

Malin Henriksson & Christina Lindkvist
Inledning: Kollektiva resor. Utmaningar för
socialt hållbar tillgänglighet

ur boken

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

Arkiv förlag 2020
Pandoraserien XXVIII

FÖRSLAG PÅ KÄLLANGIVELSE:

Henriksson, Malin & Christina Lindkvist (2020) "Inledning: Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet", i Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, s. 11–21, 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

INLEDNING

Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet

MALIN HENRIKSSON &
CHRISTINA LINDKVIST

Inledning

En rad nutida konflikter visar på transporterens betydelse i dagens samhälle. Transportsektorn bidrar till stora utsläpp av växthusgaser, människor dör i trafikolyckor och många utsätts dagligen för skadliga partiklar och buller. Landsbygdsbefolkningen i Frankrike kämpar under kampanjen Gula västarna för sänkta bensinkostnader och för rätten att köra bil om man bor utanför tätorternas kollektivtrafikstråk. I Iran protesterar människor mot ransonering av bensin och drivmedel och i Chile var höjda priser i kollektivtrafiken det som tände gnistan för massprotesterna under senare år.

Även i Sverige väcker transportplaneringen och kollektivtrafiken känslor. Den makt som kontrollanter har på spårvagnar och i tunnelbanan har debatterats efter flera uppmärksammade händelser med rasistiska förtecken. Barn blir avvisade från regionaltåg för att de inte haft giltiga biljetter, ungdomar vittnar om att de misstänks för fuskåkning och rapporterar om dåligt bemötande från busschaufförer, tågvärdar och kontrollanter. Detta strider mot de riktlinjer om lika bemötande och om barns rättigheter som kollektivtrafikmyndigheterna ålagt sig att följa. Ändå införs fler och hårdare kontroller och myndigheterna tar även polisen till hjälp för att stävja fusket. Covid-19-pandemin har ytterligare synliggjort den sårbarhet ett beroende av kollektivtrafik innebär. De som inte kan avstå kollektivtrafiken trots rekommendationer från myndigheter får trängas på bussar där både chaufförer och resenärer utsätts för smittspridning. Från London rapporteras hur busschaufförer är extra utsatta för viruset och dött i nästan samma utsträckning som vårdpersonal. I Sverige har fackföreningarna varslat om skyddsstopp för förare i flera regioner.

På landsbygden handlar det istället om ett alltmer bristfälligt utbud av kollektivtrafik. En statlig utredning har nyligen uppmärksammat att det krävs innovativa lösningar för att få till stånd mer hållbara transporter på landsbygden, eftersom den traditionella kollektivtrafiken inte längre fungerar (Berg och Ihlström 2017). Att bo och verka utanför storstadsregionerna utan tillgång till bil är idag näst intill omöjligt. En krympande samhällsservice, med växande avstånd till exempelvis sjukhus, försvårar situationen. Trots det förväntas alla tänka på miljön och köra mindre bil. Samhällsutvecklingen tycks leda till större klyftor mellan stad och land.

Sedan början av 2000-talet har regionförstoring – det vill säga att styra mot att olika funktionella regioner växer samman – varit en uttalad politisk ambition i Sverige. Här spelar den regionala kollektivtrafiken en stor roll eftersom den möjliggör längre pendlingsavstånd. Regionförstoring syftar framför allt till att arbetstagare ska få tillgång till en större och mer attraktiv arbetsmarknad utan att behöva flytta, medan arbetsgivare enklare kan hitta rätt kompetens. Regionförstoringen gynnar arbetsgivare, högutbildade personer och studenter med flexibilitet och stort inflytande över sitt arbete och sin tid och som i huvudsak arbetar kontorstider. De som inte har samma flexibilitet, exempelvis vård- och omsorgspersonal, tvingas anpassa sig till längre pendlingstid med konsekvensen att det blir mindre tid för familj, vänner och avkoppling (Friberg 2008; Scholten och Jönsson 2010; Henriksson 2019a). Investeringar i snabbare regionala persontransporter gynnar alltså främst en relativt välbeställd grupp i samhället med redan goda mobilitetsresurser.

