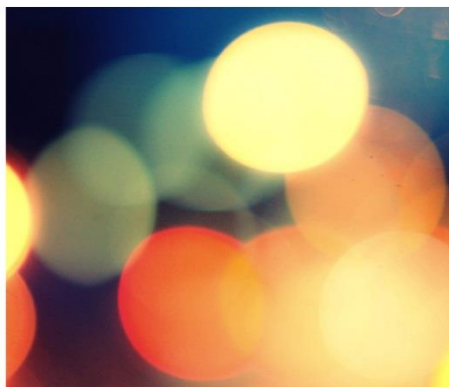
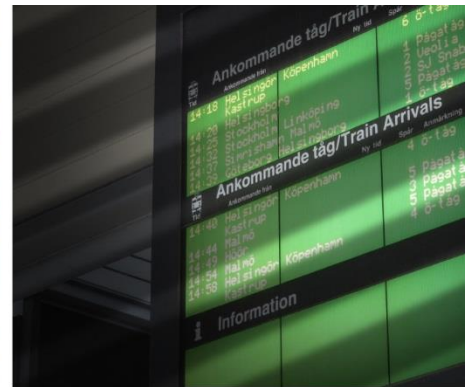
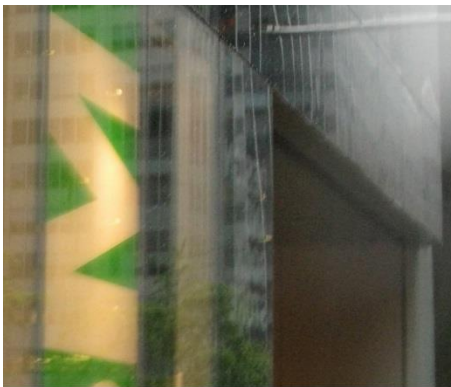


Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden

Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS



Dokumentinformation

Titel:	Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden : Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS
Serie nr:	2018:45
Projektnr:	17210
Författare:	Hanna Wennberg Johan Kerttu Helena Runesson Anna Hansson
Medverkande:	Lena Smidfelt Rosqvist
Kvalitetsgranskning:	Lena Smidfelt Rosqvist
Beställare:	Vinnova inom "Tillgänglighetsdesign, pilotinvesteringar" (Dnr 2017-04906) Kontaktperson: Gustav Malm (08-473 30 20, gustav.malm@vinnova.se)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2018-07-03		

Förord

Många satsningar görs idag på olika delade mobilitetstjänster, till exempel bil-pooler, hyr-/låne-cykelsystem och samåkningstjänster. Mobility as a Service (MaaS) ses som en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor. Få sådana satsningar riktas dock till socialt utsatta områden och de behov och förutsättningar grupper som lever i dessa områden har.

Trivector fick i november 2017 medel beviljade från Vinnova inom utlysningen ”Tillgänglighetsdesign, pilotinvesteringar” för forskningsprojektet ”Inkluderande MaaS – Integrerade mobilitetstjänster för en jämlikare tillgänglighet” (Dnr 2017-04906). Syftet med projektet är att formulera ett koncept för MaaS för boende i socialt utsatta områden – ett ”Inkluderande MaaS”. Projektet antar ett intersektionellt perspektiv för att beakta hur olika maktordningar och förutsättningar samspelar, till exempel utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Syftet är också att skapa förutsättningar för nyttiggörande av konceptet i en fortsättning efter detta projekt genom att etablera samverkan med relevanta aktörer under projekttiden.

Denna rapport är en delrapport från projektet och utgör en sammanställning av resultatet från WP1: Behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet, i vilket litteraturstudier samt studier inom ett case (Rosengård) genomförts. Underlag har även hämtats från två studentprojekt: Anna Hanssons examensarbete ”Hållbart resande i socialt utsatta områden” och arbetet ”Mobility insights from field work in Rosengård” av studenterna Jesse Vargas, Dolores Arellano och Elin Fredriksson (MACA, Master of Applied Culture Analysis vid Lunds universitet).

Forskningsprojektet pågår under perioden 1 december 2017 – 30 november 2018. I projektet medverkar Trivector Traffic AB (projektledare), EC2B Mobility AB, Malmö stad (genom Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Arbetsmarknads- och socialförvaltningen), MKB Fastighets AB, Skånetrafiken och E.ON Sverige AB. Handläggare hos finansören Vinnova är Gustav Malm.

Lund, 3 juli 2018

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och utgångspunkt för projektet	1
1.2	Projektets syfte och mål	3
1.3	Projektets upplägg	4
1.4	Metodbeskrivning för studier i denna delrapport	5
2.	Rådande kunskapsläge	8
2.1	Utgångspunkter	8
2.2	Tidigare studier om mobilitet och tillgänglighet	10
3.	Case Rosengård	18
3.1	Övergripande förutsättningar på Rosengård	18
3.2	Resvanor på Rosengård	28
3.3	Mobilitet enligt boende på Rosengård – fokusgrupper	39
3.4	Ett etnologiskt perspektiv på mobiliteten	42
4.	Sammanfattande analys	45
	Referenser	50

1. Inledning

1.1 Bakgrund och utgångspunkt för projektet

Införande av olika mobilitetslösningar har potential att bidra till olika sociala nyttor, men införandet leder också till sociala konsekvenser som måste beaktas. Det råder ett allmänt samförstånd att den sociala dimensionen av hållbar utveckling inte har hanterats i tillräckligt hög grad inom transportplaneringen (Grieco, 2015). Medan transportmöjligheterna å ena sidan kan vara det som möjliggör tillgängligheten, knyter samman samhället och minskar fattigdom och utanförskap, kan det å andra sidan vara just det som skapar och cementerar sociala klyftor när möjligheterna inte är lika för alla. Om transportsystemet utformas med en grupp medborgare i åtanke riskerar detta att innebära en försämring av tillvaron för en annan grupp av medborgare (Grieco, 2015).

Personer med sämre förutsättningar påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar i områden när andelen etniska svenskar minskar (Hårsman, 2006). Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och har en hög andel invånare med utländsk bakgrund och en hög etnisk variation, alltså att människor från flera etniska grupper bor i samma område. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter (Winter, 2015). Ytterligare en aspekt är att områden som är socioekonomiskt svaga och där andelen med utländsk bakgrund är stor kan vara mer utsatta, eftersom diskriminering på grund av etnicitet kan förekomma på arbets- och bostadsmarknaden. Forskning från Stockholm och Uppsala visar exempelvis att diskriminering på bostadsmarknaden förekommer (Bråmås et al, 2006). Vidare tenderar ohälsotal att vara höga i utsatta områden.

Det är dock viktigt att poängtera att områden med hög andel invånare med utländsk bakgrund inte i sig behöver vara utsatta. Tvärtom kan en etnisk geografisk koncentration, där dina grannar är familjemedlemmar eller från samma etniska grupp, bidra till ekonomiskt kapital men också ökat socialt kapital. På längre sikt är dock effekterna oklara. Det överbryggande sociala kapitalet mellan människor från etniska minoriteter och etniska svenskar, samt mellan människor från etniska minoriteter och myndigheter kan dock försvåras (Lilja & Pemer, 2010), och därmed bidra till utsatthet. Nätverk inom en etnisk grupp är viktiga men även nätverk mellan etniska grupper och etniska svenskar och samhällsinstitutioner är viktiga på längre sikt för att ett samhälle ska öka den sociala hållbarheten.

Tillgängligheten till vardagliga aktiviteter är i Sverige och många andra länder ojämnt fördelad mellan områden och grupper. Detta är ofta påtagligt inom en stad. Malmö stad uppvisar god tillgänglighet med hållbara färdsätt (gång-, cykel- och kollektivtrafik) och ett relativt bra utbud av delade mobilitetstjänster i form av bilpooler och låncyklar i vissa delar av staden, ofta centrala områden med god socioekonomisk status. I flera så kallade socialt utsatta områden, däribland Rosengård som är case i detta forskningsprojekt, uppvisas däremot sämre tillgänglighet.¹ Samtidigt har dessa utsatta områden i regel lägre bilinnehav än andra områden. I socialt utsatta områden finns det således en potential för hållbart resande som vi idag fokuserat på i relativt liten utsträckning och där Mobility as a Service (MaaS)² och delade mobilitetstjänster (bilpooler, låncykelsystem, samåkningstjänster osv.) kan vara ett sätt att bibehålla ett lågt bilinnehav men med samtidigt god tillgänglighet. MaaS och delade mobilitetstjänster har potential att utgöra en viktig del av mobiliteten och tillgängligheten för människor i socialt utsatta områden och därigenom främja inkludering, jämlikhet och jämställdhet i smarta och hållbara städer.

Stadsområden och grupper med god socioekonomisk status har generellt bättre tillgänglighet och bidrar samtidigt till högre mobilitet med negativ inverkan på de långsiktiga hållbarhetsmålen för transportsektorn. När satsningar på nya hållbara koncept för transporter görs, till exempel i form av olika delade mobilitetstjänster och MaaS, riktas dessa så gott som uteslutande mot dessa redan privilegierade områden och grupper. Den ojämlika fördelningen av såväl tillgänglighet som framtidsinriktade satsningar spås därmed på.

Det finns idag koncept för MaaS som visar på god potential att adressera de transportrelaterade hållbarhetsutmaningar som svenska städer brottas med. Dessa koncept har dock ännu inte prövats med framgång i socialt utsatta områden och grupper. Det finns exempel på bilpoolsprojekt som inte alls fungerat när de införts i socialt utsatta områden eftersom de boende inte haft samma behov och förutsättningar (och normer) som de boende i områden där bilpoolskonceptet tidigare fungerat – ofta grupper med inkomst- och utbildningsnivå över genomsnittet.³ Man kan säga att koncept utvecklade för en viss kundgrupp inte går att direkt applicera i en annan kundgrund utan vissa anpassningar och justeringar.

Det finns med största sannolikhet behov och förutsättningar hos grupper i socialt utsatta områden som planerare utifrån sina normer och föreställningar inte känner till och förstår. Henriksson (2014) har studerat planerares normer kring hållbart resande och menar att planerares förståelse av hållbara resor ofta grundar sig på medelklassens resande och medelklassens sätt att bidra till hållbart resande i form av kollektivtrafik-, cykel- och gångresor. Vidare ses hållbart resande

¹ Enligt Tillgänglighetsindex presenterat i Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), utvecklat av Trivector (Trivector Rapport 2013:96). Se även avsnitt 3.1.

² Mobility as a Service (MaaS) innebär att man i en och samma tjänst knyter samman flera sätt att förflytta sig i staden såsom bilpool, kollektivtrafik, låne-/hyrcykel och privata fordon samtidigt som man kan erbjuda betalning av samt information om transporterna via ett och samma gränssnitt. MaaS kan även inkludera varuleveranser. Dessa nya mobilitetstjänster som i regel bygger på delning bidrar till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil. MaaS har många andra benämningar, till exempel transport som tjänst, kombinerad mobilitet och integrerade mobilitetstjänster. Mer information om MaaS och delade mobilitetstjänster finns i delrapport 2 "Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden" (Trivector Rapport 2018:46).

³ SunFleet la ner sin bilpool som öppnat på Rosengård i Malmö på grund av låg användning. Mer om detta finns beskrivet i delrapport 2 "Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden" (Trivector Rapport 2018:46).

framförallt som något som görs mellan bostaden och det betalda arbetet; resor som har att göra med det obetalda hem- och omsorgsarbetet, och framförallt kvinnors, behandlas i betydligt mindre uträkning (Larsson & Jalakas, 2008).

Om planerare osynliggör olika gruppers mobilitet, riskerar motsättningar att uppstå mellan planerarens normer och förställningar om hållbar mobilitet och dessa gruppers normer för sin vardagliga mobilitet. Ett exempel är hur dialog med kvinnor i förorten fallerar för att planerarnas förväntningar och de önskemål som kvinnorna uttrycker inte stämmer överens. Planerarna tenderar att vurma för den planering som karakteriserar innerstadsplaneringen, det vill säga med fokus på cykling och visionen om en grön stadsmiljö. För kvinnorna i förorten upplevs körkortsinnehav och tillgång till bil viktigt för den dagliga mobiliteten och tillgängligheten. Oförmåga att lyssna på och tolka underliggande behov bakom sådana önskemål kommer inte bidra till att utveckla miljöer och tjänster som uppfyller dessa kvinnors behov och förutsättningar.

För att kunna utforma inkluderande mobilitetslösningar finns det ett behov av bättre förståelse för förutsättningarna för mobilitet och tillgänglighet för boende i socialt utsatta områden. Det finns flera studier om hur socioekonomiska faktorer, främst i form av inkomst- och utbildningsnivå, påverkar mobiliteten liksom en stor mängd litteratur om mobilitet i förhållande till kön och ålder (se t ex Kronsell et al, 2016; Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017; Paulusson, 2015). Samtidigt finns det också ett behov av att studera hur olika förutsättningar, eller maktfaktorer som dessa ofta benämns i litteratur som anammat ett så kallat intersektionellt perspektiv⁴, tillsammans påverkar och formar individens möjligheter till mobilitet. Frågan är hur resefterfrågan, prioriteringar och värderingar i förhållande till mobilitet och tillgänglighet ser ut för boende i socialt utsatta områden utifrån förutsättningar/maktfaktorer i form av ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Det utgör viktigt kunskapsunderlag för transportplaneringen.

1.2 Projektets syfte och mål

Projektet avser att utveckla ett koncept för Mobility as a Service (MaaS) för socialt utsatta områden och grupper utifrån ett intersektionellt perspektiv, det vill säga utifrån hur kön, ålder, socioekonomi, etnicitet etc. samspelar. Detta koncept benämns här ”Inkluderande MaaS”. Genom en ökad medvetenhet om olika gruppers normer och erfarenheter vad gäller hållbar mobilitet kan ett MaaS-koncept utvecklas för bredare tillämpning och då specifikt i socialt utsatta områden och grupper. Koncept för MaaS finns redan, men här är det frågan om en *social innovation* inom ramen för ett befintligt koncept. Genom projektet skapas också en plattform för stärkta samarbeten mellan för konceptet relevanta aktörer.

Framtagningen av ett utvecklat koncept för MaaS såsom beskrivits ovan innebär att nya grupper får bättre tillgång till den här typen av tjänster – och det innebär möjlighet till en jämnare fördelning av tillgängligheten i staden. MaaS och delade mobilitetstjänster (som ingår i MaaS) i sig har god potential att adressera flera av

⁴ Intersektionalitet är ett analytiskt perspektiv som vill synliggöra hur relationer av överordning och underordning skapas och upprätthålls i samspel mellan exempelvis etnicitet, kön/genus, funktionsvariationer, klass, ålder, sexualitet och religion. Intersektionalitet är tanken att flera identiteter överlappar och skapar en helhet som skiljer sig från komponentidentiteter (t ex enbart kön). Intersektionalitet är studiet av överlappande sociala identiteter och samverkande system av förtryck, dominans, eller diskriminering. För en översikt av intersektionalitet i förhållande till mobilitetsstudier, se t ex Paulusson (2015).

de transportrelaterade hållbarhetsutmaningar som svenska städer brottas med. För enskilda människor förbättras tillgängligheten och mobiliteten vilket bidrar till ökad inkludering, delaktighet och självständighet. Ett utvecklat koncept för MaaS som inkluderar bredare användargrupper skapar förutsättning för ökad jämlikhet och jämställdhet genom att fler människor ges tillgång till hållbara och effektiva transporter.

Följande mål har formulerats för projektet:

- ▶ Etablera ett nätverk med relevanta aktörer för samverkan i framtagningen av ett MaaS-koncept för socialt utsatta områdena och grupper. Givna för medverkan i nätverket är de partners som ingår i projektteamet, men ytterligare aktörer identifieras och involveras under projektiden.
- ▶ Sammanställa och analysera tidigare kunskap och erfarenheter om barriärer och möjligheter för användningen av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden och i grupper utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet.
- ▶ Undersöka attityder, beteenden och normer i förhållande till vardagsresandet för boende i ett socialt utsatt område i Sverige utifrån ett intersektionellt perspektiv (företrädesvis utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet).
- ▶ Formulera ett koncept för MaaS för socialt utsatta områden och grupper (Inkluderande MaaS) samt i samverkan med relevanta aktörer ta fram en plan för nyttiggörande av konceptet i en fortsättning efter detta projekt.

1.3 Projektets upplägg

Projektet består av följande fyra arbetspaket (WPs):

- ▶ **WP1. Behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet.** Detta WP innebär en kartläggning och analys av behov och förutsättningar hos boende i socialt utsatta områden (med Rosengård i Malmö som case) vad gäller hållbar mobilitet och tillgänglighet. Här antas ett intersektionellt perspektiv för att beakta hur olika maktordningar samspelar, t ex utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. WP1 innebär litteraturstudier, analys av resvanor för olika områden i Malmö, fokusgrupper med boende på Rosengård, samt några ytterligare kvalitativa studier genomförda inom ramen för ett studentprojekt.
- ▶ **WP2. Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta område.** WP2 innebär en kartläggning och analys av tidigare erfarenheter om barriärer och möjligheter för införande och användning av MaaS och delade mobilitetstjänster (bilpool, hyr-/lånecykelsystem, samåkningstjänster etc.) i socialt utsatta områden/grupper. Detta steg genomförs genom litteraturstudier och intervjuer med representanter från exempel på projekt där man infört olika mobilitetslösningar i socialt utsatta områden (t ex Sunfleet) och med andra aktörer verksamma på Rosengård i Malmö, främst fastighetsägare. Mer om metod och resultat för WP2 finns att läsa om i delrapport 2 ”Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden” (Trivector Rapport 2018:46).

- ▶ **WP3. Formulering av koncept och plan för Inkluderande MaaS.** WP3 innebär en workshopserie med samtliga projektpartners och andra inbjudna experter/aktörer i syfte att formulera gemensamma slutsatser utifrån kartläggningen i WP1-2 ovan och utforma ett koncept för MaaS utifrån behov och förutsättningar hos boende i socialt utsatta områden – ett ”Inkluderande MaaS”. I denna del kommer även ytterligare organisationer som krävs för nästa steg mot nyttiggörande att engageras.
- ▶ **WP4. Rapportering, projektledning och kommunikation.** WP4 innebär sammanställning och rapportering av projektresultat och koncept i en slutrapport för hela forskningsprojektet inklusive en grov plan för fortsatt nyttiggörande efter genomfört projekt. I WP4 ingår även projektledning, spridning av projektresultat utanför projektkonstellationen samt kommunikation och avstämningar inom projektet som inte är knutet till specifikt WP, t ex medverkan i startmöte.

1.4 Metodbeskrivning för studier i denna delrapport

Denna rapport utgör en delrapport från projektet och ger en sammanställning av resultatet från *WP1: Behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet*, i vilket litteraturstudier samt studier inom ett case (Rosengård i Malmö) genomförts.

Litteraturstudie

Litteratursökning har gjorts i databaserna TransGudie och Scopus. Företrädesvis har litteratur publicerad de senaste tio åren (fr.o.m. 2008) studerats. Vid litteratursökningen har följande sökord använts i kombination med varandra: *transport**, *mobility*, *travel behaviour*, *transport behaviour*, *social inclusion*, *transport* equity*, *low-income* och *socially disadvantaged* (och motsvarande sökord på svenska). Litteratursökningar har även gjorts i några specifika tidskrifter, företrädesvis *Journal of Transport Geography*, *Transport Policy* och *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.

Få träffar i litteratursökningen rör resefterfrågan, prioriteringar och värderingar i förhållande till mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden. Däremot hittades litteratur om hur olika socioekonomiska faktorer i form av inkomst- och utbildningsnivå påverkar mobiliteten liksom en stor mängd litteratur om betydelsen av kön och ålder. Redovisningen av kunskapsläget är strukturerad utifrån resultat rörande kön och ålder, inkomst- och utbildningsnivå samt etnicitet, för att avslutas med resultat av mer allmän karaktär och ge en syntetiserade bild av mobiliteten för hos boende i socialt utsatta områden.

Litteraturen som rör behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden presenteras i avsnitt 2.2, medan litteratur som mer rör förutsättningarna för och erfarenheter från olika mobilitetslösningar presenteras i delrapport 2 (Trivector Rapport 2018:46).

Analys av data från resvane- och attitydundersökningar

Analys har gjorts av data från resvaneundersökningen i Skåne 2013 och resvaneundersökningen i Malmö 2008. RVU 2008 har främst använts för att analysera attityd och förändringsbenägenhet på Rosengård mot ett hållbart

transportsystem, då enkätfrågorna för denna undersökning bland annat berörde detta, samt även vissa resvanor. RVU 2013 innehöll inte attitydfrågor men användes för att analysera resvanor för boende på Rosengård, i Västra Hamnen och för Malmö stad som helhet. Västra Hamnen har använts som en intressant jämförelse då detta är ett område i Malmö med god socioekonomi och ett typiskt område för nya satsningar av typen MaaS.

Resvaneundersökning Skåne 2013 skickades ut till 70 000 personer folkbokförda i Skåne i åldern 15-84 år. Svarsgruppen från Rosengård består av 121 respondenter, från Västra Hamnen av 193 respondenter och för hela kommunen av 3565 respondenter. Svarsdata är viktad med avseende på kön, ålder, civilstånd, födelse-land och geografi för att få en bättre representativitet.

Resvaneundersökning Malmö 2008 skickades ut till 13 083 personer i åldern 15-84 år (slumpmässigt urval av 1120 personer per stadsdel). Svarsgruppen från Rosengård består av 361 respondenter, från Västra Hamnen av 50 respondenter och för hela kommunen av 5610 respondenter. Svarsdata är viktad med avseende på ålder, stadsdel och kön för att få en bättre representativitet.

Analysen av data från resvane- och attitydundersökningar har gjorts under våren 2018 inom ramen för ett examensarbete för masterexamen 30 hp i Tillämpad klimatstrategi vid Lunds universitet av student Anna Hansson. För mer detaljerad information om metoden för analysen hänvisas till Hansson (2018).

Fokusgrupper

Totalt har tre fokusgrupper med boende på Rosengård genomförts. Deltagarna till två av fokusgrupperna rekryterades från besökare på Rosengårds bibliotek under en eftermiddag/kväll i mars. Till den tredje fokusgruppen rekryterades deltagare med hjälp av anställda inom projektet Amiralstaden på Malmö stad.

Sammanlagt har 16 personer deltagit i de tre fokusgrupperna. De två fokusgrupperna med deltagare som rekryterades på Rosengårds bibliotek bestod av personer i åldrarna 20-40 år (uppskattningsvis). Dessa fokusgrupper genomfördes på svenska. Deltagarna i den tredje fokusgruppen var något äldre, uppskattningsvis 40-60 år gamla. Denna fokusgrupp bestod av personer som relativt nyligen anlät till Sverige från Syrien och fick därför genomföras på en blandning av svenska, engelska och arabiska. Samtliga deltagare hade annan etnisk tillhörighet än svensk och något fler kvinnor än män deltog. Vad gäller sysselsättning var de flesta förvärvsarbetande (heltid eller deltid) eller studerande, några var utan anställning och en var föräldraledig.

