

Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.)

Kollektiva resor

Utmaningar för
socialt hållbar
tillgänglighet

Pandoraserien
xxviii

PANDORASERIENS böcker behandlar teknikens möjligheter och förhoppningar, risker och osäkerheter.

Pandora hade av de grekiska gudarna fått en ask med befallning att inte öppna den. Av nyfikenhet bröt hon dock mot förbudet och ut flög över jorden alla prövningar och lidanden. Endast hoppet hann Pandora stänga inne i sin ask, varför detta aldrig övergivit människorna.

Redaktör: Boel Berner

KOLLEKTIVA RESOR

*Malin Henriksson
& Christina Lindkvist (red.)*

Kollektiva resor

Utmaningar för socialt hållbar
tillgänglighet

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

Utgiven med stöd av
K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
och
VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut

Den här e-boken 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.

Omslag: Lars Jacobsen
Omslagsbild: Emelie Otterbeck

© Författarna/Arkiv förlag 2020
E-boksutgåva (PDF) 2020
Beständig länk: <https://doi.org/10.13068/9789179243517>
ISBN: 978 91 7924 351 7
ISSN: 1404-000X

Innehåll

INLEDNING

Malin Henriksson & Christina Lindkvist · Kollektiva resor.

Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet 11

Jessica Berg · Mobilitetsstrategier bland unga i förorten 23

Maja Lagerqvist · Ungdomars resandevärld. Hur kollektivtrafiken
tynger och avlastar vardagslivet 41

Malin Henriksson · Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen i
minnesarbeten om otrygghet med ungdomar 57

Thomas Wimark · Hbtq och nyanländ – begränsningar
och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt
utanförskap 69

Linn Axelsson · Nyanländ och privilegierad? Högkvalificerade
arbetskraftsmigranternas lokala och internationella resande 87

Hanna Egard & Kristofer Hansson · Strandsatt och förbisedd
– men envis. Erfarenheter av att resa kollektivt med
funktionsnedsättning 107

AVSLUTNING

Ana Gil Solá, Eva Thulin & Bertil Vilhelmson · Tillgänglighet på
hållbara villkor. Mot en ökad närhet i vardagen 121

Medverkande författare 141

Förord

Tillkomsten av denna bok är en lycklig förening av forskningsfinansiering, oväntade möten och dedikerade forskare. Med finansiering från K2, Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektivtrafik och Trafikförvaltningen i Region Stockholm kunde två forskargrupper, en från Linköping och Malmö och en från Stockholm, som tidigare inte samarbetat sätta igång sina respektive projekt med fokus på utsatthet, transporter och social rättvisa.

Ett forskarseminarium på ett helt annat tema förde de två projektgrupperna samman och idén att sammanfatta lärdomarna från de båda projekten i en gemensam publikation framstod som självklar. Särskilt eftersom vi är få som forskar om transporter med ett socialt fokus var det viktigt att göra ett gemensamt projekt. Snart stod det klart att det finns några fler som arbetar med perspektiven och som behövde inkluderas. Så tillkom också forskare från Lunds universitet och Göteborgs universitet. Boken *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet* är resultatet av detta gemensamma arbete.

Först av allt vill vi rikta ett stort tack till alla författare som bidragit med texter. Dessa har tillkommit med de förutsättningar som ofta omgärdar forskararbetet, med stor entusiasm och knappa resurser. Tack också till kollegor i våra respektive miljöer som uppmuntrat oss på vägen, som Lena Levin som läste ett tidigt utkast av manuset. Vi vill rikta ett stort tack till Arkiv förlag och Pandoraseriens redaktör Boel Berner som med fast hand och skarp penna styrt våra första trevande utkast till läsbara och mer fulländade kapitel. Avslutningsvis riktar vi ett stort tack till K2 och VTI för generösa tryckbidrag.

*Malin Henriksson, VTI &
Christina Lindkvist, Malmö universitet,
redaktörer*

INLEDNING

Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet

MALIN HENRIKSSON &
CHRISTINA LINDKVIST

Inledning

En rad nutida konflikter visar på transporternas 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 biljettpreis 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 resenärsgrepp 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 migranternas 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 rättvisepprincip 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 särlösningar 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 färdväg 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 kapitlen 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 (Thoresson 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.

- 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.

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 många 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 väntsalars 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 uteslängs 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 stjäl 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. Bevekelegrunden 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 färdssättet 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 färdssätt 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 transportsystem.

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 jättrevliga. 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 stjäls 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 Mellanöstern-kulturen, 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 rekreatiomsområden, 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 kopplingstriktioner 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 intervjuat. 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 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 kompiskretsar. 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 utesluta 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 beter 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 kunskapssammanställning*. 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.

Ungdomars resandevärld. Hur kollektivtrafiken tynger och avlastar vardagslivet

MAJA LAGERQVIST

Eh, ibland. Alltså, det är såhär, det har hänt att några [killar] har tafsat. Och sen dess har jag känt att det är obehagligt att åka tunnelbana. Jag känner jag vågar inte. (Tjej 16 år, Rågsved)

Om jag är lite trött så tar jag bussen. Men om jag bara vill få allting överstökat snabbt men inte är trött utan har energi då kan jag ta pendeltåget. [...] efter träningen, då är jag ganska trött. Då vill jag bara sitta ner och bara vila. Så efter träningen är bussen skön. (Kille 17 år, Jordbro)

Citaten ovan ger exempel på hur resor med kollektivtrafik både kan underlätta och försvåra vardagslivet. Vi ser hur upplevelser av exempelvis rädsla och lugn ombord bussar och tunnelbanevagnar präglar hur personer mår och reser i vardagen. Vardagslivet innefattar mycket resande. För att kunna ta del av samhället reser vi. Vi reser för att jobba, plugga, roa oss och mötas. Men att resa innebär i sig att vara i samhället. Vi jobbar, pluggar, roar oss och möts, *medan vi reser*. Vissa grupper i samhället är mer beroende av just kollektivtrafik för sitt resande. Det här kapitlet fokuserar på ungdomar. Det är en grupp som reser mer kollektivt än andra grupper (Trafikförvaltningen 2016). Det är till och med så att ungdomar som grupp till stora delar är beroende av just kollektiva resor för mycket av sitt vardagliga resande och för att kunna delta i samhället (Barker et al. 2009). Ungdomar är därför extra sårbara om kollektivtrafiken inte fungerar eller ger en obehaglig och otrygg reseupplevelse.

I det här kapitlet undersöker jag hur ungdomar i åldrarna 16 till 19 upplever och förhåller sig till kollektivtrafiken i Stockholm. Jag fokuserar på ungdomarnas reseupplevelser och hur kollektivtrafikens platser (som bussar, tunnelbanor och pendeltåg) kan fungera *tyngande* och *avlastande* i vardagslivet (Friberg et al. 2004). Jag utforskar hur, när och för vem dessa

offentliga platser erbjuder eller motverkar återhämtning och social interaktion, som är två centrala behov för ungdomars utveckling (Clark och Uzzell 2006). Vi kommer att se hur resandet ger upphov till såväl välmående, interaktion och vila som obehag, rädsla och exkludering, samt hur dessa upplevelser också påverkar individers agerande. I kapitlet uppmärksammar jag hur kollektivtrafiken påverkar människor på olika sätt och de variationer som finns kring praktiker och upplevelser i ungas resande, särskilt utifrån kön.

Ungas resande i forskningen

Under de senaste decennierna har vikten av att undersöka och ge betydelse till ungas resande och perspektiv lyfts alltmer av såväl myndigheter som inom forskningen om mobilitet och kollektivtrafik (Barker et al. 2009; Carlestam et al. 2012). Men även om betydelsen av ungdomars perspektiv alltmer betonats har forskningen framför allt fokuserat på ungas rörelsemönster och ofta utifrån kvantitativa data. Internationella studier har visat på ungas begränsningar i rörlighet och transport och de variationer som finns utifrån boendeort, klass och kön (t.ex. McCray och Mora 2011; Jones et al. 2000). Överhuvudtaget uppmärksammas ofta att unga är en grupp i samhället som till stora delar är beroende av föräldrars resurser och en väl fungerande kollektivtrafik för sitt vardagliga resande och deltagande i samhället, från skola till sociala aktiviteter. Mindre fokus har lagts vid ungdomars reseupplevelser eller djupare analyser av vad deras resmönster beror på. Vi vet dock att ungas upplevelser av otrygghet och risk begränsar deras resande (Currie et al. 2013; Ocejó och Tonnelat 2014). Få studier har undersökt ungdomars mer positiva upplevelser kring kollektivtrafiken, även om betydelsen av ungas resande för socialiserande, självständighet och identitet synliggjorts alltmer på senare tid (Symes 2007; Skelton 2013). Dock präglas tidigare litteratur av att antingen lyfta det begränsande *eller* det möjliggörande, snarare än ge en sammanvävd bild. I det här kapitlet strävar jag efter att ge en sådan mer sammanvävd förståelse av kollektivtrafikens platser. Jag vill bidra till kunskapsfälten om kollektivtrafik och ungas resande såväl som ungas upplevelser och användning av offentliga platser. Jag gör det genom att lyfta innebörden av kollektivtrafiken som en offentlig plats för unga där det som tynger respektive avlastar ges utrymme. Min studie bidrar med kunskaper om hur kollektivtrafik påverkar ungas resande och varande i vardagen, och hur detta kan variera beroende på social, rumslig och

tidsmässig kontext. Den ger kunskaper som är väsentliga för att kunna skapa en kollektivtrafik som fungerar för hela samhället. Forskningsfältet kring ungas reseupplevelser domineras av studier från USA, England och Australien. Kapitlet bidrar därför även till kunskapsfältet genom att lyfta ungdomars upplevelser av kollektivtrafik i ett svenskt sammanhang. Jag ska nu gå igenom kapitlets teoretiska infallsvinklar där resandets platser och hur de upplevs står i centrum.

Resandets platser

Att resa handlar i stort om att ta sig mellan platser. Men resandet i sig möjliggör också skapandet av meningsfulla, rörliga platser, vilka jag benämner ”resandets platser”. Här inspireras jag av hur mobilitetsforskningen de senaste åren försökt komma vidare från att se resandet i sig som ett vakuum, och istället söka förstå det utifrån kroppsliga och sociala upplevelser (Sheller och Urry 2006). Alltså kan bussen, tåget eller tunnelbanan begripliggöras som en plats; en plats som formar och formas av människors upplevelser och handlande, istället för att vara ett neutralt medel för att nå ett mål (Jiron 2009). Forskningen om mobilitet har på senare tid blivit alltmer intresserad av rörlighetens materiella och fasta dimensioner och av relationerna mellan mobilitet och stillhet; hur de är olika sidor av samma mynt och influerar varandra. Resandets platser, som bussar och tunnelbanevagnar, innebär såväl rörelse (till olika destinationer) som stillhet (att behöva vara kvar i tunnelbanevagnen tills man nått sin destination). Precis som andra platser är de – om vi utgår från hur geografen Doreen Massey (2005) beskriver platser – alltid föränderliga, kontextuella och står i relation till dem som använder dem och till andra platser. Resandets platser är vardagliga platser med egenskaper och variationer utifrån användare, fysiska former, sociala relationer samt tidsmässiga och geografiska kontexter. De förflyttar sig genom det geografiska rummet under olika tider och med skiftande användare. Nästa avsnitt kopplar samman dessa platser med just resenärgruppen ungdomar.

Ungdomars behov av olika platser

Urbansociologen Mats Lieberg har i studier av ungdomars användning av sin omgivning betonat två typer av viktiga platser: platser för interaktion och platser för tillflykt. Medan den första är platser där man kan se andra och visa sig själv, är den senare platser att dra sig tillbaka på när

man är trött på att visa upp sig (Lieberg 1995). Överhuvudtaget har forskning om ungdomar uppmärksammat betydelsen av att ha en plats att dra sig tillbaka på, där de kan återhämta sig, hantera stress, organisera sina egna tankar och känslor och komma undan vardagslivets begränsningar, kontroll och fragmentering. Social interaktion och tillflykt är två centrala behov för ungdomar, då de är i en period av stark utveckling mot självständighet och vuxenliv (Clark och Uzzell 2006), även om liknande behov finns i alla åldrar. Resandets platser möjligen roll för dessa behov blir extra intressant i och med att ungdomar rent generellt är mer ofria på såväl offentliga som privata platser i jämförelse med vuxna. De har i än lägre grad än vuxna kontroll och äganderätt över platser i sin vardag, som i hemmet. Deras närvaro och umgänge är ofta bevakade, och ifrågasatta, av vuxenvärlden i miljöer som köpcentrum och parker (Childress 2004). Buss och tunnelbana skulle vid sidan av att de utgör viktiga transportmedel också kunna vara platser där ungdomar faktiskt kan vara ensamma, eller tillsammans med andra, utan övervakande föräldrar eller skolpersonal.

Avlastning och tyngd

För att analysera ungdomarnas upplevelser av resandets platser använder jag begreppen "tyngd" och "avlastning", inspirerad av Friberg med kollegor (2004). I en genusanalys av resande använder de begreppen för att förklara att olika situationer eller företeelser upplevs som att de avlastar vardagslivet eller ger det en ökad tyngd: "Tyngden är upplevelsen av att de materiella strukturerna tynger och begränsar, medan avlastning är det materiellas bidrag till känslan av frihet" (Friberg et al. 2004, s. 27). Med materiella strukturer avses bebyggelse och annan infrastruktur, och här kan kollektivtrafik inräknas, men även sociala och emotionella aspekter tas in i Friberg med fleras analys. På liknande sätt inkluderar min analys såväl materiella som sociala och emotionella sammanhang vilka kan kopplas till resandet i kollektivtrafiken. Begreppen "tyngd" och "avlastning" används alltså här för att analysera ungdomarnas reseupplevelser utifrån upplevda möjligheter och begränsningar i resandet och dess platser. Vidare, för att förstå hur tyngande och avlastande upplevelser av kollektivtrafiken kan präglade hur ungdomar använder, uppfattar och reflekterar kring kollektivtrafiken är begreppet "mobilitetsstrategier" användbart. Sociologen Sven Kesselring (2006) använder begreppet för att visa hur och varför individer rör sig och navigerar genom de platser de

lever i. Han påpekar att dessa strategier formas av kontextuella situationer, ekonomiska och sociala förhållanden och maktrelationer, men även av individers egna beslut och förmågor att påverka och anpassa hur de rör sig på platser.

Samtal med ungdomar

I kapitlet analyserar jag 47 intervjuer med ungdomar. Intervjuerna genomfördes under 2016 och 2017 i fyra gymnasieskolor i Stockholms län. Ungdomarna i studien var 16 till 19 år gamla. Genom att göra intervjuerna i fyra olika gymnasieskolor inkluderar undersökningen ungdomar boende i olika bostadsområden och delar av Stockholm. Två av skolorna innebar intervjuer med unga som i huvudsak bor i bostadsområden som ligger relativt långt ut i Stockholms södra förorter och som till stor del kan klassas som socioekonomiskt utsatta med en relativt hög andel låginkomsttagare. De två andra skolorna innebar intervjuer med unga som framför allt bor i välbärgade bostadsområden, i innerstaden såväl som i förorter söder, sydöst och nordväst om centrala Stockholm. Urvalet av skolor och respondenter baseras på en önskan om en jämn könsfördelning och att inkludera ungdomar boende i en rad olika bostadsområden gällande socioekonomi, belägenhet i Stockholm och typ av kollektivtrafik (som buss, pendeltåg och tunnelbana). På så vis kan en relativt bred förståelse av hur ungdomar i Stockholm upplever kollektivtrafiken möjliggöras. Ungdomar är inte en homogen grupp i samhället. Det finns dock vissa gemensamma drag hos de som intervjuats i den här studien, nämligen att de alla fortfarande går i skolan, bor hos någon förälder i Stockholm och använder samma kollektivtrafiksystem.

Intervjuerna genomfördes efter kontakt med lärare. Jag fick chansen att träffa flera klasser och intervjua stora delar av klasserna under skoltid. Intervjuerna var individuella och frivilliga, anonymitet garanterades och ungdomarna fick möjligheten att avbryta när de ville, vilket ingen gjorde. Många ville delta och uppskattade att bli lyssnade på, även om de till en början kunde vara ganska korta i sina svar och flera följdfrågor behövdes för att få ungdomarna att berätta om sina upplevelser av kollektivtrafiken. De semistrukturerade intervjuerna fokuserade på hur respondenterna rörde sig i vardagen och deras upplevelser av olika sätt att resa. Intervjuerna transkriberades och har analyserats tematiskt med hjälp av begreppen tyngd och avlastning och idén om resandets platser som möjliga platser för social interaktion och för tillflykt. Analysen och

kunskapsproduktionen är baserad på hur respondenterna själva beskriver och tolkar sina erfarenheter. Detta är ett sätt att ge röst till individer inom en åldersgrupp som ofta blir dold mellan vad som ses som barn och som vuxna (Skelton 2013). Könsfördelningen bland respondenterna var relativt jämn och de hade olika etniska bakgrunder. Av de 47 ungdomarna är 9 utlandsfödda och 38 är födda i Sverige. 24 av ungdomarna har minst en förälder som är född utomlands. I analysen av materialet framstod skillnader mellan tjejer och killar samt mellan upplevelsen av buss och tunnelbana som mer framträdande än etnisk bakgrund och socioekonomiska skillnader. Det är därför framför allt dessa dimensioner av studien som kommer att presenteras och diskuteras nedan.

Ungas upplevelser av resandets platser i Stockholm

I de kommande avsnitten behandlar jag upplevelser av hur, när och varför kollektivtrafiken ger tyngd eller avlastning. En tydlig avlastning är när bussar och tunnelbanor tar personer dit de behöver, men här kommer andra aspekter synliggöras. Olika känslor och kroppsliga upplevelser, och hur dessa kan skilja sig mellan exempelvis olika trafikslag och mellan tjejer och killar, kommer att bli tydliga.

Avlastning i vardagen

Jag tycker om bussen för att jag gillar att bara sitta en stund. Och det är bara lugnt. [...] efter skolan så är jag trött, så jag gillar att sitta kvar typ en kvart. Och bara vila. (Tjej 17 år, Jordbro)

Ungdomarna synliggör kollektivtrafikens avlastande karaktär tydligt i beskrivningarna av upplevelsen av att åka buss. Avlastningen handlar om att bussen som plats erbjuder ett lugn, som vi kan se i citatet ovan och i inledningen. Det är en plats som ofta beskrivs som mindre präglad av stress i jämförelse med tunnelbanan. Många berättar att de särskilt föredrar bussen när de är trötta. Bussen blir också avlastande för att, eller när, den ger möjlighet till ett mindre upphackat resande. Flera av ungdomarna använder sig av strategin att välja en tidsmässigt längre bussresa för att få resan samlad till en och samma plats, eller i varje fall skapa en resa med färre byten.

Vidare upplever många att bussen ger ett lugn för att det är färre människor där, även om detta såklart beror på tid på dygnet. Respondenterna menar att bussen erbjuder en miljö som känns mer småskalig,

skyddad och mysig. Den småskaliga miljön gör det enklare att ha översikt över de andra som reser. Detta ger en känsla av trygghet, vilket också förstärks av möjligheten att ha kontakt med en chaufför:

Jag känner mig typ trygg i bussen. Det är smalt, eller typ trångt och så finns det bara två sittplatser och man kan liksom se allt. För i tunnelbanan är det liksom svårt att se, det är bredare och mycket människor. Så buss är skönt. (Tjej 17 år, Brandbergen)

Jag gillar ju mest att åka buss. Fast det är inte alls smidigast. Då måste man ta hänsyn till köer och ... ja det går ju snabbast med tunnelbanan. Bussen är bekvämast om man sitter mer ensam typ, och lite mysigare. (Tjej 18 år, Vallentuna)

Buss är det trafikslag som ungdomarna alltså tydligast skildrar som en avlastande plats. Det är även det färd sättet som flest tycker om. Över hälften av de intervjuade föredrar bussen, och framför allt tjejerna. Bland dem finns både de som bor i områden som endast trafikeras av busstrafik och de som bor i områden som har tunnelbane- eller pendeltågstrafik, både ungdomar som bor centralt och långt bort, och både de som bor i socioekonomiskt utsatta områden och i mer välbärgade områden.

Tunnelbanan lyfts å andra sidan som avlastande utifrån dess snabbhet, bekvämlighet och pålitlighet. Det är dock framför allt killar som säger att de föredrar tunnelbanan. Men i såväl tjejers som killars berättelser konstrueras tunnelbanan som en plats där du som resenär tydligt blir en del av ett större sammankopplat system som gör att många platser lätt kan nås:

I en buss så kan du sitta fast i trafiken i flera timmar. Med tunnelbana, det är sällan man hör att det är problem med dem. De rullar på hela tiden. Och går mycket snabbare. Det känns som mer harmoniskt att åka tunnelbana. (Kille 18 år, Hallunda)

Tunnelbana är ju väldigt effektivt och det är ju skönt. Alltså om jag är inne i stan tar jag hellre tunnelbana än buss. Men jag tycker att själva miljön på bussarna är mysigare än tunnelbanan. (Tjej 17 år, Saltsjö-Boo)

Här kan vi se att buss och tunnelbana ofta upplevs och beskrivs som två olika typer av platser. Deras avlastande och tyngande egenskaper är något som ofta förklaras genom att de kontrasteras med varandra, även om det kan vara olika aspekter med buss respektive tunnelbana som upplevs som avlastande eller tyngande.

Tyngder i vardagen

Det som avlastar vissa kan dock av andra upplevas som tyngande. Den upplevda småskalighet som uppskattas hos bussen uppfattas av några av ungdomarna som jobbig och begränsande. Det gör att det blir trångt, instängt och dålig luft. En del uppfattar också bussen som långsam. Den tar mycket tid i anspråk, fastnar i trafik och är försenad:

Det är snabbast med tunnelbanan. Bussen, den åker igenom massa byggnader och gator som man inte behöver. Tunnelbanan går till centrum direkt. Därför är det bättre. Smidigare. (Kille 17 år, Vårby gård)

Jag fördrar att gå men om man ska välja något sätt att åka så tycker jag tunnelbanan. För att den går ofta och man vet att oavsett när man kommer till tunnelbanan, så vet man att det är mindre än tio minuter, var man än ska åka. Det är skönt att man slipper tänka på att man måste tasma, som bussar eller något som går mer sällan. Och så vet jag var tunnelbanan går. Bussarna de kan ju gå lite hur som helst. Och de har ju ingen begränsning, tunnelbanan kan ju inte råka svänga in på fel station, så att säga. (Kille 18 år, Vasastan)

Bussen tycks här alltså kunna ge en känsla av begränsad rörelsefrihet. Vidare förmedlar ungdomarna att de upplever tydliga kroppsliga begränsningar och obehag i både tunnelbana och buss. Resandets platser kan vara smutsiga och varma. Det kan också finnas människor där som luktar illa eller står för nära. Det kan vara trångt och svårt att andas och röra sig som man vill. Förseningar tynger också vardagen vilket tydligt förmedlas av ungdomarna, framför allt angående busstrafiken:

Den kommer ofta för sent. Eller den kommer alltid för sent. Det är konstigt när den kommer i tid. Och ibland så kommer inte bussen alls. (Tjej 17, Hässelby villastad)

Förseningarna påverkar upplevelserna av resandet och skapar friktion och irritation. Flera beskriver svårigheter att ta sig till skolan i tid och att planera resten av livet. Trots bussens förseningar är det tunnelbanan som respondenterna ändå tydligast lyfter som en negativ plats. Flera av respondenterna försöker undvika den så långt som möjligt. En del i de tyngande upplevelserna är att det är mycket folk på och kring tunnelbanan, vilket innebär att det blir extra trångt, stressigt och smutsigt:

Ibland är det fullt. Ibland luktar det illa. Ibland är stolarna smutsiga för att någon har haft sina fötter på. Man mår inte bra. (Kille 17 år, Vårby gård)

Respondenterna beskriver också tunnelbanan som stökig och obehaglig utifrån hur de som reser med den beter sig. Det gäller framför allt på kvällar och helger:

Tunnelbanan blir för mycket ljud. Alla skriker så mycket. Speciellt om man åker på natten, då skriker alla. De är fulla och man ser mycket saker. (Tjej 17 år, Alby)

Tunnelbanans avlastning genom sin pålitlighet gäller alltså inte tunnelbanan som social plats. En allvarlig tyngd som framkommer i intervjuerna kan kopplas till sexuella och rasistiska trakasserier, där alkohol också kan vara inblandat. Dessa tyngande händelser sker framför allt i tunnelbanan, och det är framför allt, om än inte bara, tjejer som uttrycker denna tyngd starkast. Flera beskriver upplevelser som tydligt påverkat deras känsla av trygghet, integritet och vilja att resa under specifika tider eller med specifika trafikslag. I och med dessa upplevelser blir resandet en tyngd i vardagslivet, en inskränkning i rörelsefriheten:

Det är väl såhär lite äldre killar som är fulla och ska hålla på och typ du vet, alltså. Men det är ju inte tunnelbanans fel. Men i min position så är det lite obehagligt. Och jag tror också att det är många som känner så. (Tjej 17 år, Saltsjö-Boo)

Citatet synliggör ett obehag som flera av de unga tjejerna i studien beskriver angående upplevelser av män i kollektivtrafiken. Vi ser här hur genusförhållanden genomsyrar upplevelserna av tyngd, vilket också är något som Friberg med kollegor (2004) tydligt lyft tidigare. Jag återkommer till det och till denna typ av besvärliga sociala interaktioner.

Platser för tillflykt

Det är skönt att bara sitta där [på bussen] och bara gunga. Det är mycket mindre stressigt än på tunnelbanan. Sitta lite mer själv. Jag tycker om att sitta och titta ut genom fönstret. (Tjej 18 år, Hanviken)

Som en utveckling av resonemanget om resandets platser avlastande egenskaper kan man se att framför allt bussen, mer än tunnelbanan, framstår som en egen avskild plats för ungdomarna. En plats för det som Lieberg (1995) betecknar som "tillflykt". Det är en plats att tänka och läsa på, eller bara betrakta världen från. Det är en plats att dra sig undan på, där du kan vara själv och använda mobilen, utan att någon säger till eller kontrollerar vad du gör. Dessa avlastande och möjliggörande aspekter av bussen sätts ofta i relation till tunnelbanan eller skolan, där ungdomarna upplever att de inte kan slappna av eller bara vara på samma sätt som de kan på bussen.