Med ökad koncentration av verksamheter till storstadsregionerna blir det trångt i transportsystemet. Investeringar i vägar och kollektivtrafik i storstadsregionerna som svar på trängselproblematik och bristande framkomlighet underbygger ytterligare en ojämlig regional fördelningspolitik. Detta handlar inte enbart om relationen mellan stad och land. Inom storstadsregionerna sker också investeringar i snabbare regionala transportlösningar. Den som ser halvtomma tåg passera i hög hastighet och själv har långsamma resor i trängsel framför sig kan lätt uppleva sig vara nedprioriterad. Situationen speglar den konventionella transportplaneringens fokus på starka stråk och hög hastighet (Banister 2008; Böhm et al. 2006; Newman och Kenworthy 2015).

Att kollektivtrafiken både speglar och förstärker konflikter mellan olika samhällsgrupper innebär att de som tar beslut om och planerar för kollektivtrafiken bör ta ansvar för den sociala tillgängligheten. ”Socialt

hållbar tillgänglighet” är ett nytt begrepp inom transportområdet. Det kan definieras på många sätt men inkluderar ofta strävanden mot rättvisa, livskvalitet, hälsa och social sammanhållning (Ström et al. 2017). Det är en viktig uppgift för forskare och planerare att ta fram kunskap och utveckla metoder som kan bidra till att politiska mål om social hållbarhet kan uppnås. Transportplaneringen behöver därför kompletteras med kunskap som tar fasta på transportsystemets betydelse för olika sociala grupper. I ett samhälle som bygger på att människor förväntas vara högrörliga för att ta sig till vardagens viktiga målpunkter, blir tillgängliga transporter en grundläggande fråga om jämlikhet. Det behövs därför analyser som tar hänsyn till kontextuella faktorer där resenärer inte ses som en homogen grupp som reser i relation till kontorstider, utan som människor med olika behov, förutsättningar och förmågor att använda de transporter som erbjuds (Scholten och Joelsson 2019; Martens 2009).

Kollektivtrafiken är ett område som präglas av maktrelationer och ojämlika sociala positioner. Maktrelationer finns mellan de som planerar trafiken, de som utför tjänsterna och de som nyttjar dem. I planeringen av kollektivtrafik finns grupper som framstår som mer prioriterade än andra. Barn, studenter och pensionärer har vanligtvis reducerade priser i kollektivtrafiken, men unga vuxna och personer med låga inkomster betalar samma biljettpris som en person med höga inkomster. Risken för att utsättas för våld och sexuella trakasserier är något som unga kvinnor och hbtq-personer upplever i högre grad än andra i kollektivtrafiken, i Sverige såväl som utomlands (Ceccato et al. 2019). Migranter och gästarbetare är andra resenärsgupper som måste förhålla sig till potentiellt hotfulla bemötanden när de nyttjar kollektivtrafiken. Rätten till och behovet av transporter och mobilitet ser alltså olika ut beroende på vems perspektiv som anläggs.

I den här antologin är det social hållbarhet som står i fokus. Det handlar om människors behov av och rätt till transport i Sverige. ”Människor” är här ett begrepp som innefattar många olika grupper av personer. I bokens kapitel kommer läsaren att få bekanta sig med ungdomar, både de som bor i områden som definieras som utanförskapsområden och de som bor i mer socioekonomiskt välbeställda områden. Läsaren kommer att möta personer med olika typer av funktionsvariation, lära sig hur de förhåller sig till behov av och önskemål om ett hållbart resande, samt få insikter i migranters och hbtq-personers erfarenheter av kollektivtrafik och tillgång till mobilitet. Berättelserna återger framför allt mobilitetsstrategier bland

grupper i staden, även om landsbygdens brist på tillgängliga transporter också kommer att tas upp.