Fokusgrupperna genomfördes med hjälp av en frågeguide i syfte att få igång en diskussion om mobilitet och tillgänglighet och vad som upplevdes fungera bättre och sämre med kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och andra mobilitetslösningar.

Följande frågeställningar ingick i frågeguiden:

- ▶ Hur ser de vardagliga/vanliga resorna ut – Var görs de? Varför? Med vilka färdmedel, etc.?
- ▶ Vilka möjligheter har de boende att resa – Tillgång till bil? Buskort? Cykel?

- ▶ Hur tycker de boende att det går att resa, i Rosengård/Malmö/Skåne och kan de ta sig dit de vill och göra det de önskar, eller finns det platser och ärenden som är svåra för dem att nå och göra?
- ▶ Vilken kännedom har de boende om system för tillgång till färdmedel utan att själva behöva äga dem – låncykelsystemet Malmö By Bike och bilpooler?
- ▶ Vad tycker de boende om idén med en tjänst för tillgång till flera olika sätt att resa, genom ett och samma användargränssnitt, till exempel en applikation som fungerar likt Skånetrafikens mobilapplikation, men med tillgång också till taxi, bilpool, låncykel, etc.?

Dessa frågeställningar har använts för att få igång och i viss mån styra diskussionen, men många andra mer eller mindre nära relaterade frågor har också lyfts av deltagarna själva under diskussionerna.

Ett etnologiskt perspektiv på mobilitet

Parallellt med ovanstående studier/analyser genomfördes under vårterminen 2018 studentprojektet ”Mobility insights from field work in Rosengård” av studenterna Jesse Vargas, Dolores Arellano och Elin Fredriksson från Master of Applied Culture Analysis (MACA) vid Lunds universitet. Studentprojektet initierades och utgick ifrån föreliggande forskningsprojekts problembeskrivning.

Kulturanalys är en kvalitativ och etnografisk forskningsmetod som handlar om det kulturellas betydelse i samhällslivet. Det ger förmågan att analysera hur likheter och skillnader i människors erfarenheter, synsätt och värderingar inverkar på deras möjligheter att förstå och samarbeta med varandra.

Metoderna som användes i studentprojektet var observationer (av bussresande, gå/cykla och vistas i området), olika former av intervjuer och go-alongs där observatören gick med deltagare runt i området. Sammanlagt gjordes 22 timmars observation, 15 semistrukturerade intervjuer, 2 gruppintervjuer, 2 fokusgruppsintervjuer och 10 go-alongs under perioden 4 april till 3 maj 2018. Deltagarna representerade ett brett spektrum av människor utifrån kön, ålder, etnicitet, hur länge man bott i Sverige och sysselsättning.

Genomförandet av studentprojektet kretsade kring den övergripande frågeställningen: Hållbara och inkluderande mobilitetslösningar för socialt utsatta områden – hur då? Målet var att skapa en uppdaterad bild och förståelse för mobiliteten, särskilt i förhållande till delad mobilitet och hållbarhet, liksom att hitta strategiska områden för att stärka mobiliteten på Rosengård.

2. Rådande kunskapsläge

2.1 Utgångspunkter

Den här rapporten utgår från två grundläggande begrepp: mobilitet och tillgänglighet. Dessa begrepp avser olika saker, men relaterar ändå till varandra. Med *mobilitet* avses både faktisk och potentiell rumslig förflyttning. Rörlighet används ibland synonymt med mobilitet, vilket är en förenkling av begreppet. Mobilitet handlar inte bara om att man förflyttar sig utan även om ens *möjligheter* att förflytta sig och vara delaktig i aktiviteter efter behov och önskemål (Wennberg, 2011).

En övergripande definition av *tillgänglighet* är ”den lätthet med vilken människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället”. En annan vanligt förekommande, men snarlik, definition är tillgänglighet som ”möjligheten att ta del av något antingen eftersträvat eller som vi behöver”. Tillgänglighetsbegreppet används i olika sammanhang och betydelse, men framförallt är det tillämpningen på olika skalnivåer i planeringen som är det största skillnaden. På en makronivå kan vi tala om en geografisk tillgänglighet som mäts i termer av exempelvis avstånd och restid. Vidare kan vi studera tillgången till transportmöjligheter och då avses exempelvis avstånd till kollektivtrafik och den kvalitet som erbjuds i kollektivtrafiken (eller andra färdssätt). På en mikronivå är det utformningen av hinderfria miljöer som är fokus med mål om att skapa tillgänglighet för alla, oavsett fysiska, psykiska eller andra förutsättningar. Ibland används även begreppet universell utformning på denna nivå.

Tillgänglighet och mobilitet (i betydelsen rörlighet) är två sidor av samma mynt. Tillgängligheten är förflyttningens nytta, medan rörligheten är medlet och det som genererar kostnader (Ross, 2000). Den svenska transportpolitiken har alltmer övergått till att fokusera på ökad tillgänglighet vilket utgör funktionsmålet för transportpolitiska målen.

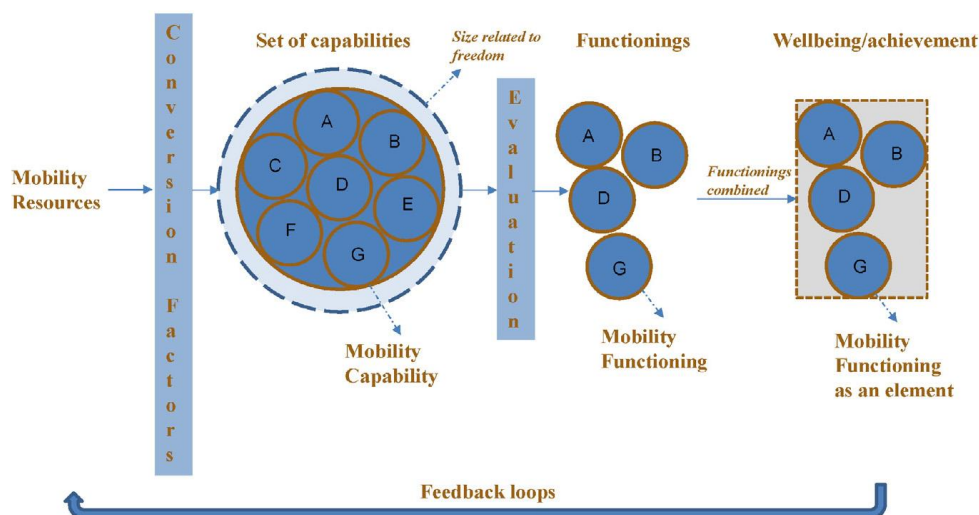
Genom god tillgänglighet kan behovet av rörlighet minska. Att kunna transportera sig och resa är dock ofta en nödvändighet i dagens samhälle. Vi har under lång tid rest allt längre sträckor, framförallt genom införande av nya och snabbare färdssätt. Följden har blivit ett samhälle med hög rörlighet – i regel ett utglesat och bilberoende samhälle. Samtidigt finns studier som visar att närheten till servicefunktioner, fritidsaktiviteter och utbildningsmöjligheter har ökat i Sverige, vilket till stor del beror på en geografisk omfördelning av destinationsutbudet. De faktiska resavstånden har ökat betydligt och är längre än de potentiella, dvs. avstånden till de närmaste alternativen, vilket tyder på att de destinationer som människor väljer att besöka inte alltid är de som ligger närmast bostaden rent geografiskt (Haugen, 2012).

I den här rapporten är boende i socialt utsatta områden i fokus, men rapporten gör inga anspråk på att definiera vad social utsatthet innebär. Utgångspunkten är

snarare de förutsättningar och villkor som karakteriserar socialt utsatta grupper, till exempel lägre inkomstnivåer och betydande andel personer i fattigdom, högre arbetslöshet, högre ohälsotal, lägre utbildningsnivå och så vidare. Ett exempel på ett socialt utsatt område är Rosengård i Malmö som också används som case i projektet (se kapitel 3).

En relevant teoretisk utgångspunkt för förståelsen av förutsättningarna hos boende i socialt utsatta områden och betydelsen för människors möjlighet till ett gott liv är *The Capabilities Approach*. Filosofen Martha Nussbaum har tillsammans med nationalekonomen Amartya Sen, som fått Sveriges Riksbanks pris i ekonomisk vetenskap till Alfred Nobels minne, utvecklat *The Capabilities Approach*. Innebörden är att för att leva ett gott liv måste människan få möjlighet att utveckla sina förmågor. Barn som aldrig får ritpapper och färgkritor kan inte utvecklas av att rita och måla. Den som inte kan gå och saknar rullstol får inte utvecklas i samma utsträckning som andra. *The Capabilities Approach* används idag inom FN som ett komplement till ekonomiska mått som BNP per capita för att mäta välbefinnande hos en befolkning.

Jean Ryan applicerar Amartya Sen's *Capabilities Approach* som ramverk för att studera kollektivtrafikens roll för äldres mobilitet, se Figur 2-1. Alla människor har mobilitetsresurser, men resurserna kan dock skilja sig åt mellan olika individer och grupper. Mobiliteten ses som en viktig del av välbefinnandet (wellbeing). De resurser som konstateras vara mest betydelsefulla för de äldres upplevda mobilitetsmöjligheter (mobility capability) och för den realiserade mobiliteten (mobility functioning) är var man geografiskt bor (centralt eller perifert/glest), de sociala resurserna i form av en partner, körkortsinnehav och tillgång till kollektivtrafik (Ryan, 2015).



Figur 2-1 Amartya Sen's *Capabilities Approach* anpassad av Ryan (2015) som ramverk för att studera kollektivtrafikens roll för äldres mobilitet. Källa: Ryan (2015).

2.2 Tidigare studier om mobilitet och tillgänglighet

I detta avsnitt redovisas en sammanställning av litteratur om olika gruppers mobilitet och tillgänglighet med fokus på förutsättningar, värderingar och prioriteringar i förhållande till mobilitet hos boende i socialt utsatta områden. Kartläggningen av kunskapsläget är uppdelad efter kön, ålder, inkomst- och utbildningsnivå samt etnicitet, och avslutas med en syntes.

Kön

Flera tidigare studier har visat på skillnader i resbeteende mellan kvinnor och män. Skillnaderna i resmönster inom könen är stora och skiljer sig mycket beroende på ålder, inkomst och utbildningsnivå. Även om dessa skillnader är mycket större än de mellan könen, finns det genomgående och konstaterade skillnader mellan män och kvinnor som grupp när det gäller val av färdmedel och reslängder (Indebetou, 2010; Kronsell et al, 2016). Det finns också skillnader mellan könen i vilka resmöjligheter man har, till exempel har män oftare tillgång till bilen i hushåll med endast en bil (Polk, 2004; Indebetou, 2010).

Svenskarna reser i genomsnitt 47 km per person och dag. Både kvinnor och män använder bilen för den större delen av daglig ressträcka (28 km), men män reser betydligt längre sträckor och lägger mer tid på sitt resande än vad kvinnor gör. Män reser i genomsnitt 37 % längre än kvinnor och ännu lite (43 %) längre med bil (Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017). Män gör oftare arbetsrelaterade resor jämfört med kvinnor, medan kvinnor oftare gör resor kopplade till hushållet eller det så kallade obetalda hem- och omsorgsarbetet. Det kan yttra sig i att kvinnor oftare gör ärenden under en resa, det vill säga utför så kallade kedjeresor (Polk, 2004; Kronsell et al, 2016).

Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder *olika* färd sätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. 57 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor (Svensk kollektivtrafik, 2016). Värt att notera är att den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor, vilket beror på att mäns kollektivtrafikresor är längre än kvinnors (Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017).

Det finns skillnader i värderingar mellan kvinnor och män när det gäller resmönster som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning, civilstånd etc. Till exempel värderar kvinnor miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör (Kronsell et al, 2016). Enligt Cedersund & Lewin (2005) ser kvinnor oftare andra transportalternativ än bilen, och försöker använda dem.

Kvinnor betraktas som mer medvetet miljövänliga utifrån sina färdmedelsval jämfört med män (Indebetou, 2010; Polk, 2004). Resultatet av en studie utförd av Waygood & Avineri (2016), där urvalsgruppen till stor del bestod av förvärvsarbete och högutbildade personer, visar att män är mindre motiverade att ändra sina resvanor mot ett miljövänligare beteende än vad kvinnor är. Studien visar även att information om koldioxidutsläpp i en viss kontext kan leda till ändrat personligt beteende och en minskad negativ klimatpåverkan, men att det krävs mer för att övertyga männen att ändra sitt beteende än kvinnorna. Däremot sågs inga skillnader mellan könen vad gäller oro och kunskap kring klimatförändringar. Kronsell et al (2016) hänvisar i sin studie till en undersökning utförd

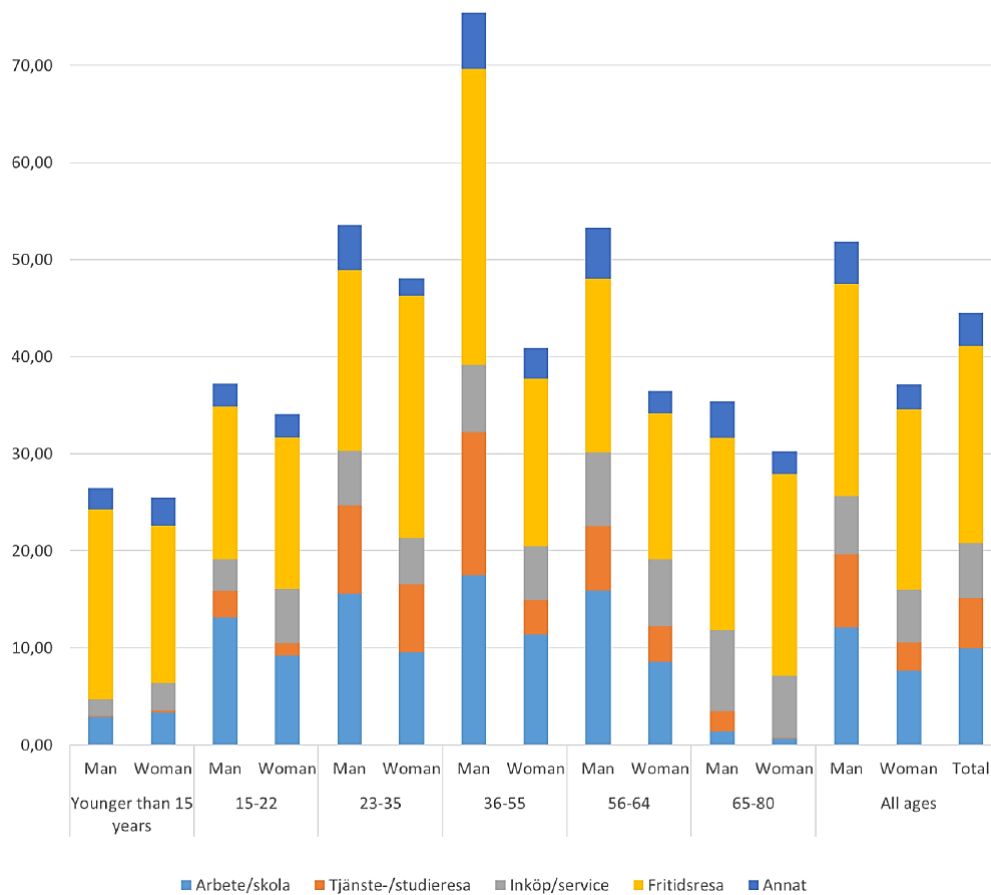
av Naturvårdsverket 2007 om mäns och kvinnors kunskap och attityd till klimatförändringar. Studien visade att skillnaden mellan könen var större för svaren gällande transportfrågor än för andra miljörelaterade frågor, såsom exempelvis reglering av temperatur inomhus och vid tvättning av kläder. Av kvinnorna var 80 % villiga att minska sin bilkörning för att reducera koldioxidutsläppen medan samma andel av männen var 66 %. 75 % av kvinnorna och 53 % av männen var villiga att öka sin användning av kollektivtrafik (Kronsell et al, 2016).

Det finns flera bakomliggande orsaker till dessa konstaterade skillnader i resvanor mellan kvinnor och män som grupp, utöver skillnader i värderingar. Där är som redan nämnt skillnader beroende på inkomst, utbildningsnivå och yrkesstatus, och när hänsyn tas till exempelvis inkomst så minskar skillnaderna i reslängd till viss del mellan könen. Skillnaderna beror också på att kvinnor och män har olika avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen. Kvinnor arbetar oftare deltid och bor närmare arbetsplatsen (Eriksson & Gavill, 2003). Forskningen kopplar kvinnors kortare arbetsresor till kvinnors vilja och förväntan att arbeta närmare hemmet, och att traditionellt kvinnliga arbetsplatser är geografiskt mer utspridda, vilket gör det möjligt att hitta ett arbete nära hemmet. Kvinnor står för större andel av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, med större ansvar för barn och familj, och en mindre andel av förvärvsarbetet. Detta är ett resultat av de sociala roller som kvinnor och män har och som i litteratur benämns *genuskontraktet*, det vill säga vad som förväntas av kvinnor och män och som kan yttra sig i yrkesval, utbildningsnivå, förvärvsfrekvens, uttag av föräldrapenning, representation i politiken osv. (Kronsell et al, 2016; Halling et al, 2016).

Skillnaden mellan mäns och kvinnors resbeteende och bilägande minskar, visar Rydhagen (2013). Vissa argumenterar att när kvinnors möjligheter till mobilitet blir alltmer lika männens, kommer deras resmönster också att bli alltmer lika varandra. Samtidigt menar Polk (2004) att män har starkare band till bilen och därför är mindre villiga att byta till andra färdssätt. Det kan finnas kulturella skillnader i kvinnors och mäns mobilitet. Resor uppfattas som ett manligt område och erfarenheter av resor som ett manligt identitetsprojekt liksom självförverkligandet kopplat till yrkesroll och karriär (Enewold, 2000).

Ålder

Även mellan olika åldersgrupper kan resandet skilja sig åt. Åldersgruppen under 20 år är den grupp som använder kollektivtrafik oftast, och användningen ökar igen för åldersgruppen över 64 år. Åldersgruppen 46-64 år använder ofta bil (Svensk kollektivtrafik, 2015). Skillnaderna vad gäller totalt antal resta km per person för olika åldersgrupper följer i stora drag samma principiella mönster som för antalet resor, men skillnaderna är dock betydligt större visar Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist (2017). Längst reser gruppen 36-55-åringar där även skillnaden mellan män och kvinnor är som allra störst, se Figur 2-2. Män reser i genomsnitt hela 85 % längre i denna ålderskategori och de reser längre för alla de olika ärendekategorierna. Totalt sett dominerar fritidsresorna som står för hela 45 % av hela transportarbetet (43 % av resandet med bil).



Figur 2-2 Transportarbete (km) per person och dag uppdelat på ärendetyp. Data från RVU Sverige 2011-2014. Källa: Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist (2017).

Yngre åldersgrupper är också mer öppna för förändringar vad gäller mer hållbart resande (Nordlund & Westin, 2013). Mulley (2017) har studerat målgrupper för MaaS och menar att den yngre generationen, även kallad "Generation Y", har ett annat synsätt på det egna bilägandet än den äldre generationen och står för den största minskningen av bilanvändandet. Detta skulle bland annat kunna innebära en större potential för MaaS hos denna grupp. Resvanor styrs till låg grad av de fasta kostnaderna och snarare av marginalkostnaderna som är förknippade med färdmedlet. Eftersom denna grupp möjligtvis aldrig har ägt en egen bil är det en mindre sannolikhet att de avskräcks av en högre marginalkostnad, som MaaS skulle kunna innebära, gentemot de lägre marginalkostnaderna som bilägandet står för. Mulley (2017) poängterar här att det krävs mer än en förändrad attityd mot bilägandet hos en generation, en attitydförändring måste ske mer utbrett i samhället för att ett skifte ska ske. Ändrade attityder kan leda till ändrade konsumtionspreferenser och därmed också nya resvanor (Mulley, 2017).

Människor reser också på olika beroende på i vilken livsfas man befinner sig. Hushåll med barn reser mer än hushåll utan barn, och använder kollektivtrafik mindre. Det gäller särskilt kvinnorna (Cedersund & Lewin, 2005; Holmberg & Brundell-Frej, 2012).

En stor mängd forskningslitteratur rör äldres mobilitet. Bil är det dominerande transportsättet även hos äldre och en ökad bilanvändning hos äldre kopplas till att allt fler äldre kvinnor har körkort och kör bil. I flera studier talar man också

om en äldre generation som levt större delen av sitt liv under förutsättningar med tillgång till en bil och som är mer eller mindre beroende av bilen för sin mobilitet (Hjorthol et al, 2010; Rosenbloom, 2001). Samtidigt blir även kollektivtrafik och gång allt viktigare transportsätt med stigande ålder och särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är därför en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre (Wennberg, 2011).

Säkerheten kan vara en faktor som i högre grad påverkar färdmedelsvalet hos de äldre, då äldre ofta upplever en större otrygghet på offentliga platser än yngre (Haustein, 2012). Gruppen av äldre individer beräknas ha ett mycket större inflytande på transportsystemet i framtiden än vad de har idag. Särskilt fler äldre kvinnor kommer att ha körkort och tillgång till egen bil, vilket förväntas innebära en minskning av nyttjandet av kollektivtrafiken för denna grupp (Haustein, 2012). Detta skifte kommer få både säkerhets- och miljömässiga konsekvenser. Det satsas redan på en ökad medvetenhet hos befolkningen vad gäller utmaningar med äldre individer i trafiken och utvecklingen av äldreanpassade fordon. Däremot ägnas lite uppmärksamhet åt de miljömässiga problemen och att försöka minska bilanvändandet bland den äldre befolkningen (Haustein, 2012). Därför behövs åtgärder som både förbättrar mobiliteten och erbjuder mer miljövänliga alternativ än bilen som färdmedel. Vidare menar Haustein (2012) att det är nödvändigt att åtgärder utformas efter särskilda målgrupper och inte riktar sig åt alla samtidigt. När åtgärder riktas mot de äldre gör de ofta det med hänsyn till individer med begränsad fysisk rörlighet, medan många äldre idag har relativt god fysisk rörlighet och bättre fysisk hälsa än tidigare och därför ställer högre krav på åtgärderna som görs för att bilanvändandet ska minska för denna grupp.

