitri, Botkyrka). De flesta instämmer och vill ha körkort i framtiden. Körkort anses vara en del av den vuxenvärld som de i dagsläget är ganska långt ifrån. Deras erfarenheter av att söka jobb är också att många arbetsgivare ställer krav på körkort.

Flera av de unga åker bil med sina kompisar. Det verkar finnas en skjutskultur i deras kompisgrupper. Att bli skjutsad är för en del en lika central del av mobiliteten som att åka med kollektivtrafiken.

Ja, jag och mina kompisar när vi ska till stan eller Hisingen och så där långt bort, liksom, så tar vi bil. Och under kvällarna. (Warsame)

Att åka bil beskrivs i positiva termer. Det är skönt att slippa trängas i kollektivtrafiken och sitta i fred med sina kompisar i en bil. Att det skulle vara dyrt att åka bil framkommer inte. "Jag har inga snåla vänner", säger Fadime. I relation till bilen ses kollektivtrafik som det sämre alternativet. En stolthet kring det goda utbudet av kollektivtrafik som särskiljer Göteborg från de flesta andra städer, och särskilt kring spårvagnen som

en viktig symbol för staden märks inte i intervjuerna. Kollektivtrafiken är tagen för given, men inte bilen.

Mina från Botkyrka slutade helt att åka kollektivtrafik när hon fick körkort. Hon menar att hon har åkt så mycket kollektivtrafik i sina dagar så att hon är färdig med det. I hennes familj finns två bilar som alla delar på. Hon berättar att hon ofta och gärna skjutsar sina vänner. De ringer henne ibland och ber om att få bli hämtade så att de slipper vänta på pendeltåget, särskilt sent på kvällarna. Körkortet är således en resurs för en upplevd trygg mobilitet. Det beskrivs också så av Zorheh i Angered som numera har körkort. Sedan hon fick det tillåter hennes mamma henne att vara ute på kvällarna.

Slutsatser

Metodreflektioner

Innan resultaten diskuteras behövs en reflektion kring de sammanhang i vilka intervjuerna skedde som har att göra med forskaren som medskapare av utsagor i en intervju.

Det faktum att fyra forskare, alla etniska svenskar, betydligt äldre än de intervjuade unga och uppväxta på mindre orter, är nyfikna på att komma och höra om "livet i förorten" kan ha betydelse för de ungas tolkning av våra frågor och kanske även gjort dem osäkra. Vad de unga berättar kan mycket väl vara baserat på deras erfarenheter och känslor för området men också vara en återspeglning av intervjusituationen. Vi som forskare är inte bara medskapare i intervjun genom det vi säger utan också genom hur vi ser ut, hur vi pratar, hur intervjusituationen är riggad och att vi förväntar oss att få någonting av dem, nämligen deras berättelser. Är forskarna ute efter att bekräfta den bild som media ger av förorterna? Kanske vill intervjupersonerna förhålla sig till den mobilitetsnorm som råder i dagens samhälle och framhålla sig själva som mobila, trots att de kanske inte är det. Citatet från den arbetsförmedlare vi pratade med, Feride, tyder på att transportfattigdom förekommer hos de unga hon träffar i sitt arbete med arbetssökande ungdomar. Trots dessa frågetecken, måste vi respektera de deltagande intervjupersonernas berättelser och erfarenheter som något genuint.

Resultatreflektioner

Resultaten visar att internationell forskning om transportrelaterad social exkludering inte kan överföras rakt av till svenska förhållanden. För de unga utgör inte de upplevda bristerna i kollektivtrafiken hinder för inkludering. Hindren är snarare arbetslöshet och dess negativa effekter, som låg eller ingen inkomst och brist på sociala sammanhang. Kollektivtrafiken är snarare en resurs som finns tillgänglig när de intervjuade behöver den. Detta faktum är delvis ett resultat av den svenska planeringsmodellen med en tradition av att försörja förorter med service, boende och transporter (Grundström 2018). Socialt utsatta urbana områden i Sverige är således relativt väl försörjda med kollektivtrafik. Det finns både spårvagn eller tunnelbana och busstrafik att välja på och de unga kan välja det transportsätt som passar dem bäst, utifrån humör, hur snabbt de behöver komma fram samt tid på dygnet.

De intervjuades berättelser tyder på viktiga tids-rumsliga kompetenser i form av mobilitetsstrategier och kunskap i att orientera sig i den urbana miljön. De har tillgång till sociala nätverk knutna till deras bostadsområden och till dem som bor där. För många innebär de sociala nätverken resurser för mobilitet. De kan bli skjutsade med bil av kompisar med körkort, de kan umgås under resan och bilen innebär en trygghet för tjejer när de är ute om kvällarna. Bilen och dess möjligheter till mobilitet och tillgänglighet både bygger på, stärker och breddar de sociala nätverken.

Studien visar att de unga inte är transportfattiga. Men med hjälp av den tidsgeografiska begreppsapparaten har vi kunnat identifiera tids-rumsliga restriktioner som de unga erfar, mer eller mindre medvetet, och som påverkar deras resande. Restriktionerna hänför sig till kostnad och betalningsförmåga; de kan innebära trakasserier och obehagliga möten, särskilt kvällstid och för tjejer; de utgörs av smuts och trängsel i fordon. Andra restriktioner handlar om tid: väntetider, förseningar och inställda avgångar, samt om normer kring att (inte) gå eller cykla vilket kan påverka hälsan negativt. Vidare kan bemötande som bidrar till att de unga känner sig osäkra och ovälkomna förstås som en auktoritetsrestriktion som hindrar dem att utnyttja kollektivtrafiken med samma demokratiska rättigheter som andra.

