



Mobilitetstjänster i Gottsunda

Resultat från en studie av förutsättningar och behov i
ett av Sveriges miljonprogramsområden



Trivector



Victoriahem



Hemmaplan®

Dokumentinformation

Titel:	Mobilitetstjänster i Gottsunda – resultat från en studie av förutsättningar och behov i ett av Sveriges miljonprogramsområden
Rapportnummer:	2024:73
Författare:	Anton Florén, Julia Nyberg, Christian Dymén, samtliga Trivector Traffic Karin Kjellson, Theory Into Practice
Medverkande:	Pia Krook, Victoriahem Mahmod Ibrahim, Fastighets AB Hemmaplan Malin Mårtensson, Trivector Traffic
Kvalitetsgranskning:	Björn Wendle, Trivector Traffic
Finansiär:	Vinnova inom ramen för programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)
Framsida:	Theory Into Practice
Illustrationer:	Theory Into Practice

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-04-26	Text	Projektgruppen
1.0	2024-04-30	Text och figurer	Slutversion
1.1	2024-05-28	Förord	

Förord

Mobilitetstjänster, även kallat Mobility as a Service (MaaS), utvecklas ständigt med syfte att erbjuda god mobilitet genom delning av fordon och tjänster med hjälp av digitala verktyg. Mobilitetstjänster har potential att bidra till ökad hållbarhet bl a genom ökad tillgänglighet och att möjliggöra minskat privat biläggande genom att andra lösningar erbjuds för mobilitet, såsom kollektivtrafik, fordonspooler och hemleverans. Det har gjort att kommuner tillåter fastighetsägare att minska parkeringsutbudet vid nybyggnation om mobilitetstjänster erbjuds. Forsknings- och utvecklingsprojekt som berör mobilitetstjänster riktar sig ofta mot en välbärgad medelklass i innerstadsmiljöer. Det saknas däremot kunskap om förutsättningar och behov gällande mobilitetstjänster i områden som präglas av socioekonomiska utmaningar. Likväl saknas det kunskap om förutsättningar för mobilitetstjänster i områden som präglas av 60 och 70-talets stadsbyggande med tydlig trafikseparering. Om innovation och utveckling kring mobilitetstjänster endast riktar sig till en urban medelklass riskerar utvecklingen att missa viktiga grupper som skulle kunna dra stor nytta av mobilitetstjänsterna.

Victoriahem, Hemmaplan, Theory Into Practice och Trivector fick i under 2023 medel beviljade från Vinnova inom ramen för FFI för projektet ”Jämlik tillgänglighet” (Dnr: 2023-00795). Projektet har syftat till att studera förutsättningar för, och behov av, mobilitet i områden som präglas av socioekonomiska utmaningar. Målet har varit att bidra till ny kunskap när det gäller mobilitetstjänster i områden som präglas av socioekonomisk utsatthet i ett av Sveriges miljonprogramsområden. Målet har också att beskriva hur en mobilitetstjänst skulle kunna utformas baserat på förutsättningarna.

Föreliggande rapport är projektet slutrapport och utgör en sammanfattning av projektet. Handläggare hos Vinnova har varit Christian Fredricsson.

*Trivector Traffic,
Lund, 2024-04-30*

Sammanfattning

Mobilitetstjänster med delning utav fordon har under senare år kommit att bli alltmer populära för att tillgodose människors mobilitetsbehov i vardagen. Mobilitetstjänster anses även ha potential att bidra till ett mer hållbart transportsystem, samtidigt tenderar satsningar kring mobilitetstjänster och olika forsknings- och innovationsprojekt om mobilitetstjänster att riktas mot en homogen samhällsgrupp, den urbana medelklassen. Behovet av mobilitetstjänster kan vara stort, om inte större, även i socioekonomiskt utsatta områden. Samtidigt har det saknats kunskap kring mobilitetsbehoven och förutsättningarna för att etablera mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden. Denna studie har därför syftat till att undersöka sagda förutsättningar och identifiera förslag på hur mobilitetstjänster skulle kunna utformas för att fungera i socioekonomiskt utsatta områden.

Studien har utgått från stadsdelen Gottsunda i Uppsala som fältstudieområde för datainsamling. Intervjuer med boende, fastighetsskötare, lokala intressenter och mobilitetstjänstleverantörer har genomförts. Gottsunda är en stadsdel som primärt är byggd under 1960- och 70-talen, med lokalisering i utkanten utav Uppsala och med ett typiskt modernistiskt planeringsideal. Detta skapar goda förutsättningar för att gå och cykla på ett trafiksäkert sätt inom stadsdelen. Det har också visat sig i intervjuerna att de boende uppskattar att gå i området. Samtidigt kan de trafikseparerade rummen bidra till en känsla av ödslighet och skapa otrygga platser. Det har inte på samma sätt visat sig i intervjuerna, även om de intervjuade är medvetna om Gottsundas rykte och i vissa fall kan uppleva otrygghet, så beror det till större del på kriminalitet eller ungdomar som hänger i gäng.

Trygghet, trivsel, stolthet och en upplevelse av ett starkt community är en annan viktig förutsättning för området. Intervjupersoner upplever att de känner grannarna i sitt hus och från observationer kan vi se att det är många som möts i Gottsunda centrum och bara hejar eller umgås med varandra. Grannar, familjer och vänner hjälps åt om någon behöver skjutsas med bil eller för att låna ut saker. I intervjuerna framkommer även att det finns förutsättningar och mobilitetsbehov att ta hänsyn till som andra mobilitetstjänster tidigare kanske inte tidigare identifierat eller tillgodosett. Det framkommer att det finns olika förutsättningar för att använda tekniska hjälpmedel som appar, internet och Bank-Id, dels till följd av bristande kunskap, dels till följd av att vissa bor i andra hand och andra lever som papperslösa i Sverige. För att få en tjänst som ska fungera behöver betalssystemet och in- och utcheckningssystemet ta hänsyn till detta.

Kreativitet är en återkommande förutsättning som hittats i både platsobservationer och intervjuer. Vi kan se att många använder gamla barnvagnar, ombyggda barnvagnar eller olika transportkärror för att lösa sina transporter till och från centrum. Det finns även en liten del av befolkningen som använder kundvagnar för att köra hem sina varor. Användningen av kundvagnar visar att det finns en brist på mobilitet när det gäller att transportera sig själv och sina varor från centrum och hem. Både kreativiteten och det faktum att många hållbart tar sig till centrum till fots är någonting som en mobilitetstjänst bör utgå ifrån för att bidra till hållbarhet, jämställdhet och jämlikhet.

Utifrån förutsättningarna som identifierats har sju planeringsprinciper för mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden tagits fram, dessa är:

- ▷ Utgå från platsens förutsättningar avseende mobilitet.
- ▷ Utgå från platsens styrkor och befintliga strukturer.
- ▷ Var aktsam vid planering och utformning så att negativa strukturer inte befästs och påverkar människors mobilitet eller upplevda trygghet.
- ▷ Bygga på communitykänslan för att skapa ägandeskap
- ▷ Se potential i low-tech-lösningar också
- ▷ Hitta en finansieringsmodell och in- och utcheckningssystem som passar många olika livssituationer.

För Gottsunda har tre förslag för tester av mobilitetstjänster tagits fram. Dels en transportvagnshubb som kan bidra till att öka mobiliteten för människor i området som vill transportera varor eller saker. Dels delning av ”dramaten” på mikronivå (kvarters- eller trapphusnivå) och den sista lösningen innefattar att skapa en vagnverkstad i Gottsunda där privatpersoner med hjälp av återbrukat material kan bygga eller bygga om sina vagnar för att underlätta resor till och från centrum.

Projektet är finansierat av Vinnova inom ramen för programmet FFI och har genomförts utav fyra parter. Fastighetsägarna Victoriahem AB och Fastighets AB Hemmaplan, samt arkitektbyrå Theory Into Practice (TIP) och trafikonsultbolaget Trivector Traffic.

1. Inledning.....	6
1.1. Bakgrund till projektet.....	6
1.2. Syfte och mål.....	7
1.3. Metod.....	8
2. Bakgrund	9
2.1. Vad är mobilitetstjänster?.....	9
2.2. Mobilitetstjänsters potential för bidrag till social hållbarhet.....	9
2.3. Tidigare erfarenheter och studier kring mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden	11
3. Vad karaktäriserar Gottsunda?.....	13
3.1. Modernismens planeringsideal ligger till grund för platsens utformning.....	13
3.2. Gottsunda centrum är stadsdelens hjärta	15
3.3. Trafikseparering – säkerhet, (o)trygghet och mobilitet	16
3.4. Stolthet och mångfald – segregation och utsatthet	18
3.5. En plats under utveckling	19
4. Förutsättningar för mobilitetstjänster i Gottsunda.....	20
4.1. Trygghet och otrygghet upplevs parallellt.....	20
4.2. Ingen tid men pengar - mycket tid men inga pengar	22
4.3. Kunskap och teknik	24
4.4. Kreativa lösningar för att lösa brist på mobilitet	25
4.5. Populärt att gå – men tungt att bära	28
5. Hur ska mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden utformas?	29
5.1. Principer för planering och utformning av mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden	30
5.2. Förslag på mobilitetslösningar i Gottsunda	31
6. Slutsatser och fortsatta studier.....	37
7. Referenser	39

1. Inledning

Mobilitetstjänster, även kallat Mobility as a Service (MaaS), mobilitet som tjänst eller kombinerad mobilitet, har fått mycket fokus och utvecklas för närvarande i försök att tillhandahålla attraktiv mobilitet genom bland annat delning av fordon som paketeras via digitala verktyg. Mobilitetstjänster anses ha potential att leda till ett mer hållbart transportsystem. Samtidigt tenderar satsningar kring mobilitetstjänster och olika forsknings- och innovationsprojekt om mobilitetstjänster att riktas mot en homogen samhällsgrupp, den urbana medelklassen. Men behovet kan vara stort, om inte större, även i socioekonomiskt utsatta områden. Förutsättningarna i utsatta områden är nödvändigtvis inte exakt de samma som i mer urbana medelklassområden vilket gör att det inte alltid går att flytta och applicera lösningar från en typ av område till ett annat. Här finns ett stort behov av ökad förståelse för förutsättningar och anpassade mobilitetstjänster vilket detta projekt har syftat till att fylla.

1.1. Bakgrund till projektet

Stadsdelen Gottsunda i södra Uppsala har länge stått inför socioekonomiska utmaningar som bland annat påverkar invånarnas vardagsliv och deras tillgång till mobilitet. Fastighetsaktörer i Gottsunda har under en tid märkt av att boende använder kundvagnar för att exempelvis köra hem matvaror, flytta eller gå till tvättstugan, utan att lämna tillbaka till handlarna som äger dem. Vid första anblick går det tro att ett sådant beteende bara är bus och felaktigt beteende, men vid närmare anblick går det att tolka användningen som ett symptom på bristande mobilitet.