Med denna antologi vill vi visa på viktiga sociala perspektiv på transporter och mobilitetsstrategier. Som samhällsvetenskapliga forskare på området har vi upplevt att sådan kunskap efterfrågas av såväl politiker som planerare. Det saknas kunskaper om vad sociala perspektiv på transportplanering kan tänkas innebära och hur planeringsperspektiv på social hållbarhet kan omsättas i åtgärder som fungerar för alla. Många planerare står handfallna när transportplaneringen kritiseras för att den inte tar hänsyn till olika sociala gruppers olikartade behov. De kan förledas att tro att den fysiska infrastrukturen och fordonens utformning är tillräcklig, bara man tar hänsyn till ledord som ”universell design” och ”design för alla” samt använder checklistor för jämställdhet och jämlikhet. Vi menar dock att det är otillräckligt. Så trots att frågor om jämställdhet, äldres mobilitet och funktionshindrades behov fått ökat inflytande över fordons fysiska utformning och hur de framförs, och även om det idag finns en ökad förståelse för sådant som säkerhet för utsatta grupper, så har det varit svårt för planeringen att identifiera sociala grupper utöver de traditionella kategorierna. Hur exempelvis klass och etnicitet påverkar resenärers möjlighet att tillgodogöra sig kollektivtrafik har fram tills nyligen inte funnits med i analyser av vad kollektivtrafiken kan och bör erbjuda. I denna antologi ger vi därför exempel på hur olika slags användare och deras specifika användning av kollektivtrafiken kan identifieras och hur förutsättningarna för att använda kollektivtrafiken skiljer sig i olika urbana sammanhang. Vi gör det med användning av kvalitativa metoder. Vi menar att kvalitativ forskning kan utmana vedertagna föreställningar om betydelsen av och tillgängligheten till kollektivtrafik för olika grupper i samhället och berika genom nya insikter.

Nedan introducerar vi tre centrala perspektiv som präglar bokens analys. Först argumenterar vi för ett speciellt sätt att se på social rättvisa som vi vill införa i svensk transportforskning. Hur rättvisa tolkas spelar stor roll för medborgarnas möjlighet att forma sitt resande utifrån tillgängligt transportutbud. Vi knyter an till den amerikanska filosofen Iris Marion Youngs definition av social rättvisa. Den tar fasta på en omfördelning av resurser till de grupper i samhället som har minst marginaler snarare än på att resurser ska fördelas jämnt över olika grupper (Young 2011). Vårt andra perspektiv handlar om den kunskapsradition som antologins bidrag ingår i. Vi utgår här ifrån teorier inom sociologi och kultur-

geografi om ”mobilitet”, som inriktas på hur sociala strukturer påverkar resande och icke-resande samt på individers eget aktörskap. Detta kontrasterar mot traditionella synsätt inom transportforskningen som dominerats av rationalistiska kunskapsstraditioner. Vårt tredje perspektiv berör därför behovet av kvalitativa tillvägagångssätt i transportforskningen och hur de kan tillämpas praktiskt och ge nya insikter.

Perspektiv på social rättvisa

Planering av kollektivtrafik styrs politiskt och finansieras av skattemedel eftersom den bedöms vara samhällsnyttig. Hur kollektivtrafiken faktiskt ska finansieras är en återkommande fråga på den politiska dagordningen, liksom hur samhällets nyttor av trafiken ska beräknas (Dickinson och Wretstrand 2015; Wimark 2017). Det handlar till exempel om vilka rutter som är viktiga att behålla, vilka som ska förstärkas, glesas ut eller till och med läggas ned. Den ”svenska modellen” bygger på att sociala nyttor ska komma alla samhällets medborgare till del på likvärdiga villkor, att nyttan är universell, och att en majoritet är villiga att vara med och betala för nyttigheten. Denna fördelnings- och rättvisepincip brukar beskrivas som en distributiv syn på rättvisa (Esping-Andersen 2013; Rawls 2005). Inom rättvisefilosofin finns också andra synsätt på vilka fördelningsprinciper som ska gälla, som att särskilt utsatta grupper ska prioriteras på bättre bemedlade gruppers bekostnad. Det innebär att rättvisa, så att säga, övertrumfar demokratiska principer om jämlikhet (Fainstein 2014). Här finns en åtskillnad mellan vad man kan kalla en liberal uppfattning om allas lika värde och att kollektiva nyttigheter ska fördelas lika mellan individerna i samhället och en marxistisk analys som utgår från olika former av förtryck som bas för ojämlikhet och där politiska åtgärder bör gynna utsatta grupper (Young 2011).