Vidare lyssnar nästan alla ungdomar på musik medan de reser med såväl buss som tunnelbana. En 19-årig tjej som bor på Södermalm berättar att hon tycker det är ”jättehärligt att sitta på en buss vid en fönsterplats och lyssna på musik”. Telefon och musik beskrivs som ett sätt att stänga ute ljuden från folk och stad runt omkring, som i citatet nedan:

Leka med mobilen, lyssna på musik. Man kopplar bort de olika ljuden runt om också. Folk gapar och skriker. Allt är ju högt. (Kille 18 år, Hallunda)

Det intensiva mobilanvändandet, kombinerat med hörlurar, kan förstås som ett sätt att behålla integritet och kroppslig autonomi under färden. Samtidigt kan det ge en viss avkoppling från den stundvis stressade och tyngande tillvaro de unga upplever och som resandet i kollektivtrafiken kan medföra.

Platser för önskad, och oönskad, interaktion

Förutom att vara en plats för tillflykt kan bussen även förstås som en plats för social interaktion. ”Jag sitter och tänker på grejer. Eller så håller jag på med min lur, skriver till mina kompisar” säger en 16-årig kille som bor i Jordbro, medan en 18-årig tjej i Skarpnäck förklarar varför hon åker buss med att säga:

Jag tar bussen till tunnelbanan. Jag behöver inte ta den, det är en station. Men det är för att då kommer de som jag växte upp med, de åker med den bussen. Jag brukar hoppa på bussen och åka med dem.

Det är alltså en plats där man kan umgås, virtuellt eller fysiskt, med vänner. Detsamma gäller för tunnelbanan. Det är en plats för vänner att resa ihop på, likt en förlängd fest eller fika. En 18-årig tjej från Bromma säger: ”Och sen tycker jag att det är ganska trevligt att åka tunnelbana om man är ett stort gäng också. Det blir lite kul.” Såväl buss som tunnelbana omtalas alltså som sociala platser där ungdomarna interagerar med vänner och andra de känner, där de hinner med det sociala och upprätthåller kontakter.

Social interaktion under resan kan vara något som eftersträvas och som avlastar vardagen. Det behöver dock inte vara det. I studien blir det påtagligt att ungdomarna aktivt försöker undvika viss interaktion, om det är möjligt. Det framkommer gång på gång i intervjuerna och kan illustreras av ett av citaten i kapitlets inledning och av citatet nedan:

Det finns ju alltid en sån tanke, om nån kommer tafs på mig. Det är väl fotbollsmatcher i så fall [som är obehagliga], det tycker jag inte om, alltså efter fotbollsmatcher. Då skulle jag definitivt undvika att åka kommunalt. (Tjej 17 år, Segeltorp)

I intervjumaterialet blir det tydligt att det framför allt är tjejer, och nära på alla tjejer i studien, som beskriver obehagliga eller otrygga vistelser i anslutning till kollektivtrafikens platser. Det är särskilt tunnelbanan som lyfts som exempel. Förutom variationer mellan olika resenärer och färdmedel visar ungdomarnas berättelser hur upplevelsen av buss och tunnelbana varierar utifrån kontext, som var och när resandet sker. En och samma buss kan kännas tryggare ju närmare hemmet den är, utifrån tidpunkt eller förekomst och sammansättning av människor på platsen. En 18-årig tjej i Bromma berättar att hon upplever det som särskilt otäckt att resa med kollektivtrafik i vissa sammanhang:

På kvällen. Och sen är det väl vissa områden som det är mer obehagligt [att åka genom]. Jag känner mig väldigt trygg på lokala bussen. Det är ju så nära hemma. Man träffar nästan alltid på folk man känner. Så det är obehagligare att åka runt själv inne i stan. Det är så långt hemifrån.

Utifrån det som framkommit i kapitlet kan vi se att bussen framställs som ett förlängt vardagsrum eller kanske snarare, utifrån ett ungdomsperspektiv, som en förlängning av det egna sovrummet. Det är en mer sluten och enskild plats som är mindre anonym och där de resande kan få ro. Tunnelbanan å andra sidan framstår som en mer offentlig och öppen plats, med flöden av okända människor och kopplingar till övriga staden.

Resandets platser tycks alltså fungera som möjliggörande och avlastande platser, som kan ge såväl social interaktion som tillflykt. De kan vara platser där ungdomarna får vara på ett relativt ostört och självständigt sätt, både med sig själv och med andra. Men tidvis, bitvis och för vissa mer än andra, är resandets platser också platser kantade med friktioner. Här finns stress, störningar och oro, från såväl ljud, lukter och smuts som från folkflöden, folktomhet och obehagliga eller hotande människor. I intervjuerna framkommer det gång på gång att ungdomarnas upplevelser av resandets platser – det som avlastar och det som tynger – faktiskt påverkar hur de mår och deras resandestrategier. Detta kommer diskuteras mer i kapitlets avslutning.

Slutsatser

Intervjumaterialet i sin helhet visar skillnader mellan killar och tjejer angående vilka trafikslag som helst väljs och hur resandets platser uppfattas. Exempelvis uppskattar tjejerna bussen mer än tunnelbanan, medan tunnelbanans fördelar nästan bara lyfts av killar. Det är påtagligt ofta som tjejerna uttrycker kroppslig utsatthet och upplever andra resenärer som obehagliga, särskilt i förhållande till att åka tunnelbana och särskilt på kvällen. De väljer i mycket större utsträckning att åka buss, även om det tar längre tid just för att det känns tryggare. När killarna pratar om obehag handlar det oftare om upplevelser av trängsel, smuts och lukter. Vi ser här att upplevelserna av tyngd och avlastning på olika platser och i olika situationer inom kollektivtrafiken har en genusdimension. Det blir tydligt att tjejer upplever, och försöker undvika, en viss typ av tyngd som killarna inte upplever (eller i alla fall inte förmedlar i intervjuerna). Friberg med kollegor gör en liknande koppling mellan kön och upplevelser av tyngd och avlastning i sin analys av pendlare. Också i deras analys blir det påtagligt hur mycket känslan av tyngd faktiskt påverkar såväl reseplanering som upplevelser av resandet och då särskilt för kvinnor (Friberg et al. 2004, s. 104).

Forskning och rapporter har sedan många år pekat på kvinnors otrygghet i offentliga miljöer och att unga kvinnor upplever, eller i alla fall uttrycker, större otrygghet än unga män och i högre grad ändrar sitt beteende utifrån det (Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökningar, se Söderström et al. 2019; Koskela och Pain 2000; Listerborn 2002; Johansson et al. 2012). Vad den här studien visar är alltså inte en nyhet. Det är dock viktigt att även fortsatt uppmärksamma att unga kvinnor uttrycker denna typ av erfarenheter och känslor. För upplevd otrygghet har betydelse. Det både begränsar individer och påverkar användningen av det geografiska rummet. När individer upplever otrygghet på en plats påverkar det vilka som i förlängningen vistas där, eftersom människor låter bli (om de kan) att röra sig på platser som de förknippar med personlig risk (Koskela och Pain 2000; Gardner et al. 2017).

Intervjuerna visar att upplevd tyngd och avlastning, som känslor av otrygghet och obehag eller trygghet och ro, formar hur ungdomarna reser och förhåller sig till detta resande och till resandets platser. Upplevelserna påverkar alltså det som Kesselring (2006) kallar mobilitetsstrategier. Precis som Kesselring lyft, så formas ungdomarnas navigation genom den värld de lever i av kontexter och sociala förhållanden men också av indi-

viders egna beslut och förmågor att påverka och anpassa hur de rör sig. I intervjuerna uttrycker de tydliga, och varierande, strategier och skäl kring sitt resande, som vad de väljer att resa med och när och hur de ändrar sina sätt att resa. Vi har sett hur specifika behov, som att behöva vila eller möta vänner, upplevelser av otrygghet och tidigare erfarenheter av obehagliga människor, men också situation och kontext, formar valen i resandet. Ungdomarna tar exempelvis inte alltid det snabbaste alternativet utan väljer olika vägar eller färdssätt beroende på hur de mår just där och då, vad de behöver göra efteråt och om de vill undvika stressiga platser, obehag eller utifrån den upplevda tyngd som en fragmenterad resa kan innebära (jfr Friberg et al. 2004). Kunskaper om vad som faktiskt präglar olika människors mobilitetsstrategier är värdefulla. De behövs för att skapa ett brett funktionellt transportsystem som inte bara prioriterar att skapa snabbaste resan mellan A och B, utan också ser till människors olika behov och förutsättningar.

Den här studien har i motsats till tidigare forskning fördjupat sig i ungdomars upplevelser och värdering av kollektivtrafiken. Ett kunskapsbidrag är att den lyfter kollektivtrafikens olika värden och betydelser. Kapitlet visar när och hur det kollektiva resandet förbättrar livet, som i att skapa välmående, interaktion, avkoppling, tillgänglighet, rörelsefrihet och trygghet. Det visar även när och hur kollektivtrafiken innebär tyngd, obehag, barriär och begränsning. Tidigare forskning har ofta fokuserat på det ena eller det andra, som att uppmärksamma kollektivtrafikens betydelse för social interaktion och ungas självständighet (Symes 2007; Skelton 2013) *eller* hur rädslor begränsar deras vardagsresande (Jones et al. 2000). Det finns emellertid en styrka i att visa mångtydigheten, nyanserna och föränderligheten som dessa platser kan ha. Intervjuer som metod har en möjlighet att fånga just detta. Intervjuer kan synliggöra såväl positiva som negativa sociala konsekvenser av kollektivtrafiken och identifiera hur resandets platser verkligen är mångsidiga. Som att tunnelbanan kan upplevas som både det bästa och det sämsta. Att bussens uppskattade småskalighet också kan vara jobbig. Att människor på dessa platser kan ge både trygghet och obehag. Att upplevelser av begränsningar och friheter kan rymmas, och skifta, inom en och samma plats. Denna komplexitet är viktig att vara medveten om i planering och värdering av transportsystem för att förstå hur, när, var eller för vem kollektivtrafiken kan vara nyttig. Ett första steg i att hantera komplexiteten är att utgå ifrån att kollektivtrafiken består av en mängd olika platser, som medvetet kan utformas och

förbättras utifrån olika gruppers behov, istället för att se systemet som ett flöde av rörelser. Ett annat steg är att behålla variationerna inom systemet så att det finns olika färd sätt, och platser, att välja på för människors resor. Det är mitt råd till nutidens och framtidens planerare, politiker och andra som vill skapa en mer inkluderande kollektivtrafik.

Att bussen är det färd sätt som ungdomar, och särskilt tjejer, föredrar bör ställas i relation till att det idag dröms om och satsas på framför allt spårbunden kollektivtrafik i arbetet för en hållbar utveckling. I visionerna för framtidens trafik lyfts ofta även förarlösa bussar och tåg (t.ex. Boverket 2012; Regeringskansliet 2018). Ur ett trygghetsperspektiv ter sig den typen av satsningar som potentiellt problematiska, särskilt för grupper som unga tjejer som redan upplever en ökande otrygghet i offentliga miljöer (Söderström et al. 2019). Det är därför viktigt att fundera vidare på vilka platser och villkor som skapas, och vem som blir vinnare och vem som blir förlorare, i framtidens kollektivtrafik.

Litteratur

- Barker, J., Kraftl, P., Horton, J., Tucker, F. 2009. The road less travelled: New directions in children and young people's mobility. *Mobilities*, 4(1), 1–10.
- Boverket 2012. *Vision för Sverige 2025*, dnr 109-2640/2011: rapportering av regeringsuppdrag. Karlskrona, Boverket.
- Carlestam, H., Blid, P., Fernström, P. 2012. *Unga om olika trafikslag. Sex fokusgrupper med unga vuxna i åldern 18–24 år*. Rapport. Trafikanalys/Novus.
- Childress, H. 2004. Teenagers, territory and the appropriation of space. *Childhood*, 11(2), 195–205.
- Clark, C., Uzzell, D. 2006. The socio-environmental affordances of adolescents' environments. I Spencer, C., Blades, M. (red.), *Children and their environments*, s. 176–198. Cambridge, Cambridge University Press.
- Currie, G., Delbosc, A., Mahmoud, S. 2013. Factors influencing young peoples' perceptions of personal safety on public transport. *Journal of Public Transportation*, 16(1), 1–19.
- Friberg, T., Brusman, M., Nilsson, M. 2004. *Persontransporternas "vita fläckar". Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Linköping, Centrum för kommunstrategiska studier.
- Gardner, N., Cui, J., Coiacetto, E. 2017. Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. *Australian Planner*, 54(1), 8–15.
- Jiron, P. 2009. *Mobility on the move. Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. (Avh.) London School of Economics and Political Science.
- Johansson, K., Laflamme, L., Eliasson, M. 2012. Adolescents' perceived safety and security in public space – A Swedish focus group study with a gender perspective. *Young* 20(1), 69–88.

- Jones, L., Davis, A., Evers, T. 2000. Young people, transport and risk: comparing access and independent mobility in urban, suburban and rural environments. *Health Education Journal*, 59, 315–328.
- Kesselring, S. 2006. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*, 38(2), 269–279.
- Koskela, H., Pain, R. 2000. Revisiting fear and place: Womens fear of attack and the built environment. *Geoforum* 31(2), 269–280.
- Lieberg, M. 1995. Teenagers and public space. *Communication Research*, 22(6), 720–744.
- Listerborn, C. 2002. *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. (Avh.) Göteborg, Chalmers tekniska högskola.
- Massey, D. 2005. *For space*. London, Sage.
- McCray, T., Mora, S. 2011. Analyzing the activity spaces of low-income teenagers: How do they perceive the spaces where activities are carried out? *Journal of Urban Affairs*, 33(5), 511–528.
- Ocejo, R., Tonnelat, S. 2014. Subway diaries: How people experience and practice riding the train. *Ethnography*, 15(4), 493–515.
- Regeringskansliet 2018. *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*.
- Sheller, M., Urry, J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207–226.
- Skelton, T. 2013. Young people's urban im/mobilities: Relationality and identity formation. *Urban Studies*, 50(3), 467–483.
- Symes, C. 2007. Coaching and training: An ethnography of student commuting on Sydney's suburban trains. *Mobilities*, 2(3), 443–461.
- Söderström, M., Lifvin, M., Viberg, J. 2019. *Nationella trygghetsundersökningen 2018. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Stockholm, Brottsförebyggande rådet.
- Trafikförvaltningen 2016. *Resvanor i Stockholms län 2015*. Stockholm, Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting.

Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar

MALIN HENRIKSSON

Du håller telefonen hårt i handen. 11 % batteri kvar.

Att stå ensam vid en hållplats sent på kvällen har de flesta varit med om. Det är en upplevelse som hos många väcker obehag och därför aktivt undviks. För dem som är beroende av kollektiva resor är hållplatserna ett måste. Att de utformas så att så många som möjligt kan utnyttja dem är därför viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Hållplatser kan se väldigt olika ut. De kan utgöras av en stolpe med hållplatsmärke vid en enslig väg, eller vara en del av en stor vänthall med tillhörande gallerior och restauranger. De kan vara befolkade och bemannade, eller folktomma, och erbjuda olika typer av väntkurer, bänkar och prång för resenären att uppehålla sig vid. De kan vara inomhus eller utomhus, kan nås via hissar, trappor, tunnlar och gångvägar. Som en del av den offentliga miljön implicerar de interaktion med andra människor. Beroende på hur hållplatsen är utformad, var den är lokaliserad och vilken tid på dygnet det är inbjuder den till olika typer av interaktion, välkommen eller oönskad.

När jag inom ramen för ett forskningsprojekt fick möjlighet att prata med ungdomar om hur de upplever otrygghet i utomhusmiljöer var det just hållplatsen som återkom i deras berättelser. Hållplatsen visade sig vara en plats där de ofta kände otrygghet. Särskilt i mörkret framstod andra människor vid hållplatsen som hotfulla, och trafiken som farlig. Flera berättade om strategier för att slippa känna sig rädda och för att få tiden att gå, som att ringa en vän eller lyssna på musik. I det här kapitlet analyserar jag ungdomars erfarenheter av kollektivtrafikens väntplatser med särskilt fokus på de strategier de använder sig av för att känna sig mer trygga.

Det finns flera skäl till att belysa just ungdomars upplevelser av otrygghet. Ungdomars och barns perspektiv på resande kommer sällan till uttryck varken i samhällsplaneringen eller i forskningen (Joelsson 2019; Cele och van der Burgt 2015). Inte heller i forskningen om upplevelser av våld och otrygghet i det offentliga rummet uppmärksammas ungdomar i särskilt hög grad (Aretun 2009). Samtidigt förflyttar sig ungdomar som grupp mer i offentliga miljöer än andra grupper och de vistas i högre grad utomhus. De är mer beroende av kollektivtrafik och är ute mer på kvällar och nätter än vad de flesta vuxna är. Slutligen är de också, oavsett kön, mer utsatta för våld utomhus än andra grupper. Genom att diskutera hållplatsen som en betydelsefull plats för ungdomars upplevelser av resande bidrar kapitlet därmed till diskussionen om vem som har möjlighet att fritt utnyttja det offentliga rummet och vem som på grund av upplevd otrygghet riskerar begränsas i sin vardagliga mobilitet.

Minnesarbete om otrygghet med ungdomar

Kapitlet bygger på sju gruppintervjuer med ett fyrtiotal ungdomar (killar, tjejer och transpersoner) mellan 13 och 20 år. Ungdomarna bodde i mellanstora städer och små orter i östra Sverige. I några fall var grupperna blandade sett till kön och i några fall deltog enbart killar eller tjejer.¹ Temat för intervjuerna var otrygghet och rädsla i utomhusmiljöer. För att underlätta samtal om detta potentiellt tunga och delvis abstrakta ämne användes metoden minnesarbete. Metoden utvecklades av den tyska sociologen och feministen Frigga Haug på 1970-talet (Haug 1999 [1983]). Syftet med minnesarbete är att synliggöra hur individuella erfarenheter i vardagslivet speglar sociala strukturer som kan kopplas till kön, klass och andra samhällspositioner (Henriksson et al. 2000; Widerberg 1995). Metoden går ut på att deltagarna i en grupp skriver individuella minnen på ett på förhand bestämt tema. Temat ska gärna vara så vardagligt som möjligt, och formulerat på ett sätt så att det är lätt att beskriva en egen erfarenhet eller minne, exempelvis ”en gång när jag ...”. Minnena skrivs i jag-form, men läses sedan upp för gruppen i tredje form för att flytta erfarenheten från det egna jaget och göra det till en kollektiv erfarenhet. Efter att minnet

1. Intervjuerna gjordes inom ramen för ett projekt som leddes av Statens väg- och transportforskningsinstitut i samarbete med Östergötlands museum. Jag och en museipedagog agerade samtalsledare. Projektet resulterade i en utställning. Utställningen visades på en högstadieskola och två gymnasieskolor samt på Östergötlands museum under hösten 2016. För mer information, se Henriksson et al. 2016.

har lästs upp tolkar gruppen det tillsammans. Tolkningarna kan handla om att förstå varför personen i minnet gör som hen gör, andra sätt att göra något på, eller gemensamma erfarenheter av temat. Utgångspunkten är med andra ord att ett individuellt minne får ta plats i en kollektiv process. På så sätt kan minnesarbetet fungera både frigörande och medvetandehöjande. Eftersom att dela med sig av personliga erfarenheter kan vara utlämnande är det viktigt att gruppen upplevs som en trygg plats. Det är en utmaning när minnesarbetet används som en forskningsmetod. Det måste finnas beredskap för att hantera ibland svåra erfarenheter, men också att våga tolka något andra har varit med om.

Minnesarbete har potential att bidra till forskningen om rum, plats och mobilitet eftersom det kan synliggöra deltagarnas upplevelse av och relationer till fysiska miljöer. Hittills har detta inte gjorts i någon hög utsträckning. Ett undantag är Ann-Charlotte Palmgrens (2018) forskning om hur finska tonårsflickor i Åbo förhåller sig till offentliga platser. Genom en analys av flickors minnen av staden visar hon hur framför allt köpcentret och biblioteket fungerar som frigörande för flickorna. Här slipper de leva upp till förväntningar om hur de bör uppträda. I Palmgrens tillämpning av minnesarbete analyserar hon flickors minnen. Minnena har inte diskuterats med dem i grupp. I litteraturen om minnesarbete är det emellertid just samtalet som särskiljer metoden från andra kvalitativa metoder och skapar ett rum för frigörelse och erfarenhetsdelande.

I gruppintervjuer är det viktigt att kunna hantera frågor om trygghet i gruppen, liksom deltagarnas ovana vid att delta i forskningsstudier. Deltagarna är kanske inte intresserade av att prata om det valda ämnet, kan inte se hur det relaterar till de egna erfarenheterna eller så kan de känna sig otrygga i intervjusituationen i sig. I gruppintervjuer väcks också frågor om hur interaktionen fungerar mellan deltagarna och hur samtalsledaren kan skapa förutsättningar för öppenhet och respekt (Dahl 2014). Vi använde därför en del av tiden tillsammans med ungdomarna till lekfulla uppvärmningsövningar. Övningarna var tänkta att skapa associationer på temat otrygghet och skulle göra det lättare för deltagarna att ta plats i rummet. Den första delen av intervjuerna avslutades med att alla fick skriva ett minne på temat "en gång när jag var ute på kvällen". De uppmanades att skriva i jag-form men också att välja ett pronomen (han/hon/hen) som skulle användas när vi sedan skulle läsa upp minnena och tolka dem tillsammans. De flesta deltagarna skrev utan större problem ner någon form av minne. Totalt skrev de 36 minnen. Samtalsledarna skrev under en paus

om minnena till tredje person singular. Under den andra delen av träffarna läste samtalsledarna upp minnena ett och ett och lät ungdomarna diskutera dem tillsammans.

I de flesta gruppintervjuerna var diskussionerna livliga och intensiva. Minnena diskuterades med allvar samtidigt som igenkännande skratt och delandet av liknande erfarenheter också gavs rum. Ofta delade ungdomarna med sig av strategier de hade för att komma hem på ett tryggt sätt, eller för att hantera känslor av otrygghet. Som jag beskrev inledningsvis visade sig upplevelsen av att vänta på buss eller pendeltåg vara ett vanligt förekommande tema i intervjuerna. I det följande kommer jag att ge exempel på ungdomarnas minnen där hållplatsen figurerade. Jag kommer visa vilka känslor som hållplatsen väcker samt vilka strategier ungdomarna använder sig av för att hantera hållplatsen som miljö.

Att analysera ungdomars upplevelser av hållplatsen

För att kunna analysera ungdomars upplevelser av hållplatsen behövs en förståelse av vilken typ av plats hållplatsen är. Några aspekter av hållplatsen vill jag särskilt betona. För det första är det en plats där väntan är central. För vissa är väntan positiv, den kan innebära en paus och en möjlighet att koppla av. Men väntan kan också upplevas negativt, som tråkigt, men också som utelämnande då kroppen blir synlig för andra att betrakta, värdera och i vissa fall konfrontera. Väntan upplevs vidare olika beroende på årstid och tid på dygnet (Beckman 2009; Gilboa Runnvik 2014). För det andra förknippas platser som hållplatsen ofta med minnen. Forsberg (2005) påpekar att människor bär med sig minnen från olika typer av rum som de tidigare befunnit sig i, minnen som kan vara tydliga eller oartikulerade och lagrade i kroppen. Dessa minnen är ofta känsloladdade. Om du varit med om en obehaglig situation vid en specifik plats kommer det att påverka upplevelsen av den platsen, kanske för resten av livet. Den genusvetenskapliga forskningen har uppmärksammat att många kvinnor bär med sig både egna och andras upplevelser av sexuella trakasserier när de rör sig utomhus (Sandberg 2011; Andersson 2005; Grahns 1999). Bissell (2009) menar att det ofrånkomligen uppstår känsloladdningar, *affekter*, när artefakter, platser och individer interagerar. Ibland är affekterna lustfyllda, och ibland präglas interaktionen av aversion eller likgiltighet. Bissell påtalar särskilt att negativa affekter kan uppstå när individer som avviker från normen möter en fysisk miljö. Exempelvis kan en hiss som är ur funktion vid en station väcka stor frustration och ovisshet hos en

person som på grund av funktionshinder inte kan använda trappor, så som Egard och Hansson visar i sitt kapitel i denna bok. För en person som går obehindrat kan samma trasiga hiss passera helt obemärkt.

Vidare är begreppet "mobilitetsstrategier" centralt för min analys (Kesselring 2006). Jag använder begreppet för att beskriva hur individen utifrån tillgängliga resurser som erfarenhet, kognitiv förmåga och ekonomiska tillgångar utvecklar strategier för att kunna genomföra de resor hen företar sig. Att kunna röra sig fritt påverkas av samhälleliga strukturer och maktrelationer och vissa sociala grupper har det svårare att vara mobila. Samtidigt har individen möjlighet att påverka sin mobilitet. Mobilitetsstrategier handlar därmed om hur man på olika sätt söker hantera situationer som gör resandet potentiellt svårt. Jag använder begreppet för att visa hur ungdomar hanterar känslor av otrygghet som uppstår när de ska ta sig hem på kvällen eller när det är mörkt.

Min utgångspunkt är att när resenärer vistas på hållplatsen, agerar de i linje med vad den fysiska utformningen av platsen tillåter, vilken tid på dygnet det är, samt var andra resenärer befinner sig och vad de uttrycker. De förhåller sig vidare till sina egna erfarenheter och minnen av hållplatsen. Vad var det då som ungdomarna lyfte fram i sina minnen om hållplatsen? Temat för återstoden av kapitlet är hur ungdomarna samtalar om och minns denna mångfacetterade plats.

Att missa bussen

Hur ungdomarna upplevde att vara ute när det är mörkt varierade beroende på bland annat kön/könsidentitet, ålder och bostadsort. De yngre hade färre erfarenheter av att vara ute själva, medan det för de äldre var en vanlig erfarenhet. Deras minnen handlade ofta om att ta sig hem från klubbar och uteställen och ibland var alkohol inblandat. De yngres minnen handlade istället mer ofta om att känna sig rädd och utsatt i trafikmiljön. De yngre eleverna bodde i högre utsträckning på landet, vilket berodde på att skolan vi träffade dem på låg en bit utanför en medelstor stad. I deras närområde saknades ofta separerade vägar för gång- och cykeltrafik, bilarna körde med höga hastigheter och generellt var vägarna och hållplatserna dåligt belysta. Ett minne från en trettonårig kille berör detta tema:

En gång på vintern på morgonen var det kolsvart och bussen åkte förbi utan att se honom. Och han hade ingen nyckel. Men som tur var kunde mamma hämta honom. Och skjutsa honom till skolan. (Minne 1, kille, 13 år)

Minnet belyser två aspekter av ungas möjlighet att vara mobila på egna villkor. Dels är det den byggda miljön, där busshållplatsen inte erbjuder belysning, ett hinder som bidrar till att killen som skriver minnet inte kunde ta sig till skolan själv med buss denna morgon, och dels handlar det om möjligheten att få skjuts av föräldrar. I samtalet om minnet nämner några av ungdomarna att de har reflexvästar på sig när det är mörkt för att göra sig synliga. Andra berättar om hur de håller upp mobiltelefonen för att påkalla chaufförens uppmärksamhet. Det är exempel på mobilitetsstrategier som gör det möjligt att hantera en dåligt upplyst hållplats. De lyfter vidare att de få avgångar som erbjuds gör att det uppstår problem när man missar bussen. En deltagare säger ”om man missar bussen är det kört, för jag bor på landet”. Den tillgängliga mobilitetsstrategin för killen i minnet blir således att ringa mamman, som kunde skjutsa just den här morgonen. Även om flera ungdomar använder sig av mobilitetsstrategin att ringa en förälder upplevs samtidigt situationen som pinsam. Deltagarna som just börjat högstadiet är nyblivna tonåringar. Att vilja vara självständig hör till åldern. Samtidigt kan det också vara bekvämt att ha föräldrar som ställer upp när det är svårt att passa tider. En kille berättar att föräldrarna tröttnat på att skjutsa, ”jag har redan missat bussen två gånger så jag får ingen mer skjuts”. Att kunna ta sig till skolan på egen hand är ett sätt att utveckla en självständighet (Mikkelsen och Christensen 2009; van der Burgt och Cele 2014).