En potentiell lösning för att öka tillgången till mobilitet kan vara att implementera mobilitetstjänster, men befintliga mobilitetstjänster på marknaden är till följd av ett stort utvecklings- och innovationsfokus på urban medelklass. Det kan innebära att lösningarna ofta är utformade med stort teknikfokus vilket kan driva upp kostnaden för tjänsten samt att de fokuserar på att lösa medelklassens vardagsresande. Det är förutsättningar som nödvändigtvis inte passar alla människor i ett socioekonomiskt utsatt område, där andelen förvärvsarbete är lägre och resmönster kan se annorlunda ut i jämförelse med ett urbant medelklassområde.

Vad menar vi med socioekonomiskt utsatta områden eller områden som präglas av socioekonomiska utmaningar?

Med socioekonomiskt utsatta områden menar vi geografiskt avgränsade områden som enligt statistik har hög koncentration av sociala och ekonomiska utmaningar.

Vi vill förtydliga att användningen av "utsatta områden" innebär en risk för att områdena pekas ut som isolerade och att människorna som bor där utmålas som utsatta. Kritiken grundar sig ofta i avsaknad av att belysa strukturella orsaker till de socioekonomiska problemens uppkomst. Å andra sidan finns det de som menar att benämningen har bidragit till att insatser har gjorts i dessa områden.

Projektet är finansierat av Vinnova inom ramen för programmet FFI och har genomförts utav fyra parter. Fastighetsägarna Victoriahem AB och Fastighets AB Hemmaplan, arkitektbyrån Theory Into Practice (TIP) och trafikonsultbolaget Trivector Traffic. Fastighetsägarna har genom sina förvaltningsorganisationer bidragit med en förståelse för området samt kontakter till intervjupersoner. Fastighetsägarna är också en viktig aktör eftersom de har rådighet över den fastighetsnära mobiliteten vilket ger dem goda förutsättningar för att dels studera och förstå platsen, dels kunna genomföra tester i ett efterföljande skede. Trivector Traffic har bidragit med sin expertis inom mobilitet och social hållbarhet. TIP har bidragit med sin expertis inom gestaltning, arkitektur och mobilitet.

1.2. Syfte och mål

Syftet med projektet har varit att studera förutsättningar och behov av mobilitet i utsatta områden och hur mobilitetstjänster kan utformas på sätt som kan leda till en mer hållbar, jämlik och jämställd tillgänglighet. Projektet har genomförts med utgångspunkt i Gottsunda som också utgör fallstudieområde för datainsamling.

Målet är att projektet ska:

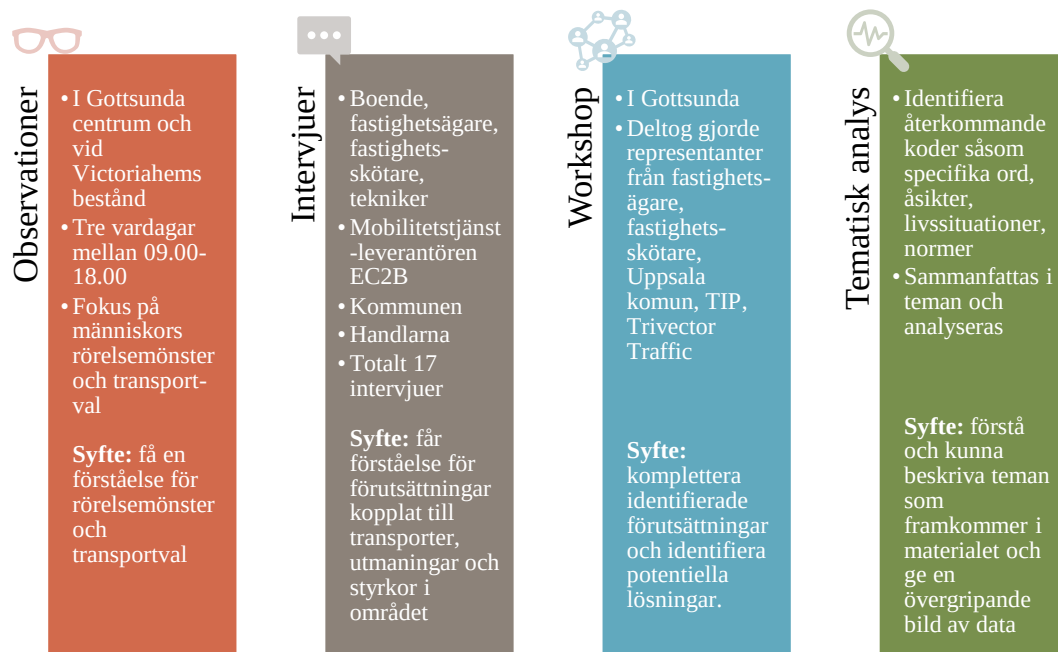
- ▷ Öka förståelsen för vilka mobilitetsbehov som finns i socioekonomiskt utsatta områden.
- ▷ Mynna ut i konkreta förslag på mobilitetstjänster som kan testas i kommande projekt.

Frågeställningarna för projektet har varit:

1. Hur ser förutsättningarna för, och behoven av, mobilitetstjänster ut i socioekonomiskt utsatta områden, med särskilt fokus på Gottsunda?
2. Hur skulle en mobilitetstjänst behöva utformas för att fungera på dessa platser och samtidigt bidra till en mer hållbar, jämlik och jämställd tillgänglighet?

1.3. Metod

Inom ramen för projektet har data från observationer, intervjuer och en workshop legat till grund för en tematisk analys, se Figur 1-1. Datainsamlingen har pågått från senhösten 2023 till och med mars 2024.



Figur 1-1. Illustration av metoderna använda i projektet.

Avgränsningar

Studiens resultat och rekommendationer baseras på tidigare forskning, erfarenheter och den datainsamling som är gjord inom ramen för projektet. Majoriteten av de intervjuade i projektet är kvinnor. När det gäller boende har samtliga som intervjuats varit kvinnor varav många inte förvärvsarbetar. Flera av dem har bott i Gottsunda under en lång tid. Urvalet av boende är inte representativt för Gottsunda som helhet och innehållet bör läsas med det i åtanke.

2. Bakgrund

2.1. Vad är mobilitetstjänster?

Det saknas idag en vedertagen definition av konceptet mobilitetstjänst och vad det innebär. Denna studie utgår samtidigt ifrån SKR:s definitionen, som visas i faktarutan till höger¹.

Mobilitetstjänster kan beskrivas som en lösning för mobilitet som bygger på att människor delar, i stället för att äga. Kollektivtrafiken ses vanligtvis som en grund i mobilitetstjänster och kompletteras med exempelvis bilpool, hyrbil, taxi, leveransboxar och lånecykelsystem för att möta den efterfrågan på mobilitet som en människa har. Värt att notera är att mobilitetstjänster oftast, oavsett vad själva tjänsten utgörs av, kompletteras med gång eller privatägd cykel. För att en mobilitetstjänst ska vara attraktiv behöver information om alla färdmedel och betalning fungera på ett enkelt sätt för användaren.

Vad är en mobilitetstjänst?

En tjänst eller teknologi som ger dig tillgång till mobilitet – utan att äga fordonet.

En mobilitetstjänst kan erbjuda tillgänglighet till transportsystemet utan att äga ett fordon. Samtidigt kan delar av resan kompletteras med eget fordon, såsom cykel eller till fots. I detta kan mobilitet som tjänst erbjuda en helhetslösning, där användarens olika resbehov samlas hos en och samma leverantör.

2.2. Mobilitetstjänsters potential för bidrag till social hållbarhet

Samtidigt som transporter och infrastruktur å ena sidan kan utgöra en möjliggörare för tillgänglighet, har potential att knyta samman samhället, minska 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 medborgare².

¹ SKR (2020) *Smart mobilitet och mobilitetstjänster. Så kan kommuner och regioner arbeta.*

² Grieco, M. (2015) *Social sustainability and urban mobility: Shifting to a socially responsible pro-poor perspective.*

Personer med sämre socioekonomiska förutsättningar påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens brister, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig. Det gör begreppet rättvisa centralt i frågan om mobilitet. Om man utgår från att människor har olika möjligheter att tillgodogöra sig ett visst utbud av transporter och med olika makt och resurser³ finns potential att hitta lösningar som är anpassade till en viss grupp. Det är med den utgångspunkten vi i det här projektet utforskar mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster har potential att bidra till tillgänglighet i människors vardag, men utan att förstå den specifika eller de specifika grupper som adresseras är risken stor att insatserna slår fel.

Det råder samsyn i forskning och allmänhet att den sociala hållbarhetsdimensionen ofta glöms bort i transportplanering och därmed inte hanteras i tillräcklig utsträckning⁴. En förklaring till att mobilitetstjänster inte utformats för att bidra till utsatta gruppers mobilitet är att planerare liksom alla människor i samhället, är präglade av normer och föreställningar vilket också påverkar deras planering. Henriksson (2014) menar att planerares förståelse av hållbara resor ofta grundar sig på medelklassens resande och deras bidrag till hållbart resande i form av kollektivtrafik-, cykel- och gångresor. Dessutom är transportplanering traditionellt sett en ekonomiskt rationell praktik som fokuserat på att transportera en person från A till B till en så låg kostnad som möjligt⁵ vilket ofta lett till att fokus har legat på den arbetspendlande mannen. Detsamma gäller hållbart resande, där fokus ofta ligger på resan mellan hemmet och arbetet medan resor som görs inom ramen för det obetalda hem- och hushållsarbetet (som i sig ses som traditionellt kvinnligt) sällan behandlas inom ramen för hållbart resande⁶. Sammantaget visar ovan nämnda faktorer att det med största sannolikhet finns behov och förutsättningar hos andra grupper, exempelvis boende i socioekonomiskt utsatta områden, som planerare idag inte känner till eller kan förhålla sig till på grund av rådande normer och föreställningar.

³ Joelsson, T., m.fl., (2023) *Familjers vardagsmobilitet i 'socialt utsatta områden'*

⁴ Grieco, M. (2015) *Social sustainability and urban mobility: Shifting to a socially responsible pro-poor perspective.*

⁵ Se bl a Joelsson, T. & Lindkvist Scholten, C. (2019). The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning. I Lindkvist Scholten, C., & Joelsson, T. (red.). *Integrating Gender into Transport Planning*. Cham: Springer International Publishing, ss. 1–22. och Dymén, C. (2014). *Engendering Spatial Planning. A Gender Perspective on Municipal Climate Change Response*. Stockholm: Diss. Kungl. Tekniska högskolan (KTH).