Som transportforskningen bedrivs idag är det distributiva rättviseperspektivet vanligast (Martens 2016). Inspirerade av Young, tolkar vi hennes rättvisefilosofi som att transportplaneringens målsättning att ge människor likvärdiga förutsättningar, exempelvis genom samma taxa för alla oavsett inkomst, i praktiken leder till diskriminering. Utifrån Youngs resonemang om olikhet som grund för social rättvisa, bör man istället prioritera särlosningar som gynnar särskilt utsatta. Det handlar inte bara om vad kollektivtrafiken ska kosta för resenären utan också om metoder att i planeringen kunna fånga upp särskilt utsatta gruppers behov

och erfarenheter vad gäller till exempel rutter, tidtabeller och destinationer. Att möta särskilt utsatta grupper på deras villkor är en förutsättning för att reducera den sociala ojämlikheten inom kollektivtrafiken. Utifrån dessa resonemang har vi i antologin som ambition att låta olika sociala grupper komma till tals för att belysa just deras förutsättningar, önskemål och behov.

Perspektiv på mobilitet

Det samhällsvetenskapliga intresset för transporter och olika typer av förflyttningar intensifierades efter att sociologerna Mimi Sheller och John Urry i mitten av 00-talet formulerade ett mer kritiskt förhållningssätt till fältet, något som beskrivits som ett nytt paradigm med fokus på ”mobilitet” (Sheller och Urry 2006). Genom att ge forskningen om transport, resande och planering en mer analytisk och sociologisk ansats, bidrog dessa och andra forskare till att synliggöra många olika varianter av mobilitet och deras inneboende maktrelationer. Man har bland annat undersökt hur globala relationer återfinns i vad som sker på lokal nivå och vice versa (Massey 2013) samt noterat att fysiska förflyttningar inte är nödvändiga för att individen ska skapa rumsliga sammanhang; de möjliggörs också genom digitala medier och kommunikationer (Sheller och Urry 2006). Denna ansats har utmanat konventionella förståelser av transporter och öppnat fältet för nya slags kvalitativa analyser. Bidragen i denna antologi baseras på några olika perspektiv med fokus på just mobilitet.

Ett viktigt bidrag har gjorts av den tyske sociologen Vincent Kaufmann. Han har utforskat relationen mellan icke-realiserad och realiserad mobilitet (Kaufmann 2002). ”Mobilitet”, enligt Kaufmann, beskriver den realiserade och faktiska förflyttningen i rummet (eller frånvaron av rörelse). Men varje individ har även en *potentiell* mobilitet som handlar om tillgång (till färdstätt eller till ekonomiska resurser med mera), om förmåga (kroppslig förmåga, att ha körkort, att kunna tala ett visst språk med mera) samt om orienteringsförmåga (att hitta i rummet, att kunna söka information om resor, att kunna betala med mera). Förmågorna kan förstås som olika former av kapital (Bourdieu 1996). Den potentiella, icke-realiserade, mobiliteten benämner Kaufmann som ”motilitet”. Hur individen faktiskt tolkar sin förmåga är också viktigt – det vill säga vilka strategier, värderingar, uppfattningar och vanor som möjliggör vissa val för individen och omöjliggör andra. Kaufmann betonar att motilitet i grund och botten är något socialt och föränderligt. Eftersom mobilitet tar olika uttryck och

beskriver både vardagligt resande, turism, flytt och migration har samma person olika former av motilitet över tid, men också parallellt.