I ett annat minne berättar en sjuttonårig tjej om en promenad i mörkret när bussen inte dykt upp.

Hon var på väg hem och skulle ta bussen. När hon kom till busshållplatsen så väntade hon i flera minuter men den kom inte. Nästa buss skulle komma om 20 minuter så hon ringde mamma för att säga att hon kommer hem för sent. Hon hade ljugit om var hon var under kvällen så hon kunde inte be om skjuts från stationen som var långt ifrån där hon sa att hon var till mamma. Hon gick istället och det var mörkt och lite obehagligt där. Hon såg några killar men som tur var så skrek de inte på henne. Hon kom hem sedan efter ett tag. (Minne 2, tjej, 17 år)

Minnet möts av igenkänning i gruppen. I samtalet om minnet bekräftar flera personer att de också undvikit att höra av sig till föräldrar även om de egentligen hade velat det. En tjej menar att mammans tillit är viktig för att hon ska kunna röra sig fritt om kvällarna. Att behöva höra av sig och visa att man brutit mot tidigare överenskomelser riskerar att minska det egna utrymmet. En tjej kommenterar minnet: ”jag har gjort det massor av gånger. Jag säger att jag är närmre. Men jag känner att

den personen kanske kunde haft en backup-plan utifall det skulle hända [något]. Jag kan inte ringa mamma för jag har ljugit för henne.”

Att ljuga för föräldrar kan i sig tolkas som en mobilitetsstrategi som gör det möjligt att vara utomhus på egna villkor. Det kan också sägas vara ett uttryck för hur ungdomar formar sin självständiga mobilitet. Istället för att vänta på nästa buss och utsätta sig för vad som uppfattas som en lång väntan på en mörk och obehaglig plats använder personen sig av mobilitetsstrategin att promenera hem.

I minnet tolkas mötet med en grupp killar som hotfullt. Personen uttrycker det som att det är skönt att slippa bli ropad på, något som flera benämner som att bli ”*cat-called*”. Det verkar vara en vanlig erfarenhet för framför allt unga tjejer. Annars är det kännetecknande för flera av minnena att ungdomarna inte konkret uttrycker vad det är som man befärar ska hända. Det uttrycks ofta som ”om nåt skulle hända”. Detta ”något” är diffust. I samtalen blir det dock tydligt att det är någon form av sexuellt våld det handlar om.

Helg på hållplatsen

Flera av ungdomarna som vi intervjuar tar pendeltåget från den lilla orten de bor på till stan på helgerna. På kvällen blir pendeltågsstationen en plats som man måste förhålla sig till på ett nytt sätt. Stämningen är annorlunda mot på dagen. En tjej minns en gång hon var på väg hem sent och var tvungen att gå igenom stationen:

En gång var hon på väg hem från stan och tog tåget sent på kvällen. Det gick bra på tåget men på stationen hemma var det ett killgäng. De gjorde inget men det var mörkt och nån hade skurit upp hennes cykelsadel. Cykellåset var fast så hon fick stå där och kämpa rätt länge medan de var runt omkring henne och tog sina moppar. Då kände hon sig väldigt rädd och cyklade så snabbt hon kunde. De killarna var säkert schysta men det är svårt att inte känna sig hotad när de är fem stora killar och hon är en ensam tjej på 155 cm och det är fredagskväll. (Minne 3, tjej, 14 år)

Detta minne är ett exempel på det som Gilboa Runnvik (2014) benämner som ”rummets rytmer”, det vill säga hur platsen förändras under dygnet. Olika personer rör sig på olika tider och med olika syften. Det som är en trygg plats på morgonen kan tolkas på ett helt annat sätt en annan tid på dygnet. Att det är fredagskväll tolkas som betydelsefullt av tjejen som skriver minnet. Det kan ha att göra med att fler ungdomar vistas på stationen

på just helgkvällar. Det offentliga rummet spelar en viktig roll för många ungdomars sociala liv. Att röra sig i kollektivtrafiken innebär en möjlighet att träffa vänner, men kan också erbjuda en avskild stund och avkoppling från hemmet. Samtidigt innebär det också att vissa ungdomar kan upplevas ta rummet i besittning på ett sätt som utesluter andra. För tjejen som skriver minnet leder det till att rummet inte är tillgängligt för henne. Att cykeln är vandaliserad förstärker känslan. Hon vill ta sig bort från platsen, och från killgänget, så snabbt som möjligt. Att cykla hem så snabbt hon kan var sättet hon hanterade situationen på.

När minnet diskuteras i grupp är det just hur man ska hantera andra personer på stationen som blir centralt i samtalet. Även om killgäng generellt tolkas som jobbiga att stöta ihop med tolkas deras närvaro som normaliserad. Eftersom unga fester utomhus då de inte har tillgång till vuxenvärldens offentliga rum, har de en anledning att vistas exempelvis på stationen. Vuxna som är utomhus på kvällen tolkas som mer obehagliga. En tjej säger: "Om man är över 30 är det konstigt att vara ute på kvällen. Unga har mer anledning att vara ute på stan på kvällen, om de fester. Men inte äldre." En annan deltagare menar att alla ser "skumma ut klockan elva en lördagskväll". Framför allt äldre män framstår som obehagliga på kvällarna. Det är något som återkommer i samtliga gruppintervjuer.

En strategi som ungdomarna använder sig av för att det ska kännas bättre att vara i miljöer som pendeltågsstationer är att försöka ställa sig nära vuxna som tolkas som snälla. Om man står nära vuxna kan det uppfattas av andra som att man är en familj, resonerar de. Att ställa sig i närheten av ett ungdomsgäng är dock otänkbart eftersom det skulle dra oönskad uppmärksamhet. Ungdomarna uttrycker också en önskan om fler trygga vuxna på stan på kvällen, exempelvis nattvandrare eller stationsvårdar som kan ha ansvar specifikt för tryggheten runt hållplatsen.

På kvällen blir hållplatsen alltså en plats där bland annat ungdomar umgås vilket leder till att andra resenärer känner sig otrygga. Även mörkret på kvällarna förknippas tydligt med otrygghet för ungdomarna. Mörker i sig framstår som något otäckt men också andra människor, trafik och enslig miljö. En femtonårig tjej beskriver i ett minne hur det kan vara att vänta på bussen en mörk kväll:

Hon väntade vid en mörk busshållplats, inte speciellt nära hus. Det kom två killar och hon kände lite obehag. Men ingenting hände. Men hon blev ändå lite orolig eftersom det var en bit ifrån människor. Hon ringde sin kompis när hon såg dem komma. Bara för att ha någon att prata med och att de skulle se att hon hade det. (Minne 4, tjej, 15 år)

I minnet uttrycks på flera sätt en liknande upplevelse som ovan diskuterades i förhållande till pendeltågsstationen. Att vara ensam på en plats där killar vistas får vissa resenärer, ofta tjejer, att känna sig utsatta. Här tvingas tjejen dröja sig kvar och vänta på bussen trots att hon är rädd. Att snabbt ta sig därifrån är inte en användbar mobilitetsstrategi när man är beroende av bussen för att ta sig hem. Att hållplatsen är mörk och avskild, samt att det är få människor i rörelse gör miljön än mer skrämmande. För att hantera väntan använde tjejen mobilen som en mobilitetsstrategi.

Flera deltagare instämmer i att det är skönt att prata med en vän när man är ensam. Det är viktigt för dem att kunna signalera till andra vid hållplatsen att någon vet var man är. I en intervju säger en kille i trettonårsåldern att ”man kan prata med sig själv om mobilen är urladdad”. Några av ungdomarna har utvecklat kodord de kan säga till vännen i andra änden så att den vet var hen är och hur långt det är hem utan att avslöja det för någon utomstående. Mobilen används också för att antingen lyssna på musik eller låtsas göra det. Att ha hörlurar på sig signalerar till omvärlden att man inte vill prata. Fördelen med att lyssna på musik är att den stänger ute obehagliga ljud, ”då blir man lugn”, som en trettonårig kille säger.

Att ta avstånd från otrygghet

Slutligen vill jag lyfta fram att även om erfarenheter av otrygghet var ett genomgående drag i minnena såväl som i intervjuerna fanns det också tillfällen när deltagarna tog avstånd från denna känsla. Ett exempel är ett minne från en kille som går andra året på gymnasiet.

Det var en sen kväll mitt i veckan när han var på väg hem från en kompis. Han satt ensam på resecentrum och väntade 30 minuter på sin buss och han kände ingen oro eller något liknande. (Minne 5, kille, 17 år)

Både minnet och samtalet om det präglades av en svårighet att prata om otrygghet, men också av ett avståndstagande mot detsamma. I minnet framhåller killen att han inte kände oro. Kanske ville han ge en bild av väntan som något odramatiskt och vardagligt. När framför allt de äldre killarna talade om hur det är att vara ute på kvällen, verkade det vara viktigt att framhålla att de sällan kände sig otrygga. Kontrasten var stor mellan killarnas diskussion och samtalen i de grupper som dominerades av tjejer. Med undantag för killarna i övre tonåren hade de flesta deltagarna mycket att säga på temat otrygghet och återgav dessutom flera berättelser om vad de varit med om när de varit ute sent. Det pekar på att framför

allt unga tjejer är vana att reflektera kring teman som otrygghet och rädsla, något som uppmärksamrats i tidigare forskning om hur kvinnor talar om att röra sig i offentliga miljöer (Sandberg och Rönnblom 2013; Listerborn 2002). Det finns en risk att rädslan för att röra sig ute själv på kvällarna normaliseras hos unga kvinnor vilket kan leda till att deras mobilitet begränsas, antingen av dem själva eller av föräldrar och vänner. Att bekräfta rädslan som normal kan också, som Sandberg och Rönnblom (2013) påpekar, innebära att ansvaret för att undvika otrygga situationer faller på kvinnorna själva snarare än på samhället i stort.

Slutsatser

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att möjliggöra ungdomarnas självständiga mobilitet (Mikkelsen och Christensen 2009; van der Burgt och Cele 2014). Kollektivtrafiken kan upplevas som en trygg miljö, avskild från utomhusmiljön. Men att vänta på bussen, tåget, tunnelbanan eller spårvagnen innebär många gånger att ungdomar känner sig otrygga. Flera av de minnen och samtal om minnen som ungdomarna förmedlar berör situationer då det inte hänt något allvarligt. Fysiskt våld är ovanligt, likaså verbala konfrontationer, även om det också förekommer. Men medan det händer lite i det fysiska rummet händer det istället mycket inuti ungdomarna. Många upplever rädsla och obehag och använder sig av olika mobilitetsstrategier för att hantera känslorna. I det här kapitlet har jag belyst några av dessa mobilitetsstrategier, som att gå hem i mörkret istället för att vänta vid en obehaglig hållplats, ringa en vän eller lyssna på musik, att så snabbt som möjligt ta sig ifrån hållplatsen, eller att ringa en förälder och be om skjuts.

Mobiltelefonen spelar en central roll i ungdomarnas bruk av mobilitetsstrategier. Den används för att be föräldrar om skjuts vid behov eller som ficklampa i mörkret. Den används också för att skapa en egen och trygg zon i det offentliga rummet när det upplevs som otryggt. Att ringa en vän gör det lättare att glömma känslan av utsatthet som många hänvisar till. Att prata med någon är också ett sätt att visa att man inte är ensam för en potentiell förövare. Några ungdomar har vidare utvecklat koder för att meddela framför allt vänner var man är. Mobilen används slutligen för att hantera väntan och utgör ett viktigt tidsfördriv. Mobiltelefonen kan på så sätt möjliggöra en trygg mobilitet för en grupp som vistas mycket i det offentliga rummet. Ofta framställs mobiltelefoner som ett hot mot

ungdomars välmående och kopplas ihop med depressioner, mobbning och sömnsvårigheter.² Det här kapitlet ger en annan bild av mobiltelefonen. Åtgärder som att öka möjligheten att använda telefoner i offentliga miljöer, till exempel genom gratis wi-fi och laddstolpar vid busshållplatser och på tågstationer kan bidra till att öka ungdomars känslor av trygghet. En annan rekommendation som kan stärka ungdomars upplevelse av trygghet är en ökad vuxennärvaro i kollektivtrafiken. Trygghetsvårdar har med goda resultat prövats av bland annat SL i Region Stockholm. För att trygghetsvårdarna faktiskt ska bidra till trygghet för ungdomar är det dock viktigt att de inte har som uppgift att kontrollera om resenärer har giltigt färdbevis, så som väktare och kontrollanter. Det skulle till och med få motsatt effekt. Det är vidare viktigt att trygghetsvårdar finns vid hållplatserna och miljöerna runt hållplatserna och inte enbart ombord på fordonen.

En central utgångspunkt för att förstå att individer upplever fysiska platser olika är att de bär med sig tidigare minnen och berättelser om platserna när de tolkar dem (Forsberg 2005). Minnesarbetet som metod bidrar till att dessa minnen kan artikuleras och möjliggör för individen att se att hen finns i ett socialt sammanhang, där till synes individuella känslor och erfarenheter visar sig vara delade med andra. Genom minnesarbetet gav vi ungdomarna en möjlighet att dela med sig av erfarenheter av att röra sig utomhus på kvällen och gemensamt utforska strategier för att undvika eller hantera obehagliga situationer. På så sätt kan enskilda individers mobilitetsstrategier bli en kollektiv resurs. Deltagarna inspireras av varandra, funderar kring hur strategierna kan utvecklas och provar kanske dem själva när tillfälle ges. Det kan fungera frigörande, som ett sätt att hantera och övervinna otrygghet. Samtidigt finns det en risk att känslor av otrygghet normaliseras när de ges stort utrymme. Kanske blir det svårt för en tjej att hålla fast vid en känsla av trygghet när andra tjejer påtalar hur otrygga de känner sig när de rör sig i det offentliga rummet.

2. Se exempelvis Statens medieråds rapport *Ungar och medier 2019* som pekar på att ungdomar använder medier som mobiltelefoner och surfplattor allt mer.

Litteratur

- Andersson, B. 2005. *Risk. Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Linköping, Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Aretun, Å. 2009. *Ungdomars utsatthet i bostadsområden. Trygghetsprinciper för fysisk planering*. Linköping, Linköping University Electronic Press.
- Beckman, A. 2009. *Väntan. Etnografiskt kollage om ett mellanrum*. Göteborgs universitet.
- Bissell, D. 2009. Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station. *Social and Cultural Geography*, 10(2), 173–195.
- Cele, S., van der Burgt, D. 2015. Participation, consultation, confusion: professionals' understandings of children's participation in physical planning. *Children's Geographies*, 13(1), 14–29.
- Dahl, E. 2014. *Om miljöproblemen hänger på mig. Individuer förhandlar sitt ansvar för miljön*. (Avh.) Linköpings universitet.
- Forsberg, G. 2005. Den genderiserade staden. I Friberg, T., Listerborn, C., Andersson, B., Scholten, C. (red.), *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm, Symposion.
- Gilboa Runnvik, A-C. 2014. *Rum, rytm och resande. Genusperspektiv på järnvägsstationer*. (Avh.) Linköping, Linköping University Press.
- Grahn, W. 1999. *The terms of travelling. Gender and public transport*. Paper vid Urban Transport Systems, KFB-konferens i Lund 7–8 juni 1999.
- Haug, F. 1999 [1983]. *Female sexualization. A collective work of memory*. London, Verso.
- Henriksson, M., Jansson, M., Thomsson, U., Wendt Höjer, M., Åse, C. 2000. I vetenskapens namn. Ett minnesarbete. *Kvinnovetenskaplig tidskrift*, 20(1), 5–25.
- Henriksson, M., Friberg, E., Kusmin, E., Otterbeck, E. 2016. "Om nåt skulle hända". *Ett gestaltungsprojekt om ungas upplevelser av otrygghet i utemiljöer*. Linköping, Östergötlands museum.
- Joelsson, T. 2019. Hypermobile, sustainable or safe? Imagined childhoods in the neoliberal transport system. I Scholten, C. L., Joelsson, T. (red.), *Integrating gender into transport planning. From one to many tracks*, s. 221–248. Cham, Palgrave Macmillan.
- Kesselring, S. 2006. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*, 38(2), 269–279.
- Listerborn, C. 2002. *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. (Avh.) Göteborg, Chalmers tekniska högskola.
- Mikkelsen, M. R., Christensen, P. 2009. Is children's independent mobility really independent? A study of children's mobility combining ethnography and GPS/mobile phone technologies. *Mobilities*, 4(1), 37–58.
- Palmgren, A-C. 2018. Tystnader och synliggöranden kring staden. Tonårsflickors minnen om urbana platser och könade möten. *Tidskrift för genusvetenskap*, 39(1), 52–72.
- Sandberg, L., 2011. *Fear of violence and gendered power relations. Responses to threat in public space in Sweden*. (Avh.) Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.
- Sandberg, L., Rönnblom, M. 2013. Afraid and restricted vs bold and equal: women's fear of violence and gender equality discourses in Sweden. *European Journal of Women's Studies*, 20(2), 189–203.
- van der Burgt, D., Cele, S. 2014. Barnen och stadsrummet: Relationer mellan kompetens, ålder och delaktighet. *Sociologisk Forskning*, 51(1), 29–46.
- Widerberg, K. 1995. *Kunskapens kön. Minnen, reflektioner och teori*. Stockholm, Nordstedts.

Hbtq och nyanländ – begränsningar och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt utanförskap

THOMAS WIMARK

Jag möter några av transtjejerna och de är skakade. Jag kramar om dem och frågar hur det är. De berättar att några killar i tunnelbanan hotat och bråkat med dem på vägen. ”Jag ska knulla dig, jag ska knulla dig”, hade de skanderat inför alla på tunnelbanan. Ingen hade hjälp dem. De hade varit rädda och inte vågat försvara sig. Plötsligt hade Fatima som också är transtjej stigit på tunnelbanevagnen. Som en räddande ängel. Och hon är inte rädd, hon tar fajten. Det ledde inte till handgemäng, mycket tack vare hennes rappa käft, men killarna hotade och vill göra upp utanför spärren. Transtjejerna ringde polisen men polisen kom för sent och kunde inget göra, som vanligt tillägger Zahra. Nu vill Zahra, som har försökt att ta livet av sig flera gånger, leva ännu mindre och säger att hon ska ta livet av sig direkt. Hon har druckit alkohol för att våga ta sig hemifrån, kombinerat alkoholen med lugnande och antidepressiva tabletter. Men mest är hon ledsen för att hon, som hon uttrycker det, bara ”ville göra sig fin för idag”. (Fältdagbok 8 november 2017)

Citatet ovan är ett exempel på den utsatthet som många homosexuella, bisexuella, transpersoner och queerpersoner (hbtq-personer) upplever i kollektivtrafiken. Till skillnad från heterosexuella personer som följer sexualitets- och könsnormen riskerar hbtq-personer att utsättas för hatbrott på grund av sin sexualitet eller könstillhörighet (Katz-Wise och Hyde 2012). Studier visar att de därför försöker att anpassa sina beteenden på offentliga platser för att inte sticka ut men även att de undviker både att vistas på vissa platser och att använda kollektivtrafik (D’haese et al. 2015; Faulkner 2006). Vi vet däremot lite om hur dubbel utsatthet som kommer av att vara nyanländ och samtidigt hbtq-person påverkar möjligheter till mobilitet och resande. Rådande forskning har främst studerat svårigheter i asylprocessen där asylsökande hbtq-personer förväntas vara öppna med och stolta över sin sexualitet trots att de ofta varit tvungna att dölja den i sina hemländer (Akin 2017; Hedlund och Wimark 2018). Vidare har

forskningen visat att de utsätts för homo- och transfobi i asylboenden och i mottagande samhällen under den första tiden i Sverige (Wimark 2019b). I det här kapitlet är syftet att presentera och analysera hur dubbel utsatthet påverkar nyanlända hbtq-personers, härfter hbtq-flyktingars, mobilitet.

Hbtq-flyktingars möjligheter till mobilitet

För att förstå hbtq-flyktingars mobilitetsvillkor används i analysen ett angreppssätt utifrån begreppet ”motilitet” (*motility*), det vill säga förmågan att vara mobil eller tillgången till nödvändiga resurser för att vara mobil (Kaufmann et al. 2004). Individers mobilitetskapital begränsas bland annat av bristande *tillgänglighet* som kommer av rumsliga, fysiska eller ekonomiska begränsningar och etnisk diskriminering. Detta gör att individer får bättre eller sämre förutsättningar till mobilitet. Utifrån angreppssättet går det också att analysera hur individer använder olika transportslag på olika sätt trots lika tillgänglighet. Detta hänger bland annat samman med individens *kompetens* att använda tillgängliga transportslag vilket i slutändan påverkar individers användning av till exempel kollektivtrafik. Begreppet ”kompetens” ska här ses i en bredare bemärkelse. Med det menas inte bara färdigheter som individer har utan även förmågor och förutsättningar, exempelvis kan upplevd trygghet i användning av olika trafikslag och tillgång till information om trafiksystem påverka kompetensen.

Motilitet kan verka otillräckligt för att förstå hbtq-flyktingars mobilitetsvillkor eftersom främst rumsliga ojämlikheter står i centrum för analysen. Sociala ojämlikheter får däri endast mindre utrymme, under aspekter som ekonomiska förutsättningar och diskriminering (se exempelvis Kaufmann et al. 2018). I en sådan förståelse kan hbtq-personers utsatthet och upplevelser reduceras till lågt mobilitetskapital. Därför används även begreppet ”heteronorm” i analysen, som beskriver förgivettagna regler och förväntningar om obligatorisk heterosexualitet i samhället (Ambjörnsson 2006; Butler 1990; Rubin 1998 [1984]). Heteronormen är rumsligt betingad vilket innebär att samma villkor inte gäller i alla kontexter eller rum. I Sverige har exempelvis vissa sätt att leva ut och uttrycka sexualitet och kön utanför heteronormen kommit att inkluderas i lagstiftning och accepteras socialt medan andra sätt fortfarande är mindre accepterade (jfr Duggan 2002). Det finns även rumsliga skillnader inom Sverige som innebär att olika villkor gäller beroende på var man befinner sig (Wimark 2019a).

Tidigare studier av upplevd utsatthet och mobilitet har främst sett hbtq-personer och nyanlända som två skilda grupper. Forskning som direkt anknyter till hbtq-personers mobilitet visar att hbtq-personer utsätts för hatbrott på grund av deras sexuella läggning och/eller könsidentitet eller könsuttryck (Katz-Wise och Hyde 2012). Av dessa brott sker huvuddelen på allmän plats, men nära 10 procent av alla anmälda homofobiska hatbrott sker inom kollektivtrafiken (Westerberg och Faramarzi 2018). Även om inte alla hbtq-personer utsätts, visar studier att hbtq-personer anpassar sitt beteende på grund av rädsla och risk för hatbrott. Ett sätt att hantera rädslan är att undvika situationer där hatbrott kan ske. Det finns studier som visar att hbtq-personer, på grund av rädsla, undviker att använda kollektivtrafik eller endast använder den i sällskap med någon annan (D'haese et al. 2015; Faulkner 2006). Vanligare är dock att hbtq-personer anpassar sitt beteende på allmän plats och i kollektivtrafiken genom att försöka följa heteronormen för att inte bli utsatta. Hbtq-personer undviker exempelvis att visa ömhet gentemot sin partner och försöker att verka mer maskulina om de tillskrivits en manlig identitet eller feminina om de tillskrivits en kvinnlig identitet (D'haese et al. 2015). Detta bidrar i sin tur till en ökad mental ohälsa bland hbtq-personer (D'haese et al. 2016).

Forskning som studerat nyanländas mobilitet fokuserar till största delen på etniska minoriteter eller invandrade i allmänhet.¹ Många av dessa studier pekar på att etniska minoriteter är i större behov av gång, cykel och kollektivtrafik än befolkningen som helhet (Blumenberg och Smart 2014; Heisz och Schellenberg 2004; Smart 2015; Uteng 2006), vilket kan förklaras av att körkorts- och bilinnehavet är lägre (Lewin et al. 2006; Uteng 2006). När etniska minoriteter inte har tillgång till bil fungerar andra lösningar som substitut. Det finns studier som visar att etniska nätverk blir centrala för individernas mobilitet, exempelvis blir det viktigt att bo nära dessa (Yu 2016) och bilpooler inom nätverken kan ersätta eget bilinnehav (Blumenberg och Smart 2014). Alla etniska minoriteter följer dock inte samma mönster. Vissa etniska minoriteter kan ha omvänt förhållande där bilen används mer än bland befolkningen i allmänhet

1. I stycket här refereras till etniska minoriteter men forskningen använder olika definitioner, exempelvis invandrade, invandrade från vissa regioner och vissa specifika etniska minoriteter. Notera att merparten av denna forskning är genomförd i Nordamerika vilket innebär att den inte nödvändigtvis är överförbar till svenska förhållanden. I Nordamerika är det exempelvis vanligt att etniska minoriteter är bosatta i enklaver i centrala delar av städer medan den vita majoriteten är bosatt i suburbana villaområden. Det förhållandet är inte det mest förekommande i Sverige.

(Blumenberg 2008). Det finns även forskning som visar att skillnaderna mellan etniska minoriteter och befolkningen i allmänhet minskar med tiden i landet (Heisz och Schellenberg 2004; Tal och Handy 2010) samt att kvinnors mobilitet är mer begränsad än mäns (Hanson 2010).