Inkomst- och utbildningsnivå

Inkomst har av vissa forskare pekats ut som relevant, medan det av andra har setts som mindre relevant. Paulley et al (2006) menar att inkomst är den mest avgörande faktorn till fordonsinnehav då innehavet följer inkomsten; lägre inkomst ger ett lägre fordonsinnehav medan en högre inkomst ökar sannolikheten för att individen eller hushållet äger en bil. Även Rydhagen (2013) visar att inkomst och biltillgång är korrelerat samt att låg utbildnings- och inkomstnivå hänger samman med låg bilanvändning.

Brown (2017) konstaterade i en studie av amerikaners anledning till bilinnehav att 48 % av de som inte äger en bil uppgav att det var på grund av ekonomiska resurser. I en annan studie kring unga amerikaners bilinnehav konstateras att det låga bilinnehavet är ett resultat av ungas låga ekonomiska självständighet (Klein & Smart, 2017). Blumenberg et al (2012) är något mer bestämt i slutsatsen av sin studie kring ungas resvanor och framhåller att ekonomiska faktorer är den starkaste influensen på ungas resbeteende.

Samtidigt har andra studier motsatt sig uppfattningen om att inkomst skulle vara ensam avgörande förklaring till bilinnehav, eller att bilinnehavet endast ökar i takt med inkomsten. Lucas et al (2016) framhåller i en studie av sambandet mellan resbeteende och social utsatthet att utifrån Storbritanniens nationella reseundersökning att bilinnehavet i landet ökade mellan åren 2005 och 2011 och denna ökning skedde även bland invånare i det lägsta inkomstspannet, trots att deras inkomst inte ökat. I likhet framhålls det i en studie med fokus på förhållandet

mellan demografisk utveckling och resbeteende att inkomst inte kan som ensam variabel förklara eventuellt fordonsinnehav utan att även andra faktorer spelar in (Veterník & Gogola, 2017).

Även om åsikterna om inkomstens påverkan på fordonsinnehav går isär så är flera forskare ändå överens om att fordonsinnehav har en påverkan på mobiliteten (se t ex Buehler & Pucher, 2012). Forskare har även framhållit att hushåll utan bil inte bara kör mindre utan också reser mindre exempelvis genom färre dagliga resor och att bilinnehavet påverkar reslängden (McDonald, 2015; Brown 2017). Bilinnehavet påverkar även den upplevda tillgången till arbetsplatser negativt (Brown, 2017).

I en studie av bussresenärers upplevelse från bussanvändning i Edinburgh framhålls att respondenter med låg inkomst och ingen bil i högre utsträckning än andra föredrog att gå eller cykla (Stradling et al, 2007). Lucas et al (2016) menar även, i tidigare nämnd studie, att det inte bara är bilinnehavet utan även körkortsinnehavet som påverkar mobiliteten då det i ett hushåll kan finnas en god tillgång till bil men om bara en person har körkort kan det fortfarande finnas en mobilitetsbegränsning för övriga i hushållet.

När det kommer till cyklande har olika studier skilda resultat avseende sambandet mellan cykling och utbildningsnivå. Några studier visat på ett samband mellan högre utbildningsnivå och hög andel av cyklande, medan andra studier inte hittar något sådant samband (Eriksson, 2009).

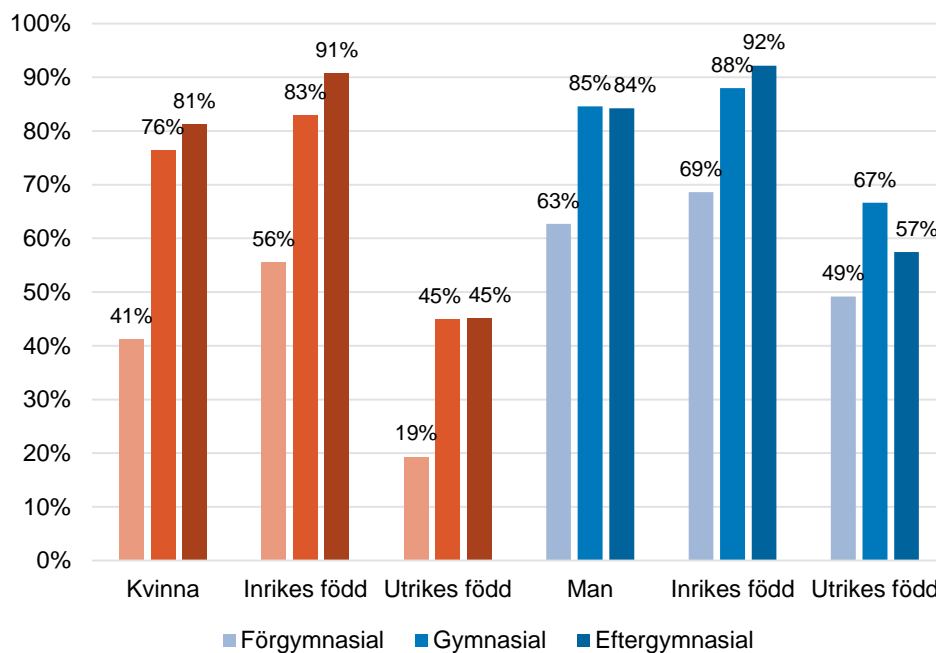
Etnicitet

Det finns betydligt färre studier som undersökt hur etnicitet påverkar resebeteenden och mobilitet jämfört med studier om exempelvis kön och ålder. I en av de svenska studier som har gjorts om utrikesföddas resvanor är fokuset trafiksäkerhet (såsom bilbältesanvändning) snarare än resefterfrågan och mobilitet (se Forward et al, 2009). En studie gjordes av VTI 2006 om utlandsföddas mobilitet och resvanor (Lewin et al, 2006). Detta undersöktes genom en enkätstudie där respondenterna bestod av personer inskrivna på SFI-kurser, varav de flesta inte hade varit bosatta i Sverige längre än fem år. Det konstateras att utlandsfödda gör färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav. Det lägre körkorts- och fordonsinnehavet bland utlandsfödda är särskilt påtagligt för kvinnor med låg utbildningsnivå. Det innebär också ett större beroende av en fungerande kollektivtrafik och andra färdsätt. Samtidigt är det många som inte kan cykla: 35 % av kvinnorna och 5 % av männen i studien anger att de inte kan cykla. En fjärdedel av kvinnorna uttryckte att de vill lära sig att cykla (Lewin et al, 2006).

Före enkäten hade även gruppintervjuer genomförts med kvinnor inskrivna på SFI samt män som deltog i en samhällsorienteringskurs. I dessa intervjuer kom många av respondenternas diskussioner att handla om att det var dyrt att resa, och flera uppgav att de hade velat resa oftare för att besöka familj och vänner. Den största fördelen med körkort och bilinnehav uppgavs av männen vara att det skulle vara lättare att få jobb, medan det vanligaste svaret bland kvinnorna var att det skulle vara lättare att handla. Den vanligaste barriären till att ta ett svenskt körkort uppgavs vara kostnaden samtidigt som ungefär 4 av 10 även menade att

språket var en barriär. Flera respondenter diskuterade även att de tyckte att det var dyrt att ha en bil (Lewin et al, 2006).

Resultaten från VTI:s studie från 2006 styrks av nyare statistik från LO. Enligt LO:s statistik för 2016 finns det inte bara en skillnad i körkortsinnehav utifrån utbildningsnivå, utan körkortsinnehavet är även lägre bland personer födda utanför Sverige. Bland kvinnor med en högre utbildning är körkortsinnehav bara hälften så vanligt bland utrikes födda jämfört med inrikes födda. LO:s statistik över körkortsinnehav i befolkningen efter kön, födelseregion och utbildningsnivå för 2016 visas i Figur 2-3.



Figur 2-3 Körkortsinnehav i befolkningen (18–64 år), efter kön, födelseregion och utbildningsnivå 2016. Källa: LO.⁵

Mot bakgrund av de stora flyktingströmmarna under 2015, och att en växande andel av Sveriges befolkning är födda utomlands, gjorde Trafikanalys bland annat en kartläggning av hur utlandsfödda upplever det svenska transportsystemet. Även där konstaterats att utlandsfödda är mer beroende av en fungerande kollektivtrafik, då både körkorts- och bilinnehav är lägre i denna grupp. Samtidigt som de utlandsfödda i studien själva konstaterar att transportsystemet på många sätt fungerar bättre än i deras hemländer, finns det ändå flera barriärer för att använda transportsystemet. I rapporten räknar man upp några lösningar för att hantera sådana barriärer, till exempel att arbeta med symboler och liknande för att överbrygga språkbarriärer samt att kollektivtrafiken bör gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov som finns i en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikesfödda (Trafikanalys, 2016).

Tryggheten i transportsystemet var också en aspekt som lyftes av deltagarna i studien av Trafikanalys (2016). Då avses särskilt risk för överfall där de

⁵ Statistik hämtad på LO:s webbplats, 2016-06-27: http://www.lo.se/start/lo_fakta/korkortsinnehav_i_befolkningen_18_64_ar_efter_kon_fodelseregion_och_utbildningsniva_2016_procent

utlandsfödda männen även känner oro å sina kvinnliga familjemedlemmars vägnar. Denna form av utsatthet lyfts även av Wennberg & Slotte (2014) där personer med annan etnicitet än svensk och/eller som genom klädsel, utsmyckning eller liknande visar på religiös tillhörighet, kan vara mer utsatta för trakasserier och även våld i kollektivtrafiken. På så vis kan otrygghet verka exkluderande i kollektivtrafiken för vissa grupper. Även i VTI:s studie undersöktes deltagarnas trygghet i transportsystemet och det var, i likhet med många andra studier, fler kvinnor än män som uppgav att de kände sig otrygga när de promenerade i mörker (Lewin et al, 2006).

Att kollektivtrafiken är viktig för mobiliteten för personer födda utomlands konstateras även av studier utanför Sverige. Flera amerikanska studier har gjorts om migranternas resvanor, vilka framhåller att det är mer sannolikt att migranter reser med kollektivtrafik och att sannolikheten är som störst ju kortare tid en person bott i landet. Blumenberg & Shiki (2006) menar att sannolikheten sedan avtar ju längre en person bott i det nya landet. När en person bott i ett land i tio år skiljer sig deras användande av olika transportmedel endast marginellt från övriga befolkningen. Hur snabbt övergången sker menar författarna beror på etnicitet och kultur snarare än inkomst (ibid). I en brittisk studie konstateras att icke-vita invånare är mer benägna att resa kollektivt än med bil, ha ett lägre fordonsinnehav och resa mer lokalt jämfört med den vita befolkningen (Lucas et al, 2016).

Syntes vilka är mobilitetsresurserna?

Boende i socialt utsatta områden har mobilitetsresurser som till stor del speglar de demografiska och socioekonomiska förutsättningarna. I avsnitt 3.1 ges en djupdykning i några demografiska och socioekonomiska egenskaper för Rosengård i Malmö som är case i detta forskningsprojektet. I litteraturstudien har en kartläggning gjorts av mobilitet utifrån kön, ålder, inkomst- och utbildningsnivå samt etnicitet. Flera faktorer som hittats i litteraturstudien kan anses utgöra de mobilitetsresurser som Ryan (2015) menar är betydelsefulla för upplevda mobilitetsmöjligheter (mobility capability) och för den realiserade mobiliteten (mobility functioning). De mobilitetsresurser som utifrån litteraturen kan vara aktuella för boende i socialt utsatta områden är följande:

- ▶ **Körkortsinnehav** – lägre körkortsinnehav (och fordonsinnehav) förklarar till viss del att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå, gör färre och kortare resor.
- ▶ **Bilnehav/biltillgång** – lägre fordonsinnehav (och körkortsinnehav) förklarar till viss del att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå, gör färre och kortare resor. Samtidigt betyder lågt bilnehav inte nödvändigtvis låg biltillgång då det
- ▶ **Tillgång till alternativ till bilen** – genom en lägre biltillgång är personer med låg inkomst- och utbildningsnivå, utlandsfödda och kvinnor mer beroende av kollektivtrafik, cykling och andra alternativ till bilen för sin mobilitet.
- ▶ **Cykelkunskap** – att en betydande andel utlandsfödda inte kan cykla: 35 % av kvinnorna och 5 % av männen kan inte cykla enligt studie från 2006.
- ▶ **Specifik resefterfrågan** – till exempel att kollektivtrafiken bör gå oftare sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov för en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikesfödda.

- ▶ **Inkomst** – ger de ekonomiska förutsättningarna för mobilitet.
- ▶ **Utbildningsnivå** – påverkar förutsättningarna för förvärvsarbete och inkomsten och därmed också inkluderingen och delaktigheten i samhället. Utbildningsnivån är en stark determinant för det som SCB benämner ”socioekonomisk klass” och som formar en individs levnadsförhållanden.
- ▶ **Hur länge man bott i Sverige** – visar flera studier vara styrande för mobiliteten, inte minst genom att man får bättre ekonomiska förutsättningar (för att ta ex ta körkort) och lär sig svenska bättre samt får bättre kännedom om transportsystemet.
- ▶ **Trygghet i transportsystemet** – oro eller rädsla för trakasserier, våld och överfall gör att många undviker att resa eller begränsar sig resandet på olika sätt. Särskilt utlandsfödda, äldre och kvinnor känner sig otrygghet, men även män uttrycker oro och då även för andra personers säkerhet.
- ▶ **Socialt nätverk** – att ha en partner eller annan person som kan skjutsa eller låna ut fordon kan vara en viktig del av mobiliteten. Styrs också av hushållets sammansättning och civilstånd.
- ▶ **Livsfas** – till exempel att hushåll med barn använder bil i större utsträckning än hushåll utan barn eller att man efter pensionen börjar en ny livsfas utan arbetsresor. Livsfasen kan ofta kopplas till ålder.
- ▶ **Värderingar** – eller attityder i förhållande till mobilitet som ser olika ut för individer, men likheter och skillnader kan också ses statistiskt mellan olika grupper, till exempel att kvinnor som grupp värderar miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.
- ▶ **Strukturella och kulturella förutsättningar i samhället** – till exempel att det förväntas av kvinnor och män att anta vissa roller och utföra vissa uppgifter (det så kallade genuskontraktet) såsom att ta arbete nära hemmet och barnen, utföra ärenden på vägen, skjutsa familjemedlemmar etc.
- ▶ **Vanor** – man formas redan i barndomen och de resvanor som grundläggs tidigt följer gärna med hela livet; det finns studier som visar att barn som går eller cyklar, även är mer fysiskt aktiva som vuxna (Yang et al, 2014). Många av de som nått pensionsåldern idag är vana vid biltillgång och ser bilen som en förutsättning för deras mobilitet.

Olika förutsättningar i form av kön, ålder, inkomst, utbildningsnivå och etnicitet samspelar och bidrar tillsammans till en utsatthet. Både inrikesfödda och utrikesfödda kvinnor kan känna otrygghet i kollektivtrafiken, men studier visar att utrikesfödda kvinnor får en extra dimension av utsatthet genom just etniciteten och eventuella religiösa uttryck. Både inrikesfödda och utrikesfödda män i låginkomstgrupper kan ha lågt bilinnehav och därmed svårt att nå vissa arbetsplatser, men utrikesfödda män får en extra dimension av utsatthet genom minskat utbud av arbetsmöjligheter på grund av diskriminering på arbetsmarknaden. Ungdomar vittnar enligt Wennberg & Slotte (2014) om diskriminering i kollektivtrafiken, till exempel att busschauffören kör förbi hållplatsen där de väntar, som accentueras ytterligare om det är fråga om yngre män och dessutom utlandsfödda män.

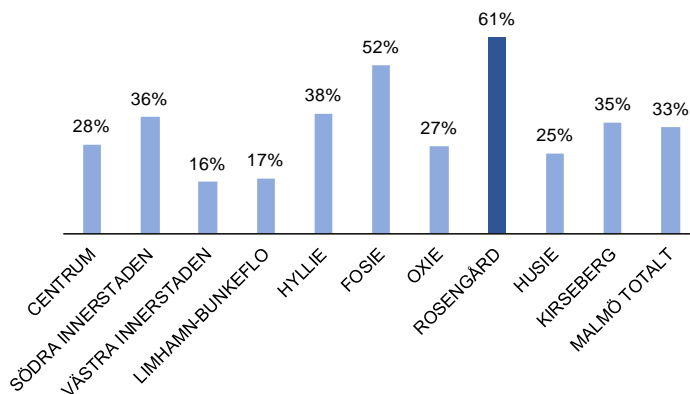
Mobilitetsresurserna som hittats i litteraturen och som visas ovan kan vara både positiva och negativa i ett socialt hållbarhetsperspektiv. Till exempel kan det sociala nätverket bidra till mobilitet genom att personer får skjuts av eller får låna bil av en bekant, men samtidigt skapar detta en beroendeställning som oftare går i riktningen att kvinnor och äldre står i beroende till män och yngre. Listan ovan kompletteras ytterligare i kapitel 4.

3. Case Rosengård

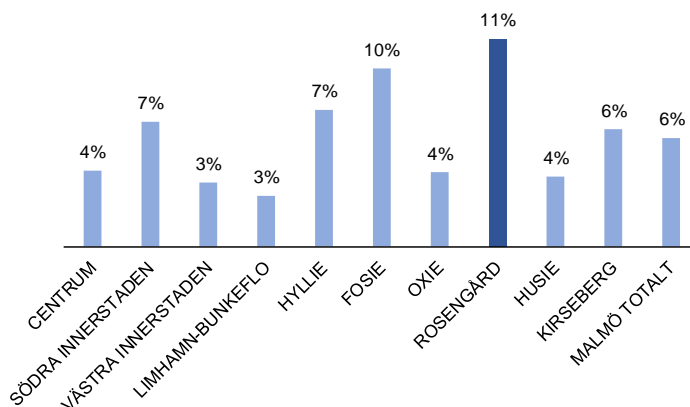
3.1 Övergripande förutsättningar på Rosengård

Om Rosengård som stadsdel – demografi, socioekonomi etc.⁶

Rosengård är en stadsdel i Malmö, beläget i det av stadens sex stadsområden som heter Öster. Stadsdelen har en befolkning på 24 038 invånare. En stor del av befolkningen är av utländsk bakgrund (61 % är utlandsfödda) med svag socioekonomi i form av låg medelinkomst, låg utbildningsnivå och hög arbetslöshet (se figurer nedan). Rosengård har en stor genomströmning med stor inflyttning och samtidigt utflyttning av personer som har etablerat sig i samhället. Stadsdelen har också en yngre befolkning än genomsnittligt med fler barn och färre äldre jämfört med andra stadsdelar och Sverige i stort.

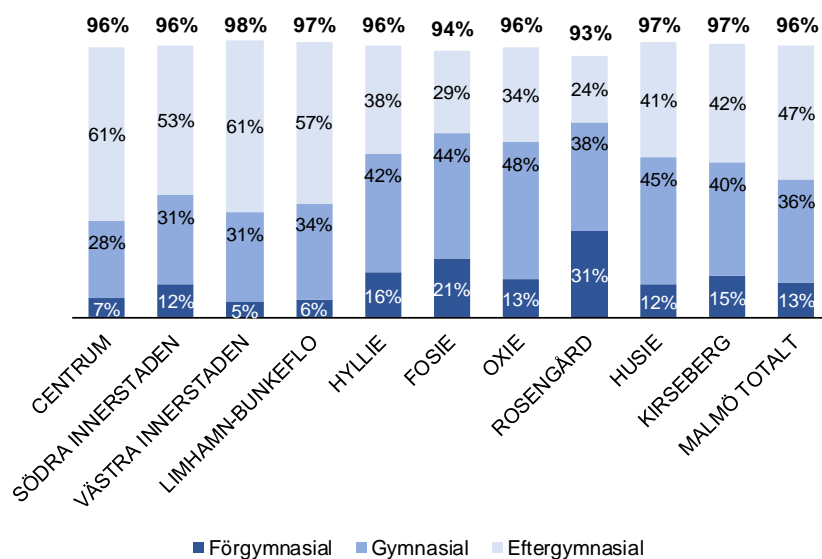


Figur 3-1 Andel utrikesfödda i Malmös stadsdelar, samt genomsnitt för Malmö stad (2017).



Figur 3-2 Andel arbetssökande (18-64 år) i Malmös stadsdelar, samt genomsnitt för Malmö stad (2015).

⁶ Där inget annat anges är statistikuppgifter hämtade från: <https://malmo.se/Kommun--politik/Fakta-och-statistik.html> och <https://malmo.se/Kommun--politik/Fakta-och-statistik/Befolkning/Befolkningsprognos.html> [2018-06-27].



Figur 3-3 Utbildningsnivå i Malmös stadsdelar, samt genomsnitt för Malmö stad (2017).

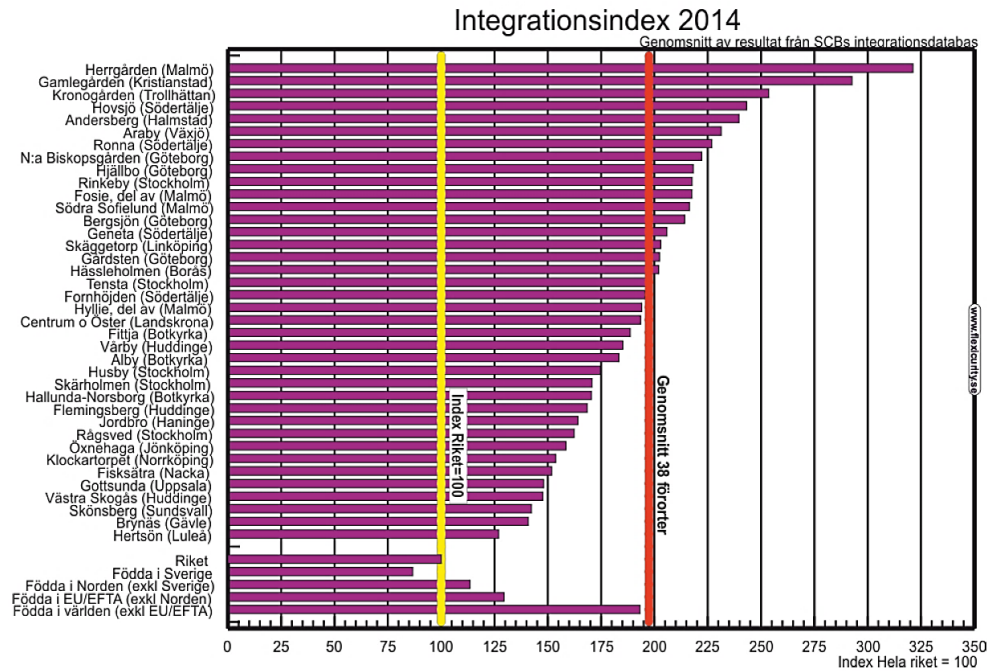
Rosengård pekas ut ofta som ett socialt utsatt område i socioekonomiska termer. Även i Polisens identifiering av utsatta områden i Sverige benämns Rosengård söder om Amiralsgatan som ett ”särskilt utsatt område” (Polisen, 2017).⁷

En genomgång av förutsättningarna i de 38 så kallade ”förortererna” i Sverige finns i skriften ”Förortererna som Moder Svea glömde” (Edling, 2015). Förortererna i Sverige har generellt en låg sysselsättningsgrad. Allra lägst ligger Herrgården, en del av Rosengård i Malmö där 25 % av männen förvärvsarbetar men bara 15 % av kvinnorna (genomsnittet för både män och kvinnor låg 2013 på 18 %). Även valdeltagandet är lägre i storstädernas förorter jämfört med i landet stort. Det lägsta valdeltagandet i riksdagsvalet 2014 hade Herrgården på Rosengård (53,4 % jämfört med riksnittet 85,8 %). Denna siffra påverkas också av att andelen med rösträtt i riksdagsvalet är lägre i områden med en högre andel personer utan svenskt medborgarskap.