Ett annat användbart begrepp är ”mobilitetsstrategier”. Den tyska sociologen Sven Kesselring påpekar, precis som Kaufmann, att mobilitetsstrategier formas av kontextuella situationer, ekonomiska och sociala förhållanden och makt (Kesselring 2006). När strategier utvecklas för att hantera olika typer av situationer ger de en målorienterad praktik. Vi använder begreppet mobilitetsstrategier för att kunna analysera individens möjligheter och förmåga att påverka sin rörelse i tid och rum. Naturligtvis, vilket flera kapitel i boken beskriver, varierar individers möjligheter att påverka sin mobilitet. Men vår utgångspunkt är att även de personer som till synes är högst begränsade i sin mobilitet, söker optimera sina resurser och utforma strategier som gör det möjligt för dem att genomföra sina resor.

Tillsammans gör begreppen ”mobilitet”, ”motilitet” och ”mobilitetsstrategier” det möjligt att synliggöra individers och sociala gruppers resor på ett detaljerat och konkret sätt, samtidigt som kontexten inom vilken resorna genomförs blir central för analysen. Begreppen återkommer i kapitlet och driver analyserna om olika gruppers resande framåt. En röd tråd i antologin är således individers upplevelser, tolkningar och konkreta strategier för att kunna använda sig av kollektivtrafiken och andra resanderum.

Perspektiv på metoder

Studier om kollektivtrafik och transporter har hittills framför allt bedrivits med hjälp av kvantitativa metoder. Detta hänger ihop med behovet att kunna beräkna nyttan av de investeringar som görs, givet att det är förenat med stora kostnader att investera i infrastruktur. Transportplaneringen efterfrågar modeller där samhällsekonomiska nytto- och kostnads-kalkyler som CBA (*cost-benefit analysis*) och SEB (samhällsekonomisk bedömning) kan ge underlag för beslut. *Rational choice*-modeller för att bestämma individers betalningsvilja som används inom den beteendekonomiska forskningen är också vanliga (Thoreson 2011), liksom så kallade TDM-åtgärder (*travel demand management*) som antas kunna styra färdmedelsval genom olika slags styrmedel, som parkeringsavgifter, skatter och tullar (Gärling och Schuitema 2007). När resenären står i centrum handlar det ofta om kundnöjdhet eller tillfredsställelse av den senaste resan (Book et al. 2016).

Dessa olika metoder, som alltså fått stort genomslag inom forskning, politik och praktik, präglas framför allt av antaganden om ekonomisk rationalitet (Söderbaum 2006). De ger inte utrymme för resonemang om rättvisa och jämlikhet, där människors erfarenheter, uppfattningar, värderingar och rättigheter får betydelse. Medan transportplaneringen främst intresserar sig för övergripande strukturer och vilka investeringar som ger störst nytta, uppfattas invånares åsikter och önskemål som individuella preferenser som är svåra att ta hänsyn till i planeringen (Levin et al. 2016). Planerare tenderar alltså att ha en ytlig förståelse av vad resande (och icke-resande) har för betydelse för människors vardagliga liv (Rajé 2007; Henriksson 2019b). Här ser vi dock en förändring när frågor om social hållbarhet de senaste åren fått allt större utrymme på den politiska agendan (Gil Solá et al. 2019). Detta innebär att det idag finns ett uttalat behov av metoder, såväl kvalitativa som kvantitativa, som på allvar kan analysera den lokala kontexten och intresserar sig för människors geografiska närområde och hur de ser på det. Hur använder de verksamheter och service, inklusive transporter och kollektivtrafik som påverkar deras upplevelse av tillgänglighet för sådan service?

I den här antologin lyfter vi fram kunskap om resor och resenärer som kan bidra till att stärka kunskapen om social hållbarhet. De olika kapitlen använder flera olika slags kvalitativa metoder – som djupintervjuer (Maja Lagerqvists, Thomas Wimarks och Linn Axelssons respektive kapitel), fokusgrupper och resedagböcker (Jessica Bergs kapitel), minnesarbete (Malin Henrikssons kapitel) och deltagande observationer (Hanna Egards och Kristofer Hanssons kapitel). I bokens slutkapitel använder Ana Gil Solá, Eva Thulin och Bertil Vilhelmson erfarenheter från tidigare studier, både kvantitativa och kvalitativa, för att staka ut en möjlig väg för att stärka socialt hållbar tillgänglighet inom trafikplaneringen.