När det gäller nyanländas mobilitet specifikt finns bara en handfull studier. Bose har i två artiklar belyst nyanländas mobilitet i en mindre stad i USA. Han visar att de ofta inte har ekonomiska förutsättningar att köpa biljetter, trots ett större behov än andra. De behöver också hjälp med att lära sig hur trafiksystemet fungerar, till exempel att hitta och läsa tidtabeller eftersom de saknar information om trafiksystem. Bose pekar även på en paradox där nyanlända placeras i mindre städer på landsbygden i USA, där kollektivtrafikmöjligheterna är sämre samtidigt som deras behov av kollektivtrafik är större. Det leder i sin tur till att deras möjligheter till integration och att skaffa sig ett sammanhang minskar (Bose 2013, 2014). I Sverige saknas hittills studier om nyanländas mobilitet men i en studie från Norge visar Uteng att nyanlända är mer sårbara än andra på grund av höga kostnader för kollektivtrafiken. Samma paradox mellan behov och placering i stad och land finns i Norge, där många nyanlända placeras på landsbygden där bilen är mer viktig (Uteng 2006). Förutom den sistnämnda studien som även visar att kvinnor är extra utsatta, saknas studier som pekar på hur övriga skillnader inom gruppen nyanlända påverkar resande.

Metod och material

Kapitlet bygger på en analys av 34 kvalitativa intervjuer med hbtq-personer som sökt asyl i Sverige och som vid studiens genomförande var i ansökningsprocessen eller fått sin ansökan beviljad.² Deltagarna rekryterades med hjälp av en hbtq-organisation, genom sociala medier och genom att be deltagare att hänvisa till ytterligare potentiella deltagare. Intervjuerna

2. Genomgående i kapitlet används begreppet "hbtq-flyktingar" som samlingsbegrepp för personer som sökt asyl i Sverige och som dras till personer av samma kön och/eller vars könsuttryck eller könsidentitet faller utanför heteronormativa levnadssätt och könskonstruktioner. Begreppet används av praktiska skäl och ska inte ses som en teoretisk ståndpunkt. Inom forskning finns en kritik mot begreppet där man menar att det är en västerländsk konstruktion förknippad med vissa beteenden, exempelvis som att komma ut och vara stolt över sin sexualitet. Det innebär att begreppet kan verka reducerande och osynliggöra andra sexualitets- och könskonstruktioner (se exempelvis Luibhéid 2008). Många av deltagarna definierade sig som hbtq-personer medan andra avvisade tanken om att vara hbtq-person eller att tillhöra en hbtq-grupp.

genomfördes både i större städer (inklusive storstäderna) och i mindre städer och samhällen, där många flyktingar placeras. De semistrukturerade intervjuerna kretsade kring deltagarnas migrations- och mobilitets- erfarenheter och genomfördes på svenska, engelska eller med tolk. Deltagarna i studien var mellan 18 och 48 år gamla vid intervjutillfället och kom från (i fallande ordning): Syrien, Irak, Marocko, Palestina, Somalia, Afghanistan, Kenya, Nigeria, Senegal, Turkiet och Jemen. Analysen är induktiv, vilket innebär att teman och koder utvecklats från intervjuerna och dessa har sedan kontextualiserats genom forskningslitteratur.

Intervjuerna utgör en del av ett större forskningsprojekt som bygger på att deltagarna, i så stor utsträckning som möjligt, är med och utformar, följer och deltar i projektet. Det innebär, bland annat, att deltagarna kontinuerligt har haft möjlighet till insyn i projektet och kunnat ge återkoppling på texter. Samtidigt har författaren arbetat som volontär inom en hbtq-organisation för att stärka gruppen och för att underlätta deltagarnas involvering i projektet. Eftersom hbtq-flyktingar tillhör en utsatt grupp i samhället har etiska överväganden varit av stor vikt. Forskningen har exempelvis genomgått etisk prövning eftersom den behandlar känsliga personuppgifter.³ Alla detaljer som kan identifiera deltagarna har tagits bort eller ändrats, exempelvis är namn, platser och yrken borttagna eller ändrade. Deltagarna har även fått välja egna namn men när de inte velat detta har de mest förekommande namnen från hemlandet valts. När tolk har använts har hen rekryterats bland andra hbtq-flyktingar.

Utsatthet begränsar möjligheter till resande

I det följande presenteras analysen av hbtq-flyktingars möjligheter till mobilitet. Först diskuteras hur restriktioner påverkar nyanländas mobilitet. Betoningen ligger på rumslig isolering, barriärer och ekonomiska förutsättningar. Därefter diskuteras vad det innebär att vara både nyanländ och hbtq-person för möjligheter till mobilitet. Betoningen ligger på hot, våld och trakasserier som kommer av att flyktingen inte följer heteronormen. Vidare diskuteras mobila strategier som används av nyanlända. Betoningen ligger på lösningar. Avslutningsvis förs en diskussion om vad det innebär att vara hbtq-person för nyanländas mobila strategier. Här diskuteras vikten av etniska nätverk och hbtq-nätverk.

3. Forskningen har gått igenom etisk prövning och är godkänd av regionala etikprövningsnämnden i Stockholm (dnr 2016/1596-31).

Restriktioner för nyanländas mobilitet

Nyanlända beskriver att den mest påtagliga upplevelsen av den första tiden i Sverige är att den präglas av avsaknad av resande. Migrationsverkets mål är att asylsökande ska integreras i samhället så snabbt som möjligt och de placeras därför främst i lägenheter i det vanliga bostadsbeståndet. Det innebär att de hamnar i glesbygdskommuner där det finns ett överskott på lägenheter, precis som tidigare forskning från USA och Norge pekat på (Bose 2013; Uteng 2006). Det innebär att asylboenden ofta hamnar i avlägsna orter och samhällen med sämre tillgång till kollektivtrafik. Under 2015–2017 när antalet asylsökande nådde en topp i Sverige, ökade även andelen privata aktörer som ordnade boenden till asylsökande. Dessa boenden utgjordes i många fall av gamla kursgårdar långt ifrån samhällen och där kollektivtrafiken var än sämre (Wimark 2020). Det innebär att de flesta nyanländas första upplevelser av kollektivt resande var mycket begränsade. Som en deltagare i studien uttryckte det, Heval: ”Nu är jag inte fri längre, här i Sverige. [...] Jag har liksom inte något uppehållstillstånd och jag måste stanna här [i asylboendet]. Ja, jag kan inte åka någonstans.”

Isoleringen får konsekvenser för de asylsökandes första kontakter med samhället. Det kan bli svårare att skapa och bygga kontakter med andra individer eller organisationer i samhället. Det blir också svårare att skapa vänskapsband:

Det är svårt för ibland på helgen vill de [nya kompisarna] komma och hälsa på mig, men det finns inte buss på helgen. Sista bussen går klockan fem [på fredag]. Det är sista bussen. Sen finns det ingen buss på helgen. (Jabril)

Tidigare forskning har också pekat på att rumslig isolering kan göra det svårare att integreras på arbetsmarknaden eller att bedriva studier (Wimark et al. 2019). I intervjumaterialet diskuterade flera detta, exempelvis berättade deltagaren som i studien vill heta Björn hur mödosamt det var att resa till skolan: ”[SFI] var jättelångt bort från mitt läger, från mitt läger till skolan tog det två timmar.” Som tidigare forskning indikerat kan detta innebära att de asylsökande blir beroende av andra för att skapa band till det nya samhället (Blumenberg och Smart 2014; Yu 2016). Det gavs många exempel på hur civilsamhället löste detta, exempelvis att de arrangerade skjuts:

Fotbollstränaren ordnade så att om man ville spela fotboll kom de och hämtade oss [i bil] så att vi kunde spela och sedan skjutsade de hem oss igen. Så vi började

spela fotboll, så vi kände oss mindre ensamma. Så därigenom började jag att få vänner. (Michael)

En stor del av den begränsade rörligheten kan även förklaras av att asylsökande saknar egna ekonomiska resurser att köpa biljetter. Tidigare forskning har identifierat paradoxen att nyanlända placeras i avlägsna orter samtidigt som deras behov av kollektivtrafik är större än för den övriga befolkningen. I intervjuerna berättade i princip alla deltagarna att kostnaden för kollektivtrafiken var ett stort hinder för dem, främst under asyltiden men även efter att de beviljats asyl. Extra sårbara tenderade de att vara när de var "mellan" myndigheter, exempelvis när myndighetsansvaret flyttades från Migrationsverket till Försäkringskassan och ett glapp uppstod, eller när de hamnade utanför asylsystemet:

När jag kom hade jag inga pengar. Jag lånade pengar av en kompis för SL-kortet och för lite mat. Och nu. Jag är tvungen att betala för mitt rum och SL-kortet men jag tillhör inte Migrationsverket längre. Så jag måste prata med arbetsförmedlingen och socialen. Men för att vara del av etableringen tar det tid och under tiden har jag saker att betala. (Marwan)

Avsaknaden av ekonomiska resurser påverkar inte bara möjligheterna till kortare resor med kollektivtrafik. Eftersom Migrationsverkets placeringspraktik inte tar hänsyn till nyanländas större sociala sammanhang utöver deras kärnfamilj uppstår för många ett behov av att kunna resa till släkt och vänner på andra orter. Nyanländas begränsade ekonomiska resurser leder till att de då måste göra avvägningar mellan vilka behov som är viktigast. Kostnaden för regionalt och interregionalt resande omöjliggör i princip längre resor:

Om jag vill åka någonstans, jag kanske vill åka till Stockholm, jag kanske vill åka till [stad], kanske till en större stad. Så kan jag inte för jag får bara 700 kr och det är ingenting. Det räcker bara till att köpa mina privata saker [hygienartiklar] och sen är det borta. Jag kan inte åka någonstans. Jag är tvingad att stanna här. (Khalil)

För nyanlända är det även en utmaning att lära sig hur trafiksystemet fungerar (Bose 2013, 2014). Vissa navigerar väl i det, för dem, nya kollektivtrafiksystemet. De kan vara vana vid liknande system eller ha erfarenheter från att tidigare ha rest utomlands och har därigenom lärt sig hur olika kollektivtrafiksystem fungerar. För andra kan språket vara en stor barriär för att lära sig. Adnan: "Jag kan engelska och då är det lätt men kan du inte engelska är det jättesvårt. [...] Man är inte van vid det här

systemet.” För de som inte kan vare sig svenska eller engelska kan språket bli en svåröverkommen barriär.

Jag förstår inte hur systemet fungerar här, liksom hur bussarna fungerar och hur tågen fungerar. Så jag går ingenstans, utom med min bror. Han har en bil. Så han tar mig till Migrationsverket och andra platser om jag behöver det. (Mohammed)

För vissa blir den första erfarenheten av kollektivtrafiken en bitter erfarenhet om de straffas på grund av sin okunskap, som Adnan och andra lärt sig:

Min första resa, var till [stad]. Jag tog tåget utan att boka resa. Jag tänkte att jag kunde betala på tåget. Då kommer den här personen, tågvärd, eller nåt. Han sa, ja tyvärr, du kan köpa biljett här men det är dubbelt pris. Jag betalade nästan dubbelt. Jag kommer ihåg. Och sen frågade jag varför, han sa att jag måste boka innan. Från stationen eller internet. Och det var jättesvårt att boka på internet. Och det tog två eller tre månader för mig att få mitt första bankkort. Till en början hade jag bara kontanter. (Adnan)

Det är inte bara kunskapen om trafiksystemet som är en barriär för de nyanlända. Vissa nyanlända har erfarenheter av flykt som senare påverkar deras resande. Posttraumatisk stress är inte ovanligt. Det kan innebära att de upplever obehag av ljud som kommer av trafiken:

Jag bor i ett tyst område liksom. Jag har ju min moster som bor i Halmstad. Vi åkte dit i somras och det var väldigt mycket kaos där, bilar, och vi kunde inte sova då. Vi orkade inte med det för det brukar vara helt tyst klockan nio, max tio, då blir det helt tyst så att man kan sova liksom. Men där klockan tolv, ett, två, folk på väg och bilar hela natten. Nej, jag tyckte inte om det. (Tahir)

Men det behöver inte bara handla om rädsla för ljud från trafiken utan även om att vissa trafikslag får nyanlända att återuppleva trauman från sin tidigare flykt. Michael, exempelvis, som har erfarenhet av att korsa Medelhavet i båt, berättade om sin rädsla för att åka båt:

Jag var rädd för att åka över med båt. Jag nästan svimmade faktiskt. För det var min andra gång med båt, på havet. Så under de 20 minuterna kunde jag inte lugna mig, jag var destabiliserad, det var obehagligt. Jag såg runt omkring mig, folk var avslappnade, läste sina tidningar, skrev på sina datorer. Jag vet inte vad jag var rädd för. (Michael)

Sammantaget visar analysen av materialet på att nyanländas mobilitetskapital är begränsat under den första tiden. De är mer beroende av kollektivtrafik men de placeras av Migrationsverket i samhällen där tillgången till kollektivtrafik är sämre. Samtidigt har de mindre ekonomiska resurser

och sämre kunskap om trafiksystemen, vilket ger dem sämre förutsättningar att använda kollektivtrafiken. Analysen visar även att nyanländas mobilitetskapital är begränsat av tidigare erfarenheter från hemlandet och flykten till Sverige. Det skapar en rädsla för att använda kollektivtrafik. Det innebär att andra aspekter än rumslig isolering, ekonomiska resurser och kunskapsluckor behöver bemötas för att skapa en jämlik kollektivtrafik för denna grupp.

Att vara hbtq-person innebär ytterligare begränsningar i resandet

Hbtq-flyktingar delar nyanländas restriktioner av mobilitetskapital. De begränsas också av vad andra individer i samhället gör utifrån värderingar kring sexualitet och kön, det vill säga av heteronormen. Sexualitet och kön är ofta tabubelagda teman för nyanlända. Strikta värderingar, baserade på heterosexualitet och en binär förståelse av kön, tenderar att följa med nyanlända från kontexter de lämnat till rum där nyanlända samlas. För många hbtq-flyktingar blir det svårt att bygga relationer till andra nyanlända och olika etniska nätverk eftersom de bedöms ha en "felande" sexualitet eller ett "felande" könsuttryck eller -identitet. Detta behöver inte stå i motsats till den allmänna heteronorm som råder i Sverige, men tillrättavisningar och bestraffningar kan ta sig starkare uttryck. Det kan exempelvis innebära att hbtq-flyktingar i högre grad än andra hbtq-personer blir utsatta för hot, trakasserier eller våld i asylboenden och i skolor.

De [andra nyanlända] vet att vi är gay och de säger att vi ska dö. Att vi ska skjutas. Att man ska döda gay-killar. De tror på det. Gay-killar ska dödas, kastas från en hög byggnad. (Khalil)

Jag hade långt hår, väldigt långt hår. Det gav mig problem med de andra [nyanlända] som bodde där. [...] För de började säga till mig att jag är en tjej, jag är en kvinna, och att jag ska gå till helvetet. [...] En natt sa min rumskompis att han skulle besöka sin kusin, eller nåt. Samma natt när jag var ensam, kom två män in i mitt rum, band mig och klippte mitt hår, brände av det, brände det. (Lorans)

När hbtq-flyktingar blir utsatta av andra nyanlända blir de särskilt beroende av hbtq-nätverk för att skapa trygghet och band till det nya samhället (Wimark 2019b). Men när asylboenden ligger isolerade blir det svårt för dem att knyta an till hbtq-nätverk. Hbtq-organisationer har ofta verksamhet i större städer och saknas i många av de orter där asylboenden ligger. Hbtq-flyktingar tvingas då söka kontakt via telefon och internet men har svårt att resa till hjälporganisationer.

Många organisationer som arbetar med hbtq-flyktingar bedriver inte någon besöksverksamhet eller betalar för resor till och från deras lokaler. Khalil: "Vi ringde till [hbtq-organisation] flera gånger och inget hände. De sa att de inte kunde hjälpa oss med biljetter." För många hbtq-flyktingar innebär det att deras möjligheter till att träffa andra hbtq-personer är små och de blir då isolerade på asylboendena. Flera intervjupersoner berättade att de endast kunde söka kontakt med andra på internet. Långa avstånd upplevdes som svåröverkomliga hinder:

Jag sa till honom att jag ska åka till honom. Så jag kollade på internet. Oh my god, det var 1 000 kilometer. Jag skulle behöva åka 13 timmar med tåg. Oh my god, du vet, bara för att träffa honom. (Adnan)

Även om avstånd kunde kännas svåröverkomliga var det långt vanligare att resekostnader var det hinder som stoppade dem från att träffa andra hbtq-personer, oavsett var de placerats, eftersom deras tillgängliga ekonomiska resurser var alldeles för små:

Hittills har jag inte lyckats träffa någon från Hornet eller Grindr [dejtingapplikationer]. Vi bara pratar, pratar, pratar. [...] Alla säger ok kom till mig, jag har en plats. Okej, så hur kan jag åka? Om jag vill åka till [stad] så kostar det 1 000 kr. (Nano)

Flera kopplade även samman vikten av att kunna resa till större städer och att vara hbtq-person. Det finns sedan länge en seglivad uppfattning i samhället om att storstäder är överlägsna platser att bo i och resa till för hbtq-personer eftersom de kan erbjuda större nätverk och anonymitet än mindre städer och samhällen (Halberstam 2005). Deltagarna i studien upplevde på samma sätt att det endast var i de större städerna som det var möjligt att leva ett fullgott liv som hbtq-person. Hamza uttryckte det så här:

Man känner att 700 kr inte räcker [...] Vi känner att vi är gay men kan inte leva som gay. För att vi inte kan göra något som andra gaykillar gör. Som att gå ut, ha fest eller gå på sauna. Jag har hört att det finns en i Stockholm. Jag skulle vilja åka och se hur en gay-sauna är, ha riktigt kul. (Hamza)

De som hade erfarenhet av att bo i Region Stockholm kände likaså att de inte kunde delta till fullo i hbtq-samhället på grund av resekostnaderna. Som Björn menade: "Det lönar sig inte att åka till Stockholm och sätta sig i en [hbtq-]bar bara för att konversera med någon."

Det här avsnittet har illustrerat vilka specifika mobilitetssvårigheter som möter en nyanländ hbtq-person. Tidigare forskning har visat att

rädsla för hot, våld och trakasserier på offentlig plats och i kollektivtrafik påverkar hbtq-personers mobilitetskapital negativt (D'haese et al. 2015; D'haese et al. 2016). För hbtq-flyktingar gäller även rädsla för att utsättas för hot, trakasserier eller våld i olika boenden utöver i samhället som helhet. Det innebär att hbtq-flyktingar saknar trygga platser att leva ut sin sexualitet och könsidentitet på när både offentliga platser och privata hem blir potentiella faror. För hbtq-flyktingar blir mobilitetskapitalet därför viktigt för att kunna utveckla identitet och bygga samhörighet med andra hbtq-personer. Intervjuerna visar att denna utsatthet skapar ett större behov av att knyta band till hjälporganisationer och andra hbtq-personer som inte finns i deras omedelbara närhet. Det innebär att deras (låga) mobilitetskapital står i motsats till deras (höga) mobilitetsbehov.

Mobilitetsstrategier bland nyanlända

Även om nyanländas möjligheter till resande är begränsade så finner de på lösningar. Som tidigare forskning pekat på förlitar sig nyanlända till stor del på etniska nätverk för att finna bostad och arbete (Edin et al. 2003; Wimark 2019b). Studier från USA visar även att etniska nätverk är viktiga för att lösa resebehov (Blumenberg och Smart 2014; Yu 2016). I intervjumaterialet fanns flera exempel på hur nyanlända använder sig av etniska nätverk för att kunna utnyttja kollektivtrafik, till exempel genom att dela periodkort sinsemellan eller låna pengar av varandra:

Jag har bra vänner [som bott en längre tid i Sverige]. En heter [namn]. Så, när jag behöver [pengar till resor] ringer jag dem och säger att jag behöver hjälp. Skicka pengar till mig. De skickar snabbt. De frågar hur mycket jag behöver? Jag säger 500 kr. De skickade mig 5 000 kr en gång. (Daahir)

Betydelsen av kollektivtrafik skiljer sig åt mellan var de nyanlända hade placerats eller bosatt sig. I större städer med bättre tillgång till kollektivtrafik betonades tillgängligheten som kollektivtrafiken bidrog till, medan dess avsaknad diskuterades bland dem som var bosatta på mindre orter. Det finns sedan länge ett delvis belagt samband mellan rumslig isolering med avsaknad av kollektivtrafik och en svagare anknytning till arbetsmarknaden för nyanlända (Galster 2007). På motsatt vis leder platser med god kollektivtrafikförsörjning till förbättrade förutsättningar. De nyanlända med erfarenhet av att bo i större städer gav flera exempel på hur detta kunde te sig. För det första kunde kollektivtrafik ge de nyanlända en meningsfull vardagssyssla:

Jag hade alltid ett månadskort. [...] Du har inget jobb men du har ett månadskort. Du kan vara ute [och resa] med ett månadskort. Jag behövde liksom något att göra. [Resa] var det enda jag kunde göra. (David)

För det andra bidrog kollektivtrafiken till att de nyanlända kunde förbättra sina förutsättningar under den första tiden. Tillgängligheten till kollektivtrafik gav möjlighet att ta del av hjälpgorganisationers verksamhet och att söka arbete:

För att överleva letade jag efter någonstans där det fanns gratis mat, sökte efter platser där jag kunde få kläder gratis. Jag hittade Röda korset efter tre dagar och gick dit. Jag spenderade massor av tid där och hos RFSL, ABF och Folkuniversitetet. De accepterade mig där även om jag inte hade uppehållstillstånd. (Abdo)

När jag inte bodde i Stockholm, var det långt borta från [allt] i Stockholm. Sen fick jag flytta till [ett mindre samhälle i] Norrtälje. Ja, jag trivdes bättre för det var närmare till Stockholm. Man kunde åka buss till Stockholm med samma kort, SL-kort, och så det var lite lättare. Och då tänkte jag att jag skulle börja med något. Jag sökte en praktik, ett stort företag som [yrke]. Och började där. Började praktisera. (Björn)

Tidigare forskning om mobilitetskapital har visat att etniska nätverk kan utöka nyanländas mobila kapital (Blumenberg och Smart 2014; Yu 2016). Intervjucitaten på föregående sida illustrerar på samma sätt hur etniska nätverk fungerar som substitut när myndigheter inte kan uppfylla de nyanländas behov. Forskning visar även att större mobilitetskapital ökar möjligheterna till integration (Buhr 2018). Materialet visar att kollektivtrafik också kan fungera som en plattform för välbefinnande. När tillgängligheten är fördelaktigare, exempelvis genom att platsen inte är rumsligt isolerad, kan nyanlända finna mening i sin vardag genom att upptäcka staden. Det ger även nyanlända fördelar under den första tiden, exempelvis genom utökade möjligheter till att komplettera livsuppehållet eller att skapa de första kontakterna med arbetsmarknaden.

Nätverk som stödjer hbtq-flyktingars mobilitet

Hbtq-flyktingar lämnas ofta utanför olika gemenskaper. Medan nyanlända generellt kan förlita sig på andra nyanlända och etniska nätverk riskerar hbtq-flyktingar att bli exkluderade, utfrysas eller i värsta fall utsatta för våld av individer i etniska nätverk eller i samhället som helhet (Wimark 2019b). För många hbtq-flyktingar innebär det att de känner att de behöver dölja begär eller anpassa könsuttryck för att få del av nät-

verken. I materialet var det många som dolde sina begär eller undvek att förknippas med personer med "felande" könsuttryck:

Han var liksom en tjejig typ. [...] Han var väldigt, du vet, vänlig med mig. Han ville prata med mig om olika saker men eftersom jag var rädd för vad andra [nyanlända] kunde göra, ville jag inte prata så mycket med honom. När jag satt mig ned brukade han komma och sätta sig vid bordet och prata. Mina kompisar tyckte inte om det. De misstänkte att han var gay eller så. (Najib)

För hbtq-flyktingar som inte kan ta del av etniska nätverk blir hbtq-nätverk viktiga för att lösa behovet av resor. Även om långt ifrån alla kunde lösa sina resebehov därigenom fanns det exempel på att vissa fått hjälp från hbtq-organisationer. Dessa organisationer finns på vissa men inte alla platser i landet och har olika möjlighet att bistå med pengar till resor. Abdo och Joey var ett exempel på detta där de båda var i, till synes, en likvärdig situation men där endast den ena fick hjälp. Långt vanligare var det därför att andra hbtq-personer hjälper till. Det kan handla om att de betalar för biljetter eller lär varandra hur trafiksystemet fungerar:

Jag hjälper andra gay. Speciellt de här nya, eller de som fortfarande bor i asylboenden, hela tiden när, när de frågar om hjälp och såna saker. Ja, snälla kan du boka resor till mig, jag ska betala kontant eller någonting. Det finns ett stort behov hos nyanlända. (Adnan)

Även om andra hbtq-personer var en källa till kunskap och hjälp kunde det komma med förväntningar. I tidigare forskning har detta visats genom att hbtq-flyktingar förväntas ge tillbaka något i gengäld för den hjälp de fått (Wimark 2019b). I materialet var det vanligt förekommande att intervjupersoner diskuterade hur andra hbtq-personer förväntade sig att de skulle få sex i utbyte mot resor. Khalil och Hamza diskuterade detta, Khalil: "Vissa killar erbjuder det. Du vet: vi kan betala din biljett. Men om man vill åka till dem måste man ha sex."

En kille sa till mig att han ville att jag skulle komma till honom. Jag berättade att jag inte kan, för min situation. Han sa att han skulle betala biljetten, fram och tillbaka. Och att jag kunde sova hos honom, gå ut som jag ville, göra vad jag ville. Jag sa att jag skulle tänka på det. (Hamza)

Medan nyanlända i allmänhet kan utöka sitt mobilitetskapital genom att förlita sig på etniska nätverk, är alltså tillgången till nätverk ofta villkorad för hbtq-flyktingar. Hbtq-flyktingar verkar ställas inför två alternativ – antingen anpassa sina beteenden för att passa in i rådande sexualitets-

och könsnormer och få stöd av etniska nätverk eller riskera att bli utsatta för hatbrott (D'haese et al. 2015). Förgivettagna regler och förväntningar tenderar alltså att begränsa hbtq-flyktingars möjligheter men utsattheten skapar även en gemensam bas för samhörighet bland hbtq-personer. Hbtq-organisationer och -nätverk är en viktig källa till att skapa identitet och samhörighet bland hbtq-personer (Lewis 2014). Hbtq-nätverken kan undsätta hbtq-flyktingar på olika sätt. Det kan handla om att förmedla kunskap om trafiksystem eller att bistå med medel till biljetter. Djupare utsatthet som kommer av att uteslutas från etniska nätverk och samhället som helhet kan ibland leda till att hbtq-flyktingar blir beroende och ibland utnyttjade av andra hbtq-personer för sitt mobilitetskapital.

Slutsatser

I detta kapitel har jag analyserat hur dubbel upplevd utsatthet påverkar nyanlända hbtq-personer. Medan tidigare forskning studerat nyanlända och hbtq-personer var för sig, har jag visat att hbtq-flyktingars upplevelser av kollektivtrafik och resande både överlappar med och kontrasterar mot resultat från tidigare forskning.