Herrgården utmärker sig i de flesta avseenden som redovisas av Edling och som sammanfattas i det integrationsindex som presenteras i skriften. Indexet är uppbyggt av 12 socioekonomiska variabler⁸ och utgår från varje förorts avvikelse från riksgenomsnittet som är Index=100, se Figur 3-4.

⁷ Ett utsatt område är enligt Polisen ett geografiskt avgränsat område som karaktäriseras av en låg socioekonomisk status där kriminella har en inverkan på lokalsamhället. I dessa områden finns en mängd riskfaktorer som kan leda till en bristande framtidstro såsom arbetslöshet, ohälsa och misslyckad skolgång. Riskfaktorerna kan även bestå i strukturella faktorer som bostadsområdets fysiska miljö och en upplevd oro bland etniska grupper då historiska och globalt aktuella konflikter ger lokalt avtryck. Därtill finns en stor riskgrupp med unga personer som lätt påverkas av normbrytande beteenden, ett stort antal kriminella aktörer och en genomsnittligt lägre kollektiv förmåga. Tillsammans resulterar detta i en kriminaliserande process som med tiden får så stort genomslag att ett helt bostadsområde påverkas och en alternativ social ordning skapas. Totalt pekar Polisen ut 61 områden i Sverige som utsatta i olika grad. Särskilt allvarlig är situationen i Stockholm, Göteborg och Malmö (Polisen, 2017).

⁸ De 12 variablerna är: Utländsk bakgrund, Förvärvsarbetande, Öppet arbetslösa, Arbetsmarknadsåtgärder, Kvalificerade jobb, Varken arbetar eller studerar (åldern 20-25 år), Varken arbetar eller studerar (åldern 20-64 år), Ej behörig till gymnasium, Bidrar till ohälsotalet, Genomsnittlig disponibel inkomst, Kontrolluppgift 1,5 basbelopp samt Transfereringar (ekonomiskt försörjningsstöd). Se Edling (2015) för mer information om respektive variabel.



Figur 3-4 Integrationsindex uppbyggt av 12 socioekonomiska variabler. Högt index innebär svag socioekonomi och låg integration i samhället. Källa: Edling (2015).

Conzoom är en tjänst för konsumentklassificering som ger kunskap om konsumenter och medborgare i Sverige. Malmö stad har tillgång till data från Conzoom och för den här kartläggningen har några relevanta variabler valts ut för att få en bild av hushållens sammansättning (se Tabell 3-1) och hushållens ekonomiska styrka (se Tabell 3-2). Datan bygger på statistik från bland annat SCB och är från 2012-2014. Conzoom redovisar data på en 10-gradig skala för att få en direkt jämförbarhet mellan olika variabler.

För hushållens sammansättning innebär höga poäng en hög genomsnittsålder, stora familjer, många barn, många gifta eller änklingar (få ogifta eller skilda personer) respektive hög utbildning. Sett till familjesammansättning liknar Rosengård Limhamn-Bunkeflo och Oxie, men ligger lägst i staden vad gäller utbildningsnivå.

För hushållens ekonomiska styrka innebär höga poäng större andel höginkomsttagare (hög inkomst från tjänst och kapital), större köpkraft, större andel bostads- och äganderätter respektive större andel personer med betalningsanmärkningar. Rosengård och Södra Innerstaden sticker ut jämfört med övriga stadsdelar med låg inkomstnivå och köpkraft, lågt ägande av egen bostad och stor andel personer med betalningsanmärkning.

Tabell 3-1 Hushållens sammansättning för olika stadsdelar i Malmö. Data från Conzoom, 2012-2014. Conzoom redovisar data på en 10-gradig skala. För hushållens sammansättning innebär höga poäng en hög genomsnittsålder, stora familjer, många barn, många gifta eller änklingar (få ogifta eller skilda personer) respektive hög utbildning.

Stadsdel	Ålder	Familjestorlek	Antal barn	Civilstånd	Utbildning
Centrum	2,5	1,4	2,6	2,7	8,5
Södra innerstaden	1,8	1,3	2,4	1,4	8,5
Västra innerstaden	4,8	2,5	3,5	3,3	9,5
Fosie	4,1	4,6	5,2	5,6	4,2
Husie	5,4	5,3	5,2	5,4	6,2
Hyllie	6,3	3,4	3,9	5,9	4,8
Kirseberg	3,8	4,5	5,0	4,8	6,8
Rosengård	3,0	6,4	7,3	5,6	2,7
Limhamn-Bunkeflo	5,1	6,9	7,6	7,3	7,6
Oxie	4,5	6,9	6,8	6,9	6,1
Malmö totalt	4,2	4,3	5,0	4,9	6,6

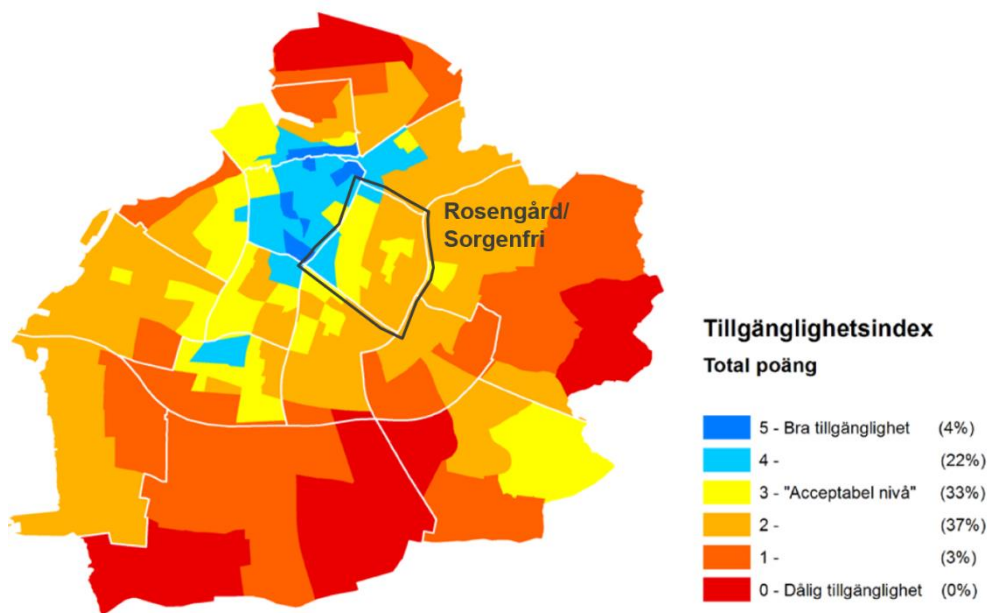
Tabell 3-2 Hushållens ekonomiska styrka för olika stadsdelar i Malmö. Data från Conzoom, 2012-2014. Conzoom redovisar data på en 10-gradig skala. För hushållens ekonomiska styrka innebär höga poäng större andel höginkomsttagare (hög inkomst från tjänst och kapital), större köpkraft, större andel bostads- och äganderätter respektive större andel personer med betalningsanmärkningar.

Stadsdel	Inkomst av tjänst	Inkomst av kapital	Ägande av bostad	Köpkraft	Betalningsanmärkning
Centrum	3,2	3,3	0,9	2,9	6,5
Södra innerstaden	1,5	1,5	1,0	1,3	7,8
Västra innerstaden	5,5	5,7	1,3	5,9	4,9
Fosie	2,2	2,2	1,9	2,1	6,5
Husie	3,9	3,9	2,5	4,7	5,4
Hyllie	4,2	4,5	1,6	3,5	4,8
Kirseberg	4,0	4,1	1,8	3,3	4,9
Rosengård	1,2	1,2	1,3	1,4	8,3
Limhamn-Bunkeflo	7,1	7,5	3,4	6,4	4,2
Oxie	4,0	4,0	3,5	5,1	5,4
Malmö totalt	3,8	4,0	2,0	3,8	5,8

Tillgänglighet med hållbara färdssätt

Tillgängligheten i staden är ojämnt fördelad. Denna ojämlikhet visas av det tillgänglighetsindex som Trivector Traffic utvecklade 2013 på uppdrag åt Malmö stad, se Figur 3-5. Tillgänglighetsindexet är ett mått på tillgängligheten med hållbara färdssätt (gång, cykel och kollektivtrafik) i staden. Rosengård har enligt indexet knappt en acceptabel nivå av tillgängligheten, se Figur 3-5. Sedan indexet togs fram har dessutom bilpoolen som fanns på Rosengård avvecklats, vilket skulle haft en liten men negativ inverkan på tillgänglighetsindexets resultat. Framtida investeringar i området, inte minst genom Rosengårds station, kommer däremot att bidra positivt till tillgängligheten för Rosengård såsom definierat av indexet.

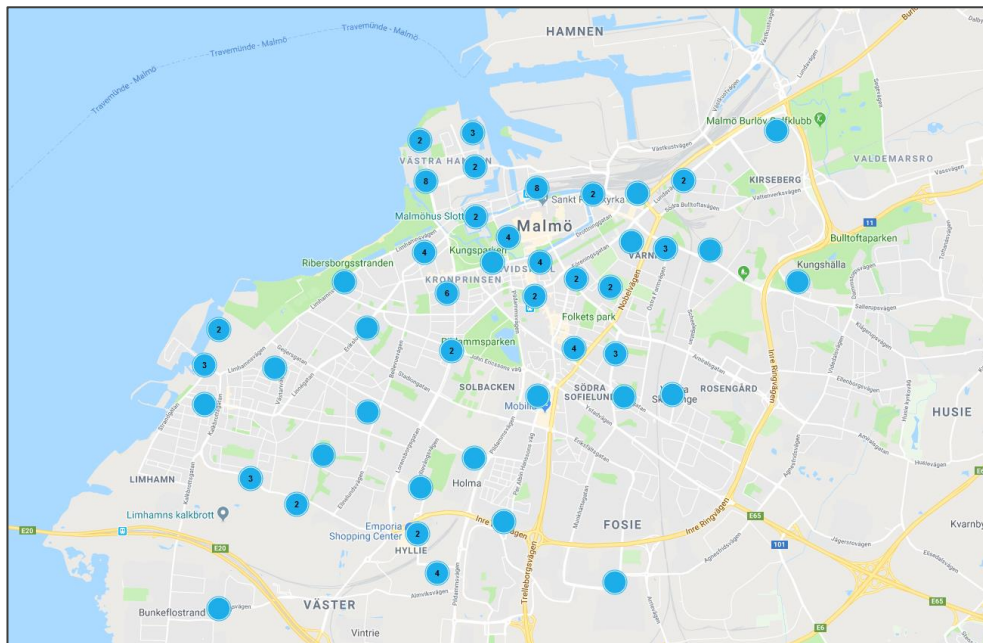
Tillgänglighetsindexet är framtaget för 226 delområden i Malmö (SAMS-nivå). Det beskriver tillgängligheten baserat på åtta kriterier för hållbar tillgänglighet⁹. Varje område samlar poäng för respektive kriterium på en 6-gradig skala (0-5) där 0 är dålig tillgänglighet och 5 är bra tillgänglighet. Indexet är en medelvärdesbildning av de poäng som ett delområde erhållit för respektive kriterium efter viktning av kriterierna. Indexet är normativt till sin natur, det vill säga att det uttalar sig om vad som är bra/dålig tillgänglighet och det finns en ”acceptabel nivå” för tillgänglighet. Dessa nivåer är definierade med utgångspunkt i vedertagna handböcker och riktlinjer. Se Trivector Rapport 2013:96 (Wennberg et al, 2013) för mer information om tillgänglighetsindexet.



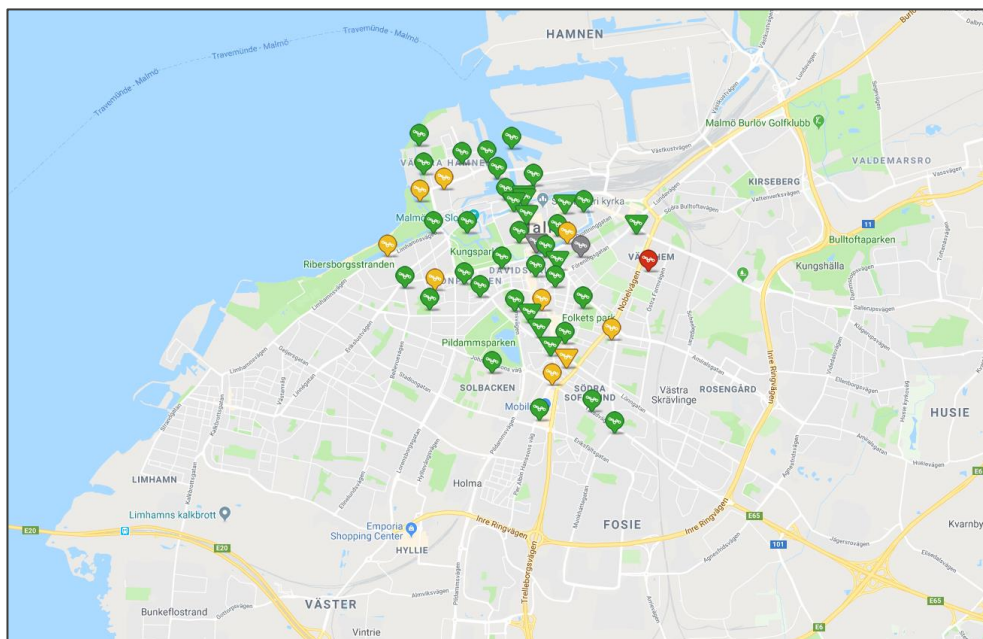
Figur 3-5 Tillgänglighetsindex för Malmö som visar tillgängligheten med hållbara färdssätt (gång, cykel och kollektivtrafik) för olika områden. Källa: Trafik- och mobilitetsplan för Malmö stad (TROMP) och Trivector Rapport 2013:96.

⁹ Det åtta kriterierna är: (1) Restid till fots till 10 målpunkter, (2) Restid med cykel till 10 målpunkter, (3) Restidskvot cykel/bil för resor till 10 målpunkter, (4) Restidskvot kollektivtrafik/bil för resor till city, närmsta handelsplats/köpcentrum och närmsta större kollektivtrafiknod, (5) Avstånd till närmsta busshållplats med god turtäthet, (6) Avstånd till närmsta större kollektivtrafiknod, (7) Avstånd till närmsta bilpool och (8) Utbud av resmöjligheter, dvs. tillgång till flera hållbara färdssätt med god tillgänglighet.

I tillgänglighetsindexet beaktades områdenas tillgång till bilpool (såsom dessa såg ut 2013). Däremot inkluderades inte tillgången till hyr-/lånecyklar som kriterium när indexet utvecklades. Som framgår av Figur 3-6 och Figur 3-7 finns det inga cykelstationer för Malmö by bike på Rosengård (kommer troligtvis införas i samband med att Rosengårds station öppnar i december 2018) eller bilpool annat än en på Västra Kattarpsvägen i sydvästra utkanten av området. Det finns alltså en potential till förbättring vad gäller mobilitetsmöjligheter för en befolkning med i dagsläget relativt lågt bilnehav (mer om bil- och körkortsinnehav presenteras i avsnitt 3.2).



Figur 3-6 Sunfleets bilpoolstationer i Malmö (2018-05-14).



Figur 3-7 Cykelstationer för Malmö by bike (2018-05-14).

Stora delar av Rosengård har ett relativt centralt läge i staden. Rosengård pekas i översiktsplanen ut som ett prioriterat område för fortsatt starkt fokus. Utveckling av stadsdelen med Rosengårds station som utgångspunkt pågår under samlingsnamnet Amiralstaden och har betydelse för ambitionen att skapa en sammanlänkade stad. Staden har genomfört och initierat många insatser kopplade till mobilitet och tillgänglighet i och kring Rosengård. Ett exempel är Rosengårdsstråket, ett gång- och cykelstråk som förbinder Rosengård med Malmös mer centrala delar. Stråket färdigställdes 2013 och upprustningen innebar förbättrad beläggning och belysning, interaktionsobjekt och nya mötesplatser. Ett annat exempel är MalmöExpressen som sedan 2014 förbinder Stenkällan och Västra Hamnen (via Rosengård) med högklassig busstrafik. I december 2018 öppnar tre nya pågatågsstationer i Malmö – Rosengård, Persborg och Östervärn. Det är kontinentalbanan som kommer att trafikeras med persontrafik och göra det möjligt för Malmöbor att två gånger i timmen ta sig mellan Svågertorp och Malmö C via de tre stationerna. Investeringen innebär att staden byggs ihop kollektivtrafikmässigt och att tillgängligheten i regionen ökar, inte minst för arbetspendling. Malmökommissionen¹⁰ konstaterade att det finns ojämnheter i staden som måste utjämnas för att få en hållbar stad, och ett område som identifierades var just Rosengård. Här kom man fram till att det inte räcker med sociala projekt utan att även samhällsbyggnadsprojekt måste till, inte minst genom station Rosengård.

Upplevd tillgänglighet

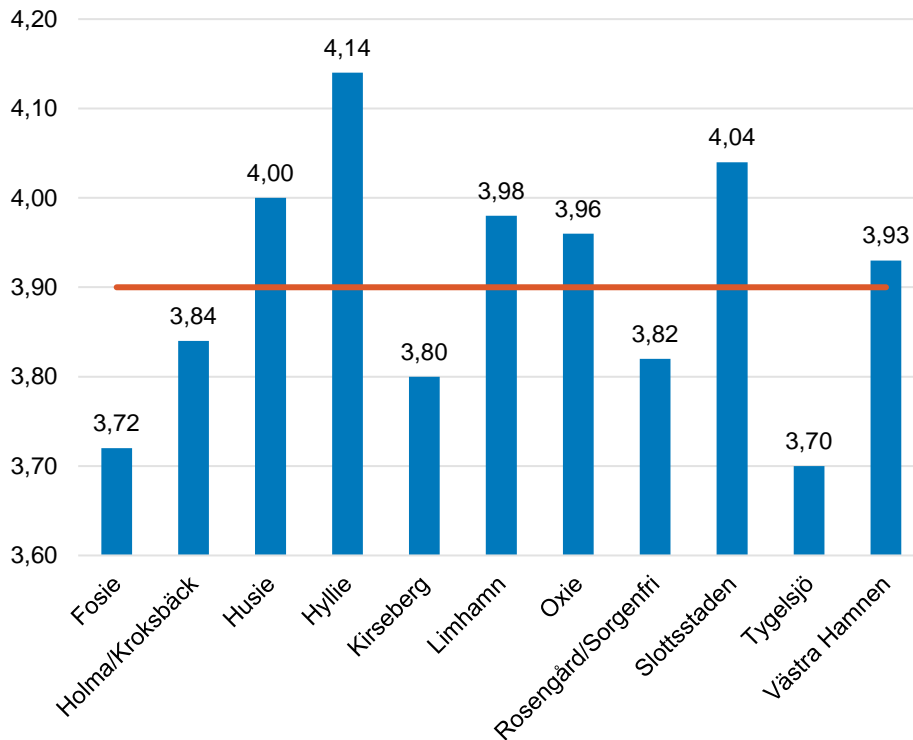
Jämte Tillgänglighetsindexet har Malmö stad även gett Karlstads universitet i uppdrag att ta fram ett mått på upplevd tillgänglighet. Detta mäts med så kallad Perceived Accessibility Scale (PAC). PAC utgår från fyra påståenden som respondenterna tar ställning till på en 7-gradig skala (1-7) där 7 innebär att respondenter instämmer fullständigt. Följande påståenden ingår i PAC:

- ▶ Med tanke på hur jag reser idag, är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter
- ▶ Med tanke på hur jag reser idag, kan jag leva (mitt liv) som jag önskar
- ▶ Med tanke på hur jag reser idag, kan jag företa mig alla aktiviteter som jag önskar
- ▶ Tillgänglighet till allt jag önskar göra är mycket bra, med tanke på hur jag reser idag

Påståendena ingick i närmiljöundersökningen som senast genomfördes 2016. Urvalet har stratifierats för de så kallade TROMP-områdena i Malmö, det vill säga för de 11 delområden som Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) utgår från. Se Lättman et al (2016) för mer information om PAC.

Resultatet från PAC-mätningen 2016 visas i Figur 3-8 och bygger på 2711 svar varav 342 på Rosengård/Sorgenfri. Medelvärde för hela Malmö är 3,90, men den upplevda tillgängligheten på Rosengård/Sorgenfri är något lägre (3,82). Det är dock små skillnader mellan områdena.