⁶ Larsson, A. och Jalakas, A. (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur et genusperspektiv*

2.3. Tidigare erfarenheter och studier kring mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden

Ett tidigare VINNOVA-projekt om mobilitet som tjänst med fokus på socioekonomiskt utsatta områden och med särskilt fokus på Rosengård, konstaterar att de delningstjänster i form av abonnemang på mobilitetstjänster som införts på olika håll i Sverige ofta vänder sig till en välbeställd målgrupp. Hinder för implementering av mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden kan enligt projektets litteratursammanställning delas upp i tre kategorier: strukturella hinder, ekonomiska hinder samt kunskapsmässiga- och kulturella hinder. Nedan ges en kort sammanfattning av respektive kategori:

- ▷ **Strukturella hinder:** innefattar både brist i fysisk tillgång till mobilitetstjänster och operationella hinder. Projektet sammanfattar tidigare studier på området med att konkludera att placeringen av stationer/fordon ofta görs med fokus på förväntad användning och lönsamhetsmöjligheter vilket ofta blir i områden med hög densitet, blandad markanvändning och områden som tjänsteleverantörerna känner till. För att motverka att vissa områden inte får tillgång till tjänster kräver till exempel vissa amerikanska myndigheter att delade fordon även placeras i låginkomstområden vid tillhandahållande av platser i centrala stadsdelar för bilpooler⁷. Exempel på operationella hinder är exempelvis krav på körkort, vilket utgör ett hinder i socioekonomiskt utsatta områden med lågt körkortsinnehav. Internet- och smartphonetillgång kan också utestänga vissa grupper. Alternativa bokningsmetoder som telefonbokning och användning av butiker i närområdet framhålls som möjligheter⁸.
- ▷ **Ekonomiska hinder:** kostnaden och betalningsmöjligheterna blir extra styrande för användandet av mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden med en lägre inkomst än genomsnittet. Litteraturen visar att en sänkning av inträdesavgiften och höjning av användningskostnaden (timkostnaden) skapar en prismodell som är bättre anpassad för låginkomstgrupper. Tjänsterna kräver ofta att användaren har bankkonto och betalkort. I Sverige är andelen utan bankkonto försumbart liten för befolkningen som helhet medan för personer som precis flyttat till Sverige och/eller väntar på uppehållstillstånd kan vara svårt och ta tid att få personnummer och banktjänster att fungera⁹. Det finns också människor som känner en oro och osäkerhet för att använda betalkort och nya betaltjänster som Swish. Det kan också vara en person i hushållet (ofta mannen) som står på betalkortet/betaltjänsten medan den andra personen endast kan använda sin partners kort eller tjänst vilket gör att tillgången till en tjänst blir begränsad. När de ekonomiska marginalerna är små, kan ytterligare ett hinder vara oro för betalning och att övertrassera sitt konto¹⁰. En

⁷ Trivector (2018) *Koncept för "inkluderande Maas"*

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

studie från USA¹¹ visar att antalet resor som görs av medlemmar som har ett års-medlemskap är lägre i socioekonomiskt utsatta områden än i andra områden, vilket författarna menar kan bero på flera hinder, exempelvis ekonomiska, som avskräcker eller omöjliggör låginkomsttagare från att skaffa medlemskap.

- ▷ **Kunskapsmässiga- och kulturella hinder:** behöver överbryggas för att införa delade mobilitetstjänster i socioekonomisk utsatta områden. Boende i socioekonomiskt utsatta områden har ofta lägre kunskap om nyttan av användningen av mobilitetstjänster och hur man använder dem, dels till följd av lägre kunskap om det svenska transportsystemet, dels språkbarriärer. Det ställer krav på kommunikation vid införande. Kulturella hinder som lågt förtroende för myndigheter och en statuskultur kring ägande av bilar hindrar också införandet. En stark social infrastruktur och en utbredd hjälpsamhet, bland annat genom informell delning av bilar och skjuts av vänner och familj, minskar behovet av formella delningstjänster¹².

Förutom strukturella-, ekonomiska- och kunskapsmässiga- och kulturella hinder så lyfts vikten av att arbeta med kommunikation vid implementering av en mobilitetstjänst, inte minst till följd av språk- och kunskapsbarriärer. Fastighetsägare beskrivs som en nyckelaktör likväl som en lokal aktör att ingå partnerskap med som också kan agera intermediär.¹³

¹¹ Quian m.fl., 2020

¹² [Trivector \(2018\) Koncept för "inkluderande Maas"](#)

¹³ Ibid.

3. Vad karaktäriserar Gottsunda?

3.1. Modernismens planeringsideal ligger till grund för platsens utformning

Gottsunda är en förort till Uppsala och är huvudsakligen byggt under 1960- och 70-talen vilket ger området en stark prägel av modernismens planeringsideal. Bebyggelsen följer en tydlig rekordårsstruktur i sin utformning. Stadsdelen består främst av bostäder i form av lägenhetshus, ofta i 3–4 våningar men även storskaliga 8-våningarskomplex. Här finns Gottsunda centrum, beläget centralt i stadsdelens mitt. Administrativt utgör området en egen stadsdel i Uppsala och 2023 bodde här runt 8 600 invånare, vilket gör stadsdelen till en av de största i kommunen. Området har under den senaste femårsperioden sett en begränsad (-2 procent) befolkningsförändring¹⁴.



Figur 3-1. Lägenhetshus i norra Gottsunda. Foto: Google Earth

Precis som många andra liknande områden så byggdes Gottsunda i stadens ytterkant, någonting som ofta kallas satellitstadsdel. Placeringen påverkar fortfarande Gottsunda som till viss del geografiskt ligger frånvänt Uppsala centrum. Dessutom är Gottsundas olika delområden till mångt och mycket frånvända och frånskilda även varandra. Samtidigt ger placeringen goda förutsättningar för grönska vilket i Gottsunda märks genom stora och gröna bostadsgårdar och närhet till kringliggande naturområden.

¹⁴ [Uppsala kommuns statistikdatabas](#)



Figur 3-2. Karta över Gottsunda. Källa: OSM och Google Earth.

3.2. Gottsunda centrum är stadsdelens hjärta

Med sitt rika utbud är Gottsunda centrum en viktig mötesplats som tjänar inte bara de boende i Gottsunda, utan även människor från andra närliggande områden. Som ett centrum för handel och social interaktion erbjuder det ett flertal olika livsmedelsbutiker, serviceinrättningar och offentliga faciliteter såsom bibliotek. Det gör centrumet till en naturlig samlingspunkt. Utbudet innebär att boende kan tillgodose många av sina vardagslivsbehov utan att nödvändigtvis behöva lämna stadsdelen för att få sina behov uppfyllda.

Det är nästan alltid liv och rörelse vid Gottsunda centrum. Dess tillgänglighet och utbud av tjänster och aktiviteter gör att människor även från andra delar av kommunen dras till Gottsunda centrum för att handla, umgås och delta i kulturella och rekreationella aktiviteter. Det genomfördes omfattande renoveringar av fastigheten under hela 2010-talet och centrum har kompletterats med ett större kontorshus vilket bidrar med fler arbetsplatser i centrum. Sedan 2022 äger Fastigheter AB Hemmaplan Gottsunda centrum.

Från Gottsunda centrum är det mindre än 1 kilometer till flerbostadshusen i Victoriahems, Uppsalahems och Rikshems bestånd i norra Gottsunda (se Figur 3-2. Karta över Gottsunda. Källa: OSM och Google Earth. En promenad från Victoriahems område till centrum tar i genomsnitt 9 minuter¹⁵. För resor till Gottsunda centrum är tidsbesparingarna jämfört mot cykel, kollektivtrafik och bil marginella.



Figur 3-3. Gottsunda centrum och kringliggande bostadskomplex. Foto: Google Earth.

¹⁵ Enligt Google Maps.

3.3. Trafikseparering – säkerhet, (o)trygghet och mobilitet

Rekordårsstrukturen innebär trafikseparerade gatustrukturer med omfattande gång- och cykelnätverk med planskilda passager. Sammantaget ger trafikstrukturen mycket goda gång- och cykelmöjligheter inom stadsdelen vilket gör det enkelt att både cykla och gå mellan centrum och bostadsområdena. Dessutom är stråken ofta trevliga och går genom grönområden eller mindre parker.

Trafikseparering ger likaså goda möjligheter för bilens framkomlighet. Tillsammans med att det i området finns många markparkeringar, både vid bostäder och centrum, ökar attraktiviteten för bilen. De trafikseparerade gatorna innebär samtidigt att det sällan är möjligt att köra bil hela vägen fram till lägenhetsporten eftersom trafikbommar eller andra hinder avgränsar bilvägen från gårdstorna. Dessutom är parkeringsplatser för bil ofta placerade i mellanrummet mellan bostadsgårdar och infrastruktur.

Samtidigt som den trafikseparerade gatustrukturen bidrar till ökad trafiksäkerhet genom trafikseparering och goda förutsättningar för gång, cykel och bil finns en välkänd trygghetsproblematik som ofta uppstår i denna gatustruktur. Den upplevda tryggheten minskar ofta när cyklister och gångtrafikanter inte behöver interagera med motorfordon eftersom förutsättningarna för att synas och bli sedd av andra medmänniskor minskar. Utformningen av trafikseparerade gator kan skapa miljöer som känns isolerade eller mindre övervakade, exempelvis tunnlar, vilket kan leda till en känsla av osäkerhet särskilt under tider med lägre trafikflöden. Denna fråga relaterar till konceptet *eyes on the street*, en princip inom urban design som pekar mot att gator är säkrare när det finns många människor som kan observera och eventuellt ingripa vid oönskade aktiviteter.



Figur 3-4. Gång- och cykelväg är planskild från bilvägen, vid Musikvägen i centrala Gottsunda. Foto: Google Maps.

I den senaste omfattande resvaneundersökningen i Uppsala kommun från 2015 framkommer flera tydliga mönster i Gottsundabornas resvanor. Erfarenheter visar att vissa grupper svarar oftare på enkätundersökningar än andra, en grupp vars resvanor är utmanande att samla in är papperslösa eller personer som bor olovligen i andra hand. Svarsfrekvensen i Gottsunda var lägre än snittet för kommunen som helhet.

Andelen av de boende i stadsdelen Gottsunda som går eller cyklar är mindre än i övriga kommunen. Sett till reseandelar är bil det vanligaste färdmedlet för de boende, men andelen som reser kollektivt är även den stor, till och med störst i kommunen, cirka 27 procent¹⁶. Sett till hela kommunen så visar resvaneundersökningen även att 30 procent av alla resor för livsmedelsinköp görs till fots. Resvaneundersökningen visar vidare att resor för längre avstånd i större utsträckning sker med bil och till viss del kollektivtrafik, medan kortare resor oftast görs med cykel eller till fots. Som jämförelse med livsmedelsinköpsresorna så är det endast cirka 7 procent som går till sitt arbete.

Bilnehavet per hushåll i Gottsunda är relativt likt den övriga kommunen, runt 47 procent i hela stadsdelen. Samtidigt finns det stora skillnader i bilnehav inom stadsdelen. 36 procent av hushållen i Norra Gottsunda äger en eller flera bilar, jämfört med Södra Gottsunda där bilnehavet är 83 procent¹⁷.