Resultaten visar att nyanlända placeras i orter och samhällen med bristande kollektivtrafikförsörjning vilket innebär att rumslig isolering blir en utmaning att överkomma. Nyanlända har ett större behov av kollektivtrafik eftersom de inte är eller har hunnit bli körkortsinnehavare eller har samma förutsättningar att införskaffa bil som befolkningen i övrigt. Det innebär att de får ännu sämre förutsättningar att etablera sig i samhället i allmänhet och på arbetsmarknaden i synnerhet. En ytterligare aspekt av tillgänglighet är att nyanlända under den första tiden har mindre medel till vardagsresor. Även detta blir en paradox när de har ett större behov av kollektivtrafik men mindre möjlighet att betala för biljetter och periodkort som leder till en ekonomisk exkludering. Tillgänglighet är också beroende av tillgång till kunskap om systemet och nyanlända har begränsad information om trafiksystem och resmöjligheter.

För hbtq-flyktingar tillkommer ytterligare aspekter av tillgänglighet i kollektivtrafik. Till skillnad från tidigare forskning som visat att hbtq-personers rädsla för att utsättas för hot, våld och trakasserier främst förknippas med kollektivtrafik och offentliga platser, visar denna studie att det snarare är i boenden som hbtq-flyktingarna upplever otrygghet på grund av sin sexuella läggning eller könsuttryck/könsidentitet. Eftersom de blir

placerade i mindre orter och samhällen kan de ha svårt att få kontakt med stödjande nätverk bestående av andra hbtq-personer eller -organisationer. Rädsla och reell utsatthet för våld ledde också till ett behov av att resa till platser där andra hbtq-personer och -organisationer fanns. På grund av bristande medel, en ekonomisk exkludering som alla nyanlända upplever, fanns dock inte möjligheter till det för dem.

Tidigare forskning pekar även på att tillgodogörandet av kollektivtrafiken är olika beroende på förmågor och förutsättningar (Kaufmann et al. 2004). Mina resultat pekar på att nyanländas användande av kollektivtrafik underlättas av etniska nätverk. Trots begränsad information om kollektivtrafiksystem och brist på ekonomiska medel finner nyanlända lösningar för resande inom en (begränsad) palett av möjligheter, etniska nätverk har där en dominerande roll. Det kan handla om att etniska nätverk bidrar med hjälp, information eller medel till resande på olika sätt. Tillgången till de etniska nätverken är dock villkorad och hbtq-flyktingar måste anpassa sig för att kunna ta del av resurserna. Det innebär att hbtq-flyktingar tvingas att anpassa sina begär och könsuttryck i både offentliga och privata rum för att tillgodose sina resebehov.

Resande sker alltså inte på lika villkor bland nyanlända. Gruppen nyanlända är inte en homogen grupp utan en samling individer som skiljer sig åt efter olika dimensioner såsom kön, sexualitet, klass och etnicitet. Att hantera dem som en homogen grupp är att förbise den utsatthet som kan komma av att inte tillhöra rådande normer inom gruppen eller i samhället i stort. Det innebär att trafikplaneringen behöver skifta fokus från tillgänglighet i kollektivtrafiken till individers olika villkor till mobilitet, för att skapa jämlika villkor för nyanländas resande. Dessa villkor bestäms inte bara inom kollektivtrafiken utan även av individers livsmiljöer som skär igenom både privata och offentliga rum. Nyanländas livsmiljöer präglas av ett initialt beroende av flera olika offentliga och privata aktörer. Det innebär även att trafikplanering inte längre kan ses som en enskild sektor utan att planering behöver ske i samverkan mellan olika aktörer.

Litteratur

- Akin, D. 2017. Queer asylum seekers: translating sexuality in Norway. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 43(3), 458–474.
- Ambjörnsson, F. 2006. *Vad är queer?* Stockholm, Natur och Kultur.
- Blumenberg, E. 2008. Immigrants and transport barriers to employment: The case of Southeast Asian welfare recipients in California. *Transport Policy*, 15(1), 33–42.
- Blumenberg, E., Smart, M. 2014. Brother can you spare a ride? Carpooling in immigrant neighbourhoods. *Urban Studies*, 51(9), 1871–1890.
- Bose, P. S. 2013. Building sustainable communities: Immigrants and mobility in Vermont. *Research in Transportation Business & Management*, 7, 81–90.
- Bose, P. S. 2014. Refugees in Vermont: mobility and acculturation in a new immigrant destination. *Journal of Transport Geography*, 36, 151–159.
- Buhr, F. 2018. Using the city: migrant spatial integration as urban practice. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(2), 307–320.
- Butler, J. 1990. *Gender trouble. Feminism and the subversion of identity*. New York, Routledge.
- D'haese, L., Dewaele, A., Van Houtte, M. 2015. Coping with antigay violence: In-depth interviews with Flemish LGB adults. *The Journal of Sex Research*, 52(8), 912–923.
- D'haese, L., Dewaele, A., Van Houtte, M. 2016. Homophobic violence, coping styles, visibility management, and mental health: A survey of Flemish lesbian, gay, and bisexual individuals. *Journal of Homosexuality*, 63(9), 1211–1235.
- Duggan, L. 2002. The new mononormativity: The sexual politics of neoliberalism. I Castronovo, R., Nelson, D. D. (red.), *Materializing democracy. Toward a revitalized cultural politics*, s. 175–194. Durham, Duke University Press.
- Edin, P.-A., Fredriksson, P., Åslund, O. 2003. Ethnic enclaves and the economic success of immigrants – Evidence from a natural experiment. *The Quarterly Journal of Economics*, 118(1), 329–357.
- Faulkner, E. 2006. Homophobic sexist violence in Canada: trends in the experiences of lesbian and bisexual women in Canada. *Canadian Woman Studies*, 25(1), 154–161.
- Galster, G. 2007. Neighbourhood social mix as a goal of housing policy: A theoretical analysis. *International Journal of Housing Policy*, 7(1), 19–43.
- Halberstam, J. 2005. *In a queer time and place. Transgender bodies, subcultural lives*. New York, New York University Press.
- Hanson, S. 2010. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5–23.
- Hedlund, D., Wimark, T. 2018. Unaccompanied children claiming asylum on the basis of sexual orientation and gender identity. *Journal of Refugee Studies*, 32(2), 257–277.
- Heisz, A., Schellenberg, G. 2004. Public transit use among immigrants. *Canadian Journal of Urban Research*, 13(1), 170–191.
- Katz-Wise, S. L., Hyde, J. S. 2012. Victimization experiences of lesbian, gay, and bisexual individuals: A meta-analysis. *Journal of Sex Research*, 49(2–3), 142–167.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., Joye, D. 2004. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.
- Kaufmann, V., Dubois, Y., Ravalet, E. 2018. Measuring and typifying mobility using motility. *Applied Mobilities*, 3(2), 198–213.

- Lewin, C., Gustafsson, S., Nyberg, J. 2006. *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lewis, N. M. 2014. Moving "out," moving on: Gay men's migrations through the life course. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(2), 225–233.
- Luibhéid, E. 2008. Queer/migration: An unruly body of scholarship. *GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies*, 14(2), 169–190.
- Rubin, G. 1998 [1984]. Thinking sex: Notes for a radical theory of the politics of sexuality. I Nardi, P. M., Schneider, B. E. (red.), *Social perspectives in lesbian and gay studies. A reader*, s. 100–133. London, Routledge.
- Smart, M. J. 2015. A nationwide look at the immigrant neighborhood effect on travel mode choice. *Transportation*, 42(1), 189–209.
- Tal, G., Handy, S. 2010. Travel behavior of immigrants: An analysis of the 2001 National Household Transportation Survey. *Transport Policy*, 17(2), 85–93.
- Uteng, T. P. 2006. Mobility: discourses from the non-western immigrant groups in Norway. *Mobilities*, 1(3), 437–464.
- Westerberg, S., Faramarzi, A. I. 2018. *Självrapporterad utsatthet för hatbrott. Analys utifrån Nationella trygghetsundersökningen 2006–2017*. Rapport 2018:10. Stockholm, Brottss-förebyggande rådet.
- Wimark, T. 2019a. Sexuality and emotions situated in time and space. I Stodulka, T., Dinkelaker, S., Thajib, F. (red.), *Affective dimensions of fieldwork and ethnography*, s. 157–166. Cham, Springer.
- Wimark, T. 2019b. Homemaking and perpetual liminality among queer refugees. *Social & Cultural Geography*, nätpublicering 20 maj 2019.
- Wimark, T. 2020. Housing policy with violent outcomes – the domestication of queer asylum seekers in a heteronormative society. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, nätpublicering 28 april 2020.
- Wimark, T., Haandrikman, K., Nielsen, M. M. 2019. Migrant labour market integration: the association between initial settlement and subsequent employment and income among migrants. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 101(2), 118–137.
- Yu, S. 2016. "I am like a deaf, dumb and blind person": Mobility and immobility of Chinese (im)migrants in Flushing, Queens, New York City. *Journal of Transport Geography*, 54, 10–21.

Nyanländ och privilegierad?

Högkvalificerade arbetskraftsmigranternas lokala och internationella resande

LINN AXELSSON

Att resa hjälper mot stress, om du vill tänka, slappna av. Så resande är väldigt viktigt. Och för att möta nya människor, expandera din horisont. När jag bodde i Indien var vissa saker väldigt viktiga för mig men när jag började resa och flyttade [utomlands] förstod jag att, ok det kanske inte är nödvändigt, du kan se det från ett annat perspektiv också. (Intervjuperson 25)

Under helgerna eller vinternätter om det är sent, om du är den enda passageraren på bussen så åker den inte till slutstationen, den bara stannar och du måste gå av. Jag har hört om ett par incidenter från mina vänner. De var de enda passagerarna och föraren sa ... och eftersom de inte pratade svenska kunde de inte argumentera och föraren pratade inte engelska. Så de var tvungna att gå av bussen och ringa en taxi. [...] Så det är något jag alltid har i bakhuvudet, om jag tar bussen sent på natten ser jag alltid efter om det finns andra passagerare. Om jag är ensam kanske jag måste gå av om han [busschauffören] vill sluta tidigare. Det skrämmer mig. (Intervjuperson 20)

Omedelbart innan jag blev utvisad väntade jag i 11 månader [på ett beslut på min arbetstillståndsansökan], det var i princip ett fängelse eftersom min fru bor i Indien och jag inte kunde åka och träffa henne. Det var en väldigt tung period för mig. (Intervjuperson 30)

Det här kapitlet handlar om en grupp resenärer som i stort sett är osynlig i tidigare forskning om resande och resvanor: högkvalificerade arbetskraftsmigranter. Å ena sidan är den här gruppen migranter, vilket enligt tidigare forskning skulle innebära att de är mer beroende av kollektivtrafik än den övriga befolkningen både för sin arbetspendling och sina fritidsresor (se exempelvis Chatman och Klein 2009; Heisz och Schellenberg 2004; Lewin et al. 2006; Liu och Painter 2012). Å andra sidan är de högutbildade och arbetar i högkvalificerade yrken, något som, om tidigare forskning om högkvalificerades vardagliga resande stämmer

in på den här gruppen, skulle innebära att de är villiga att resa långt för sitt arbete eftersom den högre lönen kompenserar för de ökade resekostnaderna (Kullenberg och Persson 1997; Öhman och Lindgren 2003; van Ham 2001). Om högkvalificerade *migranter* lokala resande följer samma mönster framgår dock inte. Tidigare forskning om resvanor ger alltså ingen tydlig bild av högkvalificerade arbetskraftsmigranternas lokala resande. Liknar det andra högkvalificerade resande? Eller har högkvalificerade arbetskraftsmigranter lägre incitament att resa långt till sina arbeten? Och liknar högkvalificerade arbetskraftsmigranternas resvanor i så fall snarare andra migranter?

I många migranternas liv är internationell rörlighet, det vill säga resande mellan olika länder, lika centralt som det lokala resandet inom en stad eller region. Många högkvalificerade migranter flyttar inte permanent till andra länder utan utgör en rörlig arbetskraft som cirkulerar mellan länder (Allen och Axelsson 2019). Några skickas av sin arbetsgivare för att jobba i andra länder under väldigt korta perioder. Andra delar sin arbetstid mellan huvudkontoret och arbetsgivarens kund i ett annat land inom ramen för ett avgränsat projekt. Ytterligare andra är yrkesaktiva i flera länder samtidigt eller arbetar medan de förflyttar sig (Lilischkis 2003). För dessa individer blir kortare och längre uppehåll i olika länder en del av resan. Tidigare forskning om det högkvalificerade internationella arbetsresandet har framför allt fokuserat på en liten grupp människor i de allra högsta positionerna, den så kallade globala eliten. Den generella bilden är att den globala eliten i stort sett rör sig mellan olika världsstäder utan några restriktioner eftersom länder konkurrerar om att attrahera den mest talangfulla arbetskraften (Shachar 2006). Deras migration är ofta kortvarig och tiden de spenderar på en plats kännetecknas av frekventa kontakter med andra delar av världen med hjälp av teknologi och internationellt resande (Beverstock 2005).

Tidigare forskning ger alltså två ganska motsatta bilder av migranternas resande. Å ena sidan visar resvaneforskning att gruppen migranter, som generellt utgörs av mindre privilegierade resenärer med lägre inkomster, är mindre rörliga än den övriga befolkningen. Å andra sidan målar tidigare forskning om den globala eliten bilden av en privilegierad grupp vars liv kännetecknas av frekvent och obehindrad internationell rörlighet. Den grupp arbetskraftsmigranter som studeras i det här kapitlet innehar dock inte de allra högsta positionerna. De arbetar som privata tjänstemän, konsulter och, i vissa fall, mellanchefer. Hur ser deras lokala och

internationella resande ut? Tidigare forskning ger heller ingen bild av *varför* arbetskraftsmigranter väljer att resa som de gör, den *mening* de tillskriver rörelse och resande och deras *erfarenheter och upplevelser* av att vara rörliga. Som citaten i kapitlets inledning visar kan resande vara något som ger resenären ny energi och nya perspektiv. Resande kan också upplevas som skrämmande när man saknar förmågan att kommunicera med dem runt omkring. Det är heller inte alltid självklart att kunna lämna ett land och resa till ett annat, ens som högkvalificerad.

Kapitlet inleds med en översikt över intervjupersonernas lokala och internationella mobilitetsstrategier. Avsnittet visar att högkvalificerade arbetskraftsmigranternas lokala resvanor påminner om andra migranternas i vissa avseenden samtidigt som deras kollektivtrafikberoende snarare är att betrakta som ett aktivt val än något de gör för att de inte har råd med bil. Det visar också att intervjupersonernas liv i hög grad är internationellt orienterade samtidigt som de innehåller både mobilitet och immobilitet. Nästa avsnitt lyfter fram det meningsskapande som sker när intervjupersonerna reser internationellt och lokalt. Till sist undersöker kapitlet de friktioner som ibland uppstår i samband med både lokalt och internationellt resande. Brister i förbindelser, långa intervaller mellan avgångar i kollektivtrafiken och otrygghet är exempel på sådant som påverkar intervjupersonernas upplevelser av Stockholmstrafiken medan de friktioner som ibland uppstår i samband med arbetstillståndsprocessen begränsar intervjupersonernas möjligheter att resa internationellt.

Sammantaget visar kapitlet att det lokala och det internationella resandet i stor utsträckning är sammanvävda för den här gruppen resenärer. För att förstå hur de reser, varför de reser som de gör, vilken betydelse resandet har i deras liv och vilka hinder de möter i sitt dagliga och mer långväga resande behöver forskningen ha en bred analytisk ingång till resande.

Mobilitet, strategi och friktion

– några analytiska begrepp

För att skapa en bred analytisk ingång utgår jag ifrån begreppet ”mobilitet” som är ett komplext begrepp med flera dimensioner. Här fokuserar jag på fysiska och virtuella förflyttningar, på resande som ett tillstånd samt på det meningsskapande som sker genom rörelse och resa.

Vincent Kaufmanns multidimensionella mobilitetsbegrepp ligger till grund för min analys av fysiska förflyttningar. Enligt Kaufmann finns det

flera slags fysiska förflyttningar mellan platser: migration, resande, flyttmönster och dagliga resmönster. De olika formerna av mobilitet påverkar ofta varandra. En flytt leder till exempel till ett nytt dagligt rörelsemönster. Migration genererar resor för att träffa vänner och familj och kan också leda till en serie flyttar, exempelvis kan en initial flytt till en möblerad lägenhet följas av ett köp av en egen bostad (Kaufmann 2002). I dagens uppkopplade samhälle behöver vi dock inte alltid förflytta oss fysiskt för att vara närvarande med varandra. Den teknologiska utvecklingen har gjort det möjligt att "resa" virtuellt och på så sätt skapa eller upprätthålla relationer till människor och platser (se t.ex. Kesselring 2006; Sheller och Urry 2006).

I kapitlet hämtar jag också inspiration från Tim Cresswell som ser mobilitet som kombinationen av rörelse, det vill säga den fysiska förflyttningen mellan platser, den mening som tillskrivs rörelse och den förkroppsligade upplevelsen av rörlighet (Cresswell 2010). De nya dagliga rörelsemönster och resor som till exempel genereras genom migration är med andra ord inte enbart förflyttningar från A till B utan aktiviteter fyllda med mening. En internationell flytt kan till exempel handla om personlig utveckling genom mötet med en ny kultur (t.ex. Conradson och Latham 2007) och resorna till ursprungslandet bidrar till att upprätthålla kontakten med människor och platser som har betydelse för individen.

Kapitlet utgår också från idén att resande kan vara ett tillstånd. Som tidigare nämnts är det vanligt att högkvalificerade arbetskraftsmigranter cirkulerar mellan länder och att deras uppehåll i ett land kan vara kortare eller längre. De här uppehållen är också en del av resan och av tillståndet att vara på resa, och liknar det som Mimi Sheller och John Urry (2006) kallar *dwelling-in-motion*. Tillståndet att vara på resa kan pågå under ett antal år innan individen återvänder till ursprungslandet eller bosätter sig permanent någon annanstans. I andra fall pågår det under en hel livstid.

Ett annat begrepp som inspirerat analysen är "mobilitetsstrategier", ett begrepp som Sven Kesselring använt bland annat för att visa på den agens som människor utövar när de organiserar sin rörlighet och sitt resande utifrån de förutsättningar de har. Vissa strävar till exempel efter att minska sitt arbetsresande för att ha bättre förutsättningar att kombinera privatliv och yrkesliv medan andra är hypermobila och använder rörlighet för att skapa en livsstil utan de begränsningar som ett nio till fem-jobb innebär (Kesselring 2006). Mobilitetsstrategier handlar med

andra ord om rörlighet både på den stora och lilla skalan och används i kapitlet för att diskutera intervjupersonernas val att migrera till Sverige och de sätt de väljer att organisera sitt vardagliga resande på.

Ett tredje begrepp är "friktion" som handlar om sådant som gör att rörlighet och resande går långsamt eller helt tar stopp. Kravet på medborgare från vissa länder att ansöka om visum eller arbetstillstånd innan de reser är exempel på sådant som kan leda till friktioner i internationellt resande (Axelsson 2018, 2017; Salter 2004). För personer som omfattas av dessa krav behövs mer planering för att resa internationellt, och i fall där en ansökan avslås blir resandet inte av alls. Andra stoppas av olika anledningar vid gränsen och skickas tillbaka (Cresswell 2010). Även i det lokala resandet kan friktioner uppstå. Vissa begränsas i sitt dagliga resande av bristande kunskaper i det lokala språket och om hur kollektivtrafiken fungerar. Andras möjlighet att färdas med bil begränsas av nationella regler, exempelvis lagstiftning om vilka körkort som är giltiga i ett land (Lewin et al. 2006).

Intervjuer med högkvalificerade migranter

Med hjälp av ett kvalitativt intervjumaterial ger kapitlet en bild av varför högkvalificerade migranter reser som de gör, hur de upplever sitt resande och det meningsskapande som sker när de rör sig i stadsrummet och längre bort. Kapitlet fokuserar på den grupp av högkvalificerade arbetskraftsmigranter som är vanligast i Sverige: dataspecialister (Migrationsverket 2018). Totalt har intervjuer med 30 dataspecialister från länder utanför det europeiska ekonomiska samarbetsområdet genomförts i två omgångar. De första 16 intervjuerna fokuserade bland annat på dataspecialisternas upplevelser av flytten till Sverige, deras övriga internationella resande och vad resande betyder för dem. Ytterligare 14 intervjuer genomfördes vid ett senare tillfälle. Utöver frågor om internationellt resande innehöll den andra intervjuomgången även frågor om intervjupersonernas lokala resmönster, vilka färdmedel de använder, varför de reser som de gör samt det plats- och identitetsskapande som sker genom lokalt resande. Alla personer som ingår i urvalet är bosatta i Stockholmsområdet.

Intervjupersonerna är i trettioårsåldern. Eftersom it-branschen är mansdominerad är majoriteten (26) av intervjupersonerna män, medan fyra är kvinnor. Indien är det vanligaste ursprungslandet för dataspecialister som

beviljas tillstånd för arbete inom den svenska it-branschen (Migrationsverket 2018). Urvalet konstruerades därför så att hälften av intervjupersonerna har indiskt medborgarskap.¹

Att välja mobilitetsstrategier

Idag är rörelse och resa en central del av livet för de allra flesta. Många menar att rörlighet har blivit ett ideal och därför är något som vi alla måste förhålla oss till (t.ex. Kesselring 2006; Sheller och Urry 2006). Vårt resande är med andra ord delvis ett resultat av de val vi gör gällande resor i en värld där alla verkar vara rörliga. Det här avsnittet inleds med intervjupersonernas internationella mobilitetsstrategier eftersom dessa har lett till att de nu befinner sig i Stockholmsområdet. Sett från det perspektivet är det tydligt att intervjupersonerna rör sig över långa sträckor och att det är en del av intervjupersonernas strategi att vara internationellt rörliga. Därefter skiftar jag fokus till intervjupersonernas lokala mobilitetsstrategier. Här är intervjupersonernas strategi snarare att organisera sina liv så att deras lokala arbetsresor blir så korta som möjligt, samtidigt som de rör sig mycket på fritiden med hjälp av kollektivtrafiken. Samtidigt som intervjupersonerna befinner sig i Stockholm på daglig basis kännetecknas deras vardagsliv av konstant virtuellt resande som kopplar samman deras liv i Stockholm med platser utanför Sveriges gränser.

Vara på resa

Inom många högkvalificerade yrken finns en norm om internationell rörlighet. Arbetstagare förväntas vara rörliga och använder rörlighet som en strategi för att nå karriärmål och öka den egna attraktiviteten på nationella och internationella arbetsmarknader (se t.ex. Kōu och Bailey 2014). Det är särskilt tydligt inom it-branschen där tillfällig migration för att utföra ett visst uppdrag är vanligt. Internationell rörlighet kan dock också ha andra orsaker än rent ekonomiska. Det kan till exempel handla om

1. Intervjupersonerna rekryterades genom förfrågningar på Facebookforum, kontakter med företag som anställer it-specialister och personliga och professionella nätverk. Intervjuerna genomfördes på intervjupersonernas arbetsplats eller på ett centralt beläget kafé i Stockholm. I tre fall genomfördes intervjuerna med hjälp av digitala kommunikationsverktyg. Intervjuerna varade ungefär i en timme. Med intervjupersonernas godkännande spelades samtalen in och transkriberades sedan för analys med hjälp av NVivo. Utöver Indien kommer intervjupersonerna från Brasilien, Etiopien, Iran, Kanada, Kenya, Kina, Pakistan, Ryssland, Sydafrika och USA. Alla intervjuer utom en gjordes på engelska. Det är jag som har översatt alla citat som förekommer i kapitlet till svenska.

självförverkligande genom att exponera sig för och lära sig av det ”annorlunda” eller om att flytta till en partner (Conradson och Latham 2007).

För de personer som deltog i den här studien började närvaron i Sverige som en arbetsresa. Med få undantag var den största gruppen intervjupersoner – de med indisk bakgrund – först anställda av en arbetsgivare i Indien som skickade dem som konsulter till Sverige för att genomföra ett tidsbegränsat arbete inom ramen för ett avgränsat projekt. För vissa involverade detta flera resor till Sverige, antingen för att flera kortare resor var nödvändiga för att samordna arbetet i Sverige och Indien eller för att ett nytt projekt följde när det första tog slut. För flera har detta sedan lett till att de sökt en lokal anställning i Sverige.

Andra har inte varit i Sverige särskilt länge än och är fortsatt utsända av sin indiska arbetsgivare. Dessa individer påpekar att de just nu befinner sig på en arbetsresa. Av de intervjupersoner som är lokalt anställda i Sverige är det i nuläget få som reser internationellt i arbetet. Däremot upplever även de sin närvaro i Sverige som en resa, en möjlighet att upptäcka något nytt innan de återvänder till det land de kommer ifrån eller flyttar vidare till ett annat land.

Drivkrafterna bakom resan till Sverige är ofta flera. I många fall handlar det om en kombination av att de fått ett erbjudande om arbete och en önskan att uppleva något nytt. Oftast är det slumpen som gör att intervjupersonerna hamnat just i Sverige. En person berättade till exempel att han sagt till sin chef att han var trött på sitt jobb i Indien:

Jag sa: skicka mig var som helst, jag vill inte jobba här just nu. [Hans chef] sa: vi har Belgien, vi har Sverige. Jag hade hört om Belgien förut men Sverige var nytt, jag hade inte hört någonting [...] Så jag sa: ok, jag åker dit. (Intervjuperson 19)

Det är mindre vanligt att intervjupersonerna har flyttat till Sverige för att de har familj här, även om det förekommer. Flera har dock bildat familj sedan flytten till Sverige, något som i sin tur kan förändra intervjupersonernas val när det gäller det egna resandet.

Kombinationen av att vara på en ny plats, Stockholm, och vetskapen om att vistelsen troligtvis är tillfällig, även om den ibland omvandlas till mer permanent migration, gör att upptäckarlusten är stor. För de som inte rest särskilt mycket innan de kom till Sverige utgör Stockholm en bas för att utforska en ny världsdel, Europa. Många har vänner och familj i andra europeiska länder som de reser till för att hälsa på, något som förenklas av den fria rörligheten inom Schengenområdet. För personer som

tidigare hade behövt ett visum för att hälsa på vänner och familj i Europa medför flytten till ett Schengenland, Sverige, inte bara en möjlighet att upptäcka ett nytt land och en ny kultur i Sverige utan även att förtäta kontakten med vänner och familj.