Mångfalden av angreppssätt bidrar till en ökad förståelse av människors mobilitet och av hur kollektivtrafikens utformning och olika infrastrukturinvesteringar påverkar olika grupper i samhället. Vi hoppas att boken ska ge stoff till diskussioner om vilken typ av kunskap som kan fungera som beslutsunderlag i planeringssammanhang, liksom konkreta förslag på förändringar och förbättringar i människors vardag. Vi tror att den kan inspirera forskare, planerare, politiker och studenter som vill bredda sin kunskap om mobilitet och om socialt hållbar tillgänghet för olika grupper av resenärer i kollektivtrafiken.

Bokens kapitel

Antologin fokuserar några olika grupper i samhället och analyserar hur exkludering och utsatthet men även tillhörighet konkret uttrycks inom kollektivtrafiken och hur människor skapar mening och strategier för sin mobilitet. Bokens kapitel är grupperade på följande sätt.

Boken inleds med tre kapitel om hur unga människor utvecklar strategier när de använder kollektivtrafiken. Kapitlen behandlar bland annat deras utsatthet i kollektivtrafiksystemet, både vid hållplatser och ombord på tåg och bussar. Unga upplever olika risker när de reser, de utsätts för ovälkomna närmanden och de blir tagna för fuskåkare. De blir ofta miss-tänkliggjorda, de erfar brist på respekt från vuxna men känner också av avsaknaden av ekonomiska resurser för att kunna resa som de vill. De ser också kollektivtrafiken som en tillgång och en tillflykt. Denna motsägelsefulla situation diskuteras i kapitel av Jessica Berg, Malin Henriksson och Maja Lagerqvist.

I två bidrag diskuteras flyktingars och migranternas speciella, men olika, erfarenheter av kollektivtrafik i Sverige. I Thomas Wimarks kapitel fokuseras samhällets avsaknad av strategiskt tänkande i termer av transporter när hbtq-personer med flyktingstatus placeras på landsbygden långt från sammanhang där de kan ingå i sociala nätverk och utveckla sociala relationer. Flyktingstatusen bidrar till en extrem utsatthet och kollektivtrafiken innebär dessutom för många hbtq-personer en fysisk utsatthet och risk för våld. Det finns också mer privilegierade, högutbildade arbetskraftsmigranter i Sverige som gärna reser mellan olika platser och som är vana vid att röra sig i olika nationella och lokala transportsystem, ofta utan större problem. Detta beskriver Linn Axelsson i sitt kapitel.

Den fysiska utformningen och avsaknaden av kontinuerlig översyn för att hantera brister i den fysiska miljön gör det svårt och ibland omöjligt för personer med funktionsvariationer att använda kollektivtrafiken. Detta synliggörs på ett konkret och insiktsfullt sätt i Hanna Egard och Kristofer Hanssons kapitel.

Bokens avslutande kapitel av Ana Gil Solá, Eva Thulin och Bertil Vilhelmson lyfter in de övriga texterna i ett bredare planeringsperspektiv. De beskriver ett skifte från ett synsätt där transporter stått i centrum till ett där människor och deras vardagliga aktiviteter är väsentliga för analysen. Detta kapitel – liksom antologin i stort – visar på de stora utmaningar, men också möjligheter, som både forskning, planering och politik står inför i omställningen mot en socialt hållbar tillgänglighet.