¹⁰ Malmökommissionen på Malmö stads webbplats: <https://malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Halbarhet/Socialt-halbart-Malmo/Malmokommissionen.html>, 2018-06-26



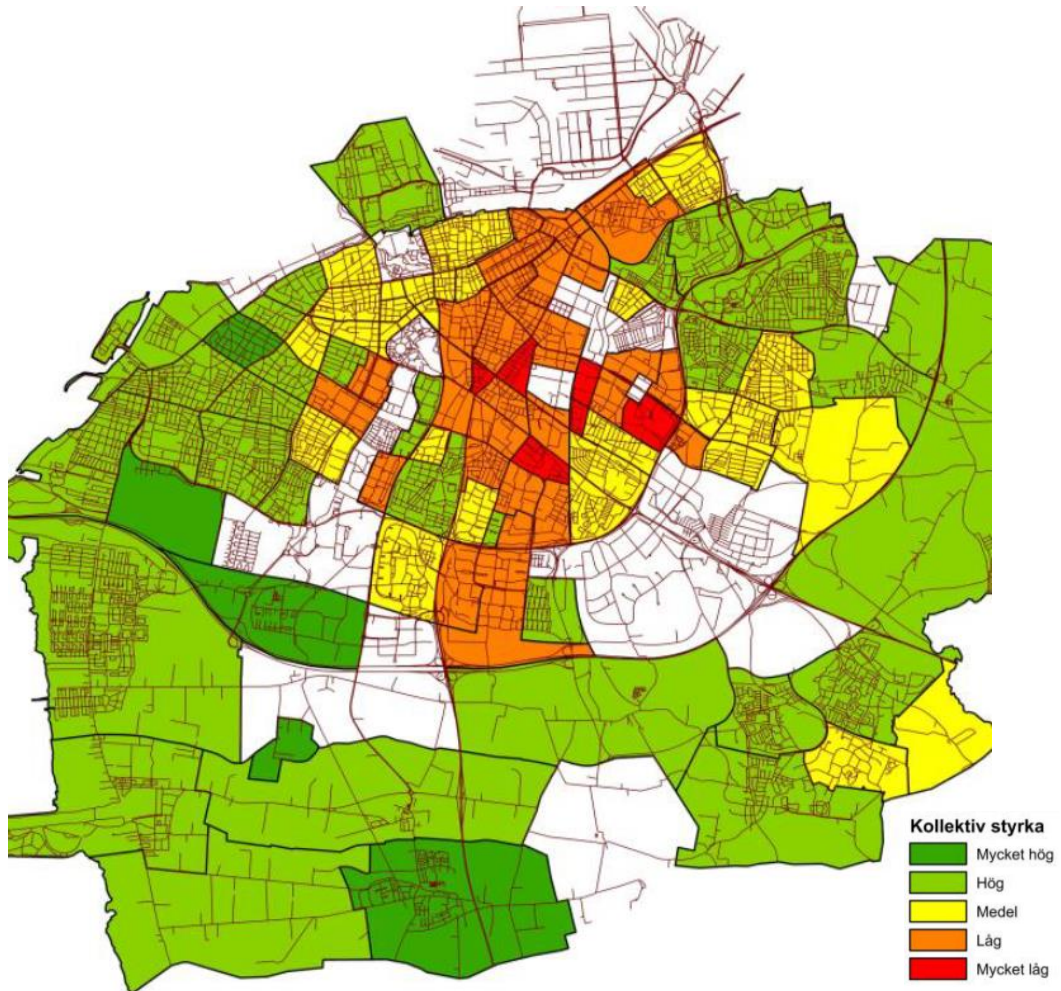
Figur 3-8 Upplevd tillgänglighet (PAC) för de så kallade TROMP-områdena i Malmö. Svarsskalan är 1-7, där 7 innebär att den tillfrågade instämmer fullständigt (dvs. bra upplevd tillgänglighet). Linjen anger medelvärdet för hela Malmö som är 3,90. Sammanlagt har 2711 Malmöbor besvarat frågan om upplevd tillgänglighet varav 342 personer bor på Rosengård/Sorgenfri.

Trygghet och tillit

Trygghet är komplext och kan mätas på olika sätt beroende på syftet. Malmös områdesundersökning 2012 (Ivert et al, 2013) innehåller en rad olika frågor som är relaterade till otrygghet och oro för att utsättas för brott. En del av tryggheten benämns konkret trygghet och handlar om hur trygg man känner sig i sitt bostadsområde. I stadsområde Öster känner sig 68 % av respondenterna trygga i sitt bostadsområde, 18 % är delvis otrygga och 14 % mycket otrygga. Denna fördelning ligger i stort sett i linje med fördelningen i hela Malmö (70 % känner sig trygga). Variationen mellan stadens olika delområden är stor. De områden där störst andel respondenter är mycket otrygga är Törnrosen, Herrgården, Persborg och Örtagården (26 till 36 %).

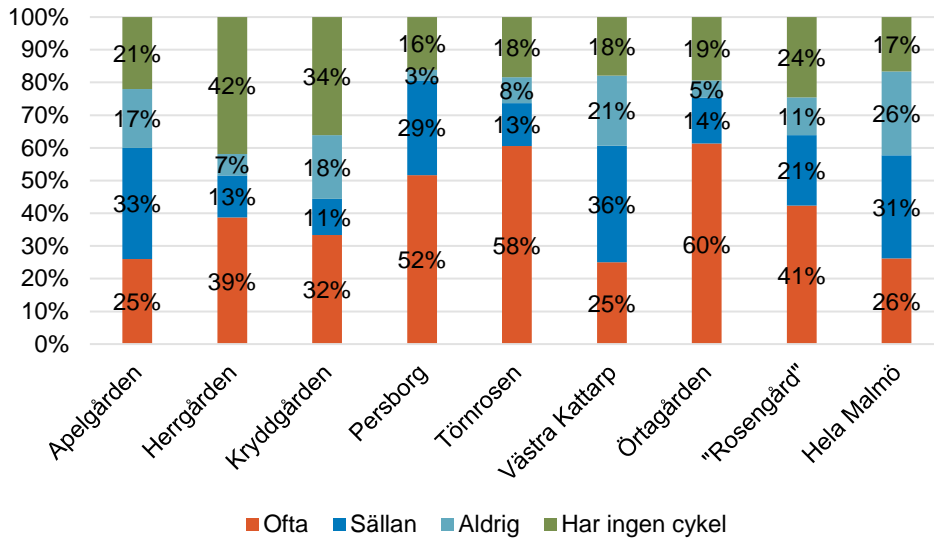
Kollektiv styrka handlar om i vilken utsträckning de boende i ett område har förmågan och viljan att skapa och upprätthålla gemensamma normer och områdets nivå av kollektiv styrka antas vara en viktig faktor för att förstå variationer i bland annat otrygghet mellan olika områden. I Malmös områdesundersökning 2012 används två mått på kollektiv styrka, dels social sammanhållning och tillit och dels informell social kontroll. Båda dessa mått mäts genom påståenden till respondenterna i enkätundersökningen vars svar sedan slagits samman till ett index som kan anta värden mellan 0 och 20. Dessa två delskalor har sedan slagits samman för att skapa ett mått på delområdets nivå av kollektiv styrka. Måttet på löper mellan 0 och 40, och höga värden indikerar en hög nivå av kollektiv styrka.

Genomsnittet för kollektiv styrka för Malmö som helhet ligger på 26. Skumparp, Vintrie, Kalkbrottet, Bellevue och Tygelsjö by är de fem delområden som har de högsta nivåerna av kollektiv styrka (med värden mellan 31 och 34). De lägsta nivåerna av kollektiv styrka återfinns i Persborg, Södervärn, Törnrosen, Norra Sofielund, Almhög och Herrgården med värden mellan 19 och 21. Figur 3-9 illustrerar fördelningen av kollektiv styrka i staden (Ivert et al, 2013).

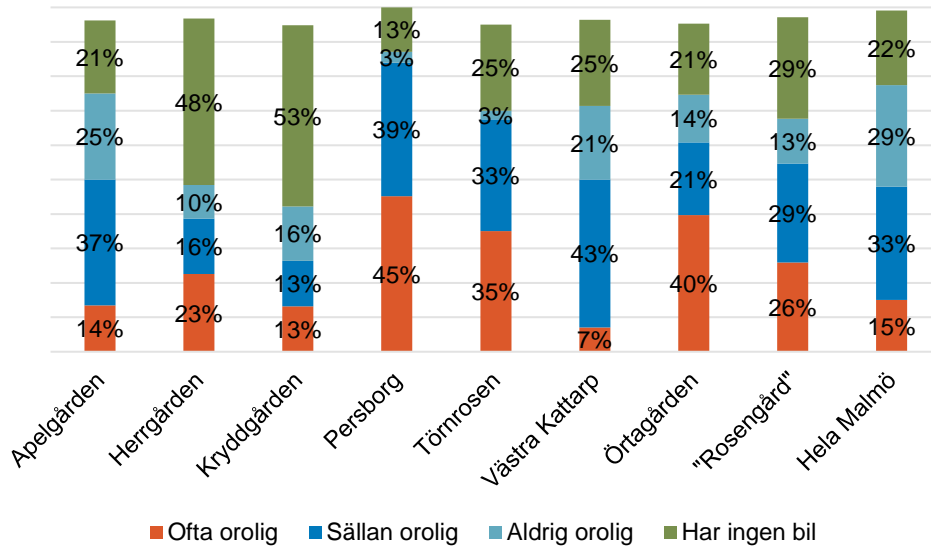


Figur 3-9 Kollektiv styrka för olika delområden i Malmö, ett mått på dels social sammanhållning och tillit och dels informell social kontroll. Källa: Malmö områdesundersökning 2012 (Ivert et al, 2013).

Det brott som flest Malmöbor (26 %) oroar sig för är att få sin cykel stulen eller utsatt för skadegörelse. Därefter följer att utsättas för inbrott i källarförråd, vindsutrymme och/eller garage (16 %) samt inbrott i den egna bostaden (15 %) och att få sin bil utsatt för stöld eller skadegörelse (15 %). Mellan sju och åtta procent av respondenterna oroar sig för att utsättas för misshandel, hot eller hotelser (Ivert et al, 2013). Figuren nedan visar i vilken utsträckning boende på Rosengård oroar sig för stöld eller skadegörelse av cykel respektive bil.



Figur 3-10 Oro för stöld eller skadegörelse av bil. Data från Malmö områdesundersökning 2012 uppdelad på delområden för stadsdelen Rosengård.



Figur 3-11 Oro för stöld eller skadegörelse av bil. Data från Malmö områdesundersökning 2012 uppdelad på delområden för stadsdelen Rosengård.

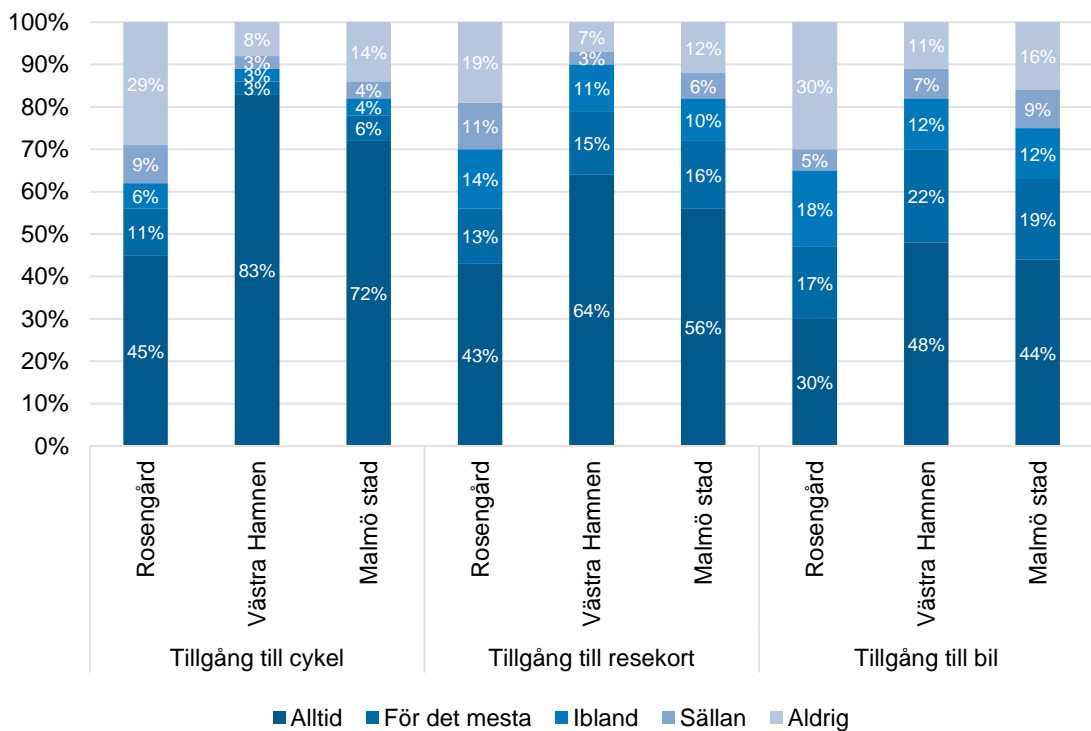
3.2 Resvanor på Rosengård

I detta avsnitt presenteras en analys av resvanor och attityder i förhållande till mobilitet bland boende på Rosengård i jämförelse med Malmö stad som helhet. Datan kommer från resvaneundersökning Skåne 2013 och resvaneundersökning Malmö 2008, se avsnitt 1.4. Analysen har gjorts inom ramen för ett examensarbete för masterexamen 30 hp i Tillämpad klimatstrategi vid Lunds universitet av Anna Hansson. Nedan presenteras ett urval av resultat ur Hansson (2018).

Tillgång till färdmedel

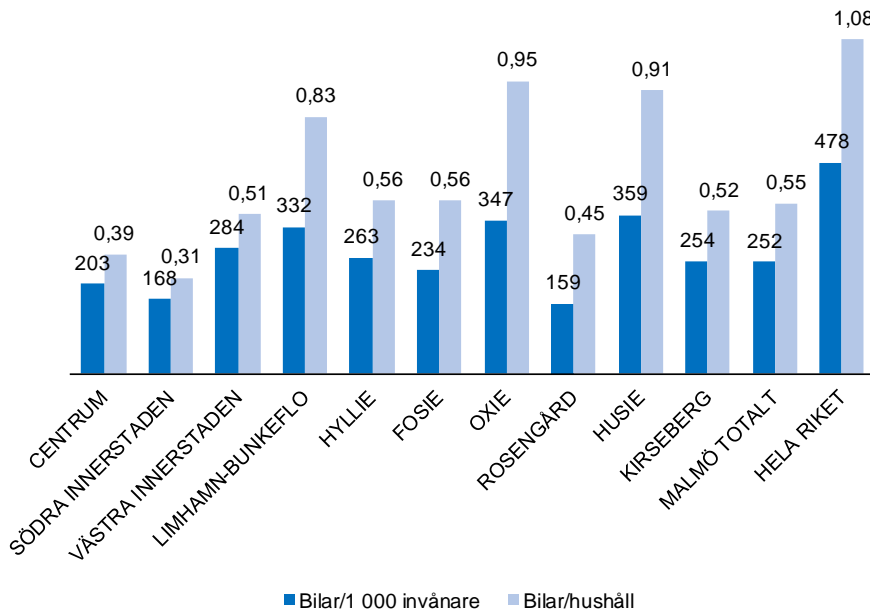
Tillgången till olika färdmedel visas i Figur 3-12. Det är stora skillnader mellan olika områden i Malmö där Rosengård har sämre tillgång till cykel, resekort i kollektivtrafiken och bil jämfört med genomsnittet för Malmö medan tillgången i Västra Hamnen är generellt bättre. Mer specifikt kan följande konstateras:

- ▶ Tillgången till cykel är låg på Rosengård, endast 45 % har alltid tillgång till cykel respektive 29 % har aldrig (motsvarande siffor för hela staden är 72 % respektive 14 %).
- ▶ Tillgången till resekort för kollektivtrafiken är lägre på Rosengård, endast 43 % har alltid tillgång till ett resekort och 19 % aldrig (motsvarande siffor för hela staden är 56 % respektive 12 %).
- ▶ Tillgången till bil är också lägre på Rosengård, endast 30 % har alltid tillgång till bil och 30 % aldrig (motsvarande siffor för hela staden är 44 % respektive 16 %).



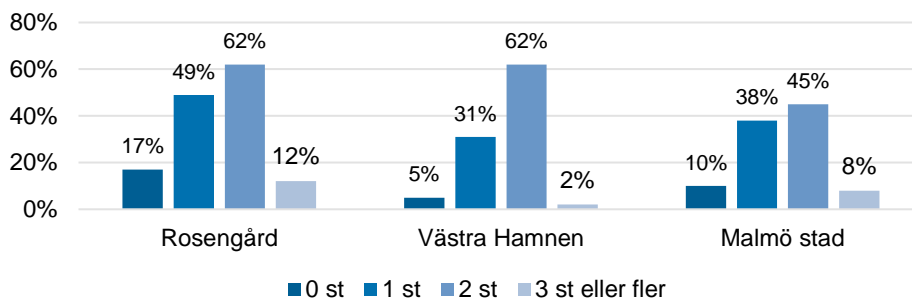
Figur 3-12 Tillgång till olika färdmedel. Data från resvaneundersökning Skåne 2013. Källa: Hansson (2018).

Figur 3-13 ger en bild av bilinnehavet för flera områden i Malmö och visar att Rosengårds bilinnehav ligger i en nivå med centrum och innerstadsområdena. Både antal bilar per 1000 invånare och per hushåll är lägre i Rosengård än för Malmö totalt.



Figur 3-13 Bilinnehav i Malmös stadsdelar, samt genomsnitt för Malmö stad och för hela riket, 2017. Antalet bilar per hushåll är baserat på antagandet att antalet boende per hushåll var det samma 2017 som det var 2012 (2,29 invånare/hushåll).¹¹

Även körkortsinnehavet är lägre för Rosengård: 49 % har körkort jämfört med 76 % i hela staden. Det vanligast förekommande på Rosengård är att en person har körkort (49% jämfört med 38 % i hela staden). I Västra Hamnen är det vanligast att två personer i hushållet har körkort, se Figur 3-14. Hansson (2018) konstaterar ett statistiskt signifikant färre kvinnor har körkort än män på Rosengård.



Figur 3-14 Antal personer i hushållet med körkort. Data från resvaneundersökning Skåne 2013. Källa: Hansson (2018).

¹¹ Statistik Malmö: <https://malmo.se/Kommun--politik/Fakta-och-statistik.html> [2018-06-27].

Fordonsstatistik Sverige: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/> [2018-06-27].

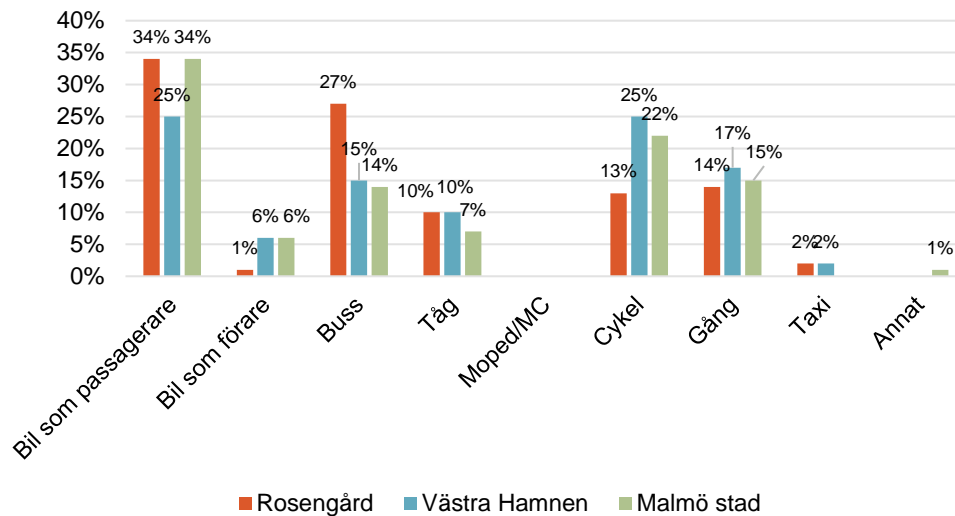
Antal hushåll i Sverige 2012: <https://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Behallare-for-Press/367855/> [2018-06-27].

Befolkning i Sverige 2012: <https://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Behallare-for-Press/Befolkningsstatistik-2012---befolkningsforandringar/> [2018-06-27].

Befolkning i Sverige 2017: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals-och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-rikt/kvartal-4-2017/> [2018-06-27].

Färdmedelsfördelning, reslängder och ärenden

Figur 3-15 visar färdmedelsfördelningen (huvudfärdmedlet för en resa). Personer boende på Rosengård åker bil som förare lika ofta som för boende i staden som helhet: för 34 % av resorna är bil huvudfärdmedel. Lägst är andelen på Västra Hamnen (25 %). För en mindre andel av resorna åkte man bil som passagerare och denna andel är lägre för Rosengård (1 % jämfört med 6 % för staden). Andelen som åker buss är högre på Rosengård (27 % jämfört med 14 % för staden), medan cykelandelen är betydligt lägre (13 % jämfört med 22 % för staden). Uppgifterna bygger på data från resvaneundersökning Skåne 2013.



Figur 3-15 Färdmedelsfördelning (huvudfärdmedel för resa). Data från resvaneundersökning Skåne 2013. Källa: Hansson (2018).

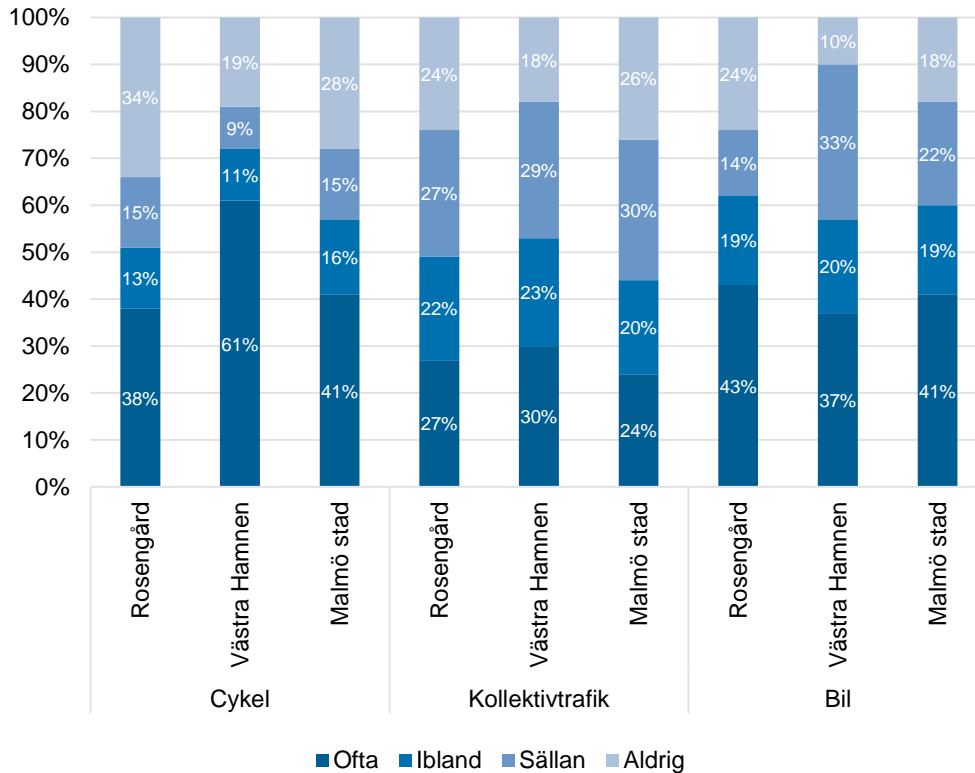
I resvaneundersökning Malmö 2008 har användningen av olika färdmedel för dagliga resor studerats, se Figur 3-16.