Slippa resa

Att befinna sig i ett tillstånd av resande medför dock inte nödvändigtvis att man rör sig över långa avstånd på daglig basis. Det är inte ovanligt, skriver Kaufmann, att människor som migrerat och bott på många olika platser samtidigt kan organisera sina vardagsliv så att de innehåller få, korta resor. Deras rörlighet sker mer sällan men då över långa avstånd (Kaufmann 2002).

Till skillnad från andra högkvalificerade, som ofta reser långt till sina arbeten (Öhman och Lindgren 2003), försöker flera av intervjupersonerna att förkorta sitt dagliga resande, i alla fall när det gäller de arbetsrelaterade resorna. De korta arbetsresorna är delvis ett resultat av ett aktivt val att bosätta sig nära arbetsplatsen. En av intervjupersonerna sa: "Jag tror att det är 30 minuter till centrala Stockholm där mitt kontor ligger. Jag vill alltid vara nära mitt kontor så att om jag behöver vara med på ett möte och jag missar kollektivtrafiken kan jag ta en taxi. Det är min första prioritet [när jag väljer var jag ska bo]" (intervjuperson 20). Flera nämner att de valt att flytta närmare jobbet eftersom de tidigare upplevt att de drabbats av förseningar i kollektivtrafiken, i synnerhet om de bott längs en pendeltågslinje, och att restiden till arbetet därför blivit för lång. En person har istället bytt arbete för att hon inte orkade resa med pendeltåg varje dag.

För den här gruppen verkar avståndet till arbetsplatsen och tillgängligheten med hjälp av kollektivtrafik alltså vara av betydelse när de väljer var de ska bo. Bristen på bostäder i Stockholm innebär dock att intervjupersonerna inte kan välja bostad helt fritt. Flera av intervjupersonerna svarar till exempel att de bor där de bor för att det var den bostad som fanns tillgänglig för dem. Många bor i andra hand och flyttar ofta. Andra, både de som arbetar som utsända konsulter och de som erbjudits hjälp att hitta bostad av sin lokala svenska arbetsgivare, kan inte alltid välja var den ska ligga.

Flera av intervjupersonerna bor så nära arbetet att de kan gå eller cykla till jobbet, åtminstone under sommarhalvåret. Under vinterhalvåret föredrar de att åka kollektivt. Andra reser kollektivt hela året om. Det

är ovanligt att intervjupersonerna har tillgång till bil och ett körkort som är giltigt i Sverige. De upplever dock inte bristen på tillgång till bil som en begränsning eftersom de tycker att kollektivtrafiken i Stockholm är så bra att de inte har något behov av bil. En person med ursprung i Indien berättar hur han genom att söka information om lokalt resande på nätet förstod att kollektivtrafiken i Stockholm används av människor med alla bakgrunder och att det inte är något socialt stigma förknippat med att resa kollektivt i Stockholm. Därför hade han bestämt sig för att åka kollektivt istället för med bil redan innan han kom till Stockholm. Intervjupersonerna tar dock taxi om de tycker att de behöver tillgång till bil. Till skillnad från tidigare forskning om migranternas arbetsresor som visar att migranter är mer beroende av kollektivtrafik än den övriga befolkningen (t.ex. Chatman och Klein 2009), pekar den här studien alltså mot att resande med kollektivtrafik kan vara ett aktivt val och en strategi snarare än något de är hänvisade till för att deras inkomst är låg.

En rörlig fritid

Även om intervjupersonerna inte rör sig särskilt långt när de tar sig till och från arbetet är de väldigt rörliga på fritiden, åtminstone om de är ensamstående. Flera av intervjupersonerna med ursprung i Indien nämner att det ligger i deras kultur att inte sitta hemma ensam och de träffar därför vänner så gott som dagligen. Tillsammans rör de sig i staden och mellan varandras bostäder. På så sätt skiljer de sig från gruppen migranter som generellt reser kortare än inrikes födda på fritiden (Lewin et al. 2006) samtidigt som de har gemensamt med andra migranter att även deras fritidsresor görs med hjälp av kollektivtrafik (Polzin et al. 1999).

Mycket av det lokala, fritidsrelaterade resandet är koncentrerat till innerstaden och till var intervjupersonernas vänner bor. Utöver det nämner intervjupersonerna att de besöker olika naturområden. De flesta av intervjupersonerna med ursprung i Indien berättar också att de ibland besöker olika platser som är förknippade med indisk kultur, till exempel mataffärer som säljer indiska matvaror, hinduiska tempel och indiska festivaler.

Fritiden ägnas också åt att upptäcka Stockholmsregionens sevärdheter med hjälp av kollektivtrafiken, särskilt när man är ny i staden. En person som är ny i Stockholm berättar:

På helgerna hittar jag bara en turistattraktion eller en bra plats att upptäcka och jag hoppar på pendeltåget och strövar runt. Jag har varit österut och västerut i

Stockholm. Jag har sett de gamla delarna som Gamla stan [...] liksom de gamla städerna som Sigtuna utanför Märsta. För jag är ny på den här platsen och det är en helt annorlunda upplevelse för mig så jag reser så mycket jag kan. (Intervjuperson 17)

Med tiden minskar intervjupersonernas behov av att upptäcka den nya plats de bor på. Istället styrs det lokala fritidsresandet alltmer mot platser som intervjupersonerna utvecklat känslomässiga band till och fyllt med mening. Exempel på sådana platser diskuteras i nästa avsnitt.

Intervjupersonernas liv är dock långt ifrån enbart lokala då det faktum att de befinner sig på en resa ständigt gör sig påmint. Eftersom deras vänner och familj i huvudsak finns i andra länder karakteriseras deras dagliga liv av internationella kontakter. Intervjupersonerna beskriver att de använder telefon, digitala verktyg och sociala medier för att hålla kontakt med vänner och familj i hemlandet. För dem som har sitt ursprung i Indien sker dessa kontakter oftast i hemmet på kvällstid på grund av tidsskillnaden. Ibland sker de dock när intervjupersonerna rör sig i stadsrummet, till exempel när veckans telefonsamtal till föräldrarna genomförs samtidigt som man rör sig ute i Stockholm tillsammans med vänner. Inom it-branschen är det också vanligt att arbetet utförs i projekt där delar av personalen är på plats i Sverige medan andra jobbar på distans. De som arbetar på det här sättet står i daglig kontakt med chefer och kollegor i andra delar av världen med hjälp av digitala verktyg, e-post och telefonsamtal. Användandet av olika former av teknologi för att överbrygga sociala och geografiska avstånd följer en allmän trend där den teknologiska utvecklingen medfört att de sociala sammanhang vi ingår i allt mindre begränsas av den geografiska plats vi befinner oss på. Det är därför alltmer vanligt att vi "reser" virtuellt med hjälp av teknologi och kan närvara i flera sammanhang och sociala kontexter samtidigt.

Meningsskapande genom rörelse och resa

Länge fanns en idé om att den högkvalificerade arbetskraften tenderade att samlas i världsstäder där de utgjorde en del av en global elitkultur som såg likadan ut i alla världsstäder. Deras nätverk var framför allt transnationella och banden till den plats där de för tillfället befann sig ansågs därför svaga (se t.ex. Castells 2001; Hannerz 1996; Smith 2001). Det här synsättet har kritiserats av forskare som argumenterar för att även den transnationella eliten utvecklar relationer till den plats där den lever för

tillfället eller, i vissa fall, bosätter sig permanent (t.ex. Beaverstock 2005). På liknande sätt visar den här studien att intervjupersonernas rörelser och resande runt om i staden och i världen skapar mening. För flera av intervjupersonerna har intresset att upptäcka världen varit en drivkraft som gjort att de tagit chansen att åka till Sverige för att arbeta. Initialt ägnar de därför en stor del av fritiden med att upptäcka Stockholm. Intervjupersonerna reser till olika turistmål i Stockholmsregionen som kollegor rekommenderar.

Resan till Sverige och de rörelser i stadsrummet intervjupersonerna gör när de väl är på plats är en del av ett individuellt projekt som handlar om deras personliga utveckling genom att interagera med en ny plats (Conradson och Latham 2007). De lokala resorna i Stockholm gör också att intervjupersonerna utvecklar relationer till olika platser. Platser som har betydelse för intervjupersonerna är vissa delar av centrala Stockholm. Platser som är förknippade med att vistas i naturen nämns också, liksom innerstadens parker och gångstråk längs vatten både centralt och längre ut. Två gallerior i nordvästra Stockholm nämns också av flera. Dit åker intervjupersonerna för sällanköpsvaror och för att gå på bio. Genom att besöka och återvända till dessa platser utvecklar intervjupersonerna känslomässiga band till olika delar av staden som de beskriver som "deras Stockholm".

Rörelser i stadsrummet bygger inte bara relationer till den nya platsen utan bidrar även till att upprätthålla relationer till den plats och den kultur man kommer ifrån. Av intervjupersonerna med indisk bakgrund nämner de flesta att de besöker olika indiska tempel både söder och norr om staden. De pratar även om olika indiska festivaler och evenemang som de ibland deltar i. De här aktiviteterna är utspridda över staden beroende på var organisatörerna hittat en lokal de kan hyra. Möjligheten att engagera sig i kulturella evenemang, möta nya indiska vänner och få hjälp av andra i samma situation bidrar till att knyta samman liv i Indien och Stockholm och till att intervjupersonerna känner sig mer hemma i staden. En av intervjupersonerna sa till exempel: "när du deltar [i en indisk festival i Stockholm] har du fortfarande kontakt med dina rötter. Du expanderar dina erfarenheter på en global nivå [genom att flytta till Sverige], du försöker träffa nya människor och förstå hur saker och ting fungerar på andra platser. Samtidigt tappar du inte kontakten med dina rötter" (intervjuperson 18). Även genom att stanna på en plats och göra en kortare lokal resa är det alltså möjligt att "resa hem" under en

eftermiddag eller en kväll, en resa som är djupt meningsfull för intervju-personerna.

Det internationella resandet är centralt för intervjupersonerna och bidrar också till menings- och identitetsskapande. Flygplatsen är en central nod i internationellt orienterade liv. Den tar intervjupersonerna ut på nya äventyr och utgör en länk hem till vänner och familj. Att Arlanda är en plats fylld av mening för intervjupersonerna blir tydligt när de väljer att inkludera flygplatsen bland lokala resmål som har betydelse för dem och när de naturligt tar upp olika sätt att ta sig till och från Arlanda när de pratar om sitt lokala resande i Stockholmsområdet.

Utöver resan till Sverige är det framför allt resor till andra europeiska länder som lockar i början. En person berättar om alla de resor han gjorde första gången han var i Sverige. Under en period av tio månader reste han till Frankrike, Finland, Danmark, Nederländerna och Belgien. Han hade en känsla av att det var bråttom att uppleva så mycket som möjligt eftersom han inte visste om han skulle komma tillbaka till Europa eller inte när vistelsen i Sverige var slut. En annan intervjuperson sa:

Det här är Europa, det bästa är att man bara kan resa. Jag tycker väldigt, väldigt mycket om att resa. När jag var student här brukade jag alltid köra bil, jag älskar att köra bil också, jag körde från [studieorten] till Danmark och till Tyskland och hela vägen tillbaka. [...] Det bästa jag vet och som ger mig energi är att resa. Jag tycker verkligen om att resa. (Intervjuperson 9)

Flytten till Sverige gör det alltså möjligt att inte bara upptäcka ett nytt land – Sverige – utan även en hel världsdel: Europa. Det internationella resandet beskrivs av de flesta som väldigt viktigt. Det ger ett avbrott från vardagslunken och ger ny energi, motivation och nya perspektiv. Med tiden, och när tjänster som utstationerad konsult övergår i lokalanställning och en mer permanent migration, blir resor till hemlandet allt viktigare. Många av intervjupersonerna åker varje år och många försöker spendera hela semestern eller, i förekommande fall, föräldraledigheten där.

Flöde och friktion: upplevelser av rörelse och resa

I det här avsnittet flyttas fokus till hur intervjupersonerna upplever rörelse och resa. Det börjar med en diskussion om de möjligheter och begränsningar intervjupersonerna upplever i kollektivtrafiken i Stockholm och visar att vissa begränsningar är kopplade till att intervjupersonerna kommer från andra länder än Sverige. Därefter breddas diskussionen till att

inkludera intervjupersonernas upplevelser av flöde och friktion i sitt internationella resande.

Flöde och friktion i Stockholmstrafiken

Intervjupersonerna är överlag positiva till kollektivtrafiken i Stockholm. En person säger till och med att kollektivtrafiken var en anledning till att han valde att stanna i Sverige. Tunnelbanan är det färdmedel som anses mest tillgängligt eftersom tågen går ofta, är punktliga och systemet är lätt att förstå. Några föredrar spårbunden trafik som går över mark, såsom pendeltåg och spårvagn, eftersom de kan se ut genom fönstren när de reser. Flera har positiva erfarenheter av hjälpsamma busschaufförer som låtit dem åka gratis till närmsta station när de glömt att ladda sina resekort. Samtidigt uttrycker flera att bussystemet är svårare att förstå än den spårbundna trafiken och att variationer i tidtabeller, där vissa linjer bara är trafikerade under vissa tider på dygnet eller delar av veckan, gör att buss upplevs som ett mindre tillförlitligt färd sätt. Möjligheten att ta olika färdmedel och färdvägar till samma destination är något flera intervjupersoner som bor i nordvästra Stockholm, där det finns tunnelbana, pendeltåg och spårväg att välja på, nämner som positivt med att bo just där.

Att resa kollektivt är dock förknippat med vissa friktioner. Vissa begränsningar som intervjupersonerna tar upp är samma problem som Stockholmsbefolkningen i stort upplever. Exempelvis anser flera intervjupersoner att platser som endast nås med pendeltåg är mindre tillgängliga eftersom turtätheten är sämre och för att pendeltågen ofta dras med förseningar. På tunnelbanan upplever en del den ökade trängseln, som är värst kvällstid när folk slutar jobbet, som en friktion i det lokala resandet. Trängseln påverkar trivselen och leder till fler brott. Mobiltelefonstölder är vanliga i tunnelbanan, enligt en av intervjupersonerna, och ofta upplever hon att det är obehagligt när det är många ungdomar på tågen i ytterområdena. Andra nämner fredagskvällar och andra tidpunkter när folk är berusade som obehagliga.

Den allmänna debatten om Stockholms utsatta områden har även nått den här gruppen. De flesta berättar att de hört att de bör undvika att åka till Rissne, Rinkeby och Husby. Ingen av intervjupersonerna rör sig dock naturligt i dessa områden och undviker heller därför inte aktivt att åka dit. Andra säger att exempelvis Akalla, Kista och Tensta där de själva bor eller har vänner som bor också räknas till de utsatta områdena. De flesta känner sig inte otrygga i de här områdena men en person upplever

mycket otrygghet i vissa områden på Järvafältet och när hon kan undviker hon att åka dit. Hon går inte heller ensam hem från tunnelbanan när det är sent. Generellt upplever intervjupersonerna dock Stockholm som väldigt tryggt jämfört med de städer de själva kommer ifrån och de låter inte känslan av otrygghet begränsa deras lokala resande i någon större utsträckning.

Andra begränsningar är specifikt kopplade till intervjupersonernas ursprung. Det handlar till exempel om vissa platser som intervjupersonerna vill kunna resa till för att upprätthålla relationer till den plats och den kultur de kommer ifrån. Ett hinduiskt tempel som tar lång tid att nå med pendeltåg och buss och där turtätheten är låg på helgerna är ett exempel på en plats som intervjupersonerna upplever som otillgänglig. Likaså kan upplevelser av otrygghet vara kontextuella och påverkas av de erfarenheter som gjorts på den plats intervjupersonerna kommer från. En av intervjupersonerna berättar till exempel om hur en tom tunnelbanevagn kan få honom att känna sig otrygg eftersom han kommer från en plats där man alltid är omgiven av folk: ”Ibland efter klockan åtta [på kvällen] under helgerna har jag känt mig lite otrygg eftersom det inte varit särskilt mycket folk. Om man är en familj med barn och det inte är någon annan där i hela vagnen, bara en familj som sitter där, då vet vi inte om det kanske är otryggt [att vara ute] på kvällarna [och att det är därför ingen annan reser då]” (intervjuperson 22).

Tidigare forskning visar också att utlandsfödda kan uppleva otrygghet i kollektivtrafiken för att de inte behärskar svenska. Att sakna tillgång till en central resurs – det svenska språket – kan begränsa rörelsefriheten hos den här gruppen på samma sätt som rädsla för överfall eller olyckor ibland begränsar den svenskfödda befolkningen (Kågeson 2014). Även om de personer som deltog i den här studien i allmänhet menar att bristen på svenskkunskaper inte är ett stort problem eftersom flera av dem kan förstå lite svenska och all information om kollektivtrafiken går att hitta på engelska på nätet, händer det att de ibland inte förstår vissa meddelanden. Det gäller till exempel meddelanden om plötsligt inställda tåg som bara ropas ut på svenska. Att all kommunikation i kollektivtrafiken i huvudsak sker på svenska har fått en av intervjupersonerna att inte känna sig särskilt välkommen i Sverige, även om hon har full förståelse för att hon förväntas lära sig språket för att bo i ett annat land. Som ett av citaten in inledningen visade kan resande upplevas som skrämmande om man saknar förmågan att kommunicera med omgivningen. Händelsen,

där intervjupersonens vänner blev avslängda på en plats de inte kände till mitt i natten utan att veta varför eftersom de inte förstod vad busschauffören sa, har fått intervjupersonen att känna sig otrygg att resa på natten.

Sakna möjlighet att resa

För att bo och arbeta i Sverige som tredjelandsmedborgare krävs ett arbetstillstånd och, beroende på hur lång perioden är, ett uppehållstillstånd. Den som saknar ett giltigt tillstånd saknar möjlighet att resa, antingen *till* Sverige för att påbörja sitt nya arbete, om beslut om ett första tillstånd dröjer, eller *från* Sverige, om beslut om en ansökan om förlängt tillstånd tar tid (Axelsson 2018, 2017). Lagar och regler kring migration kan med andra ord skapa immobilitet i perioder när vissa högkvalificerade arbetskraftsmigranter saknar en central resurs – arbetstillståndet – som krävs för att korsa internationella gränser.

För denna grupp, där det internationella resandet är så centralt, upplevs friktioner i samband med korsandet av internationella gränser som oerhört stressande. Friktioner gör det också svårt att utföra arbetsuppgifter som innefattar arbetsresor till andra länder. En intervjuperson, som väntade i hemlandet i 14 månader på ett beslut om arbets- och uppehållstillstånd för Sverige, beskriver perioden som fylld av osäkerhet och en känsla av att livet sattes på paus eftersom han inte kunde fatta några större beslut under tiden han väntade. En annan intervjuperson väntade i sju månader och beskriver upplevelsen som hemsk. Under den här perioden behövde han resa till Sverige i arbetet med jämna mellanrum men det var svårt och han upplevde att han ständigt blev ifrågasatt av svenska myndigheter. Till slut fick han sitt tillstånd men ifrågasätter det svenska systemet som tvingar personer att vänta så länge i ovisshet när de har ett jobb i Sverige som de måste sköta. Han säger att han är rädd för att bli fast i Sverige i samband med en förlängningsansökan och att han inte vet hur han kommer att reagera om det händer. En annan person som fick vänta länge på ett beslut om förlängning berättar att det nästan fick honom att lämna sitt jobb i Sverige. Han sa:

[D]et är ett välkänt faktum att alla har problem med [tillstånds]processen. Det är inte bara jag, alla har problem [...] Det är frustrerande. Om jag behöver åka hem så kan jag inte åka hem för att min ansökan är under behandling. Jag kan inte åka någonstans. Då började jag fundera på att flytta tillbaka till Indien för min familj är viktigare än mitt jobb. [— —] Jag tror att det var sex till sju månader [som jag saknade ett giltigt tillstånd]. Även om du inte planerar att resa under de sex månaderna så är det något du tänker på: jag kan inte åka någonstans. Du

känner dig fast. [– –] Du är begränsad till Sverige under de sex månaderna.
(Intervjuperson 20)

Flera beskrev, liksom intervjupersonen ovan, känslan att få sin internationella rörlighet indragen som att vara strandsatt eller att sitta i fängelse. Flera personer berättade också om hur jobbigt det var att se vänner och kollegor åka på semester medan de var tvungna att stanna i Sverige. En person, som väntade i nio månader på att få ett beslut på en förlängningsansökan, beskrev känslan av instängdhet när han inte kunde resa utanför Sveriges gränser eftersom resande var väldigt viktigt för honom. Så snart han fått sitt tillstånd bokade han en resa. En annan person separerades från sin fru som bodde i Indien när han inte kunde resa dit under de elva månader han väntade på ett beslut på sin arbetstillståndsansökan. Han upplevde perioden som väldigt tung; i princip som att sitta i fängelse.

Även bland personer som inte själva har fått vänta särskilt länge på sina tillstånd finns en uppfattning om att det ofta tar lång tid att få tillstånd i Sverige. Alla har historier om någon eller flera de känner som blivit fast i Sverige under perioder. Personer som har ansökt om tillstånd flera gånger kan också ha väldigt olika upplevelser, en gång går det snabbt, nästa gång tar det lång tid, och sedan kan det gå snabbt igen. Det här gör att systemet upplevs som oberäknligt. Osäkerheten kring hur lång tid nästa tillståndsprocess kan komma att ta bidrar till stress även för individer som inte själva haft några problem hittills och är en begränsning av det internationella resandet som bara individer som saknar permanent uppehållstillstånd i Sverige upplever.

Slutsatser

Det här kapitlet visar att vissa grupper av resenärer inte naturligt passar in i de modeller och ramverk som ofta används för att analysera resande. Det fokuserar på en grupp resenärer – högkvalificerade arbetskraftsmigranter – vars resande i stor utsträckning osynliggjorts i tidigare forskning. Jag har belyst hur det lokala och det internationella är sammanvävda i dessa individers liv. För att förstå deras resmönster, mobilitetsstrategier, drivkrafter och den betydelse som resande har i deras liv är det alltså viktigt att analysera det internationella och lokala resandet samtidigt och inte enbart fokusera på det ena eller det andra.

Kapitlet visar att intervjupersonerna, liksom migranter i allmänhet, framför allt tar sig runt i staden med hjälp av kollektivtrafik, kanske för att

de bor i Stockholm där kollektivtrafiken är väl utbyggd. Kollektivtrafikresande är ett aktivt val för de här individerna snarare än något de gör för att de inte har råd med egen bil. Detsamma gäller för valet att bosätta sig nära arbetsplatsen för att minska det dagliga resandet. De korta arbetsresorna skiljer dem från andra högkvalificerade som oftare reser långt till sina arbeten. Det är med andra ord inte självklart att en lång resa – migrationen från ett land till ett annat – resulterar i dagliga resmönster som sträcker sig över långa avstånd. Även om de dagliga arbetsresorna är korta är det viktigt att komma ihåg att intervjupersonernas liv karakteriseras av ett konstant virtuellt resande som bidrar till att binda ihop deras liv i Sverige med andra platser, inklusive livet i det land de kommer ifrån och att intervjupersonerna är rörliga på sin fritid. Genom att röra sig i stadsrummet bygger intervjupersonerna relationer till nya platser som de med tiden kommer att betrakta som ”sina” delar i staden.

Kapitlet visar också att intervjupersonernas liv är internationellt orienterade. Deras närvaro i Sverige är resultatet av att de befinner sig på en resa. I sin tur medför denna resa ytterligare resor både i Stockholmsområdet och längre bort. Däremot är det inte alltid självklart att högkvalificerade migranter kan resa internationellt. De begränsningar av den internationella rörligheten, som intervjupersonerna ibland upplever, är ett resultat av deras tillfälliga migrantstatus och att de i perioder saknar den resurs – arbetstillståndet – som krävs för att de ska kunna korsa internationella gränser. Eftersom det internationella resandet är så centralt för intervjupersonernas arbete, deras personliga utveckling och möjligheter att hålla kontakten med den plats de kommer ifrån upplever de perioder av immobilitet som väldigt jobbiga. Detta är delvis kopplat till deras klassstillhörighet och den betydelse de tillmäter resande. De perioder som intervjupersonerna riskerar att bli fast i Sverige är dock oftast kortare än de långa perioder av immobilitet som tenderar att känneteckna den lågkvalificerade arbetskraftsmigrationen (t.ex. Asis et al. 2004; Axelsson et al. 2017). Jämfört med lågkvalificerade arbetskraftsmigranter kan man betrakta den grupp som det här kapitlet fokuserat på som privilegierade resenärer, samtidigt som deras liv också innehåller upplevelser av immobilitet. På så sätt visar kapitlet att det i gruppen nyanlända migranter finns resursstarka individer som har stora möjligheter att välja mobilitetsstrategier, och att det därför är problematiskt att studera nyanlända migranternas resvanor på gruppnivå utan att ta hänsyn till vilken utbildning och inkomst de har. Hög utbildning innebär att de nyanlända resenärer

som studeras i det här kapitlet har alla förutsättningar att kunna tolka och avkoda kollektivtrafiksystem. Deras relativt goda inkomster innebär också att de kan komplettera kollektivtrafikresande med taxiresor för att göra det lokala resandet mer tidsmässigt effektivt. Istället är det inskränkningar i det internationella resandet som den här gruppen resenärer upplever som särskilt problematiska. För att ge dem samma möjligheter att resa som andra högkvalificerade individer behövs därför insatser som syftar till att förenkla arbets- och uppehållstillstandsprocessen.

Litteratur

- Allen, J., Axelsson, L. 2019. Border topologies: The time-spaces of labour migrant regulation. *Political Geography*, 72, 116–123.
- Asis, M.M.B., Huang, S., Yeoh, B.S.A. 2004. When the light of the home is abroad: Unskilled female migration and the Filipino family. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 25, 198–215.
- Axelsson, L. 2017. Living within temporally thick borders: IT professionals' experiences of Swedish immigration policy and practice. *Journal of Ethnic & Migration Studies*, 43, 974–990.
- Axelsson, L. 2018. Om väntan: IT-företags och dataspecialisters erfarenheter av svensk migrationspolitik och praktik. I Povrzanović Frykman, M., Öhlander, M. (red.), *Högutbildade migranter i Sverige*, s. 71–85. Lund, Arkiv förlag.
- Axelsson, L., Malmberg, B., Zhang, Q. 2017. On waiting, work-time and imagined futures: Theorising temporal precariousness among Chinese chefs in Sweden's restaurant industry. *Geoforum*, 78, 169–178.
- Beaverstock, J.V. 2005. Transnational elites in the city: British highly-skilled inter-company transferees in New York city's financial district. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31, 245–268.
- Castells, M. 2001. *Informationsåldern. Ekonomi, samhälle och kultur. Band 1: Nätverkssamhällets framväxt*. Göteborg, Daidalos.
- Chatman, D.G., Klein, N. 2009. Immigrants and travel demand in the United States: Implications for transportation policy and future research. *Public Works Management & Policy*, 13, 312–327.
- Conradson, D., Latham, A. 2007. The affective possibilities of London: Antipodean transnationals and the overseas experience. *Mobilities*, 2, 231–254.
- Cresswell, T. 2010. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17–31.
- Hannerz, U. 1996. *Transnational connections. Culture, people, places*. London, Routledge.
- Heisz, A., Schellenberg, G. 2004. Public transit use among immigrants. *Canadian Journal of Urban Research*, 13(1), 170–191.
- 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.
- Kôu, A., Bailey, A. 2014. "Movement is a constant feature in my life": Contextualising migration processes of highly skilled Indians. *Geoforum*, 52, 113–122.