Litteratur

- Banister, D. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Berg, J., Ihlström, J. 2017. *Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd. Intervjustudie. VTI Rapport 949.*
- Book, K., Henriksson, M., Levin, L., Svensson, Å. 2016. *Kollektivtrafikens roll i resenärens vardagsliv: En litteraturoversikt.* K2 working paper 2016:17.
- Bourdieu, P. 1996. *Homo Academicus.* Stockholm, Brutus Östlings förlag.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., Paterson, M. 2006. *Against automobility.* Malden, Blackwell.
- Ceccato, V., Näsman, P., Catherine, S., Langefors, L. 2019. *Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv: En handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer.* KTH, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.
- Dickinson, J., Wretstrand, A. 2015. *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt.* K2 Research 2015:2.
- Esping-Andersen, G. 2013. *The three worlds of welfare capitalism.* Hoboken, John Wiley & Sons.
- Fainstein, S. 2014. The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1–18.
- Friberg, T. 2008. Det uppsplittrade rummet: Regionförstoring i ett genusperspektiv. I Andersson, F., Ek, R., Molina, I. (red.), *Regionalpolitikens geografi. Regional tillväxt i teori och praktik.* Lund, Studentlitteratur.
- Gil Solá, A., Larsson, A., Vilhelmson, B. 2019. *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet.* Working papers in human geography 2019:1, Göteborgs universitet.
- Gärling, T., Schuitema, G. 2007. Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility. *Journal of Social Issues*, 63(1), 139–153.
- Henriksson, M. 2019a. Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken. Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang. *Tidskrift för genusvetenskap*, 40(2), 75–96.
- Henriksson, M. 2019b. The "I" in sustainable planning: Constructions of users within municipal planning for sustainable mobility. I Scholten, C. L., Joelsson, T. (red.), *Integrating gender into transport planning. From one to many tracks*, s. 177–197. Cham, Palgrave Macmillan.
- Kaufmann, V. 2002. *Re-thinking mobility. Contemporary sociology.* Aldershot, Ashgate.
- Kesselring, S. 2006. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*, 38(2), 269–279.
- Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J., Thoresson, K., 2016. *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering.* K2 Rapport 2016:1.
- Martens, K. 2009. *Justice in transport: applying Walzer's "Spheres of Justice" to the transport sector.* Paper vid 88th Annual Meeting of the Transportation Research Board 11–15 januari 2009.
- Martens, K. 2016. *Transport justice. Designing fair transportation systems.* London, Routledge.
- Massey, D. 2013. *Space, place and gender.* Hoboken, John Wiley & Sons.
- Newman, P., Kenworthy, J. 2015. The end of automobile dependence. I Newman, P., Kenworthy, J., *The end of automobile dependence. How cities are moving beyond car-based planning*, s. 201–226. Washington, Island Press.

KOLLEKTIVA RESOR

- Rajé, F. 2007. The lived experience of transport structure: an exploration of transport's role in people's lives. *Mobilities*, 2(1), 51–74.
- Rawls, J. 2005. *A theory of justice*. Cambridge, Harvard University Press.
- Scholten, C. L., Joelsson, T. (red.) 2019. *Integrating gender into transport planning. From one to many tracks*. Cham, Palgrave Macmillan.
- Scholten, C. L., Jönsson, S. 2010. *Påbjuden valfrihet? Om långpendlares och arbetsgivarers förhållningssätt till regionförstoringens effekter*. Linnéuniversitetet, Institutionen för samhällsvetenskaper.
- Sheller, M., Urry, J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207–226.
- Ström, L., Molnar, S., Isemo, S. 2017. *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt*. Mistra Urban Futures Rapport 2017:4.
- Söderbaum, P. 2006. Democracy and sustainable development – what is the alternative to cost-benefit analysis? *Integrated Assessment and Management*, 2(2), 182–190.
- Thoreson, K. 2011. *Att beräkna det goda samhället. Samhällsekonomiska analyser och gränslandet expertis-politik inom transportområdet*. (Avh.) Linköping, Linköping University press.
- Wimark, T. (red.) 2017. *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. Kulturgeografiska institutionen. Stockholms universitet.
- Young, I. M. 2011. *Justice and the politics of difference*. Princeton, Princeton University Press.