På Rosengård har 38 % använt cykeln ofta medan 34 % aldrig använt cykeln för dagliga resor gjorda den senaste månaden (motsvarande andelar för staden är 41 % respektive 28 %). Det finns en något mindre cykelanvändning på Rosengård jämfört med staden som helhet, och en betydligt större cykelanvändning på Västra Hamnen. Hansson (2018) konstaterar också ett statistiskt signifikant samband mellan kön och cykelanvändning på Rosengård, där männen använder cykeln i större utsträckning än kvinnorna.

Kollektivtrafikanvändningen ser relativt lika ut för de studerade områdena i Figur 3-16. På Rosengård är det den yngsta åldersgruppen (15–17 år) som använder kollektivtrafiken oftast och den äldsta åldersgruppen (76–84 år) som använder kollektivtrafiken minst. Hansson (2018) visar även ett statistiskt signifikant samband mellan kön och kollektivtrafikanvändning, där kvinnorna använder kollektivtrafiken i större utsträckning än vad männen på Rosengård gör.

Vad gäller bilanvändning är det vanligare på Rosengård än i staden som helhet att man aldrig använt bilen för dagliga resor gjorda den senaste månaden. På Rosengård är det 24 % som aldrig använt bilen medan 43 % ofta använt bilen (motsvarande andelar för staden är 18 % respektive 41 %). Hansson (2018) konstaterar också att kvinnor använder bilen mer sällan än männen på Rosengård. Ett

statistiskt signifikant samband visas även mellan ursprung och bilanvändning där svenskfödda använder bilen något mer sällan än utlandsfödda.



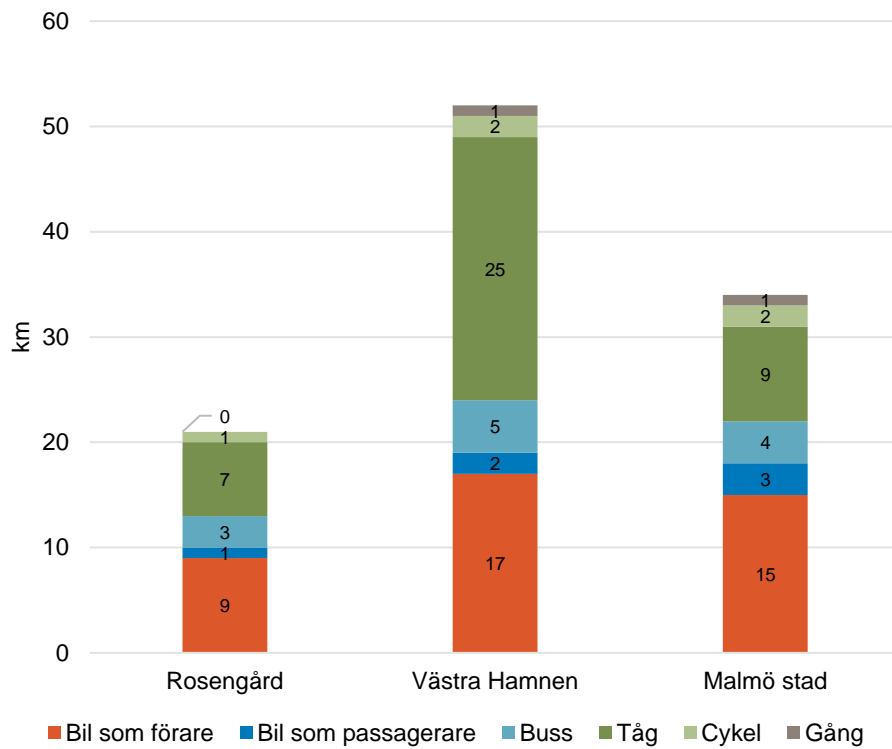
Figur 3-16 Användningen av olika färdmedel för dagliga resor gjorda den senaste månaden. Data från resvaneundersökning Malmö 2008. Källa: Hansson (2018).

Sträckan för en genomsnittlig resa med olika färdmedel per person och dag är drygt 20 kilometer på Rosengård, drygt 50 kilometer i Västra Hamnen och drygt 30 kilometer i Malmö stad som helhet, se Figur 3-17.

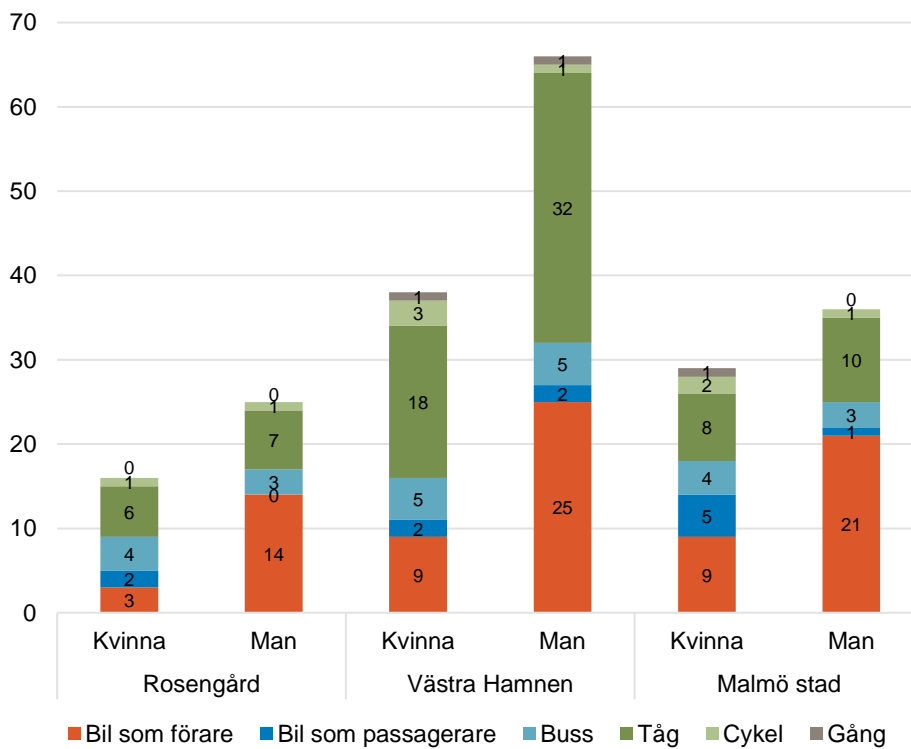
För resor kortare än 5 kilometer används bilen som färdmedel till 21 % på Rosengård, 22 % i Västra Hamnen och 28 % i Malmö kommun. För resor på 1-5 kilometer är cykel det dominerande färdmedel i både Västra Hamnen (40 %) och hela staden (34 %), medan buss dominerar på Rosengård (43 %).

För resor över 20 kilometer är det främst tåg och bil som används som färdmedel på Rosengård (44 % respektive 43 %). Andelen som åker buss för dessa sträckor är 9 % på Rosengård. Jämfört med hela staden är det något färre som åker tåg och något fler som åker bil som passagerare för dessa sträckor. Andelen som kör bil på Rosengård skiljer sig en del mot Västra Hamnen där andelen är 27 %. Tåget som färdmedel har en nästan lika stor andel (46 %), men bussanvändandet en högre andel (16 %) i Västra Hamnen. Av de på Rosengård som reser dessa längre sträckor med bil som färdmedel är det 71 % som sällan eller aldrig har tillgång till resekort.

I samtliga områden reser män längre sträcka än kvinnor per dag, se Figur 3-18. Kvinnor reser ofta en längre sträcka som passagerare i bil och med cykel, medan män framförallt kör längre sträcka med bil och åker längre med tåg.

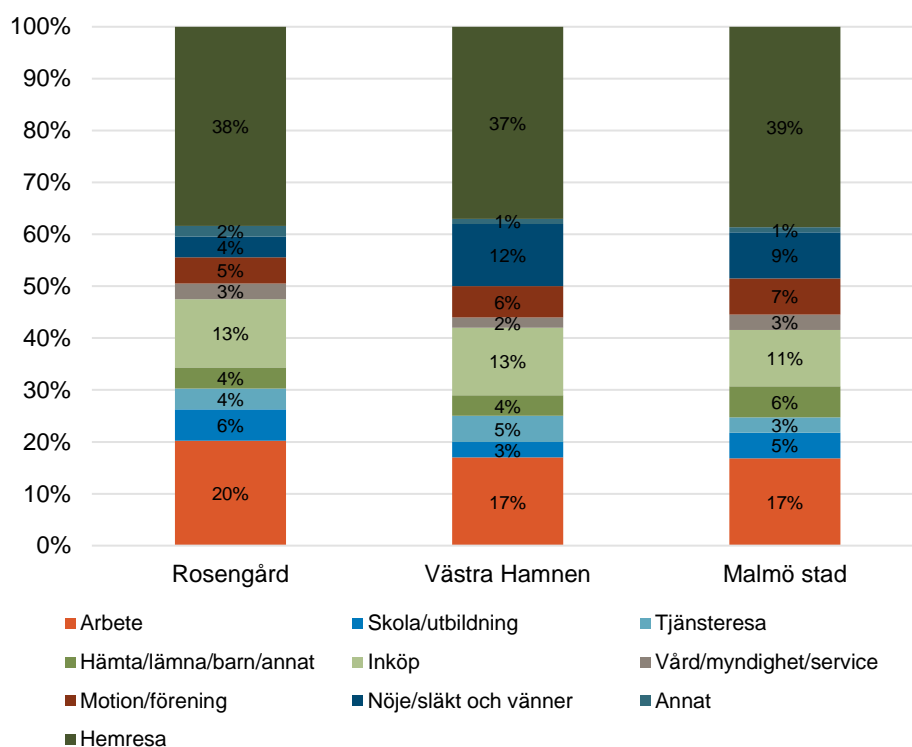


Figur 3-17 Resans längd med olika färdmedel per peson och dag. Data från resvaneundersökning 2013. Källa: Hansson (2018).



Figur 3-18 Resans längd med olika färdmedel per peson och dag uppdelat på kön. Data från resvaneundersökning 2013. Källa: Hansson (2018).

Det vanligaste ärendet är hemresa följt av resa till arbete, se Figur 3-19. Nöjesresor utgör en mindre andel av ärendena för Rosengård: 4 % jämfört med 12 % för Västra Hamnen och 9 % för hela staden. Reslängden för den genomsnittliga nöjesresan per person och dag är också kortast på Rosengård. I genomsnitt reser boende på Rosengård en kortare sträcka totalt för ärendena. Västra Hamnen och Malmö kommun gör framför allt längre tjänsteresor.



Figur 3-19 Andel olika ärenden för resorna. Data från resvaneundersökning 2013. Källa: Hansson (2018).

Anledningar att inte välja vissa färdsätt

I resvaneundersökning Malmö 2008 undersöktes även anledningar att inte välja vissa färdsätt. Även här finns skillnader mellan områdena.

Anledningarna till att inte cykla så ofta är många. På Rosengård är anledningen *har ingen cykel/min cykel är dålig* överlag den vanligaste (28 %). Det gäller alla åldersgrupper fränsett den yngsta åldersgruppen (15-17 år) där anledningen *dåligt väder* är vanligast (34 %). Detta är bortsett från anledningen *annat* som består av många olika personliga anledningar för enskilda individer och som utgör den största andelen i åldersgruppen 40-64 år på Rosengård. Anledningarna skiljer sig inte nämnvärt åt mellan varken kön eller ursprung. På Västra Hamnen utgör anledningen *dåligt väder* den största andelen (41 %) och för hela staden är de vanligaste anledningarna både *har ingen cykel/min cykel är dålig* och *dåligt väder* (20 % vardera).

Den vanligaste anledningen på Rosengård till att inte åka buss så ofta är att det är *för lång restid med buss* (18 %). För den yngsta åldersgruppen är den främsta anledningen *att bussen inte kör hela vägen/måste byta*, som 26 % i gruppen uppger. För åldersgruppen 65-75 år är den vanligaste anledningen *att det inte ger*

motion och frisk luft (35 %) och för den äldsta åldersgruppen (76-84 år) är anledningen *att det är för dyrt* (20 %). Återigen bortsett från anledningen *annat* som består av många olika personliga anledningar för enskilda individer.

För män är den största anledningen att inte åka buss att det är *för lång restid med buss* (23 %), medan kvinnor anger att *det inte ger motion och frisk luft* som främsta anledning (19 %). Dessa två anledningar är också de vanligaste bland svenskfödda och utlandsfödda, där 18 % av svenskfödda anser att *det inte ger motion och frisk luft* och 18 % av utlandsfödda anser att det är *för lång restid med buss*.

I Västra Hamnen utgör anledningen *ger inte motion och frisk luft* den största andelen (39 %) och för hela staden utgör att det är *för lång restid med buss* den vanligaste anledningen (22 %).

Anledningarna att inte åka tåg så ofta skiljer sig en del mellan åldersgrupperna bland de svarande på Rosengård. För de två yngsta åldersgrupperna (15-17 år och 18-24 år) är den främsta anledningen *att det är för dyrt*, som 24 % och 26 % uppger. I åldersgruppen 25-39 år är den främsta anledningen att *det är för långt till stationen* (21 %). I åldersgrupperna 40-64 år och 65-75 år är anledningen att *det inte finns ett behov*. Detta bortsett från anledningen *annat* som består av många olika personliga anledningar för enskilda individer, som är störst i åldersgruppen 65-75 år). I den äldsta åldersgruppen (76-84 år) är den främsta anledningen att *det är för dyrt* (23 %). Män tycker framförallt att *det är för långt till stationen* (20 %) medan kvinnor tycker att *det är för dyrt* (22 %). Den vanligaste anledningen för svenskfödda att *det inte finns ett behov* (23 %) och för utlandsfödda *att det är för dyrt* (20 %). Överlag utgör *att det är för dyrt* den vanligaste anledningen på Rosengård, jämfört med Västra Hamnen där den vanligaste anledningen är *tåget kör inte hela vägen/jag måste byta* (20 %) och för staden där *inget behov* utgör den vanligaste anledningen (17 %).

Den absolut vanligaste anledningen på Rosengård till att inte köra bil så ofta är att personen ifråga *inte har körkort/tillgång till bil*. Denna anledning är även vanligast oavsett kön och ursprung, men utgör en större andel för kvinnor (59 %) än för män (41 %). I samtliga områden är detta den vanligaste anledningen med 51 % på Rosengård, 33 % i Västra Hamnen och 37 % i hela staden.

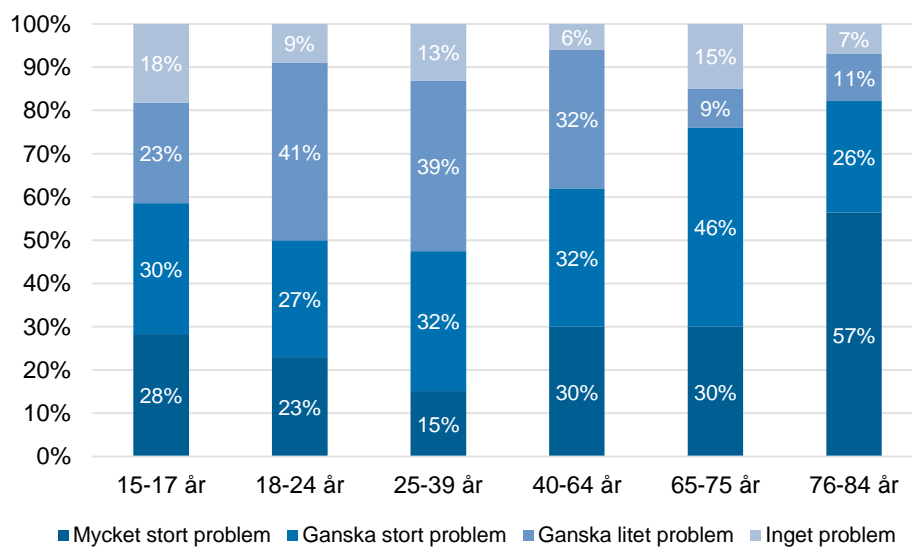
I resvaneundersökning Malmö 2008 ställdes också en rad påståenden om olika färdmedels miljöpåverkan. Nästan hälften (47 %) av de svarande från Rosengårds instämmer helt eller nästan helt i att bilismens negativa påverkan på miljön är överdriven. Det är främst den yngsta åldersgruppen (15-17 år), män och utlandsfödda som instämmer i detta, där ett statistiskt signifikant samband konstateras av Hansson (2018) mellan ursprung och synen på bilismens negativa I Västra Hamnen instämmer 21 % helt eller nästan helt att bilismens negativa miljöpåverkan är överdriven och i hela staden instämmer 30 % helt eller nästan helt med påståendet.

Trygghet

Tryggheten i transportsystemet påverkar också valet att resa med olika färdstätt. I Figur 3-20 visas hur stort problemet upplevs på Rosengård avseende tryggheten/risk för överfall. Det främst inom den äldsta åldersgruppen (76-84 år) som otrygghet anses vara ett mycket stort problem (57 %). Alternativet att det inte är ett problem alls utgör den minsta andelen inom de allra flesta åldersgrupperna.

Den största andelen på Rosengård anser att tryggheten/risk för överfall är ett mycket stort problem eller ett ganska stort problem (57 %). I Västra Hamnen och staden som helhet anger 54 % respektive 60 % att tryggheten är ett mycket stort problem eller ett ganska stort problem.

Det är en något större andel av männen (12 %) än av kvinnorna (9 %) som inte upplever att tryggheten är ett problem överhuvudtaget. Vad gäller trygghetsuppfattningen fördelat på ursprung är det en relativt jämn fördelning. Den största andelen för såväl svenskfödda som utlandsfödda anser att tryggheten/risk för överfall är ett mycket stort problem eller ett ganska stort problem. Det är en något större andel (46 %) av utlandsfödda gentemot andelen svenskfödda (37 %) som upplever att det är ett ganska litet problem eller inget problem överhuvudtaget.



Figur 3-20 Tryggheten (risk för överfall) enligt boende på Rosengård uppdelat på åldersgrupper. Data från resvaneundersökning Malmö 2008. Källa: Hansson (2018).

Synen på delade mobilitetstjänster

Inställningen hos boende på Rosengård till några olika delade mobilitetstjänster har undersökts i resvaneundersökning Malmö 2008. Även om undersökningen är tio år gammal, är resultatet ändå intressant i hur stadsdelen Rosengård svarar i förhållande till andra stadsdelar.

Hansson (2018) konstaterar att det råder delade meningar bland boende på Rosengård vad gäller attityder gentemot *bilpool*. Totalt anser 73 % att bilpooler är en mycket bra eller ganska bra idé. Den positiva attityden ökar med stigande åldersgrupp. Majoriteten av båda könen och båda ursprungsgrupperna (svenskfödda och utlandsfödda) är positiva, men kvinnor och svenskfödda är något mer positiva än män och utlandsfödda. Rosengård skiljer inte sig från övriga Malmö i attityden gentemot bilpooler.

Trots positiv attityd är det väldigt få på Rosengård som är med i en bilpool, 6 %. De som är med är främst i åldersgruppen 25–39 år, 9 %, kvinnor, 7 %, och utlandsfödda 8 %. På frågan om hur stor sannolikheten är att gå med i en bilpool är det totalt 17 % som svarar att det finns en mycket stor eller ganska stor sannolikhet, främst åldersgruppen 25–39 år, män och utlandsfödda. Det är ingen av respondenterna i Västra Hamnen som är med i en bilpool, med 23 % som anger att sannolikheten att gå med i en är mycket stor eller ganska stor. I Malmö stad i stort är 2 % med i en bilpool och 14 % anger att sannolikheten är mycket stor eller ganska stor att gå med i en.

En liknande attityd gentemot införandet av *samåkningscentraler* uppvisas, med 72 % av Rosengårdsborna som anser detta vara en bra lösning. Även här ökar den positiva andelen med stigande åldersgrupp. Fördelningen för män och kvinnor är jämn, medan svenskfödda är något mer positiva än utlandsfödda. Den positiva andelen utgör 62 % i Västra Hamnen och 73 % för Malmö stad i stort.

Även *cykelutlåning* anses av många boende på Rosengård (78 %) som en bra lösning. Fördelningen är jämn inom både ålder, kön och ursprung där majoriteten anser detta vara en bra lösning. I Västra Hamnen anser 79 % detta vara en bra lösning för en bättre trafikmiljö och i Malmö stad i stort utgör denna andel 81 %.

Hyracyklar kan vara en möjlig lösning för att få fler att cykla, genom en ökad tillgång. Hansson (2018) visar att det även tyder på att det finns en efterfrågan av detta, då en stor majoritet ansåg cykelutlåning som en bra lösning för en bättre trafikmiljö. I dagsläget är nämligen inte en enda av de 50 hyrcykelstationerna placerade på Rosengård, som har drygt 24 000 invånare, jämfört med Västra Hamnen där 7 av stationerna finns placerade (Malmö by bike) och drygt 9 000 individer är bosatta, se Figur 3-7. Det finns dock planer på 50 nya stationer till 2019, där Rosengård är ett av de prioriterade områdena. Då bilen används som färdmedel för 21 % av resorna som är kortare än 5 kilometer, kan här finnas potential att överföra fler resor från bil till cykel. Även en del bussresor skulle troligtvis kunna överföras till cykelresor. En betydande andel av befolkningen på Rosengård kan dock inte cykla, särskilt bland utlandsfödda kvinnor är detta vanligt och fortsatta satsningar på cykelskolor är därför viktigt. Hyrcyklar kan i sammanhanget bidra till att synliggöra cykeln mer på Rosengård.

Slutsatser

Sammanfattningsvis tyder resultaten från analysen av resvanedata på vissa skillnader i resvanor och attityder i förhållande till mobiliteten i Rosengård jämfört med övriga Malmö. Följande kan konstateras:

- ▶ Biltillgången och körkortsinnehavet är lägre på Rosengård och det är i betydligt högre grad män som har körkort.
- ▶ Färre har tillgång till resekort i kollektivtrafiken jämfört med andra områden i Malmö vilket tyder på att man betalar för sitt bussresande på annat sätt, till exempel köper enkelbiljetter, i större utsträckning.
- ▶ Buss är det färdmedel som efter bilen dominerar, jämfört med övriga staden där bil och cykel dominerar.
- ▶ Den låga cykelanvändningen på Rosengård beror framför allt på att tillgången till cykel är begränsad jämfört med övriga staden.
- ▶ Den genomsnittliga resan per person och dag är kortare på Rosengård och andelen nöjesresor är färre.

I samtliga studerade områden reser män en längre daglig sträcka än kvinnor, vilket stämmer väl överens med resultat från tidigare studier (se t ex Winslott Hise-lius & Smidfelt Rosqvist, 2018). På Rosengård är det främst män som kör bil och cyklar, och kvinnorna som använder kollektivtrafiken. Det är även fler utlandsfödda än svenskfödda på Rosengård som använder bilen.