- Kullenberg, J., Persson, L.O. 1997. *Tänjbara räckvidder. Lokala arbetsmarknader i förändring*. Östersund, Institutet för regionalforskning (SIR).
- Kågeson, P. 2014. *The causes and effects of declining driver license holdings in Sweden*. CTS working paper 2014:13. Stockholm, Centre for Transport Studies.
- Lewin, C., Gustafsson, S., Nyberg, J. 2006. *Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lilischkis, S. 2003. *More yo-yos, pendulums and nomads: Trends of mobile and multi-location work in the information society*. STAR (Socio-economic Trends Assessment for the Digital Revolution) Report nr 36. Milano, Databank.
- Liu, C.Y., Painter, G. 2012. Travel behavior among Latino immigrants: The role of ethnic concentration and ethnic employment. *Journal of Planning Education and Research*, 32, 62–80.
- Migrationsverket 2018. *Beviljade arbetstillstånd 2018*. Tillgänglig: https://www.migrationsverket.se/download/18.4cb46070161462db113179/1546508120592/Beviljade_arbetstillstand_2018_-_Work_permits_granted_2018.pdf [9 juni 2019].
- Polzin, S.E., Chu, X., Rey, J.R. 1999. Mobility and mode choice of people of color for non-work travel. I *Personal travel. The long and short of it*, s. 391–412. TRB Transportation Research Circular E-Co26, Washington D.C., Transportation Research Board.
- Salter, M.B. 2004. Passports, mobility, and security: How smart can the border be? *International Studies Perspectives*, 5, 71–91.
- Shachar, A. 2006. Race for talent: Highly skilled migrants and competitive immigration regimes. *New York University Law Review*, 81, 143–206.
- Sheller, M., Urry, J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207–226.
- Smith, M.P. 2001. *Transnational urbanism. Locating globalization*. Malden, Blackwell.
- van Ham, M. 2001. Workplace mobility and occupational achievement. *International Journal of Population Geography*, 7, 295–306.
- Öhman, M., Lindgren, U. 2003. Who are the long-distance commuters? Patterns and driving forces in Sweden. *Cybergeo: European Journal of Geography*, 243, 1–33.

Strandsatt och förbisedd – men envis. Erfarenheter av att resa kollektivt med funktionsnedsättning

HANNA EGARD & KRISTOFER HANSSON

De flesta som reser kollektivt har erfarenhet av förseningar, inställda turer och trasiga biljettautomater. Att kollektivt resande kan vara förknippat med ett visst motstånd och hinder är de flesta införstådda med. För personer med funktionsnedsättning är det därtill vanligt att inte komma på, eller för den delen av, bussen eller tåget. Andra vanliga hinder under resan är att hållplatsutropen inte fungerar (Myndigheten för delaktighet 2019; Trafikanalys 2019). Som titeln till detta kapitel synliggör kan en resenär med funktionsnedsättning lätt bli strandsatt och resor med kollektivtrafik kräver ett visst mått av envishet.

Det pågår ett omfattande arbete runt om i landet med att anpassa kollektivtrafiken. Satsningarna som görs är helt i linje med politiska mål gällande att samhällets transportsystem ska vara tillgängliga och användbara för alla.¹ Men det är långt till att målen är uppfyllda. Bristen på samordning av olika åtgärder medför att det, trots stora samhällsekonomiska investeringar, finns brister. Exempelvis hjälper inte satsningar på tillgängliga fordon med ramper och rullstolsplats om inte hållplatser är upphöjda eller om det saknas fungerande hiss vid stationer (Roos et al. 2019; Stjernborg 2019; Trafikanalys 2019).

Hur upplever och erfar personer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel kollektivtrafiken vid de tillfällen när deras dagliga

1. I Agenda 2030 men även EU:s och Sveriges mål för transportpolitiken betonas att transportsystemen ska vara tillgängliga och användbara för alla. Tillgång till transport på samma villkor som andra betonas vidare som centralt i den FN-konvention som utgör grunden för den svenska funktionshinderpolitiken. Se <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/> och <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2015/06/konvention-om-rattigheter-for-personer-med-funktionsnedsattning/> [6 september 2019].

mobilitet begränsas? I detta kapitel fördjupar vi oss i hur de hinder som uppstår upplevs för de resenärer vi intervjuat, men även hur de och deras omgivning hanterar de situationer som uppkommer. Utgångspunkten för kapitlet är ett funktionshinderperspektiv. Detta innebär att de barriärer som uppstår under resan betraktas som skapade av den omgivande fysiska och sociala miljön. För att beskriva möjligheten till daglig mobilitet och avgöra huruvida kollektivtrafiken är tillgänglig eller inte är samspelet mellan individen och den omgivande fysiska och sociala miljön central. Utifrån detta perspektiv förstås tillgängligheten som situerad, det vill säga den uppstår i ett visst handlingsögonblick och skapas i samspelet mellan människor, teknik och den omgivande fysiska och sociala miljön (jfr Iwarsson och Ståhl 2003; Hedvall 2009). Detta perspektiv på tillgänglighet skiljer sig från och nyanserar det tekniska och instrumentella perspektiv på tillgänglighet, som något mätbart och en gång för alla givet, som återfinns i statliga utvärderingar och i kollektivtrafikens informationskampanjer. Möjligheten till mobilitet är inte endast beroende av de satsningar som görs för att skapa ett tillgängligt resande utan är även avhängig av enskilda personers vilja och kreativitet när de använder bussar och tåg. Det är en vilja och en kreativitet som resenärer utan funktionsnedsättningar inte behöver utveckla, men som för personer som har sådana är ett återkommande behov. Istället för att möta en tillgänglig kollektivtrafik, möter man otillgänglighet. Det finns begränsningar och direkta hinder som ibland är omöjliga för den enskilda personen att överkomma – men som andra gånger kan bemästras genom en kreativ påhittighet.

En studie om hur hinder hanteras i praktiken

Kapitlet bygger på ett urval av material från projektet ”Tillgänglighetens motstånd. Vardagliga avsteg från spatial och social framkomlighet för personer med funktionsnedsättningar”.² Inom ramen för projektet har 22 personer intervjuats och några av dem har också medverkat i en så kallad *go-along*, alltså att vi följt med och observerat resan med kollektivtrafiken samtidigt som vi samtalat med den enskilde (Kusenbach 2003).

I intervjuerna har ett antal öppna frågor använts där samtalet varit centralt och där personen fått möjlighet att utveckla sina funderingar och beskrivningar. Vi har försökt undvika att styra samtalet. Snarare har

2. Det treåriga projektet genomförs i samarbete mellan Lunds universitet och Malmö universitet och finansieras av det statliga forskningsrådet Forte. Projektet är etikprövat (dnr 2018/145).

vi kompletterat med frågor för att djupare förstå varje enskild situation. Deltagarna i projektet har själva valt tid, plats och tillfälle för när vi har följt med och gjort *go-alongs* och de har garanterats anonymitet. De olika händelseförlopp som uppstått har dokumenterats i ett anteckningsblock som efter fältarbetet har renskrivits till en längre och mer sammanhållen text. Under dessa observationer har vi ibland också använt våra mobilkameror för att dokumentera hinder och begränsningar som uppkommit eller funnits längs resvägen. Vid ett tillfälle dokumenterades exempelvis en förflyttning från stadens centrala delar till en förort där deltagaren skulle besöka en bekant. Under resan fotograferades trasiga hissar men även deltagarens tekniker för att bemästra branta gångstråk och trappor. Fotografierna fogades sedan samman med en skriftlig beskrivning av händelseförloppet. Förutom att dokumentera under våra *go-alongs* har vi även kontinuerligt samtalat med den person vi följt för att fånga deras upplevelse av den aktuella resan och dessa samtal har sedan återgivits i den sammanställda dokumentationen.

Kritiska platser och motilitet – vår analysmodell

Utgångspunkten för analysen av vårt material har varit att identifiera ”kritiska platser”, en term vi använder för att synliggöra hur begränsningar och hinder många gånger är relaterade till faktiska fysiska platser (Hansson 2020). Med detta menar vi att den enskilda personens resande många gånger fungerar tillfredsställande och att hen inte behöver anstränga sig för att överkomma begränsningar eller blir hindrad på annat sätt. Men så kan en händelse plötsligt uppstå där den förment tillgängliga fysiska och sociala miljön med bussar, tåg, hållplatser och stationer förändras och då uppstår en begränsning eller ett hinder. Det kan vara att rampen på bussen har kilats fast av småsten och inte kan lossas och fallas ut, att den enda tillgängliga hissen upp till perrongen där tåget snart ska anlända är ur funktion eller att busschauffören inte ger den hjälp som personen behöver för att säkert komma på och av (Hansson 2012). Genom intervjuer och observationer fokuserar vi på dessa kritiska platser och vilka praktiker som utspelar sig där. Härigenom vill vi synliggöra de fysiska och sociala strukturer som upprätthåller de hinder och begränsningar som försvårar eller omöjliggör den dagliga mobiliteten för personer med funktionsnedsättning på specifika platser.

Med hjälp av termen ”plats” önskar vi betona att detta inte är flyktiga situationer. Genom att fokusera på kritiska platser kan vi istället belysa hur

den fysiska och sociala miljön ibland ger upphov till hinder som begränsar eller omöjliggör individers faktiska potential för daglig mobilitet. Vi utgår i vår mobilitetsdiskussion från sociologen Vincent Kaufmann som med begreppet ”motilitet” synliggör människors kapacitet att vara mobila (Kaufmann 2002). När vi pratar om personers envishet och påhittighet för att ta sig fram i kollektivtrafiken, kan det beskrivas som individens motilitet som gör att hen skapar daglig mobilitet. Samtidigt menar vi att Kaufmanns begrepp behöver utvecklas för att synliggöra de komplexa relationer som finns mellan individ och miljö. För att tydliggöra denna komplexitet förstår vi hindren och begränsningarna utifrån ett funktionshinderperspektiv – på engelska ofta refererat till som den så kallade *social model of disability* – som inte ser hindren som individuella utan som en del av den omgivande fysiska och sociala miljön (jfr Shakespeare 2006; Dyck 2010; Soldatic et al. 2014). Det är därmed ett perspektiv som möjliggör en granskning av de systematiska hinder, negativa attityder och sociala exkluderingar som finns i samhället och där kollektivtrafiken inte är något undantag. Genom att identifiera kritiska platser i det insamlade materialet, har vi funnit berättelser och beskrivningar som ger en empirisk förståelse för när individens motilitet inte kan övervinna hindren och där den dagliga mobiliteten bromsas upp eller avstannar helt. Vårt syfte är alltså inte att i första hand studera hur *individer* har svårigheter att transformera motilitet till mobilitet, utan snarare hur *samhällets* hinder och begränsningar försvårar eller omöjliggör den motilitet som individen har.

Att bli strandsatt

Vi ska nu beskriva den upplevelse några av de intervjuade har av att använda kollektivtrafiken, för att ge en förståelse för varför en del individer väljer bort kollektivtrafiken och därmed blir mindre mobila i sina liv. Detta trots att man kan vilja resa mer och utnyttja sin motilitet.

I slutet av en intervju med en kvinna i sjuttioårsåldern, som har multipel skleros och som till vardags använder promenadskoter³, återberättas en situation där hindret för resan uppkom redan innan hon hade kommit fram till perrongen. Kvinnan hade en halvtimme innan avgång tagit

3. Promenadskotern är eldriven och används för att till exempel komma ut på stan, i kollektivtrafiken eller få hem matvaror från affären. En mängd olika modeller finns beroende på användningsområde. En del är små och kan packas in i en bil, andra större och mer anpassade för svårare terräng. De som är intervjuade i vår studie kan ofta gå kortare sträckor i hemmet, men använder promenadskotern när de lämnar hemmet.

sig till stationen hon skulle åka ifrån, men väl framme denna sena kväll visade det sig att hissen upp till den aktuella perrongen var trasig. Kvinnan klarar av att gå kortare sträckor i hemmet men använder dagligen sin promenadskoter för förflyttningar utanför hemmet. Att nyttja trapporna till den specifika perrongen, som ligger cirka 30 meter över markplan, var inget som enkelt skulle låta sig göras, än mindre att på egen hand få med sig promenadskotern upp för alla trapporna. Hon ringde det nummer som är angivet vid hissen för att tillkalla reparatör men denna hade den här kvällen ingen möjlighet att komma med så kort varsel. Plötsligt omvandlades tågstationen från en tillgänglig sådan, till att bli ett hinder som nu såg ut att utesluta kvinnan från sin kollektivtrafikresa. Stationen omvandlades till en kritisk plats.

Utifrån Kaufmanns mobilitetsperspektiv kan vi analysera denna kritiska plats utifrån tre dimensioner: tillgång, färdigheter och appropriering.⁴ Tillgång synliggör den tillgänglighet som finns på en specifik plats och som till exempel kan vara en fungerande hiss upp till perrongen eller en ramp in i bussen. Tillgång handlar också om huruvida det faktiska resefordonet i form av buss och tåg är tillgängligt och användbart. Färdigheter handlar om de förmågor som mobiliteten kräver. I exemplet ovan krävdes till exempel en möjlighet att på egen hand gå upp för trapporna när hissen inte fungerade. Den sista dimensionen, appropriering, handlar om hur individen bedömer och uppfattar de färdigheter man har i relation till de tillgångar som finns. En sådan uppfattning kan vara att trappan upp till stationens perrong inte är ett hinder utan en utmaning som man med hjälp av envishet och påhittighet ska klara av. Med detta perspektiv kan vi förstå att individer kan uppfatta sina färdigheter på olika sätt och också handla på olika sätt.

Appropriering, menar vi, bör förstås utifrån individens känslor av hur hen upplever sina egna färdigheter och kollektivtrafikens tillgångar. Detta låter sig göras genom att belysa och uppmärksamma emotioner och narrativa element i människors berättelser om hur de använder kollektivtrafiken (jfr Reddy 2001). Så upplever kvinnan i exemplet en fruktan att hon är strandsatt och att hon inte kan komma upp på perrongen i tid. Samtidigt närmar sig avgången för tåget. Hon provar att ringa det akutnummer som finns angivet vid hissen, men den man som svarar är uppgiven och kan inte hjälpa till med så kort varsel. Denna känsla av att vara strandsatt

4. Dimensionerna är översatta från engelskans *access*, *skills* och *appropriation* (Kaufmann 2002).

har etsat sig fast hos kvinnan och hon beskriver i ett frustrerat tonläge under intervjun – trots att det är ett antal år sedan händelsen inträffade – hur hon än idag är rädd för att resa med kollektivtrafiken:

Hur gör jag om det går snett någonstans? Vem ringer jag? Hur får jag hjälp? Alla biljettkontor och stationer är nedsläckta. Står jag ute i mörkret en vinter, hur bokar jag om en resa? Hur gör jag? [Härmar en konduktör:] ”Men den rullstolsplatsen är upptagen.” ”Det tåget går inte, och inte det i heller.” ”Vi har inga platser.” Hur kommer jag hem? Ringer jag polisen? Vad gör man? Jag vet inte, ingen kan svara mig på detta.

Kvinnan gestaltar känslor av frustration som hon upplevde inte bara vid den aktuella stationen, utan också vid andra tillfällen genom åren när hon utnyttjat kollektivtrafik av olika slag. Det är händelser som hon på olika sätt måste hantera själv för att kunna ta sig till det resmål hon planerat eller ta sig hem från en resa. Trots detta väljer kvinnan att fortsätta resa och trotsa de hinder och motstånd som uppkommer. För att gå tillbaka till Kaufmanns dimensioner kan vi säga att kvinnan använder sina färdigheter för sin dagliga mobilitet, men det sker samtidigt som det finns en stor osäkerhet (Kaufmann 2002). Risken för att en kritisk plats ska uppstå finns där hela tiden. Känslorna som kvinnan uttrycker ska alltså förstås i relation till de risker som hon behöver utsätta sig för, risker som resenärer utan funktionsnedsättningar ofta inte behöver reflektera över när de reser med kollektivtrafiken.

I våra intervjuer blir dessa erfarenheter av risker till något som skapar en ovilja att använda sig av kollektivtrafiken. Det kan handla om att inte våga riskera att bli strandsatt på en station, att man inte vet om man kan stiga av på den busshållplats man tänker sig åka till, eftersom man inte tidigare har använt den hållplatsen, att man inte kan få plats på bussen eftersom den redan är fullsatt, att busschaufförer eller tågvärdar ska vara otrevliga, och så vidare. De hinder och begränsningar som den enskilde erfar som en känsla, kan över åren omvandlas till en internaliserad strategi att helt enkelt undvika all kollektivtrafik (jfr McRuer 2006), vilket skulle kunna jämföras med en form av appropriering. Att individen helt enkelt upplever att hen inte platsar i kollektivtrafikens olika miljöer – att hen upplever att bussar, tåg, hållplatser, stationer och perronger inte är gjorda för personer med funktionsnedsättning (jfr Cresswell 1996; Kitchin 1998). I kvinnans uttalande kan vi förnimma en sådan känsla. Därför blir individen, som en annan person vi intervjuat säger, en ”hemmasittare”. Daglig mobilitet handlar, utifrån ett funktionshinderperspektiv, inte enbart om

tillgång, färdigheter och appropriering, utan också om det utanförskap individen riskerar att hamna i och som gör att hen inte känner sig välkommen att använda kollektivtrafiken.

Vi ska nu vända den analytiska blicken mot dem som faktiskt använder sig av bussar och tåg. Fortsättningsvis ska vi ta utgångspunkt i kvinnans fråga ”Hur gör jag om det går snett någonstans?” och söka ge en förståelse av hur sådana situationer kan uppstå trots att kollektivtrafiken försöker skapa tillgängliga bussar, tåg, hållplatser och stationer.

Resans motstånd

Vi ska här återge en annan kvinnas kortare tågresa på cirka tio minuter där inga direkta hinder eller begränsningar uppstod, men där det fanns en mängd olika friktioner. Dessa friktioner blev synliga genom att kvinnan på olika sätt aktivt fick anstränga sig för att de inte skulle omvandlas till en kritisk plats samt genom att hon påpekade dem för oss medan vi reste med henne. Det ger exempel på en resa där det inte fanns några direkta otillgängligheter, men däremot en mängd tillfällen som skulle kunna utvecklas till hinder eller begränsningar. Det synliggör de många enskilda delarna i resandet där den dagliga mobiliteten skulle kunna begränsas eller omöjliggöras ur ett funktionshinderperspektiv.

Kvinnan är i fyrtioårsåldern, är född med cerebral pares och har ned-satt syn. Till vardags använder hon en elektrisk rullstol som hon tar sig fram med i kollektivtrafiken. Hon har också en personlig assistent med sig när hon reser. Vi har bestämt träff på en mindre tågstation på den ort där kvinnan bor. När vi möts upp börjar vi med att titta på den digitala tågtidtabellen för när vårt tåg in till staden ska gå och från vilket spår. Hennes personliga assistent har gått fram till hissen, som gör det möjligt att ta sig till perrongen, och har tryckt på hissknappen. Kvinnan nämner att hon har svårt att se tågtidtabellen och framför allt att urskilja vilket spår tåget ska komma in på. Det är information som är avgörande för att kunna ta rätt hiss till rätt perrong. Vid tillfället kan vi se detta och säger ”spår två”, vid andra tillfällen är det den personliga assistenten som hjälper till med denna typ av information. Vi tar oss till hissen som ska ta oss ner till tunneln som förbinder spåren och kvinnan kör in sin elektriska rullstol, som nästan tar upp all plats i hissen. Vi ställer oss lite intryckta vid sidan och assistenten som tycker det är för trångt tar trapporna. Knapparna som manövrerar hissen sitter otillgängligt till för kvinnan och det krävs en kraftig kroppsvändning i rullstolen för att hon ska komma

åt dem. Det blir därför vi som trycker på knappen. När hissen börjar röra sig säger kvinnan: "Det är ett under att den fungerar." Tydligt är hissen väldigt ofta ur funktion, ibland under längre perioder. Detta gör att kvinnan under dessa perioder inte alls kan använda pendeltågen. Nere i tunneln tar vi oss till nästa hiss som leder upp till rätt perrong.

Redan i denna första del av vår resa kan vi se att det finns ett antal tillgångar, om vi återgår till Kaufmanns dimensioner, som måste fungera för att kvinnan ska kunna utnyttja de färdigheter hon har av att vara mobil. När det gäller den digitala tågtidtabellen handlar det om storlek på tecknen och kontrasten på skärmen. Det finns dock andra sätt för kvinnan att inhämta denna information, till exempel genom att använda en smartphone. Här har hon också hjälp av sin personliga assistent. En smartphone är relativt enkel att kombinera med andra teknologier för att få tillgång till relevant information, medan hissen inte är en lika underlättande teknologi – men med en synnedsättning kan det istället vara användningen av smartphone som skapar hindret och hissen skapar tillgänglighet och möjligheter att ta sig fram. Denna dag fungerar hissen, men i flera intervjuer framkommer upprepade fall av hissar vid tågplattformar som är ur funktion under längre perioder. Det finns också exempel på för små hissar där man inte får in en större elektrisk rullstol eller promenadskoter. För att kunna förstå individers färdigheter i att vara mobila måste vi alltså ha en mer komplex förståelse för hur olika tillgångar fungerar i praktiken.

Uppå perrongen är det ett tiotal människor som väntar på det inkommande tåget. Efter några minuters väntan kommer tåget in och ett stort antal människor går av. Den personliga assistenten går fram till tåget och trycker på knappen med en rullstolssymbol på, som tillkallar tågvärden. Det är tågvärden som ska hjälpa till med tågets ramp för att kvinnan ska kunna köra in i tågvagnen med sin elektriska rullstol. Vi har nu förflyttat oss till den dörr i tågsättet där rampen finns – det är inte alltid tydligt var på perrongen man ska ställa sig för att hamna framför denna dörr när tåget kommer in på stationen.⁵ Allt fler av de väntande människorna på perrongen försvinner in i tåget och till sist är det bara vi kvar på perrongen. Den upplevs plötsligt som ödslig, men efter en kort stund

5. Detta är inte något oproblematiskt och i en av våra intervjuer berättas om vissa tåg där det oftast är så att den vagn som är tillgänglighetsanpassad kommer sist i tågsättet. Detta gör att man kan placera sig på rätt plats av perrongen när tåget kommer in för sina mycket korta stopp. Men det händer, får vi berättat för oss, att man ibland ändrar ordningen på vagnarna utan att förvarna och personen i fråga måste då förflytta sig till andra änden av tågagnssättet. Vilket är oförutsägbart och kan upplevas som stressigt.

ser vi tågvärden som står vid en annan dörr längre fram i tågsättet. Kvinnan skriker ”Hallå!” och den personliga assistenten vinkar med stora och yviga armrörelser för att påkalla tågvärdens uppmärksamhet. Hon ser oss – eller om hon redan hört att vi tryckt på knappen – och kommer fram. Tågvärden tar fram sin nyckel och låser upp skåpet som innehåller den bärbara rampen som manuellt ska läggas ut mellan tåget och perrongen. Hon faller ut den på marken med en hög duns och kvinnan kan köra på. Innan hon gör det påpekar hon för tågvärden att denne ska hålla sin fot på rampen för att den inte ska flytta sig, vilket tågvärden gör efter denna upplysning. Kvinnan manövrerar enkelt in i det utrymme som är anpassat för den rullstol som kan följa med på tåget samtidigt som tågvärden stänger dörrarna och ger klartecken att tåget kan rulla ut från perrongen. Tågvärden försvinner från vagnen där vi sitter.

I denna episod handlar det om att ta sig från perrongen in i tåget och på samma sätt som i den första episoden kan vi synliggöra ett antal händelser som skulle kunna utveckla sig till kritiska platser. Om den digitala tågtidtabellen och hissarna var – utifrån Kaufmanns modell – en del av den *fysiska* tillgången, blir kvinnan vid påstigningen beroende av de *sociala* tillgångarna. I första hand blir tågvärden en social tillgång eftersom det är denne som ansvarar för rampen och för att kvinnan ska komma in i tåget. I intervjuerna erfars dessa sociala tillgångar många gånger som ett utelämnande. Vi får berättat för oss hur en del tågvärdar och busschaufförer är både otrevliga och ohjälpsamma. Det gör att de intervjuade ibland får en känsla av att inte vara välkomna på samma villkor som andra resenärer, av att inte platsa i kollektivtrafikens olika miljöer.

Dessa känslor återfinns hos kvinnan vi följer när vi närmar oss slutstationen för vår resa. När vår station ropas ut i högtalarsystemet vänder sig kvinnan till sin personliga assistent och ber henne att trycka på knappen som tillkallar tågvärden: ”Vill du trycka på knappen” säger hon vänd till den personliga assistenten. Detta görs och omedelbart hör vi i tågets högtalarsystem: ”Tågpersonal till dörr ett.” Tågvärden kommer inte direkt och kvinnan kommenterar detta med att: ”Hon verkar inte så villig.” När tågvärden kommer säger hon: ”Då får vi se om vi får ut den igen.” Rampen tas fram och släpps ner på marken, återigen med en hög duns. Kvinnan rullar ut från tåget och på perrongen tar hon sig till hissarna och tillsammans tar vi oss sedan ut i staden.

Tågvärden är vid både på- och avstigning en social tillgång och utan värden är det svårt för kvinnan att nyttja sin motilitet – sin kapacitet att

vara mobil (Kaufmann 2002) – till att åka kollektivtrafik. På så vis är kvinnan utelämnad till att tågvärden finns med på tåget och är beredd att hjälpa till. Detta ska inte göras av välvilja utan är en del av tågvärdens arbetsuppgifter. Trots detta har kvinnan erfarenheter av att känna sig vara föremål för en sorts välvilja, där hon får ”hjälp” på nåder, samtidigt som hon måste hantera andra människors känslor (jfr Hansson 2012). Det är dessa erfarenheter som återspeglas i hennes kommentar om att tågvärden nog inte var så villig att göra sina arbetsuppgifter. Kvinnan upplever att det finns ett tyst negligerande av hennes existens.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att det finns en risk att övertolka dessa mikrohändelser. Hur ska vi förstå att tågvärden kommer så sent till kvinnan? Att hon smäller så högt med rampen? Eller att hon genomför sina arbetsuppgifter på ett tystlåtet och nästan sammanbitet sätt? Vi menar att vi inte behöver tolka eller förstå detta handlande, utan det som är intressant är den resande kvinnans känslor som formats genom år av faktiska händelser där hon som har en funktionsnedsättning har åsidosatts och ifrågasatts. Det är med dessa erfarenheter i bakhuvudet hon tolkar tågvärdens agerande och faller sin, på många sätt, dömande kommentar.