Uthyrningsgraden av boendeparkeringen är likväl relativt hög, vilket nödvändigtvis inte korrelerar med en hög beläggning. Kommunen har samtidigt inte reglerat upp gatumarksparkeringen i kringliggande områden vilket innebär en parkeringsflykt från avgiftsbelagd boendeparkering till gratisparkering till framför allt Valsätra.

Tillgången till kollektivtrafik i området är god, med goda förbindelser till bland annat Uppsala centrum. Flera stombusslinjer angör vid Gottsunda centrum varav en linje fortsätter söderut genom Gottsunda. Flera av linjerna trafikeras med ledbussar och turtätheten är hög. Pensionärer får köpa månadskort till rabatterat pris och ungdomar reser gratis på sommaren. För övriga resor med Uppsalas Länstrafik kostar en enkelbiljett 39 kronor och ett månadskort kostar 1030 kronor.

Kostnaden för användandet av kollektivtrafiken kan samtidigt utgöra en barriär, då priset är för högt för att tillgängliggöra det som ett reellt alternativ för många boende inom Gottsunda. Därmed kan den upplevda tillgängligheten vara lägre för de boende som inte har råd. Det går även att konstatera att kollektivtrafiknätet primärt inte är utformat för resor inom stadsdelen, utan för att resa till och från andra stadsdelar.

¹⁶ [Resvaneundersökning hösten 2015, Uppsala kommun](#)

¹⁷ [Uppsala kommuns statistikdatabas](#)

3.4. Stolthet och mångfald – segregation och utsatthet

Gottsunda är en plats med stor mångfald och med många styrkor som boende ofta uttrycker stolthet över, men till förutsättningarna för platsen hör samtidigt flera stora utmaningar som behöver belysas. I *Den sociala kompassen 2023*¹⁸ för Uppsala kommun framkommer att framför allt området norra Gottsunda är ett av de fyra områden i Uppsala med flest papperslösa och öppet arbetslösa samt med lägst disponibel inkomst, högst ohälsotal och lägst utbildningsnivå. Det innebär att det finns många vars vardagsliv och livsvillkor påverkas av fattigdom, trångboddhet och kriminalitet.

Inkomstskillnaderna är betydande inom området men märks ännu tydligare i jämförelse med övriga kommunen. Medelinkomsten är cirka 18 000 kr/månad vilket är ungefär 40 procent lägre än i övriga Uppsala kommun. Inkomster på stadsdelsnivå hänger ihop med en hög arbetslöshet. I Gottsunda saknar över 40 procent förvärvsarbete, vilket innebär att de kan vara arbetslösa, sjuk- eller aktivitetsersatta¹⁹.

De förhållandevis låga och varierande inkomsterna påverkar köpkraften inom området, vilket även påverkar betalningsmöjligheterna för till exempel mobilitet. Sannolikt förekommer betydande skillnader i den reella tillgången till mobilitet och därmed också människors transportfattigdom. Geografin och servicen i området innebär samtidigt att mycket av vardagslivet kan levas inom stadsdelen, utan att lämna den.

Gottsunda-Valsätra har legat på polisens lista över särskilt utsatta områden. Det innebär att polisen bedömer att problematik med 'låg socioekonomisk status' och kriminalitet påverkar lokalsamhället. I praktiken betyder det att det finns en problematik med parallella samhällsstrukturer, kriminalitet och segregation med invånare som inte integrerats i det svenska samhället. Men utvecklingen har varit positiv och det finns indikationer på att förändring skett i Gottsunda-Valsätra under de senaste åren. Så sent som i början av 2024 plockades området bort från listan över särskilt utsatta områden till en följd av insatser från civilsamhället, boende, myndigheter och verksamheter i området. Bland annat genom föreningen Platssamverkan i Gottsunda-Valsätra. Platssamverkan innebär att flera lokala aktörer har gått ihop och har tillsammans arbetat med insatser inom området för att fokusera på trygghet, säkerhet och gemenskapstäckande arbeten. I platssamverkan ingår fastighetsägarna Fastigheter AB Hemmaplan, Rikshem, Uppsalahem och Victoriahem. Samverkan har resulterat i flera konkreta åtgärder, bland annat; trygghetsvandringar, utveckling av parker och runt 60 sommarjobb för unga i området. Förändringen, där Gottsunda gått från att klassas som ett särskilt utsatt område till ett riskområde innebär samtidigt inte att problematiken är löst eller borta, men riktningen bedöms gå åt rätt håll.

¹⁸ [Uppsala kommun, Den sociala kompassen 2023](#)

¹⁹ [Uppsala kommuns statistikdatabas](#)

3.5. En plats under utveckling

I Gottsunda och områdena i dess närhet, Valsätra och Bäcklösa, finns flera pågående stadsutvecklingsprojekt. Området är utpekad av Uppsala kommun som särskilt prioriterat för vidare stadsutveckling, vilket innefattar både detaljplanearbeten, projekt för ökad trygghet och områdesarbete för att utveckla området. Kommunen har tagit fram en handlingsplan och ett planprogram och har kontinuerligt arbetat med förbättringar av den bebyggda miljön i Gottsunda under kommande år²⁰.

Nybyggnation prioriteras primärt kring det stadsstråk som Uppsala kommun planerar ska växa fram längs med den spårväg som kommer att byggas mellan centrala Uppsala, Gottsunda och vidare ner mot den planerade stadsdelen Bergsbrunna. Den nya spårvägen i Uppsala planeras vara färdig och i drift innan 20-talets slut. Stråket planeras längs med Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allé. Spårvägen kommer att förbättra möjligheterna att resa kollektivt till centrala Uppsala från Gottsunda bland annat till följd av ökad kapacitet och förbättrade restider. Spårvägen utgör samtidigt en motor för stadsutveckling. Nya bostäder, butiker och verksamhetslokaler planeras uppföras i spårvägens närhet. Uppsala kommuns förväntning är att utvecklingen kan hjälpa till att knyta samman Gottsundaområdets olika delar och skapa en tryggare och mer levande stadsdel²¹.



Figur 3-5. Strukturplan (2022) med planområden för detaljplanerna; A, B, C och D. Den planerade spårvägen går längsmed Hugo Alfvéns gata och Gottsunda allén. Planerna C och B planeras genomföras först²².

²⁰ [Handlingsplan och planprogram, Uppsala kommun](#)

²¹ [Planprogram för Gottsundaområdet, Uppsala kommun](#)

²² [WSP, Uppsala kommun \(2022\) Gottsunda stadsnod, underlag till detaljplan PM trafik.](#)

4. Förutsättningar för mobilitetstjänster i Gottsunda

Intervjuerna, platsobservationerna och resultatet från workshopen har lagt grund för genomförandet av en tematisk analys där viktiga förutsättningar för mobilitetstjänster i Gottsunda identifierats.

4.1. Trygghet och otrygghet upplevs parallellt

Resultatet av intervjuerna, workshopen och platsobservationerna tyder på att det finns en tydlig dualism kring trygghet och gemenskaps känslan inom Gottsunda, vilket inverkar på förutsättningarna för mobilitetstjänster i området.

Vad är det bästa med Gottsunda?

Gottsunda centrum och att Gottsunda är bättre än sitt rykte! ...[jag] åker till Gottsunda Centrum varje dag, går på aktiviteter, handlar, går på biblioteket. Rör mig runt i Gottsunda, träffar folk.

Kvinna, har bott i Norby i 3 år



Data tyder på att det finns en stark sammanhållning och en god grannsamja på platsen. Det är inte ovanligt att man känner grannarna i sitt trapphus och det är vanligt att be om hjälp eller låna till exempel verktyg av varandra. Gottsunda centrum är ett starkt nav för socialt liv där människor möts och uppehåller sig i vardagen för att träffa vänner, bekanta eller bara besöka tillsammans med sin familj. Det förekommer också att man skjut-sar sina vänner eller familj med bil, även inom området. Stäm-ningen i området beskrivs som bra och trevlig bland många av de intervjuade boende och verksamma i området. Det märks att människor trivs även genom att flera av de intervjuade har bott länge i området.

Det bästa med Gottsunda är mångkulturen och värmen. Det är oftast bra stämning och folk är öppna och glada.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 24 år



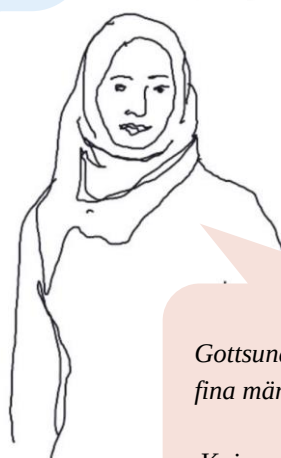
Jag älskar Gottsunda och alla som är i Gottsunda är mycket trevliga, jag känner mig hemma här.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 19 år



Gottsunda är en mysig plats, finns många fina människor här.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 37 år



Den tydliga bilden av grannsämja och goda sociala relationer på stadsdelsnivå kontrasteras samtidigt av en problematik med otrygghet inom området. Mycket av otryggheten kretsar kring kriminalitet och ungdomsgäng som skapar otrygghet utomhus men också i trapphus. Trots att inte alla intervjuade personligen har upplevt närvaron av kriminalitet eller otrygghet till följd av ungdomsgäng så är de intervjuade medvetna om att problem finns i området. De boende ser brända bilar och vågar inte säga till med rädsla för att själv bli utsatt för brott.



Första tiden var det jättebra [i Gottsunda], mycket trygghet. Sista åren mycket problem med ungdomar, som står vid [Adress], sista cirka 5 åren. Mer och mer och mer hela tiden, brända bilar... ...nu är det inte så mycket bilbränder men mer skjutningar, folk står här och röker hasch. Svårt att samarbeta och säga till i alla lägen, man kan bli rädd och hotad själv. Det är många som inte bor här som kommer hit, blandat med folk som bor här. Varför samlas de just här?

Kvinna, har bott i Gottsunda i 45 år

De boendes upplevelser av trygghet och på samma gång otrygghet bidrar till en ambivalens i områdets sociala struktur, där gemenskap och grannsämja existerar sida vid sida med en oro för personlig säkerhet och trygghet.

4.2. Ingen tid men pengar - mycket tid men inga pengar

Precis som i många städer och stadsdelar är Gottsunda en stadsdel med människor med olika livssituationer. Det framkommer dels i intervjuerna, dels från platsobservationerna att människor som är i Gottsunda centrum på dagtid generellt sett har mer tid till förfogande men att de ekonomiska tillgångarna är begränsade. Det innebär en vardagslivssituation och ett rörelsemönster där vissa typer av resor och färdmedel inte är tillgängliga.

Vissa intervjupersoner uppger att de inte har råd med till exempel kollektivtrafikbiljetter eller äger någon egen bil. Flera intervjupersoner uppger att de i stället för att åka bil, cykla eller åka kollektivtrafik går för att handla och göra ärenden. Ofta går intervjupersonerna flera gånger i veckan, ibland varje dag, till butiken för att handla mat.