Vissa skillnader kan ses beroende på kön och ursprung vad gäller anledningar till att inte åka buss så ofta, där män och utlandsfödda oftare anser att restiden är för lång medan kvinnor och svenskfödda främst anser att det inte ger motion och frisk luft. Den främsta anledningen till att inte åka tåg så ofta är att det är för dyrt, enligt respondenterna på Rosengård. Här skiljer sig svaren från övriga staden, där det främst är resans smidighet och en avsaknad av behov som styr.

Tryggheten i transportsystemet påverkar också valet att resa med olika färd sätt, och på Rosengård liksom i övriga staden fanns det en betydande andel som ansåg att tryggheten/risken för överfall är ett problem. Särskilt buss och tåg är färdmedel där utsattheten för överfall/våld eller andra obehagliga händelser är extra påtaglig och påverkar människors val av färdmedel (Wennberg, 2011).

Attityden till olika mobilitetslösningar undersöktes i resvaneundersökningen från 2008. En majoritet på Rosengård var positiva till att införa bilpooler liksom till samåkningscentraler och cykelutlåning, vilket var i samma nivå som för övriga staden.

Analysen av resvanor på Rosengård bygger på två resvaneundersökningar, dels resvaneundersökning Skåne 2013 och dels resvaneundersökning Malmö 2008. Den sistnämnda är tio år gammal vid tillfället då analysen görs. Vissa förhållanden kan således ha förändrats. Resvanor förändras förvisso över tid men är samtidigt relativt robusta och förändras sannolikt i mindre omfattning än exempelvis människors attityder gentemot olika mobilitetslösningar.

För båda undersökningarna är svarsantalet för Rosengård relativt litet (N=121 respektive N=361) vilket bör beaktas när slutsatser dras. Datan från Skåne-RVU:n har viktats utifrån kön, ålder, civilstånd, födelse land och geografi för att

kompensera för bristande representativitet, men litet svarsantal gör ändå att slumpmässiga variationer får större genomslag. Trots avsaknaden av exakta värden för resvanorna (vilket man ändå sällan har) ger resultaten ändå en bild av hur människor på Rosengård reser och hur de ser på sin mobilitet, vilket är värdefullt underlag för fortsatt arbete när ett ”Inkluderande MaaS”-koncept ska utformas med utgångspunkt i förutsättningarna i socialt utsatta områden som Rosengård.

Antalet svar begränsar möjligheten att bryta ner data ytterligare. Här har data brutits ner för kön, åldersgrupper och ursprung (svenskfödd/utlandsfödd). Att även analysera hur utlandsfödda kvinnor eller yngre män svarar, går inte då svaren i respektive grupp blir för få. Att studera mobilitet i ett intersektionellt perspektiv blir därför väldigt begränsad för en enskild analys som denna. Detta perspektiv sätts dock på resultaten från WP1 i sin helhet, se kapitel 4.

3.3 Mobilitet enligt boende på Rosengård – fokusgrupper

Här redovisas en sammanställning av synen på mobilitet och tillgänglighet hos de sammanlagt 16 deltagarna i de tre fokusgrupper som genomförts inom projektet liksom av deras syn på olika färd sätt och delande mobilitetstjänster.

Generellt en positiv upplevelse av sin tillgänglighet i staden

Deltagarna i fokusgrupperna upplever sin tillgänglighet i staden som är god. Rosengård ligger centralt i Malmö och det upplevs som lätt att resa med kollektivtrafik, cykla eller gå till de centrala delarna av staden. Några platser upplevs dock svårare att ta sig till med cykel, exempelvis Hyllie och Svågertorp eftersom det saknas bra cykelbanor. Det upplevs också svårt att ta sig med buss till exempelvis Limhamn-Bunkeflo då det kräver byte i centrum.

Den som inte har tillgång till färdmedel, den lånar

Ungefär hälften av fokusgruppsdeltagarna har körkort, medan endast några få har egen bil. De som saknar egen bil säger dock att det oftast är lätt för dem att åka med andra eller låna en bil om de skulle behöva det. Att skjutsa varandra eller att låna ut sin bil ter sig naturligt och bidrar till dessa personers upplevelse av en god mobilitet.

Alla deltagarna använder kollektivtrafiken, mer eller mindre ofta, och har tillgång till mobilapplikation, kort med reskassa eller månadskort för att resa kollektivt. Stadsbusslinje 5, den så kallade ”MalmöExpressen”, uppges vara som en central axel för många i Rosengård och används flitigt för resor till centrala Malmö. Det går betydligt fortare och smidigare att resa med linje 5 jämfört med andra linjer, berättar flera deltagare.

Många av fokusgruppsdeltagarna cyklar och har egna cyklar, men inte alla. Att de inte cyklar beror ibland på att de inte har någon cykel och ibland på att de inte vill cykla för att det känns otryggt eller att det inte betraktas som ett riktigt färdmedel utan som en leksak, en aktivitet som barn gör.

Taxi används som ett komplement till kollektivtrafiken och rapporteras vara billigt i Malmö, när det inte är helg eller snöväder för då blir det dyrare att resa taxi, enligt deltagarna i fokusgruppen.

Synen på olika färd sätt – dyrt med bil och man klarar sig hyfsat utan

Generellt upplever deltagarna i fokusgruppen att det inte är några problem med att klara sig utan bil i Malmö då det ofta finns bra alternativ. Även de som har bil väljer ofta andra färdmedel, framför allt för resor till centrala Malmö på grund av höga parkeringsavgifter och svårighet att hitta parkeringsplats. Vi kan också tolka in i diskussionen att närheten till bra kollektivtrafik (stadsbusslinje 5) och cykelmöjligheter bidrar till att de boende på Rosengård ibland väljer dessa färd sätt istället för bil.

Bilnehav upplevs vara dyrt; att köpa bilen, att parkera den och att reparera den om något går sönder. I vissa fall är det bra att ha tillgång till bil, menar deltagarna. Det kan till exempel vara vid större inköp, resor till och från festligheter då man

har fina kläder eller när man vill visa vänner runt i staden. Även på kvällar och helger, när bussarna går mer sällan, är det bra att ha bil för att kunna resa.

Vad gäller kollektivtrafiken upplevs stadsbusslinje 5 (MalmöExpressen) fungera bra. Den går tätt och upplevs mer rättidig än övriga busslinjer. Stadsbusslinje 33 och 35, däremot upplevs fungera mindre bra eftersom de ofta är försenade och kör med äldre och sämre fungerande fordon. De som bott längre tid på Rosengård säger också att det inte syns någon förbättring över tid vad gäller dessa linjer. Vissa väljer därför att gå längre till eller från en hållplats för att kunna resa med linje 5 istället för någon av de andra linjerna. I rusningstid är det ofta väldigt trångt på bussarna (även linje 5), vilket också gör att det blir varmt och dålig luft. Några tycker också att hållplatserna är i dåligt skick och ger otillräckligt skydd vid dåligt väder. Kollektivtrafiken upplevs vara dyr, eller åtminstone bli dyrare för varje år, vilket för några är konstigt då antalet resenärer hela tiden verkar öka. De personer som inte bott i Sverige så länge säger att de nu har lärt sig hur buss-trafiken i Malmö fungerar men att det i början hade varit bra med information om hur man gör för att resa kollektivt i Sverige. Många ser fram emot den nya tågstationen Rosengård som öppnas i december 2018.

De deltagare som säger att de inte cyklar för att de inte kan cykla eller inte vill cykla för att de tycker att det är osäkert är kvinnor och deltagarna berättar också om att många andra kvinnor boende på Rosengård inte känner sig säkra på cykel. Många av dessa hade nog kunnat hjälpas i sin vardag av att lära sig cykla. De som använder cykel upplever att cykel- och gångbanor oftast är bra i Malmö, men att det ibland slängs glas på cykelbanorna i Rosengård, vilket kan skapa ovilja att cykla. Detsamma gäller cykelpumparna längs med cykelbanorna, som ofta är trasiga i just Rosengård. Ytterligare en faktor av betydelse är cykelstölderna och avsaknaden av säkra cykelparkeringar, på väl synliga platser och med möjlighet att låsa fast cykelramen. De deltagare som relativt nyligen anlänt till Sverige från Syrien säger att i Syrien är cykeln en leksak och inte ett transportmedel. Det är stigmatiserat för vuxna att cykla, ett synsätt som verkar ha följt med till Sverige, eftersom de fortfarande tycker att det känns konstigt att cykla.

Ibland otryggt, men inte mer på Rosengård än någon annanstans

Det lyftes också med deltagarna hur de upplevde tryggheten när de vistas på Rosengård och i staden. På vissa platser på Rosengård upplevs det mindre tryggt, särskilt nattetid, men det gäller även andra platser i Malmö, poängterar deltagarna. En av deltagarna uttrycker det som att *"man har ögon i nacken när man rör sig i Malmö, oavsett var i staden det är"*. Busshållplatserna och bussarna kan ibland kännas mindre trygga sent på kvällen, när det är fler "konstiga personer" ute och inte lika många människor totalt sett.

Låg kännedom om bilpooler

Malmö stads låncykelsystem Malmö by bike är bekant för flera av deltagarna i fokusgrupperna, men inte använt av dem. Deltagarna tycker att det är synd att det inte finns några låncykelstationer på Rosengård och hoppas att det kommer med den nya tågstationen. De menar att det känns som om låncyklarna mest är till för turister eftersom de är koncentrerade till stadens centrum.

Konceptet bilpool är däremot i princip helt okänt bland deltagarna, liksom företaget Sunfleet, trots att de tidigare haft två poolbilar stående på Rosengårds centrum och delat ut information till de boende i området. Några har hört talas om konceptet bilpool och vet att det finns i andra länder, till exempel i Tyskland, men vet inte att det finns i Sverige.

Delande meningar om delade mobilitetstjänster

Det råder delade meningar bland deltagarna i fokusgrupperna om huruvida bilpool och delning genom MaaS i form av abonnemang är attraktiva tjänster för att få tillgång till olika färdmedel.

De deltagare som är negativa till delade mobilitetstjänster tycker att det verkar vara ett krångligt sätt att få tillgång till bil och kollektivtrafik, som istället kan lånas av bekanta respektive köpas genom Skånetrafikens mobilapplikation som redan samlar information om tåg och bussar. En av deltagarna uttrycker det som att *”Malmö är en liten stad, med nära till mycket och där man kan ta bussen och där många redan har fasta rutiner för att klara av sin vardag och sina vardagsresor”*. Delade mobilitetstjänster, och MaaS-tjänster för att samla många olika resmöjligheter, upplevs istället vara mer attraktivt för turister och besökare som inte redan känner till staden.

Att använda andras fordon, särskilt när det är ett företag eller någon man inte känner, beskriver deltagarna som något osäkert eller problematiskt vad gäller ansvars- och försäkringsfrågor. Lånar man bil av en bekant (vilket man ganska ofta gör) är det också sällan så att det innefattar någon betalning för denna tjänst, fränsett bensinen som man förbrukar. Vi tolkar in att deltagarna tycker att det blir svårt för mer formella delningstjänster, drivna av någon form av vinstintresse, att konkurrera med det informella delandet.

Andra deltagare är mer positiva och tycker att delningstjänster helt klart kan vara av intresse, under förutsättning dels att försäkringsfrågan är helt löst och att kostnadsmodellen är transparent och lättbegriplig så att det inte riskerar att komma oväntade fakturor.

För många boende på Rosengård kommer självklart priset att spela en stor roll för attraktiviteten hos sådana tjänster. Någon deltagare menar också att boende på Rosengård inte är intresserade om det innebär att man måste teckna abonnemang med fasta kostnader varje månad. Ytterligare ett hinder är att utlägg för exempelvis bilpool riskerar att betraktas som ej nödvändig konsumtion för personer med försörjningsstöd.

Vikten av att informera genom många olika kanaler lyfts också. De boende kan nås via exempelvis information på biblioteket, via SFI-skolan och via hemsidor, men behöver troligen också nås genom mer uppsökande verksamhet och fysiska samtal, och på många olika språk.

3.4 Ett etnologiskt perspektiv på mobiliteten

Genom ett studentprojekt inom Master of Applied Culture Analysis (MACA) vid Lunds universitet sattes ett etnologiskt perspektiv på förutsättningarna på Rosengård vad gäller mobilitet och tillgänglighet utifrån forskningsprojektets problemställning. Nedan presenteras en fri översättning av Vargas et al (2018).

Analysen av de observationer och berättelser som erhållits genom studien visar att mobiliteten styrs av fyra huvudsakliga influenser: Identitet, Gemenskap (Community), Trygghet och Familj, vilka redogörs för nedan.

Identiteten handlar om att Rosengård förknippas med mycket negativitet, inte minst genom media, vilket internaliseras av individen. De boende själva pratar om ett utanförskap och en ”vi och dom”-mentalitet som är svår att bryta. Det är oftare lättare att lära känna personer från andra kulturer i området, än att lära känna ”riktiga svenskar”. Just också benämningen ”socialt utsatta områden” andas också en ”vi och dom”-känsla och uttrycker en hierarki som förstärker olikheter snarare än befrämjar likheter.

När det gäller mobilitet kan även bilen anses handla till stor del om identitet. För deltagarna i studien verkar tillgången till en bil bidra till en frihet och oberoende. Man har helt enkelt bil ”för att man gillar det” eller som några uttryckte det:

“I think boys usually want to have a car, because their friends have it, and everyone. They are interested in having just a car like having a license.”

“Don’t you think it’s a bit too much and it cost you economically? and he was like, ‘it’s my money and I wanna do whatever I want, because I wanna live my life’.”

Valet att resa med bil blir också det naturliga för många deltagare genom att man helt enkelt starkt ogillar alternativen, till exempel att man inte gillar att cykla.

Gemenskap eller ”community” kan yttra sig i att bilen inte bara är del av individens identitet, det är också ett viktigt medel för att stärka sociala band. Flera av deltagarna i studien berättar att de ofta lånar bil av varandra. Det kan beskrivas som en informell men samtidigt robust delningsekonomi i ett nätverk av familj och vänner. Det enda kravet är att den som lånar kompenserar för det bränsle man förbrukat, och att man återgäldar tjänster vid senare tillfälle.

Den informella delningen sker under förutsättning av dessa sociala regler. Om du inte ersätter för det bränsle du förbrukat, så är det inget problem, men din vän kommer inte att låna ut bilen till dig igen. Du står kvar med dåligt samvete och skamfilat rykte. I studentprojektet dras slutsatsen att det verkar finns litet behov av en formell bildelningstjänst. En sådan tjänst är förknippad med många krav och det är ofta lättare och billigare att låna bil från en vän istället. På köpet får man dessutom starkare sociala band. Den som äger bilen uppnår en större frihet och slipper de begränsningar som kollektivtrafiken innebär – och i bilägarskapet finns också inbakat möjligheten att göra något gott för sin gemenskap (sitt community). Det kräver en väsentlig portion tillit, öppenhet för delning och förväntan om ömsesidighet för att få denna delningsekonomi att fungera som den gör.

En viktig del av gemensamhetsskapande står även möjligheten att gå och vistas i områden för – att människor helt enkelt är ute och befolkar gator och platser. För detta krävs trygghet vilket den nattvandrargrupp där några observationer gjordes står för. Mer om trygghet beskrivs nedan.

Familj och familjeförhållanden är förknippade med uppgifter och ansvar i livet vilket påverkar behoven och förutsättningarna för mobiliteten. Hos de kvinnor som deltog i studien var barnen en sådan avgörande förutsättning. Att ombesörja barnen tog mycket tid och var en uppgift som mödrar hade. Om man hade barn eller inte, och behovet av att skjutsa, påverkade starkt valet att ta körkort.

För det mesta tillhörde köruppgiften och uppgiften att skjutsa familjen mannen i familjen (eller andra män i familjen/släkten). Det blev uppenbart genom det faktum att de flesta manliga deltagarna hade körkort, medan kvinnorna inte hade det. Även när man diskuterade vem i hushållet som skulle ta körkort, var det mannens körkort som prioriterades. Kvinnor i studien diskuterade ofta möjligheten att ringa mannen (eller brodern, fadern etc.) för att de behövde skjuts. Det kunde vara för dagliga ärenden, av säkerhetsskäl på kvällar eller som lösning när man inte kunde ta bussen. En kvinna uttryckte det enligt följande:

“Ja, alltså min man han brukar ju tränga in tiden. Min pappa är pensionär så han är ute o kör ofta, men han gör ingenting om dagarna, så jag ringer honom. Jag kan ringa honom och be honom o köra och han brukar vara glad att göra det.”

Slutsatsen dras att en majoritet av kvinnorna är starkt beroende av sina män för att kunna använda bilen, men att bilägandet ses som ett tecken på oberoende och spontanitet för familjen som helhet.

Oberoende och spontanitet var också anledningen till att många går till fots på Rosengård. Närheten till arbete, till barnens skola och till affären/service nämndes som stora tillgångar för levnadsförhållandena på Rosengård och är också anledningar till att många Rosengårdsbor väljer att gå. Det gäller särskilt kvinnor, som har behov av att ta barnen dit de ska och ofta saknar körkort.

Många kvinnor cyklade inte vilket till stor del kan anses vara ett resultat av man helt enkelt inte lärt sig det som barn. Det beror på olika kulturella skäl, inte minst såsom en deltagare berättade, att det var förbjudet i hennes hemland för flickor att cykla. För de som ändå lärt sig cykla i hemlandet eller i Sverige ansågs ändå ofta cykling som något barn gör.

Trygghet påverkar mobiliteten. Olika sätt att förflytta sig skapar olika känsla av trygghet. Många deltagare berättade om olika sätt att känna sig trygg och säker. För många som promenerade upplevdes gångtunnlarna som platser där brottlighet kunde förekomma och som man därmed undvek. Som nämns ovan spelade nattvandrare en viktig roll för att befolka gator och platser, och också kunna anmäla och avvärja incidenter, och därigenom bidra till trygghet.

Ytterligare ett intressant inspel från studien handlar om Rosengård som en trygg plats utifrån perspektivet att man ändå känner sig välkommen här. Deltagare berättar att om man lämnar området och beger sig till övriga delar av staden (eller utanför staden) så möts man av ovälkomnande blickar och ibland även av

skällsord. Den ”vi och dom”-känsla som diskuterades under ”Identitet” ovan återkommer för trygghetskänslan.

Studentprojektets etnologiska perspektiv på mobilitet och tillgänglighet för boende på Rosengård avslutas med följande förslag på strategier för att stärka mobiliteten på Rosengård med fokus på det fortsatta arbetet med att hitta lösningar för ett ”Inkluderande MaaS”:

- ▶ **Mobilitetsambassadörer** är en strategi för att nå ut till boende på Rosengård och utgöra en viktig länk mellan leverantörer av mobilitetstjänster och användare. Dessa är boende på Rosengård, eller personer med annan stark anknytning till och som är verksamma i området, som involveras och utbildas. Mobilitetsambassadörer kan ha två funktioner, dels som expertpanel att konsultera och dels som kommunikatörer och utbildare ute i området.
- ▶ **Walking as a service** föreslås för att möta behovet av ökad trygghet och som ger möjlighet att fokusera på gåendet som är en viktig del av mobiliteten på Rosengård. Det kan handla om att hitta en officiell mötespunkt på Rosengård där exempelvis tjejer kan träffas och följas åt. En sådan service kan också stöttas av en app eller genom sociala medier. Genom att gå flera tillsammans ökar trygghet, skapar och stärker nätverksbyggande bland tjejer och hjälper tjejer att ta i besittning delar av det utrymme som finns i offentliga miljöer på Rosengård.
- ▶ **Lastcyklar/lådcyklar** kan svara mot det behov av att skjuta barn och transportera god som finns. Cykling kan utgöra en större del av mobiliteten då resandet till stor del består av resor i närområdet, men en anledning att man istället går är för att det är opraktiskt att cykla. Lastcyklar/lådcyklar i ett hyr-/lånecykelsystem gör cyklingen mer praktisk. Det finns dock många som inte kan cykla och för dem krävs det utbildning i cykling. Det finns också kulturella hinder för att cykla som måste överbryggas, att man inte ser cykling som ett alternativ för vuxna, och här kan mobilitetsambassadörerna vara en länk till att förändra normer.

Ett etnologiskt perspektiv på förutsättningarna på Rosengård vad gäller mobilitet ger därmed intressanta inspel till fortsatta arbete i projektet ”Inkluderande MaaS”. I studentprojektet konkluderas resultaten med följande:

“Mobility is something you experience. It is not a commodity, so it cannot be installed. It must be facilitated. If you don't, you can be assured that mobility will not evolve.”

4. Sammanfattande analys

Varför ett Inkluderande MaaS?

Tillgängligheten till vardagliga aktiviteter är i Sverige och många andra länder ojämnt fördelad mellan områden och grupper. Stadsområden med god socioekonomisk status har generellt bättre tillgänglighet och bidrar samtidigt till högre mobilitet med negativ inverkan på de långsiktiga hållbarhetsmålen för transportsektorn. När satsningar på nya hållbara koncept för transporter görs, till exempel på olika delade mobilitetstjänster i form av bilpooler, hyr-/lånecykelsystem, samåkningstjänster och liknande, riktas dessa så gott som uteslutande mot dessa redan privilegierade områden och grupper. Den ojämlika fördelningen av såväl tillgänglighet som framtidsinriktade satsningar spås därmed på.

Många satsningar görs idag på delade mobilitetstjänster. Mobility as a Service (MaaS) kopplar samman olika mobilitetstjänster i ett och samma gränssnitt och ses som en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor. Få sådana satsningar riktas dock till socialt utsatta områden – trots att det sannolikt finns en outnyttjad potential i dessa områden. Tillgång till olika mobilitetstjänster möjliggör tillgänglighet, knyter samman samhället samt minskar fattigdom och utanförskap. Om möjligheterna inte är lika för alla kan det dock vara just det som skapar och cementerar sociala klyftor.

Det är emellertid inte helt enkelt att få mobilitetslösningar att fungera – det som efterfrågas och används i ett område, behöver inte nödvändigtvis fungera på samma sätt i ett annat område med andra målgrupper. Vi kan exemplifiera med Sunfleets bilpoolskoncept som fungerar mycket bra i många områden runt om i landet, medan deras bilpool på Rosengård i Malmö fick läggas ner på grund av låg användning. Den låga användningen beror säkerligen på flera anledningar, men de boende har sannolikt inte haft samma behov och förutsättningar som de boende i områden där bilpoolskonceptet tidigare fungerat – ofta grupper med inkomst- och utbildningsnivå över genomsnittet och ofta med svensk bakgrund. För att kunna utforma inkluderande mobilitetslösningar finns det ett behov av bättre förståelse för förutsättningarna för mobilitet och tillgänglighet för boende i socialt utsatta områden.