Men känslorna riskerar inte bara att stänga ute individen, utan det finns också en reell risk att brist på sociala tillgångar begränsar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att använda sin motilitet och vara mobila med hjälp av kollektivtrafiken. Det blir ett så kallat dubbelt medvetande genom att det inte bara är tågvärden och busschaufförer som begränsar kvinnan, utan att hon också riskerar att själv gå in i rollen som hon föreställer sig bli bedömd utifrån och anpassa sig efter denna undfalande roll (Du Bois 2005 [1903]).

Komplexa hinder för daglig mobilitet

Som Kaufmann uppmärksammar är ursprunget till människors motilitet socialt (Kaufmann 2002). De tillgångar, färdigheter och approprieringar som utgör förutsättningen för en människas dagliga mobilitet formas således inte primärt av individen utan av individens ekonomiska, sociala och kulturella kapital samt i vilken del av livscykeln individen befinner sig. I sin analys av hur motilitet formas bortser Kaufmann emellertid från hur även människors fysiska förmågor formas av den omgivande fysiska miljön. Att gå och att se betraktar Kaufmann som underförstådda fysiska

förmågor för mobilitet, men även dessa förmågor, vill vi understryka, påverkas av omgivningsfaktorer (jfr Möller 2005).

Att utgå ifrån att mobilitet kräver vissa fysiska förmågor och att dessa förmågor inte påverkas av omgivningsfaktorer, riskerar att osynliggöra att dessa färdigheter är normerade. Huvudpoängen i funktionshinderperspektivet är att synliggöra att möjligheter såväl som hinder och begränsningar uppkommer i sociala och fysiska miljöer, eftersom dessa är producerade utifrån en tanke om en "normalfungerande" kropp. Så är till exempel kollektivtrafiken i första hand skapad för gående människor och som gående är det enkelt att ta trappan upp till perrongen på en station där hissen kanske inte fungerar (Oliver 1993; Hansson 2019). På samma sätt är bussen och tåget i första hand konstruerade för att vi ska gå på bussen eller tåget och sedan gå till vår sittplats. Kaufmanns modell kan utvecklas genom att poängtera betydelsen av tillgång och tillgänglighet och vilken betydelse detta har för en individs färdigheter och appropriering och i förlängningen även för individens dagliga mobilitet.

Vi menar att ett funktionshinderperspektiv är centralt för att bättre förstå att de kritiska platser som uppstår i kollektivtrafiken handlar om en försummelse och ett negligerande av vissa människors rättigheter att få använda kollektivtrafik. Går vi tillbaka till exemplet i kapitlet så handlar det inte bara om att förstå att trappan är konstruerad för en gående person, utan även om andra processer, som att hissen inte blivit reparerad i tid och att det inte finns någon där som kan ge kvinnan de möjligheter som behövs när hon inte kan ta hissen. Med funktionshinderperspektivet vill vi alltså ge en förklaring till varför samhället negligerar kvinnans rättigheter att komma med tåget. En förståelse för varför samhället misslyckas med att utforma en tillgänglig tågstation kan möjliggöra de förändringar som krävs för att kollektivtrafiken ska bli användbar för alla. Försummelse och negligerande är i detta perspektiv inte enbart en fråga om brister i den fysiska miljön, utan handlar i lika hög utsträckning om den sociala miljön i form av bland annat bemötande.

För kvinnan som var strandsatt på en station slutade det med att personer som också skulle med tåget hjälpte henne upp för trapporna. Promenadskotern var av den mindre sorten och kunde bäras upp av andra resenärer. Med hjälp från andra människor kunde kvinnan använda den motilitet hon hade för att ta sig upp för trappan och komma med tåget. Förutom känslan av att vara beroende av omgivningens välvilja, lämnade händelsen en oro hos kvinnan.

Vi har i kapitlet problematiserat bemötandet på några olika sätt, detta för att skapa en förståelse för vilka specifika hinder och begränsningar som kan uppstå. Dåligt bemötande kan medföra bristande tillit till kollektivtrafiken. Kvinnan som inledningsvis citerades när hon sa: ”Det är därför jag är rädd för att resa idag, för hur gör jag om det går snett någonstans?”, ger uttryck för både rädsla och frustration. Kvinnans berättelser om saker som inte fungerar kan läsas som beskrivningar av hur hon inte vill bli bemött. För henne har bemötandet resulterat i att hon inte har en tillit till att kollektivtrafiken ska fungera för henne. I citatet frågade hon sig vad hon skulle göra om rullstolsplatsen var upptagen eller om hon behövde boka om en biljett. Svaren på dessa frågor handlar i hög grad om vilka resurser som läggs på att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla, också när det uppstår missöden och när enskilda människor behöver hjälp för att till exempel ta sig upp för trappor eller boka om tågbiljetter.

Slutsatser

Tidigare kartläggningar har poängterat att bristande samordning är en orsak till att funktionshinder uppstår i kollektivtrafiken (Trafikanalys 2019). I dessa kartläggningar poängteras att tillgänglighetsarbetet sker ur ett verksamhetsperspektiv, men vi menar att de istället borde ta sin utgångspunkt i resenärernas perspektiv. Ett funktionshinderperspektiv på kollektivtrafiken kan synliggöra de problem som resenärer med funktionsnedsättning har vid resor med bussar och tåg samt på hållplatser och stationer. Vi vill poängtera att tillgänglighet bör förstås som situerad, något som skapas i en viss situation och i samspelet mellan människa och den omgivande fysiska och sociala miljön. Detta är en förutsättning för att arbetet med en kollektivtrafik *för alla* ska blir verklighet. Att skapa en tillgänglig kollektivtrafik handlar inte endast om design av fordon och biljettautomater utan också om löpande underhåll och om personalens arbetsvillkor. Personalen inom kollektivtrafiken behöver exempelvis ha utrymme för att bistå med personlig service till resenärer i de situationer då hinder och barriärer uppstår. Genom att skapa förståelse för funktionshindren har vi velat tydliggöra hur den dagliga mobiliteten med hjälp av kollektivtrafik begränsas eller hindras – detta trots att den enskildes motilitet och kreativitet skulle kunna möjliggöra utnyttjande av kollektivtrafik i högre grad.

Det är först när mobiliteten är likvärdig mellan människor som vi kan börja tala om ett inkluderande samhälle och ett samhälle där alla känner sig delaktiga. Att bli hindrad eller begränsad att åka kollektivtrafik riskerar inte bara att minska den dagliga mobiliteten, utan också skapa en ovilja att använda sig av kollektivtrafik – för att man känner en osäkerhet och en oro, men också en rädsla – och därmed får radikalt beskärda möjligheter att verka i samhället eller hänvisas till särlösningar såsom färdtjänst. Kollektivtrafiken måste därför betraktas som en viktig del för att stärka mångfalden i samhället.

Litteratur

- Cresswell, T. 1996. *In placel/out of place. Geography, ideology and transgression*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Du Bois, W.E.B. 2005 [1903]. *The souls of black folk*. New York, Bantam Classic.
- Dyck, I. 2010. Geographies of disability: reflections on new body knowledges. I Chouinard, V., Hall, E., Wilton, R. (red.), *Towards enabling geographies. "Disabled" bodies and minds in society and space*. London, Ashgate.
- Hansson, K. 2012. Mellan välvilja och förakt: en etnografi av kategoriseringar i staden. *Lambda Nordica*, 17, 102–120.
- Hansson, K. 2019. Om att bara gå. I Nilsson, J., Nylund Skog, S., Skott, F. (red.), *Sånt vi bara gör*. Stockholm, Carlssons.
- Hansson, K. 2020. Critical places and emerging health matters: body, risk and spatial obstacles. I Atkinson, S., Hunt, R. (red.), *GeoHumanities and health*. Cham, Springer International Publishing.
- Hedvall, P.-O. 2009. *Aktivitetens diamanten. Modellering av en vidareutvecklad tillgänglighet*. (Avh.) Lund, Certec.
- Iwarsson, S., Ståhl, A. 2003. Accessibility, usability and universal design. *Disability and Rehabilitation*, 25(2), 57–66.
- Kaufmann, V. 2002. *Re-thinking mobility. Contemporary sociology*. Aldershot, Ashgate.
- Kitchin, R. 1998. "Out of place", "Knowing one's place": space, power and the excusion of disabled people. *Disability & Society*, 13(3), 343–356.
- Kusenbach, M. 2003. Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485.
- McRuer, R. 2006. *Crip theory. Cultural signs of queerness and disability*. New York, New York University Press.
- Myndigheten för delaktighet 2019. *Uppföljning av Funktionshinderpolitiken*. Statistikbilaga. Sundbyberg, Myndigheten för delaktighet.
- Möller, K. 2005. *ICF – om hälsa, miljö och funktionshinder*. Finspång, Mogård förlag.
- Oliver, M.J. 1993. *What's so wonderful about walking?* Professorsinstallationsföreläsning. Tillgänglig: <http://citeserx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.494.5524&rep=rep1&type=pdf> [16 maj 2019].
- Reddy, W. M. 2001. *The navigation of feeling. A framework for the history of emotions*. New York, Cambridge University Press.

- Roos, M., Salomonson, N., Sprej, F. 2019. En kollektivresa som andra. I Carlander, A., Öhberg, P., Mellander, E. (red.), *Ingen kommer undan kulturen*. Göteborg, Göteborgs universitet, SOM-institutet.
- Shakespeare, T. 2006. *Disability rights and wrongs*. London, Routledge.
- Soldatic, K., Morgan, H., Roulstone, A. (red.) 2014. *Disability, spaces and places of policy exclusion*. New York, Routledge.
- Stjernborg, V. 2019. Accessibility for all in public transport and the overlooked (social) dimension – a case study of Stockholm. *Sustainability*, 11(18), 4902.
- Trafikanalys 2019. *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Rapport 2019:3. Stockholm, Trafikanalys.

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. Senguptas ”*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 geografin. 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 platseras 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 förtätnande 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).

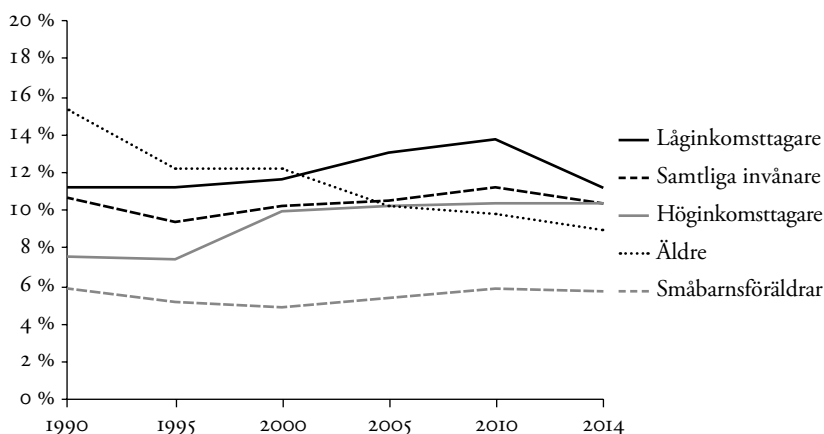


Figur 2. Den hållbara tillgänglighetens dimensioner.

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

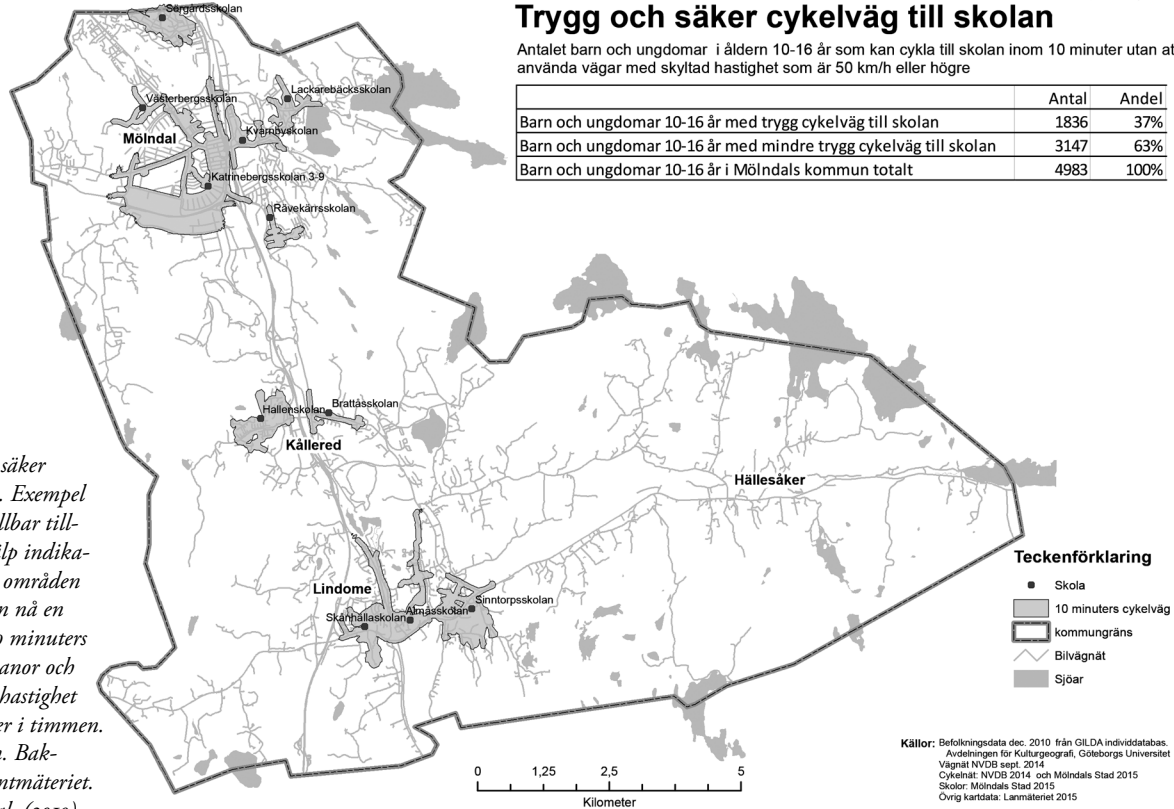
5. Exemplet hämtat från Gil Solá et al. (2019).

Trygg och säker cykelväg till skolan

Antalet barn och ungdomar i åldern 10-16 år som kan cykla till skolan inom 10 minuter utan att använda vägar med skyltad hastighet som är 50 km/h eller högre

	Antal	Andel
Barn och ungdomar 10-16 år med trygg cykelväg till skolan	1836	37%
Barn och ungdomar 10-16 år med mindre trygg cykelväg till skolan	3147	63%
Barn och ungdomar 10-16 år i Mölndals kommun totalt	4983	100%

Figur 4. Trygg och säker cykelväg till skolan. Exempel på kartering av hållbar tillgänglighet med hjälp indikationer. 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).

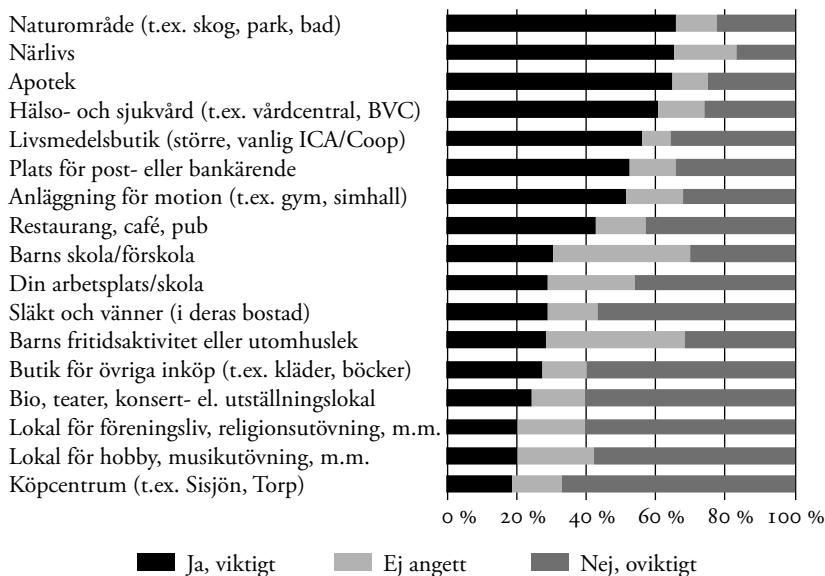
I en ännu inte slutrapporterad närhetsundersökning i form av en enkät till 5 000 invånare i Göteborg, Mölndal och Uddevalla studerar vi hur behovet av närhet skiftar socialt i olika tätt bebyggda stadsdelar. Ett enkelt exempel på resultat från undersökningen visas i figur 5 på detta uppslag, med fokus 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 färdssätt (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 tillgänglighetskapa 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 färdstätt. 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 färdstätt 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 måluppfyllelse. 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.
- Elldér, 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.
- Forsemalm, 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.
- Vancly, 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.

Medverkande författare

LINN AXELSSON är filosofie doktor och forskare i kulturgeografi vid Stockholms universitet. Hennes nuvarande forskning handlar om relationen mellan global rörlighet och gränser, med fokus på arbetskraftsinvandring. Åren 2013–2017 var hon gästforskare i Storbritannien, först vid The Open University och sedan på International Migration Institute (IMI) vid University of Oxford.

JESSICA BERG är forskare på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Hon är folkhälsovetare och filosofie doktor i äldre och åldrande från Linköpings universitet. Hennes forskning handlar om färdmedelsval utifrån ett perspektiv som ser individen i ett socialt sammanhang och hur förutsättningar för hållbart resande kan skapas för olika grupper i befolkningen.

HANNA EGARD är socionom och disputerad i socialt arbete. Sedan ett tiotal år arbetar hon som universitetslärare och forskare inom socialt arbete och handikapp- och rehabiliteringsvetenskap vid Malmö universitet. Hennes huvudsakliga forskningsintresse rör hur självbestämmande och inflytande skapas i samspelet mellan människa och miljö och utifrån detta har hon bland annat forskat om fysisk och digital tillgänglighet och personlig assistans.

ANA GIL SOLÁ är biträdande lektor i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Hennes forskning fokuserar på olika aspekter av människors vardagliga rörlighet och tillgänglighet, ofta ut ett genusperspektiv och socialt perspektiv. Hon samordnar, tillsammans med planerare på Göteborgsregionen, Nätverket för socialt hållbar transportplanering.

KRISTOFER HANSSON är docent i etnologi och verksam som lektor vid institutionen för socialt arbete vid Malmö universitet och lärare på programmet Socialpedagogiskt arbete inom funktionshinderområdet. Hans forskning rör vardagslivet med långvarig sjukdom och funktionsnedsättning, med ett fokus på frågor om tillgänglighet och delaktighet. I det Forte-finansierade forskningsprojektet Tillgänglighetens motstånd har han undersökt de hinder och begränsningar som finns inom kollektivtrafiken och i staden för människor som använder rullstol.

MALIN HENRIKSSON är senior forskare på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och aktiv i forskargruppen Mobilitet, delaktighet och rättvisa. Hon är genusvetare och filosofie doktor i Teknik och social förändring från Linköpings universitet. Hennes forskning är kvalitativ och berör maktaspekter av resande och planering. Aktuella projekt berör transportfattigdom i utsatta områden och smart mobilitet ur ett intersektionellt perspektiv.

MAJA LAGERQVIST är lektor och forskare i kulturgeografi vid kulturgeografiska institutionen vid Uppsala universitet. Hon disputerade 2011 vid Stockholms universitet med avhandlingen *Torpets transformationer. Materialitet, representation och praktik från år 1850 till 2010*. Hon har därefter fortsatt att forska om torp under 1900-talet men också hur andra typer av platser skapas och används, i både ett historiskt och nutida perspektiv. Hennes forskning berör även kulturella perspektiv på invasiva främmande arter, ungdomars resande samt kulturarvsfrågor i Sverige och på Irland. Hon undervisar om samhällsplanering, historisk geografi och landskapsanalys.

CHRISTINA LINDKVIST är filosofie doktor i kulturgeografi och biträdande professor i urbana studier vid Malmö universitet samt knuten till K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. I pågående forskning ägnar hon sig åt sociala rättviseperspektiv och intersektionella perspektiv på planering, mobilitet och omställning för ett energieffektivt och hållbart samhälle.

EVA THULIN är professor i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Hennes forskning handlar om hur den ökande digitala tillgängligheten förändrar förutsättningarna för ett hållbart vardagsliv. Aspekter i fokus är

bland annat hur tiden på nätet förändrar fritidens och arbetslivets aktivitetsmönster, rörlighet och kontakter.

BERTIL VILHELMSON är senior professor i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Han forskar om sambanden mellan människors rumsliga rörlighet (resor, kommunikation, flyttningar) och vardagliga aktivitetsmönster ur ett välfärdsperspektiv. Pågående studier rör närhetens betydelse för ett hållbart stadsliv, digitaliseringens inverkan, samt generationsvisa förändringar i äldres tids- och platsanvändning.

THOMAS WIMARK är filosofie doktor i kulturgeografi och verksam vid kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet. Hans forskning lägger fokus på hur marginaliserade grupper i samhället relaterar till olika geografiska processer. I hans avhandling studerade han hur homo- och bisexuellas flyttningsmönster ändrats i takt med att värderingar kring sexualitet och kön förändrats. Han visade att uppdelningen i stad och land, där homo- och bisexuellas flyttningsmönster förväntas gå mot staden, inte längre är lika självklar. I hans nuvarande forskning studerar han flyttningsmönster över nationsgränser med fokus på hbtq-flyktingar. I flera publikationer pekar han på hur heterosexuella normer och värderingar påverkar deras möjligheter till att skapa ett nytt hem.

I Pandoraserien har tidigare utkommit

- Boel Berner, *Perpetuum mobile? Teknikens utmaningar och historiens gång* (1999)
- Johan M. Sanne, *Creating Safety in Air Traffic Control* (1999)
- Sabrina Thelander, *Tillbaka till livet. Att skapa säkerhet i hjärtintensivvården* (2001)
- Kerstin Sandell, *Att (åter)skapa "det normala". Bröstoperationer och brännskador i plastikkirurgisk praktik* (2001)
- Viveka Adelswärd & Lisbeth Sachs, *Framtida skuggor. Samtal om risk, prevention och den genetiska familjen* (2002)
- Boel Berner (red.), *Vem tillhör tekniken? Kunskap och kön i teknikens värld* (2003)
- Christer Eldh, *Den riskfyllda gemenskapen. Att hantera säkerhet på ett passagerarfartyg* (2004)
- Ericka Johnson, *Situating Simulators. The Integration of Simulations in Medical Practice* (2004)
- Tora Holmberg, *Vetenskap på gränsen* (2005)
- Staffan Wennerholm, *Framtidsskaparna. Vetenskapens ungdomskultur vid svenska läroverk 1930–1970* (2005)
- Elin Bommenel, *Sockerförsöket. Kariesexperimenten 1943–1960 på Vipeholms sjukhus för sinnesslöa* (2006)
- Robert Hrelja, *I hettan från ångpannan. Vetenskap och politik i konflikter om tekniska anläggningar* (2006)
- Jonas Anshelm, *Bergsäkert eller våghalsigt? Frågan om kärnavfallens hantering i det offentliga samtalet i Sverige 1950–2002* (2006)
- Christer Nordlund, *Hormoner för livet. Endokrinologin, läkemedelsindustrin och drömmen om ett botemedel mot sterilitet 1930–1970* (2008)
- Mats Brusman, Tora Friberg & Jane Summerton (red.), *Resande, planering, makt* (2008)
- Johan Wänström, *Samråd om Ostlänken. Raka spåret mot en bättre demokrati?* (2009)
- Ingemar Bohlin & Morten Sager (red.), *Evidensens många ansikten. Evidensbaserad praktik i praktiken* (2011)
- Maria Björkman, *Den anfrätta stammen. Nils von Hofsten, eugeniken och steriliseringarna 1909–1963* (2011)
- Annemarie Mol, *Omsorgens logik. Aktiva patienter och valfrihetens gränser* (2011)
- Boel Berner, *Blodflöden. Blodgivning och blodtransfusion i det svenska samhället* (2012)
- Olof Hallonsten (red.), *In Pursuit of a Promise. Perspectives on the Political Process to Establish the European Spallation Source (ESS) in Lund, Sweden* (2012)
- Boel Berner & Isabelle Dussauge (red.), *Kön, kropp, materialitet. Perspektiv från fransk genusforskning* (2014)

- Lisa Lindén, *Communicating Care. The Contradictions of HPV Vaccination Campaigns* (2016)
- Anders Lundgren, *Kunskap och kemisk industri i 1800-talets Sverige* (2017)
- Kristofer Hansson & Markus Idvall (red.), *Interpreting the Brain in Society. Cultural Reflections on Neuroscientific Practices* (2017)
- Frida Wikström, *Att skriva sig ut. Nya terapeutiska miljöer och tvångsvårdade patienters subjektifiering 1967–1992* (2018)
- Karl Bruno & Per Lundin (red.), *Önskad och ifrågasatt. Lantbruksvetenskapernas akademisering i 1900-talets Sverige* (2020)



Pandoraseriens böcker behandlar teknikens möjligheter och förhoppningar, risker och osäkerhet.

Det saknas idag kunskap om hur människor med olika bakgrund och förutsättningar använder kollektivtrafiken och vad resandet betyder i deras liv. Kan funktionshindrade nå tågets plattform på ett säkert sätt, ungdomar i förorten utan krångel ta sig till skola och fritidssysselsättningar, äldre känna sig säkra vid busshållplatsen, nyinflyttade navigera i en främmande trafikmiljö? Att alla medborgare skall ha tillgång till transporter anpassade efter behov är en grundläggande demokratisk tanke — men de som planerar och tar beslut om kollektivtrafiken är ofta okunniga om resenärernas vardagliga villkor, upplevelser och önskemål.

Den här antologin ger ökad kunskap om hur människor från olika sociala grupper och sammanhang reser med kollektiva transportmedel i Sverige. Vi undersöker resmönster, problem resenärerna stöter på när de reser och förväntningar de har på sitt resande. Boken ger många nya insikter som kan användas i planeringen för en socialt hållbar tillgänglighet i kollektivtrafiken.

I boken medverkar forskare från en rad olika ämnen som kulturgeografi, transportforskning, socialt arbete, etnologi och urbana studier. Redaktörer är Malin Henriksson, forskare vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Christina Lindkvist, forskare vid Malmö universitet, båda är knutna till K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.