Några lärdomar från studien kan användas för att utforma ett tryggt och inkluderande transportsystem, inte bara i förorten utan också på andra håll i landet. Ett sätt att hjälpa ungdomar att få arbete är att erbjuda billigare resor för arbetslösa. Månadskort på kollektivtrafiken är ofta kraftigt

rabatterade men för personer med liten eller ingen inkomst är det ändå svårt att betala en större klumpsumma på en gång. Att betala per resa är dock dyrt och kan bidra till att man begränsar sitt resande till det allra mest nödvändiga. Inkomstanpassade biljettpriser kan därför vara en lösning för att inte utestänga vissa utsatta grupper från kollektivtrafiken.

För en trygg och förtroendeingivande kollektivtrafik spelar chaufförer, kontrollanter och väktare en viktig roll. Chaufförer är kollektivtrafikens ansikte utåt och behöver kunskap om hur man bör bemöta människor i olika åldrar, kulturer, kön och så vidare för att bidra till trygghet och tillit. Samtidigt kan inte chaufförer ta ansvar för allt som händer i bussen eller vagnen när de kör. Därför behöver även kontrollanter och väktare ha sådan kunskap. Att minska nedskräpning och skadegörelse är svårt, det är inte alltid synligt vilka som skräpar ner och förstör fordonen. Ett sätt att arbeta för att minska problemet är att använda normativa budskap som syftar till att främja önskade beteenden genom att upplysa om att andra människor betar sig på ett önskvärt sätt (Cialdini 2007) till exempel slänger sitt skräp i papperskorgen. Andra strategier är synlig städning och sorteringskärl för burkar, plast och papper (Naturvårdsverket 2013).

Sammanfattningsvis visar studien att kollektivtrafiken fungerar som en resurs för mobilitet och tillgänglighet för unga personer i socialt utsatta områden, men också att den i vissa situationer skapar hinder och obehagliga upplevelser. Studien ger en inblick i hur de unga upplever sina bostadsområden vilket har betydelse för när och hur de använder olika transportmedel. Det får effekter på deras deltagande i arbetsliv, studier och fritidsaktiviteter. Lärdomarna från studien kan användas för att anpassa kollektivtrafikens utbud, rutter och betalningsalternativ samt ge insikter i hur unga resenärer bör bli bemötta för att de ska känna trygghet och tillit när de reser.

Tack till informanterna som deltog i studien och till K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, som finansierade den. Tack också till mina kollegor som har varit med och genomfört studien: Malin Henriksson, Christina Lindkvist och Jakob Allanson.

Litteratur

- Ahern, A., Hine, J. 2011. Rural transport – Valuing the mobility of older people. *Research in Transportation Economics*, 34(1), 27–34.
- Bondemark, A. 2019. *The price we pay. Essays on distribution and transport*. Faculty of engineering. Lund University.
- Botkyrka kommun 2012. *Framtid Fittja, Detaljplaneprogram för stadsutveckling*.
- Bradley, K. 2012. Livet i miljonprogrammet – hållbarare än man kan tro. I Johansson, B. (red.), *Miljonprogrammet. Utveckla eller avveckla?*, s. 101–111. Stockholm, Forskningsrådet Formas.
- Cialdini, R.B. 2007. Descriptive social norms as underappreciated sources of social control. *Psychometrika*, 72(2), 263–268.
- Ellegård, K. 1999. A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals – a challenge of complexity. *GeoJournal* 48(3), 167–175.
- Grundström, K. 2018. Mobility as a stratifying factor in housing: dwelling-in-place contra dwelling-on-the-move in Sweden. *Mobilities*, 13(1), 96–110.
- Grundström, K., Molina, I. 2016. From Folkhem to lifestyle housing in Sweden: segregation and urban form, 1930s–2010s. *International Journal of Housing Policy*, 16(3), 316–336.
- Hägerstrand, T. 1970. Tidsanvändning och omgivningsstruktur. I SOU 1970:14, *Urbaniseringen i Sverige. En geografisk samhällsanalys*. Stockholm, Bilaga 4.
- Lucas, K. 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Massey, D. 1995. The conceptualization of place. I Massey, D., Jess, P. (red.), *A place in the world?*, s. 45–85. New York, The Open University.
- Naturvårdsverket 2013. *Strategiskt arbete för minskad nedskräpning. Vägledning för kommuner*. Stockholm, Naturvårdsverket.
- Niska, A. et al. 2017. *Cykling bland barn och unga – en kunskaps-sammanställning*. VTI rapport 958.
- Pereira, R.H.M., Schwanen, T., Banister, D. 2016. Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37, 170–191.
- Polisen 2017. *Utsatta områden. Social ordning, kriminell struktur och utmaningar för polisen*. Stockholm, Nationella operativa avdelningen. Tillgänglig: https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga_rapporter/utsatta-omraden-social-ordning-kriminell-struktur-och-utmaningar-for-polisen-2017.pdf [22 augusti 2019].
- Solomon, J., Titheridge, H. 2009. *Setting accessibility standards for social inclusion: Some obstacles*. Paper vid 41st Annual Universities' Transport Study Group Conference 2009, UCL Centre for Transport Studies, London.
- Trafikanalys 2018. *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*. Rapport 2018:17. Stockholm, Trafikanalys.
- van der Burgt, D., Cele, S. 2014. Barnen och stadsrummet: Relationer mellan kompetens, ålder och delaktighet. *Sociologisk Forskning*, 51(1), 29–46.