Om forskningsprojektet Inkluderande MaaS

Trivector fick i november 2017 medel beviljade från Vinnova inom utlysningen ”Tillgänglighetsdesign, pilotinvesteringar” för forskningsprojektet ”Inkluderande MaaS – Integrerade mobilitetstjänster för en jämlikare tillgänglighet” (Dnr 2017-04906). Syftet med projektet är att med utgångspunkt i de förutsättningar, barriärer och möjligheter som finns för boende i socialt utsatta områden formulera ett koncept för MaaS för dessa områden – ett *Inkluderande MaaS*. Som case används Rosengård i Malmö. Projektet antar ett intersektionellt perspektiv för att beakta hur olika maktordningar och förutsättningar samspekar, till exempel utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Syftet är också att skapa

förutsättningar för nyttiggörande av konceptet i en fortsättning efter projektet genom att etablera samverkan med relevanta aktörer under projektiden. Flera aktörer medverkar i projektet som projektpartners: EC2B Mobility AB, Malmö stad (genom Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret och Arbetsmarknads- och socialförvaltningen), MKB Fastighets AB, Skånetrafiken och E.ON Sverige AB.

I denna rapport, som är en delrapport från projektet, har en sammanställning gjorts av resultatet från WP1: Behov och förutsättningar vad gäller mobilitet och tillgänglighet, i vilket litteraturstudier samt studier inom ett case (Rosengård) genomförts. Underlag har även hämtats från två studentprojekt: Anna Hanssons examensarbete ”Hållbart resande i socialt utsatta områden” och arbetet ”Mobility insights from field work in Rosengård” av studenterna Jesse Vargas, Dolores Arellano och Elin Fredriksson (MACA, Master of Applied Culture Analysis vid Lunds universitet).

Mobiliteten och tillgängligheten i socialt utsatta områden

Resefterfrågan, prioriteringar och värderingar i förhållande till mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden är något som inte fått någon större uppmärksamhet i tidigare forskning. Det finns flera studier om hur kön och ålder, inkomst- och utbildningsnivå och etnicitet påverkar mobiliteten. Samtidigt finns det också ett behov av att studera hur dessa olika förutsättningar tillsammans påverkar och formar individens möjligheter till mobilitet, det vill säga ur ett *intersektionellt perspektiv* analysera hur olika maktförhållanden påverkar mobilitet och tillgänglighet.

I denna rapport presenteras data från resvaneundersökningar uppdelad på kön, åldersgrupper och ursprung (svenskfödd/utlandsfödd). Få svarande i urvalsgruppen (boende på Rosengård) begränsar möjligheten att bryta ner data ytterligare. Att även analysera hur exempelvis ”utlandsfödda kvinnor” eller ”yngre män” svarar går inte då svaren i respektive grupp blir för få. Att studera mobilitet i ett intersektionellt perspektiv blir därför väldigt begränsad för en enskild dataanalys. Nedan ges däremot en översikt för resultaten från samtliga genomförda studier i sin helhet utifrån ett intersektionellt perspektiv med fokus på Rosengård.

Rosengård har en stor andel utlandsfödda (61 %). Utlandsfödda gör färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkort- och fordonsinnehav. Det lägre körkort- och fordonsinnehavet bland utlandsfödda är särskilt påtagligt för kvinnor med låg utbildningsnivå. För utlandsfödda, och då särskilt för utlandsfödda kvinnor, innebär detta ett större beroende av en fungerande kollektivtrafik och andra färdssätt – och det innebär också av ett större beroende av andra personers (ofta mäns) skjutsning för sin mobilitet.

Analysen av resvanor visar att bilinnehavet är lägre på Rosengård jämfört med övriga staden och landet, precis som körkortsinnehavet, och det är främst män som har körkort och använder bil. Samtidigt behöver inte lågt bilinnehav nödvändigtvis innebära låg biltillgång. De kvalitativa studierna konstaterar att man ofta lånar bil av varandra, en informell men samtidigt robust delningsekonomi i ett nätverk av familj och vänner. Den informella delningen sker under förutsättning av vissa sociala regler, till exempel att man kompenserar för förbrukat bränsle och att man återgäldar tjänsten (ömsesidighet). Mot den insikten verkar det finns ett mindre behov av en formell bildelningstjänst än vad man annars kan

förvänta sig genom lågt bilinnehav. Det informella delandet upplevs lättare och billigare och på köpet får man dessutom starkare sociala band. För den som äger bilen uppstår genom bilägandet större frihet och oberoende liksom möjlighet att göra något gott för grannskapet genom att dela med sig.

Förekomsten av informell samåkning och informell bildelning lyfts i de kvalitativa studierna som en viktig del av mobiliteten för boende på Rosengård, och konstateras också vara vanligare bland utrikesfödda personer i en studie om samåkningstjänster i Frankrike (Shaheen et al, 2017). Då det oftast är män som har bil (och körkort), och kvinnor som skjutsas och därmed sätts i en beroendeställning, kan man resonera kring formella delningstjänster som en väg till mer självständig och jämlik mobilitet. Förutsättningar för införandet av olika delade mobilitetstjänster diskuteras även i delrapport 2 ”Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden” (Trivector Rapport 2018:46).

Buss är det färdmedel som efter bilen dominerar på Rosengård, jämfört med övriga Malmö där bil och cykel dominerar. Färre på Rosengård hade dock tillgång till resekort i kollektivtrafiken jämfört med andra områden i Malmö vilket tyder på att man betalar för sitt bussresande på annat sätt, till exempel köper enkelbiljetter, i större utsträckning. Det är inte säkert att detta blir billigast i längden.

Den genomsnittliga resan per person och dag är kortare på Rosengård och andelen nöjesresor är färre. En stor andel lokala resor gör att många går dit de ska. Särskilt för kvinnor är gång ett viktigt färd sätt för att ta barnen till skolan och uträtta ärenden, enligt de kvalitativa studierna i projektet. Färre cyklar dock jämfört med andra områden.

Den låga cykelanvändningen på Rosengård beror framförallt på att tillgången till cykel är begränsad. Det är också så att färre kan cykla jämfört med andra områden. I en nationell studie från 2006 kan 35 % av de utlandsfödda kvinnorna och 5 % av de utlandsfödda männen inte cykla (Lewin et al, 2006). De kvalitativa studierna på Rosengård konstaterar också att cyklandet är kulturellt betingat där många tycker att cykling är en aktivitet för barn och inte ett transportmedel. En studie bland ungdomar i Stockholms län menar att cykeln kan betraktas som en köns- och klassmarkör (Lagerqvist & Forsberg, 2017).

Slutsatser

Resultaten från de analyser som presenteras i denna delrapport ger en bild av hur människor på Rosengård reser och hur de ser på sin mobilitet och tillgänglighet utifrån flera olika perspektiv och angreppssätt. Sammantaget utgör det ett värdefullt underlag för fortsatt arbete när ett ”Inkluderande MaaS”-koncept ska utformas med utgångspunkt i förutsättningarna i socialt utsatta områden med Rosengård som case.

Ett teoretiskt avstamp för analysen av mobiliteten hos boende i socialt utsatta områden togs inledningsvis bland annat i Amartya Sen’s Capabilities Approach. I de studier som genomförts inom projektet har flera faktorer hittats som kan anses utgöra de mobilitetsresurser som Ryan (2015) menar är betydelsefulla för upplevda mobilitetsmöjligheter (mobility capability) och för den realiserade mobiliteten (mobility functioning). En översikt för mobilitetsresurser som är

aktuella för boende i socialt utsatta områden utifrån resultat i denna delrapport och med ett resonemang om betydelsen av respektive mobilitetsresurs för utformningen av ett "Inkluderande MaaS"-koncept i fortsatt arbete i projektet visas i Tabell 4-1.

Tabell 4-1 Översikt för mobilitetsresurser som är aktuella för boende i socialt utsatta områden och betydelsen för utformningen av ett "Inkluderande MaaS"-koncept i fortsatt arbete i projektet.

Mobilitetsresurs	Beskrivning	Betydelse för Inkluderande MaaS
Körkortsinnehav	Lägre körkortsinnehav (och fordonsinnehav) förklarar till viss del att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå, gör färre och kortare resor.	Ökar behovet av alternativ till bilen, men hinder för bilpoolsetablering. Ger möjlighet för hyrcykelsystem.
Bilnehav/biltillgång	Lägre fordonsinnehav (och körkortsinnehav) förklarar till viss del att utlandsfödda, särskilt utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå, gör färre och kortare resor. Samtidigt betyder lågt bilnehav inte nödvändigtvis låg biltillgång då det finns indikationer på utbredd informell bildelning och informell skjutsning.	Ökar behovet av bilpool och andra mobilitetstjänster. Ger möjlighet för hyrcykelsystem.
Tillgång till resekort i kollektivtrafiken	En större andel på Rosengård än i andra områden har inte tillgång till resekort i kollektivtrafiken, vilket antyder att man oftare betalar på andra sätt, t ex köper engångsbiljetter som blir dyrare i längden.	Oklar betydelse. Påverkar möjligheten hur prismodell för tjänster utformas.
Cykeltillgång	Genom en lägre biltillgång är personer med låg inkomst- och utbildningsnivå, utlandsfödda och kvinnor mer beroende av alternativ till bilen för sin mobilitet. Många lokala resor gör också cykling aktuellt.	Ökar behovet av hyrcykelsystem. Finns även ett behov av lastcyklar då många skjutsar barn i närområdet och gör inköp.
Cykelkunskap	Att en betydande andel utlandsfödda inte kan cykla: 35 % av kvinnorna och 5 % av männen kan inte cykla enligt studie från 2006.	Hinder för hyrcykelsetablering. Kräver även andra åtgärder, t ex cykelskola.
Tillgång till alternativ till bilen	Genom en lägre biltillgång är personer med låg inkomst- och utbildningsnivå, utlandsfödda och kvinnor mer beroende av bra kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur. Tillgången till detta är relativt god på Rosengård. Däremot har man dålig tillgång till bilpooler och hyrcyklar i dagsläget.	Bidrar till bra förutsättningar för att etablera MaaS och delade mobilitetstjänster då det finns relativt bra kollektivtrafik och en förutsättning för hyrcykelsetablering är att det finns cykelinfrastruktur.
Specifik resefterfrågan	Till exempel att kollektivtrafiken bör gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov som finns i en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikesfödda.	Oklar betydelse. Möjligen kan delade mobilitetstjänster täcka upp för den resefterfrågan som kollektivtrafiken inte klarar av.
Närhet	Genom att ha nära till platser och aktiviteter uppnås en god tillgänglighet.	Ger goda förutsättningar för hyrcykelsystem. Även "Walking as a Service" (se sidan 44) är intressant.
Inkomst	Ger de ekonomiska förutsättningarna för mobilitet. Inkomstnivå på Rosengård är lägre jämfört med andra områden i staden.	Hinder för etablering av MaaS och bilpooler.
Utbildningsnivå	Påverkar förutsättningarna för förvärvsarbete och inkomsten och därmed också inkluderingen och delaktigheten i samhället. Utbildningsnivån är en stark determinant för det som	Oklar betydelse (utöver inkomst ovan).

Hur länge man bott i Sverige	SCB benämner "socioekonomisk klass" och som formar en individs levnadsförhållanden. Visas i flera studier vara styrande för mobiliteten, inte minst genom att man får bättre ekonomiska förutsättningar (för att t ex ta körkort) och lär sig svenska bättre samt får bättre kännedom om transportsystemet.	Hinder för etablering av delade mobilitetstjänster då det finns språkbarriärer och andra kunskapsrelaterade trösklar att komma över. Ställer stora krav på kommunikationen i samband med etablering.
Trygghet i transportsystemet	Oro eller rädsla för trakasserier, våld och överfall gör att många undviker att resa eller begränsar sitt resandet på olika sätt. Särskilt utlandsfödda, äldre och kvinnor känner sig otrygghet, men även män uttrycker oro och då även för andra personers säkerhet. På Rosengård finns det, liksom i övriga staden, otrygghet och en oro att få bilen/cykel stulen eller skadad.	Bör inte vara större hinder på Rosengård än någon annanstans. Trygghet vid stationer/fordon är viktigt. Genom att inte behöva äga cykel/bil själv, behöver man inte oroa sig för skadegörelse.
Socialt nätverk	Att ha en partner eller annan person som kan skjutsa eller låna ut fordon kan vara en viktig del av mobiliteten. Styrts också av hushållets sammansättning och civilstånd. På Rosengård finns indikationer på ett utbrett informellt delande av bil och av skjutsning.	Hinder för etablering av delade mobilitetstjänster då det finns indikationer på ett utbrett informellt delande av bil och av skjutsning. Det kan göra formella bildningstjänster inaktuella. Tjänster för privat bildning kan vara mer intressant.
Livsfas	Till exempel att hushåll med barn använder bil i större utsträckning än hushåll utan barn eller att man efter pensionen börjar en ny livsfas utan arbetsresor. Livsfasen kan ofta kopplas till ålder.	Oklar betydelse. Ålderssammansättningen på Rosengård innebär en relativt ung befolkning.
Värderingar	Värderingar eller attityder i förhållande till mobilitet som ser olika ut för individer, men likheter och skillnader kan också ses statistiskt mellan olika grupper, till exempel att kvinnor som grupp värderar miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.	Oklar betydelse.
Strukturella och kulturella förutsättningar i samhället	Till exempel att det förväntas av kvinnor och män att anta vissa roller och utföra vissa uppgifter (det så kallade genuskontraktet) såsom att ta arbete nära hemmet och barnen, utföra ärenden på vägen, skjutsa familjemedlemmar etc. Det finns även indikationer på att cykling kulturellt uppfattas som en aktivitet för barn.	Hinder för etablering av formella mobilitetstjänster då det redan finns informella. Dock kan tillgången till formella tjänster ge förutsättning för mer självständig och jämlik mobilitet, att inte behöva bli skjutsad. Ytterligare hinder för etablering av hyrcykelsystem kan vara om cykling uppfattas som en aktivitet för barn.
Vanor	Man formas redan i barndomen och de resvanor som grundläggs tidigt gärna följer med hela livet; det finns studier som visar att barn som går eller cyklar, även är även mer fysiskt aktiva som vuxna (Yang et al, 2014). Många av de som nått pensionsåldern idag är vana vid bitillgång och ser bilen som en förutsättning för deras mobilitet.	Oklar betydelse.

Referenser

- Bråmås, Å., Andersson, R., Solid, D. (2006) Bostadsmarknadens institutioner och grindvakter i den etniskt segmenterade staden – exemplen Stockholm och Uppsala. In: Integrationsverket, ed. Rapport Integration 2005 (Bilaga 1). Stockholm
- Blumenberg, E., Taylor, B. D., Smart, M., Ralph, K., Wander, M., Brumbagh, S. (2012). What's Youth Got to Do with It? Exploring the Travel Behavior of Teens and Young Adults.
- Blumenberg, E., Shiki, K. (2006). Transportation assimilation: Immigrants, race and ethnicity, and mode choice. Paper submitted to the annual conference of the Transportation Research Board, Washington, DC.
- Brown, A.E. (2017). Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households. *Transport Policy*, 60, 152-159.
- Buehler, R., Pucher, J. (2012). Demand for Public Transportation in Germany and USA: An Analysis of Rider Characteristics. *Transport Review*, 32, (5), 541-267.
- Cedersund, H-Å., Lewin, C. (2005). Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie. VTI report 522. Linköping, Sverige: VTI.
- Edling, J. (2015). Förorterna som Moder Svea glömde : En dokumentation av en obefintlig integrationspolitik. Flexicurity och Verdandi.
- Enewold, J. (2000). Men and women on the move: Dramas on the road. *European Journal of Culture Studies*, 3, 403-420.
- Eriksson, L. (2009). TEMA Cykel - faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv: en litteraturstudie. VTI rapport 652. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Eriksson, L., Gavill, J. (2003). Ett jämställt transportsystem. En litteraturstudie. TRM 2003:03. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.
- Forward, S., Nyberg, J., Sörensen, G., Gustafsson, S., Loukopoulos, P. (2009). Utlandsföddas trafiksäkerhet. VTI rapport 640. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Grieco, M. (2015). Social sustainability and urban mobility: shifting to a socially responsible pro-poor perspective. *Social Responsibility Journal*, 11(1): 82-97.
- Halling, J., Faith-Ell, C., Levin, L. (2016). Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen. Lund, Sverige: K2, Nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik. ISBN 978-91-639-1853-7.
- Hansson A. (2018). Hållbart resande i socialt utsatta områden : En fallstudie av Rosengård. MVEM30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Tillämpad klimatstrategi, Lunds universitet.

- 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.
- Haustein, S. (2012). Mobility behaviour of the elderly: an attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group. *Transportation*, 39(6):1079-1103.
- Henriksson, M. (2014). Att resa rätt är stort, att resa fritt är större : Kommunala planerarens föreställningar om hållbara resor. *Linköping Studies in Arts and Science* No. 602. Institutionen för Tema – Tema teknik och social förändring, Linköpings universitet.
- Hjorthol, R.J., 2012. Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age. *Ageing Society*, 33 (October 2013): 1190-1211.
- Holmberg, B., Brundell-Freij, K. (2012). Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter. Lund, Sverige: Lunds Universitet, Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle.
- Hårsman, B. (2006) Ethnic diversity and spatial segregation in the Stockholm region. *Urban Studies* 43(8): 1341-1364.
- Indebetou, L. (2010). Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser map miljö, ytbehov och ekonomi. *Trivector Rapport 2010:65*. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Ivert, A-K., Chrysoulakis, A., Kronkvist, K., Torstensson Levander, M. (2013). Malmö områdesundersökning 2012 : Lokala problem, brott och trygghet. Malmö högskola.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M., Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4):745-756.
- Klein, N.J., Smart, M.J., (2017). Millennials and car ownership: less money, fewer cars. *Transport Policy* 53, 20–29. Doi: 10.1016/j.tranpol.2016.08.010
- Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International journal of sustainable transportation* 10(8), 703-711, doi: 10.1080/15568318
- Lagerqvist, M., Forsberg, G. (2017). Resmönster, resvanor och reseupplevelser bland ungdomar i Stockholms län. I Wimark, T. (red.) ”Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken”. *Kulturgeografiskt seminarium 2017:1*. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- Larsson, A., Jalakas, A. (2008). Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv. Stockholm: SNS Förlag.
- Lewin, C, Gustafsson, S, Nyberg, J (2006). Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö. VTI rapport 546. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lilja, E., Pemer, M. (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer. Engenomgång av aktuell forskning. I: Boverket, ed. *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Appendix1)*. Karlskrona

- Lucas, K., Bates, J., Moore, J. Carrasco, JA (2016). Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 85, 157-173.
- Lättman, K., Olsson, L.E., Friman, M. (2016). Development and test of the Perceived Accessibility Scale (PAC) in public transport. *Journal of Transport Geography* 54 (2016) 257-263.
- McDonald, N.C. (2015). Are millennials really the “Go-Nowhere” generation? *J. Am. Plan. Assoc.* 1–14 (ahead-of-print).
- Metz, D.H. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy* 7(2):149-152.
- Mulley, C. (2017). Mobility as a Services (MaaS) – does it have critical mass?. *Transport reviews*, 37(3): 247-251. Doi: 10.1080/01441647.2017.1280932.
- Nordlund, A., Westin, K. (2013). Influence of values, beliefs, and age on intention to travel by a new railway line under construction in northern Sweden. *Transportation research Part A*, 48, 86-95.
- Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., Shires, J., White, P. (2006). The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy* 13(4), 295-306, ISSN 0967070X
- Paulusson, M. (2015). Daily Travel Mode Choice from an Intersectional Perspective: A Literature Review and a Case Study in Uppsala. Master thesis in Sustainable Development 241. Institutionen för geovetenskaper, Uppsala universitet.
- Polisen (2017). Utsatta områden - Social ordning, kriminell struktur och utmaningar för polisen. Nationella operativa avdelningen, Underrättelseheten, Juni 2017.
- Polk, M. (2004). The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden. *Journal of Transport Geography*, 12, 185–195.
- Rosenbloom, S., 2001. Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment. *Transportation* 28 (4), 375–408.
- Ross, W. (2000). Mobility and Accessibility: The Yin and Yang of Planning. *World Transport Policy and Practice* 6(2):13-19.
- Ryan, J. (2015). Exploring public transport as an element of older persons' mobility: A Capability Approach perspective. *Journal of Transport Geography* 48 (2015) 105–114.
- Rydhagen, B. (2013). Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling. Lund Sverige: Studentlitteratur AB.
- Shaheen, S., Stocker, A., Mundler, M (2017). Online and App-based carpooling in France: Analyzing users and practices – A study of BlaBlaCar. *Disrupting Mobility*, 181-196.
- Stradling, S., Carreno, M., Rye, T., Noble, A. (2007). Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport Policy* 14(4): 283-292.
- Svensk kollektivtrafik, 2016. Årsrapport 2015. Kollektivtrafikbarometern.

- Trafikanalys (2016). Migration, invandring och framtida transportpolitik. Rapport 2016:14. Stockholm, Sverige. Trafikanalys.
- Vargas, J., Arellano, D., Fredriksson, E. (2018). Final Report: Mobility Insights from Fieldwork in Rosengård. Studentarbete i Master of Applied Culture Analysis (MACA).Handledare: Magnus Wikdahl. Institutionen för Kulturvetenskaper, Lunds universitet.
- Veterník, M., Gogola, M. (2017). Examining of Correlation Between Demographic Development of Population and Their Travel Behaviour. *Procedia Engineering*, 192 (12th international scientific conference of young scientists on sustainable, modern and safe transport), 929-934. doi:10.1016/j.proeng.2017.06.160
- Waygood, E. O. D., Avineri, E. (2016). Communicating transportation carbon dioxide emissions information: Does gender impact behavioral response?. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 48, 187-202.
- Wennberg, H. (2011). Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – Jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation. *Trivector Rapport 2011:27*. Lund Sverige: Trivector Traffic AB.
- Wennberg, H., Slotte, J. (2014). Mänskliga rättigheter och kollektivtrafik : Så påverkar ”Strategi för funktionshinderanpassning” andra resenärsgupper. *Trivector Rapport 2014:32*. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Wennberg, H., Wendle, B., Smidfelt Rosqvist, L., Östlund, J. (2013). Normativt index för mer hållbar tillgänglighet i Malmö – så fungerar indexet. *Trivector Rapport 2013:96*. Lund Sverige: Trivector Traffic AB.
- Winslott Hiselius L., Smidfelt Rosqvist, L. (2018). Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets – The Swedish case. *Journal of Cleaner Production* 182(2018):331-337. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.02.072>
- Winslott Hiselius L., Smidfelt Rosqvist, L. (2017). Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? *Bulletin 306 2017*. Trafik och väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet.
- Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. Urbana och regionala studier*, KTH. ISBN 978-91-7595-816-3.
- Yang, X.L. et al (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: The Young Finns Study. *Preventive Medicine* 59 (Feb 2014): 5-11.