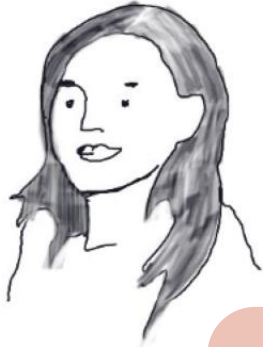
Jag tycker om att gå och handla och kolla lite i olika affärer. Jag handlar bara online när det blir fraktfritt. Mat handlar jag aldrig online. Jag vill se varorna och gå runt i olika affärer och se var det är bra priser.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 33 år

Nja, jag vill se extrapriser i affären. Men ibland när det är lockpriser online köper vi online, men inte mat.

Kvinna, har bott i Norby i 3 år

Beteendet bekräftas av handlarna som också uppger att de ser besökare som går till alla tre livsmedelsbutiker som finns i centrum, för att på så sätt kunna hitta de bästa varorna som är på extrapris just den dagen. Det framkommer även från intervjuerna med boende att handlingsrutinen är en uppskattad del av vardagen, en social aktivitet som samtidigt innebär att personen själv kan bestämma kvalitet på sina varor. Att handla i centrum flera gånger i veckan är ett sätt att ha kontroll. De intervjuade uppger att de inte hade önskat ersätta sin handlingsrutin med att beställa matvaror med hemleverans, dels för att man anser det vara för dyrt, dels för att man då själv på egen hand inte kan säkerställa kvaliteten på de individuella matvarorna.



Jag brukar handla på Gottsunda centrum, sitta en stund på biblioteket och umgås med vänner som brukar sitta på mötesplatsen där.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 24 år

Jag går till centrum nästan varje dag, inte för att handla alltid utan bara för att träffa människor. Det tar ungefär 10 min för mig att gå hit.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 19 år



Det finns helt enkelt en grupp människor i Gottsunda som har begränsade ekonomiska resurser, men som har gott om tid för att genomföra sina resor i vardagen och som därför prioriterar att till exempel promenera för att genomföra ärenden, hellre än att köpa bussbiljett. De intervjuade anger inte att deras resande är begränsat, tvärtom uttrycks stor nöjdhet med den egna situationen.

Om jag behöver ta mig längre bort än Gottsunda brukar jag få skjuts av mina barn eller kompisar. Åker inte buss så ofta. Jag tycker att det är enkelt för mig att resa eller ta mig till platsen jag vill till.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 19 år



Samtidigt finns det, precis som i andra områden, även andra grupper i Gottsunda. Under observationerna går det att se skillnader i människors rörelsemönster på dagtid och kvällstid. Under kvällen verkar det som att fler personer med förvärvsarbeten handlar i centrum, de rör sig generellt snabbare och har en tid att passa. Generellt sett kan förvärvsarbetandes förutsättningar se annorlunda ut, både gällande tid och ekonomi vilket också påverkar deras mobilitet och rörelsemönster. Denna grupps vardagslivsmönster ser markant annorlunda ut jämfört med många andra av de boende i området. Man gör i regel fler kombinationsresor och färdas längre avstånd i sin vardag. Sammantaget innebär det att man i sitt vardagsliv har mindre tid över, men samtidigt har en större betalningsmöjlighet för att resa, vilket kan ta sig olika uttryck, dels ett större resande med kollektivtrafik, dels i andra fall innehav och användande av bil. Det resulterar i andra förutsättningar där dessa individer i sitt vardagsliv har mindre tid över, men samtidigt har en större köpkraft. Denna grupp i Gottsunda är i jämförelse med andra stadsdelar i Uppsala fortfarande en inte köpstark grupp, men i förhållande till andra boende i Gottsunda är deras ekonomiska förutsättningar bättre.

4.3. Kunskap och teknik

Som tidigare studier kring mobilitetstjänster och socioekonomiskt utsatta områden visar, så har kunskap och kultur, betydelse för potentiella lösningar för mobilitet. Från intervjuerna framkommer att det finns en stor variation i vilken utsträckning man har vana att använda internet och appar. Det gäller inte mobilitet specifikt utan också på ett generellt plan.

Till följd av att det i området finns personer som är papperslösa, det vill säga saknar tillstånd att befinna sig i Sverige, så är det också en del av befolkningen som inte har tillgång till digitala lösningar som Bank-ID. Avsaknad av Bank-ID eller liknande tekniska lösningar kan också bero på kulturella eller språkliga hinder. Fastighetsägarna vittnar om att det i vissa bostadsområden bor en avsevärd andel som inte förstår svenska tillräckligt bra, vilket kräver anpassning i kommunikation.

Jag har inte BankID... ..problemet är att jag bor i andra hand, så jag kan inte låna med bricka... ..inget [bokningssystem] funkar när jag inte har uppehållstillstånd.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 5 år

4.4. Kreativa lösningar för att lösa brist på mobilitet

Ett tydligt tema som framträder från både intervjuer och platsobservationer är att det finns en stor uppfinnesrikedom bland de boende i Gottsunda i hur de löser sin mobilitet. Boende tar vad de har för att lösa sin mobilitet, särskilt för att förflytta sig kortare sträckor med varor eller prylar. Många har byggt om barnvagnar till transportvagnar, använder dramaten-vagnar, rullatorer och i vissa fall använder även boende kundvagnar för att köra hem sina varor.

Resvaneundersökningar visar att en stor del reser med bil och kollektivtrafik i Gottsunda, men den övriga delen av de boende som antingen inte har tillgång till, eller väljer att inte använda bil eller kollektivtrafik behöver lösa sin vardagsmobilitet utan motoriserade fordon. Gottsunda centrum och dess livsmedelsbutiker ligger centralt placerat i stadsdelen, men det faktiska avståndet för de boende dörr-till-dörr, är fortfarande förhållandevis långt, detta innebär en utmaning vid inköp av bland annat livsmedel. Resultatet indikerar att vissa löser detta genom att göra mindre inköp av livsmedel, ofta flera gånger i veckan, så att mängden varor fungerar för en promenadtur.



Figur 4-1. Ombyggd barnvagn och rullator används för att handla livsmedel i Gottsunda centrum. Foto: TIP

När diskussioner om olika vagnslösningar uppkom på intervjuerna framkommer att majoriteten av de intervjuade kvinnorna gärna har sin egen ombyggda barnvagn eller motsvarande, eftersom de använder den under stora delar av dagen, till olika aktiviteter. Däremot kunde de tänka sig att låna eller hyra större vagnar för att göra stora inköp, åka till återvinningen eller flytta tunga, skrymmande saker. Mobilitetslösningar som elsparkcyklar ansåg kvinnorna inte vara till nytta eftersom de är svåra att transportera saker med.

Kundvagnar – en utmaning i området

Resultatet indikerar även att det förekommer en betydande användning av kundvagnar för att transportera hem sina matvaror. Här blir uppfinningsrikedom en problematik, då kundvagnarna inte används för sitt tilltänkta syfte. Boende använder kundvagnar för att frakta

hem varor till sin bostad, men kör därefter inte tillbaka vagnen. I stället blir vagnarna stående, övergivna i bostadsområdena, i trapphus, parkeringsplatser och i vissa fall även inne i lägenheter. Kundvagnarna används därefter i flera fall även runt hemmet för att till exempel flytta möbler, tvätt och återvinning.

Vad används vagnarna till?

Allt! Tvätt, barn, allt som går i, inte bara mat. Har man barn med också, alla kan sitta i en vagn.

- Intervju med fastighetsskötare

Intervjuer med handlarna indikerar att mellan 50 och 200 kundvagnar försvinner varje vecka. Trots att antalet kundvagnar som försvinner varje vecka är betydande är det viktigt att beakta att Gottsunda är en stor stadsdel med runt 8 600 invånare. Det är alltså ett fåtal individer som utnyttjar kundvagnarna på ett felaktigt sätt. Kundvagnsansvändningen skapar samtidigt en problematik för flera aktörer i området. Dels innebär det en ekonomisk förlust för handlarna som behöver ersätta förlorade kundvagnar, dels påverkar det kunderna i matbutikerna som vill använda kundvagnarna i butiken. Men inte minst bidrar övergivna kundvagnar till en försämrad boendemiljö i området. För att undvika detta problemet lägger fastighetsaktörerna i området betydliga resurser på att varje vecka samla ihop kundvagnar och köra tillbaka till centrum. Det gör att resurser, som annars hade kunnat fokuseras på att arbeta med underhåll eller förbättra boendemiljöer nu går till att flytta kundvagnar. Både direkt och indirekt bidrar problematiken med kundvagnar därför till en försämrad situation för flera parter i Gottsunda.



Figur 4-2. Insamlade kundvagnar i Gottsunda. Foto: TIP

Som transportmedel är kundvagnen inte en användarvänlig eller adekvat lösning för att transportera hem varor. De är högljudda, otympliga, svårstyrda på alla underlag som inte är butiksgolv och det är till viss del skambelagt att köra kundvagnarna utanför centrumområdet. Resultatet indikerar samtidigt tydligt att det inte bara är exempelvis ungdomar som tjuvåker med kundvagnarna. Primärt verkar det vara vuxna som använder kundvagnarna till att frakta hem varor.

Personal hos Victoriahem och Hemmaplan uppger att det kan vara vem som helst, det finns inget uppenbart mönster i vare sig kön eller ålder. Ofta kan äldre barn hjälpa vuxna kvinnor att köra kundvagnen. Ingen av de intervjuade personerna uppger att de har använt en kundvagn för att köra hem sina varor, tvärtom uttrycker de en oförståelse till varför människor använder kundvagnar. Det begränsade underlaget från faktiska kundvagnsanvändare gör att vi inte kan säga någonting om de exakta anledningarna till att vissa personer väljer att använda kundvagnar. Men den felaktiga användningen av kundvagnarna i Gottsunda kan ses som ett symptom på bristande mobilitet. Bristande mobilitet, eller avsaknad av transportmöjligheter, kan vara en indikation på transportfattigdom (se faktaruta ovan). Personerna som utnyttjar kundvagnarna har sannolikt inte tillgång till transportmedel som är lämpliga, tillförlitliga och till ett för dem överkomligt pris för ändamålet att frakta hem sina matvaror.

Vad är transportfattigdom?

Transportfattigdom uppstår när en grupp eller individ, ofta med lägre inkomster, drabbas negativt på grund av hur transportsystemet är utformat.

Transportfattigdom definieras som en bristande tillgång till transportmöjligheter vilket i sin tur hindrar individer från att delta fullt ut i samhället. Den kan ta sig uttryck i ekonomiska hinder, brist på lämpliga transportalternativ eller otrygghet i trafikmiljön.



Jag hade många kläder hemma, jag ville lämna in till second hand. Jag lånade en kundvagn, tog den till centrum. Jag hittade den ute, ibland de kommer dit. Jag lånade den och tog den tillbaka.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 4 år

Eftersom majoriteten av intervjupersonerna uppger att de har andra lösningar, exempelvis ombyggda vagnar, som hjälper dem att ta hem sina varor från centrum kan det vara så att det är andra resor än de från hemmet, till centrum och tillbaka som är svåra att lösa. Utmaningen kan ligga i resor som inte börjar hemma, utan kanske på en arbetsplats eller social aktivitet och därefter går via centrum för att avslutas i hemmet. För denna typ av resor finns inga hjälpmedel att tillgå och kundvagnen blir ett potentiellt alternativ.

Trots att den huvudsakliga anledningen till att kundvagnarna används på detta sätt i Gottsunda inte är helt fastlagd, går det att utifrån skalan på problemet konstatera att det skett ett uppluckrande av normen kring att inte använda kundvagnar utanför butiksområdet på den här platsen. Uppluckrandet av denna norm i kombination med individer som har brist på mobilitet och kanske till och med upplever transportfattigdom till följd av brist på ekonomiskt gångbara alternativ kan därför ses som huvudanledningarna till kundvagnsproblematiken i Gottsunda.

4.5. Populärt att gå – men tungt att bära

De intervjuade kvinnorna promenerar främst mellan aktiviteter och åtaganden i Gottsunda, det beskrivs dessutom som en uppskattad del av vardagen. De får en stund för sig själva, kan röra sig fritt och är oberoende av andra människor eller tidtabeller. Att själv besöka centrum gör det möjligt att välja varor av hög kvalitet eller hitta varor till bra pris. Inköp kombineras med sociala aktiviteter och att vara del av det lokala folklivet vilket gör promenaden och handlandet till någonting mer än bara ett måste i vardagen.

Att bära hem mat och andra varor är samtidigt någonting som inte är helt problemfritt. I intervjuerna uppger ett antal kvinnor att de känner av smärta i axlar och rygg och därför upplevde det svårt att gå med vanliga bärkassar. En anställd på Victoriahem berättar om en boende som använder barnvagn som gästöd, ett eget val framför rullator som kvinnan ansåg var mer stigmatiserad. En man uppger att han inte vill använda dramaten, personligen föredrar han ryggsäck.



Jag har faktiskt testat att handla på nätet en gång men jag tyckte inte det var så bra. Man vill alltid välja ut sina varor på egen hand och känna på till exempel frukt och grönsaker.

Kvinna, har bott i Gottsunda i 17 år

5. Hur ska mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden utformas?

Ett av projektets mål har varit att utreda hur mobilitetstjänster bör utformas för att fungera i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till en mer hållbar, jämlik och jämställd tillgänglighet. I föreliggande avsnitt presenteras inledningsvis principer för planering av mobilitetstjänster som tagits fram baserat på de förutsättningar som tidigare beskrivits, därefter presenteras praktiska förslag på mobilitetstjänster baserat på Gottsundas förutsättningar. Förutsättningarna på andra platser av liknande karaktär kanske inte är exakt desamma, men vi tror att det kan finnas lärdomar att tillvarata även för andra platser.



*Figur 5-1. Man ska inte behöva gå långt för ett "Hej!". Med små medel kan gemenskapen stärkas upp. Trivseln ökar när människor möts och gång och cykel blir de mest populära sätten att ta sig runt. För större saker kan du boka en lånevagn. Så enkelt att hämta paket eller köra till återvinningen!
Illustration: TIP*

5.1. Principer för planering och utformning av mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden

Baserat på studiens iakttagelser och identifierade teman ges nedan principer för planering av mobilitetstjänster i Gottsunda, men som även kan ha betydelse för andra områden med liknande förutsättningar, eller platser generellt där önskan är att skapa inkluderande mobilitetstjänster. Principerna är följande:

- **Utgå från platsens förutsättningar** avseende mobilitet. Förstå vilka resor mobilitetstjänsten behöver lösa. Det kan handla om vardagsresor, sällanresor eller envägsresor. Det kan också handla om resor med barn eller varor.

För Gottsunda: behöver lösningen underlätta korta resor med matvaror eller andra prylar, exempelvis för flytt eller källsortering. Lösningen behöver också möjliggöra envägsresor.

- **Utgå från platsens styrkor och befintliga strukturer.** Exempelvis befintlig kreativitet och mötesplatser.

För Gottsunda: bör lösningen ta vara på Gottsunda centrum som är en viktig målpunkt och kommunikationsnod i området. Lösningen bör även uppmuntra de hållbara resorna till fots som görs i området och den kreativitet som finns när det gäller att bygga om vagnar för att underlätta transport av varor.

- **Var noggrann vid planering och utformning så att negativa strukturer inte befästs och påverkar människors mobilitet eller upplevda otrygghet.** Vid utformning av exempelvis mobilitetshubbar är det viktigt att utforma för att inte skapa "häng" som kan skapa upplevd otrygghet.

För Gottsunda: bör lösningen (likväl som på andra ställen) noga gestaltas för att inte skapa upplevd otrygghet och bli platser för häng som kan skapa otrygghet. En viktig faktor kan vara att kunna se och bli sedd när lösningen lånas.

- **Bygg på communitykänslan.** Skapa ägandeskap och stolthet hos boende kring mobilitetstjänsten för att öka användningen och minska sabotage.

För Gottsunda: kan det innebära att lösningen ska innefatta att grannar som känner varandra delar på tjänster. Det kan också underlätta för att överbygga kunskapshinder.

- **Low-tech-lösningar** har hög potential att bidra till förändring och samtidigt möjliggöra användning hos fler användargrupper eftersom det generellt sett inte driver kostnader i samma utsträckning.

För Gottsunda: ser vi potential för att utveckla low-tech-lösningar som ska kunna användas av en varierad målgrupp med olika tillgång till exempelvis mobiltelefon och kunskap om appar, teknik mm.

- Hitta en **finansieringsmodell och in- och utcheckningssystem som passar många olika livssituationer**. Både människor med förvärvsarbete och svenskt personnummer likväl som personer utan, ska kunna använda lösningen.

För Gottsunda: bör lösningen kunna bokas och användas av personer utan Bank-ID, som inte hyr lägenhet i första hand och som inte behärskar svenska.

5.2. Förslag på mobilitetslösningar i Gottsunda

Utifrån förutsättningarna, hur diskussionerna gick på workshopen i Gottsunda och de identifierade planeringsprinciperna som beskrivits tidigare, ges nedan förslag på tre mobilitets-tjänster som kan lämpa sig för Gottsunda. Eftersom de olika tjänsterna riktar sig till att lösa mobilitetsfrågan på lite olika nivåer kan de potentiellt ge störst effekt om de genomförs tillsammans i ett mobilitetspaket.

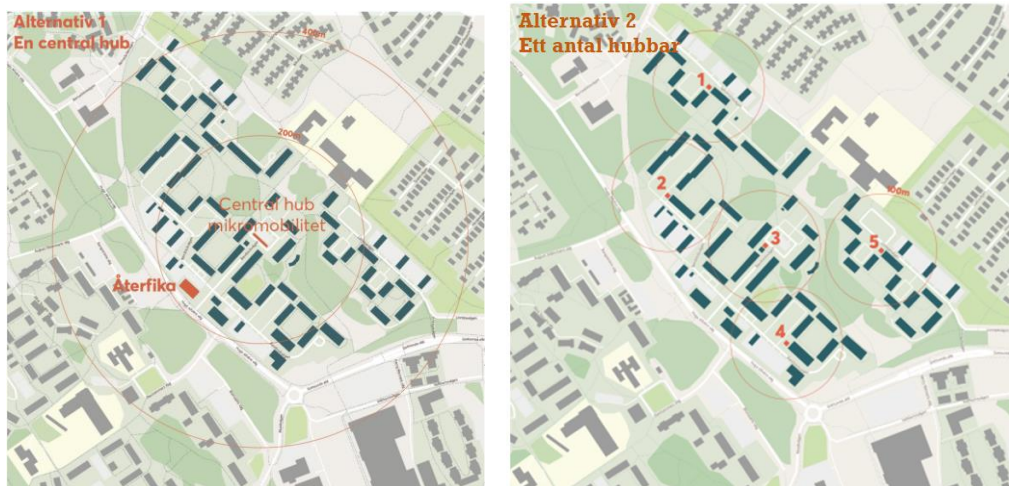
Mobilitetshubbar med transportvagnar

Mobilitetshubbar utplacerade i Gottsunda som erbjuder möjligheten att hyra eller låna en transportvagn har potential att fungera och bidra till förbättrad mobilitet avseende resor till och från centrum såväl som för andra ärenden som innefattar att flytta saker. Lösningen har potential att bidra och fungera på stadsdelsnivå.

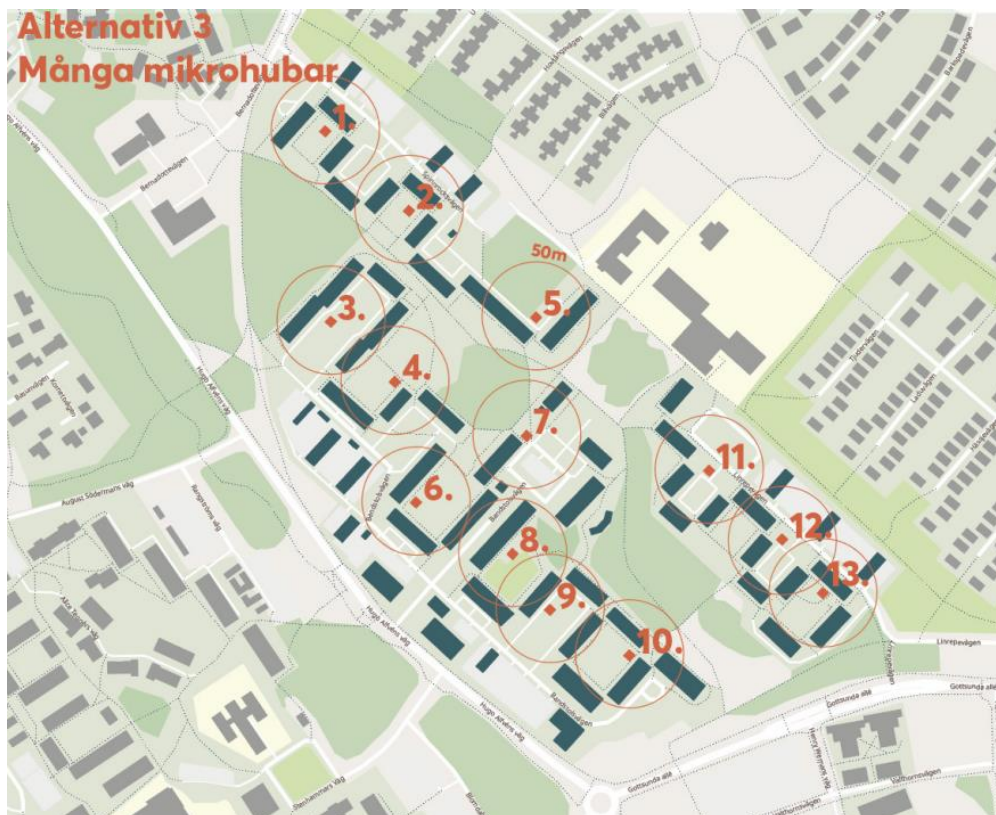
För att motverka liknande problem som uppstått med kundvagnarna bör tjänsten utformas så att en transportvagn kan hämtas vid en hubb och sedan lämnas tillbaka till en annan. Ett helt friflytande system (vilket innebär att de kan hämtas och lämnas varsomhelst) bedöms kunna bidra till en ökad mobilitet, men också fortsätta problem med vagnar som står övergivna och bidrar till tråkiga boendemiljöer.

Det finns i huvudsak tre olika alternativ för placering av hubbarna. Alternativ 1 är att placera en central hubb där vagnar kan hämtas och lämnas i närheten av centrum. Alternativ 2 som visas i Figur 5-2 innefattar att placera en handfull hubbar med jämna mellanrum i tätbefolkade områden. Alternativ 1 och 2 visas i Figur 5-2 nedan. Det tredje och sista alternativ är att placera mikrohubbar på majoriteten av bostadsgårdarna för att skapa närhet till

lägenhetsportar och underlätta för ur- och ilastning av vagnarna, se Figur 5-3. Den största fördelen utifrån Gottsundas förutsättningar bedöms vara att placera många mikrohubbar nära där folk bor, samt i närheten av centrum som är ett viktigt besöksmål.



Figur 5-2. T.v. Exempel på placering för central hubb. T.h. Exempel på placering för flera hubbar.



Figur 5-3. Exempel på hur mikrohubbarna skulle kunna placeras i Gottsunda. Ytterligare en hubb bör placeras vid Gottsunda centrum.

Eftersom hubben består av transportvagnar med vilka du kan gå har lösningen stor potential att uppmuntra och bibehålla det redan hållbara resandet till fots som identifierats som en uppskattad och viktig del av människors vardag i Gottsunda. Lösningen har också potential att bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet. Fler får tillgång till vagnar och inköpsresor underlättas både för den som förvärvsarbetar och för den som utgår från hemmet vid inköpsresor.

Finansieringsmöjligheter för lösningen behöver vidare undersökas. Utifrån det faktum att fastighetsägarna och handlarna redan idag lägger tid och resurser på att köra tillbaka kundvagnar från bostadsområden och tillbaka till centrum bedöms det finnas potential att i stället satsa på en gemensam hubblösning. Även om tjänsteägaren kan behöva omfördela vagnar mellan hubbarna finns det, till skillnad från hur det fungerar med kundvagnar idag, potential till att systemet fungerar självreglerande. På sikt ser vi potential till att hubbarna kan utvecklas till att också innefatta lastcyklar (lådcyklar) och vanliga cyklar, men det kan vara rimligt att i ett första skede börja i en mindre skala och testa transportvagnar.

Delning av mobilitetstjänst på mikronivå

En annan mobilitetstjänst som kan ha potential att bibehålla och uppmuntra hållbart resande till fots och bidra till ett mer jämlikt och jämställt transportsystem är delning av mobilitetstjänst, exempelvis en dramatenväska på mikronivå. Med mikronivå avses här per trapphus, eller till och med per våningsplan i en fastighet. Lösningen innefattar att en liten grupp boende delar på en dramaten, väska eller liten vagn som går att hyra eller låna i den egna fastigheten. Liknande lösningar har testats i promenadhuset Iggy i Malmö, se faktaruta till höger. Även om Iggys förutsättningar skiljer sig från de i Gottsunda, bland annat avseende byggår och bebyggelsestruktur kan det finnas viktiga lärdomar att dra om att delning på liten skala kan fungera väl.

Promenadhuset Iggy, Malmö.

Promenadhuset Iggy i Malmö består av 69 hyreslägenheter i varierande storlekar. Pilotprojektet utforskar möjligheterna för att möjliggöra minskad bilism i staden. För att underlätta för boende så erbjuds dramaten, ryggsäckar, cykel, vagnar och cyklar. Dramatenväskorna är numrerade och placerade på varje våningsplan. Erfarenheter från huset har visat att det har fungerat väldigt väl att erbjuda en delningstjänst på liten skala eftersom de boende vet vilka de andra är som också använder tjänsten vilket gjort att de boende tar väl hand om väskan.

Finansieringen av tjänsten kan lämpligen fastighetsägaren stå för. Investeringskostnaden behöver inte vara stor och med bra märkning på väskan/vagnen genom exempelvis loggor, färg eller annorlunda hjul går det att skapa en unik väska/vagn som är lätt att känna igen vilket skulle kunna minska risken för att de försvinner. Erfarenheterna från huset Iggy visar att ägandeskapet och ansvarskänslan för en lösning är stort om det är få personer som delar på en väska. Med tanke på att de intervjuade kvinnorna uppger att de känner igen sina grannar och ofta pratar med dem, kan det bli skambelagt att ta en delad väska för eget bruk.

Såklart finns ändå risken att obehöriga tar sig in i trapphuset och tar väskan/vagnen, även om den är unik i sitt utseende. Därför kan det behövas någon typ av enklare cykellås med kod som är unikt för varje våningsplan, för att minska risken för stöld.

Vagnverkstad – en mobilitetslösning på individnivå

Boende i Gottsunda har hittat ett bekvämt, ekonomiskt, hållbart och hälsosamt sätt att lösa sina transporter mellan hemmet och Gottsunda centrum på, vilket har identifierats såväl i intervjuer som i platsbesök. Sättet boende, och i många fall kvinnor, har löst sina mobilitetsutmaningar på är att antingen använda gamla barnvagnar och/eller bygga om barnvagnar till transportvagnar. Den befintliga kulturen att bygga om vagnar har potential att tillvaratas och bli en lösning för att underlätta mobilitet mellan hemmet och centrum exempelvis genom en vagnsverkstad. Till vagnsverkstaden kan gamla vagnar, barnvagnar, kundvagnar, transportvagnar och annat material lämnas in och användas för att bygga, rekonstruera och skapa nya vagnar som kan användas av privatpersoner.



Figur 5-4 Vagnverkstad – en mobilitetslösning på individnivå. Illustration: TIP

Lösningen riktar sig främst till individer och till det privata ägandet av en vagn. Således utgör inte lösningen en regelrätt mobilitetstjänst enligt benämningen som använts, men lösningen har stark hållbarhets-, jämlikhets- och jämställdhetskoppling. Att använda befintliga material är bättre än att skapa nytt, dessutom är lösningen communitybaserad och kan bidra till andra värden på platsen samtidigt som den bidrar till att förenkla mobiliteten.



Figur 5-5 Illustration över användning av vagnar i Gottsunda. Illustration: TIP

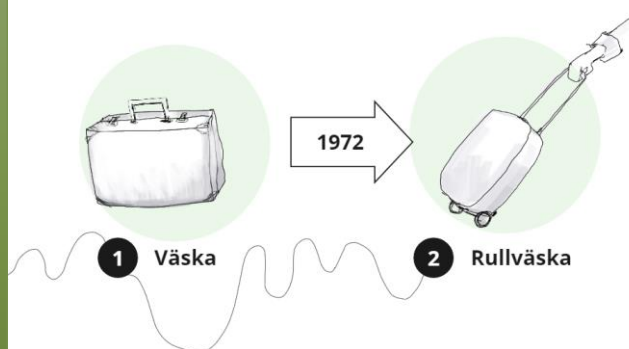
Finansieringsmöjligheterna behöver vidare studeras. Men förutsättningar finns för att fastighetsägare och handlare, som idag lägger resurser på att köra tillbaka kundvagnar kan bidra med finansiering. Även andra aktörer i området, exempelvis Återfikat, kan vara aktuella aktörer att involvera. På sikt, skulle potentiellt lösningen kunna byggas på med tjänster för service och underhåll.

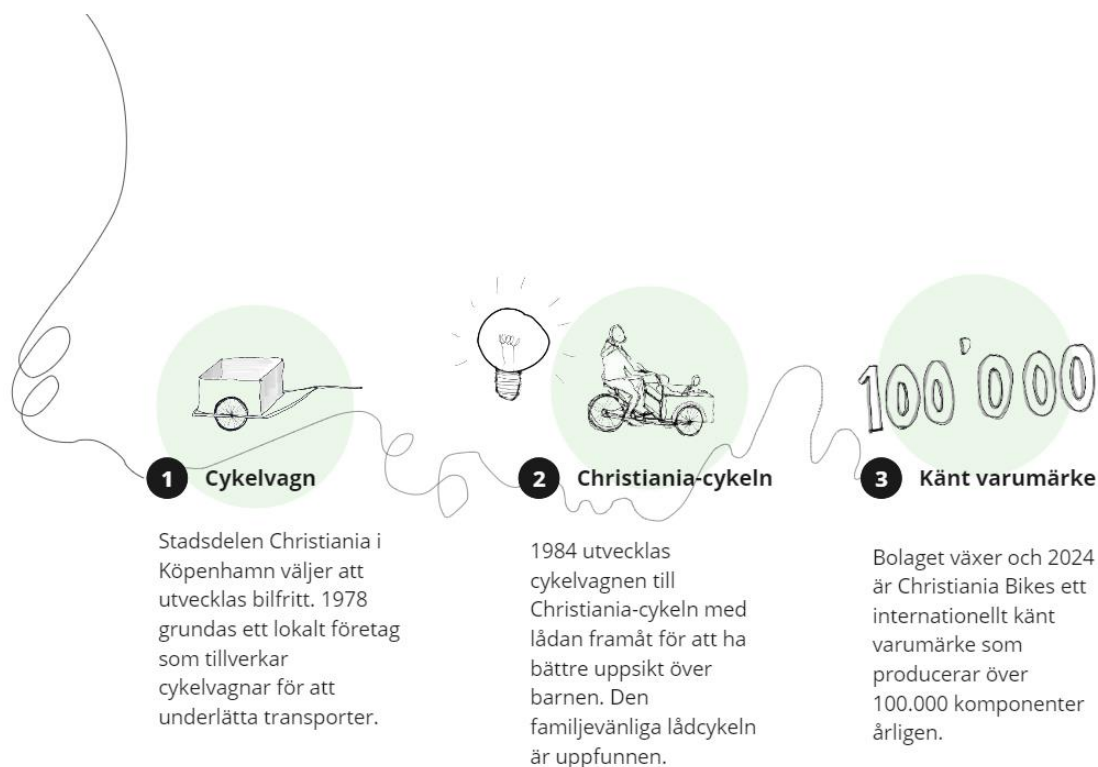
Innovationer hålls tillbaka av våra idéer om kön. Vi fick till exempel inte hjul på resväskor förrän 1972 eftersom det ansågs otänkbart att en man skulle rulla sin resväska.

- Katrine Marçal, Att uppfinna världen.

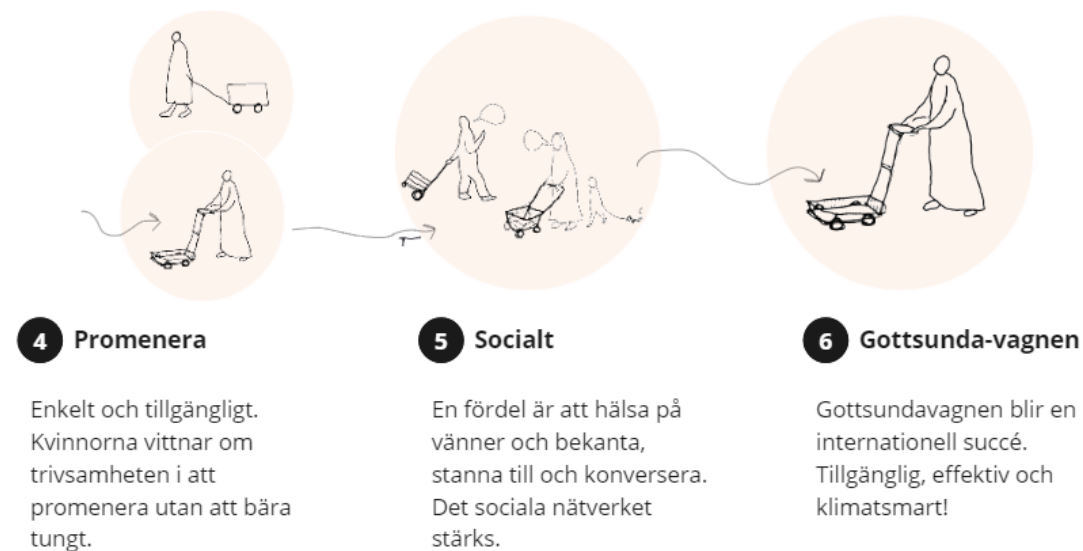
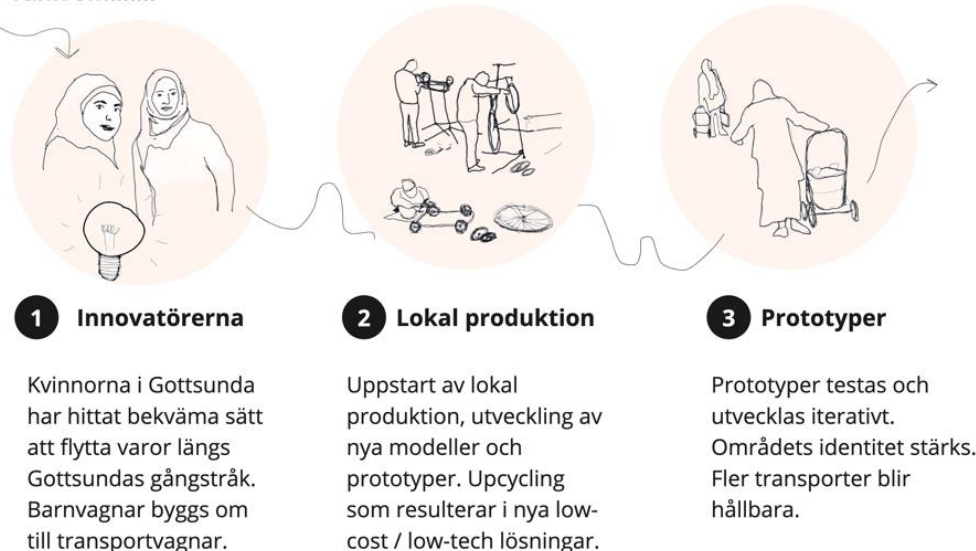
Skulle vi göra samma misstag idag?

Är vissa innovationer osynliga?





Tänk om.....



6. Slutsatser och fortsatta studier

Den viktigaste slutsatsen gällande förutsättningar för mobilitetstjänster i Gottsunda är att planeringsnormen och så som vi historiskt planerat, inte lämpar sig för alla människors resande. Det är egentligen föga förvånande att vi som människor har olika behov och efterfrågar olika lösningar, men det är ändå viktigt att poängtera att planeringsnormen inte löser alla människors behov i Gottsunda idag. Samtidigt är det viktigt att poängtera att vår studie nödvändigtvis inte har fångat just alla människor i Gottsunda, eftersom fokus kommit att bli kvinnors vardagsmobilitet utifrån de intervjupersoner vi rekryterat. Ungdomar, män, förvärvsarbetande och personer som arbetar eller besöker Gottsunda kan efterfråga andra lösningar.

I Gottsunda har vi sett att efterfrågan på en mobilitetslösning som innefattar transport av varor är stor, liksom att kunna använda tjänsten för resor med barn och för resor som går ”åt ett håll”, exempelvis hem från centrum och inte till och från centrum. Från intervjuerna är det tydligt att mobilitetstjänsten nödvändigtvis inte måste förkorta tiden det tar att förflytta sig, men däremot måste tjänsten ha en låg kostnad. Det är också tydligt att hemleveranser inte lämpar sig för den intervjuade gruppen, dels av ekonomiska skäl, dels eftersom utflykten till centrum är en viktig del av människors sociala liv och att handla själv är ett sätt att själv bestämma kvalitet och handla utefter egna preferenser. För att nå en bred grupp visar både tidigare studier och insamlat material att lösningar som Bank-ID och appar inte tillgängliggör tjänsten för alla, alternativa sätt för att utnyttja mobilitetstjänsten behöver finnas.

Studien har utifrån förutsättningar identifierade via intervjuer, platsbesök och workshop identifierat planeringsprinciper som är centrala vid planering och utformning av mobilitetstjänster i Gottsunda, eller för andra platser där önskan är att skapa mer inkluderande mobilitetstjänster. Utifrån Gottsundas förutsättningar har vi också tagit fram förslag på tre mobilitetstjänster som i ett senare skede kan testas. De identifierade planeringsprinciperna är:

- ▷ Utgå från platsens förutsättningar avseende mobilitet.
- ▷ Utgå från platsens styrkor och befintliga strukturer.
- ▷ Var aktsam vid planering och utformning så att negativa strukturer inte befästs och påverkar människors mobilitet eller upplevda trygghet.
- ▷ Bygga på communitykänslan för att skapa ägandeskap
- ▷ Se potential i low-tech-lösningar också
- ▷ Hitta en finansieringsmodell och in- och utcheckningssystem som passar många olika livssituationer.

För Gottsunda specifikt har tre lösningar identifierats som lämpliga att i ett nästa skede testa, dessa är: 1) Mobilitetshubbar med transportvagnar, 2) delning av dramaten på mikronivå och 3) vagnverkstad.

Fortsatt behov av studier och forskning på området

Denna studie har tagit ett första steg för att på djupet förstå efterfrågan på mobilitet hos kvinnliga boende, samt de utmaningar som behöver övervinnas för att etablera fungerande och funktionella mobilitetstjänster i Gottsunda. Projektet har konstaterat flera utmaningar för de boendes vardagsresor på lokal nivå, inom stadsdelen. Särskilt att flytta varor från centrum till hemmet eller tyngre saker i närområdet av hemmet har visat sig vara besvärligt för många. Samtidigt har vi inte fokuserat på alla de olika grupper eller demografier som bor i stadsdelen. Därmed finns det nya forskningsuppslag för att göra ytterligare studier av behovsefterfrågan för andra grupper boende i Gottsunda, exempelvis de som är förvärvsarbetande – har denna grupp andra behov eller mobilitetsrelaterade problem i sin vardag?

Studien har utgått ifrån Gottsunda i Uppsala, det är viktigt att poängtera att andra socioekonomiskt utsatta områden kan ha andra förutsättningar och andra problem, vilket gör att en av grundteserna till studien fortfarande behöver beaktas – olika platser har olika förutsättningar och mobilitetslösningar som fungerar på en plats, fungerar nödvändigtvis inte alltid på en annan. Därmed kan nya forskningsuppslag fokusera på att förstå mobilitetsproblemen i andra områden som präglas av socioekonomiska utmaningar. Kunskap kan samlas för att se om problematiken som identifierats här är generaliserbar till andra platser och till vilken grad mobilitetstjänster hade kunnat vara en del av lösningen även i andra områden.

Denna studie har på ett övergripande plan identifierat flera olika lösningar, som på lokalnivå och med olika typer av mikromobilitetslösningar, samt andra innovationer, på olika sätt kan implementeras för att möta efterfrågan och tillgodose det mobilitetsbehov som identifierats. Ett tydligt nästa steg i processen är att genomföra tester och involvera boende och lokala aktörer i processen. Vilka hjälpmedel är det som fungerar bäst? Vilken skala är mest lämpad för implementering utav mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden? Vidare forskning hade även kunnat undersöka lämpliga affärsmodeller för att finansiera och driftsätta dessa olika typer av lösningar på en större skala.

7. Referenser

Dymén, C. (2014). *Engendering Spatial Planning. A Gender Perspective on Municipal Climate Change Response*. Stockholm: Diss. Kungl. Tekniska högskolan (KTH).

Grieco, M. (2015) Social sustainability and urban mobility: Shifting to a socially responsible pro-poor perspective. *Social Responsibility Journal* 11(1):82-97

Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (2023). Rättvist resande?: Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen. Linneförs förlag.

Joelsson, T. & Lindkvist Scholten, C. (2019). The Political in Transport and Mobility: Towards a Feminist Analysis of Everyday Mobility and Transport Planning. I Lindkvist Scholten, C., & Joelsson, T. (red.). *Integrating Gender into Transport Planning*. Cham: Springer International Publishing, ss. 1–22.

Larsson, A. & Jalakas, A. (2008) Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur et genusperspektiv. ISBN: 978-91-85695-76-8

Mitteen, M.L., (2023, 31 juli) Introducing the Mobility Wallet (MW): A collaborative transportation solution for residents of South LA. Metro The Source. <https://the-source.metro.net/2023/07/31/introducing-the-mobility-wallet-mw-a-collaborative-transportation-solution-for-residents-of-south-la/>

Mårtensson, M. & Dymén, C. (2021) Transporter, resande och segregation: En forskningsgenomgång. Trivector Traffic, Rapport 2021:41.

SKR (2020) Smart mobilitet och mobilitetstjänster. Så kan kommuner och regioner arbeta. ISBN: 978-91-7585-878-4

Uppsala kommun (2016) Resvaneundersökning hösten 2015, en kartläggning av kommuninvånarnas resmönster hösten 2015.

Uppsala kommun (2022) Planprogram för Gottsundaområdet

Uppsala kommun (2023) Den sociala kompassen 2023

Uppsala kommun (2023) Handlingsplan och planprogram i Gottsunda

Uppsala kommun (u.å.) Statistikdatabas

Wennberg, H., Kerttu, J., Smidfelt Rosqvist, L. & Wendle, B. (2018) Koncept för ”Inkluderane MaaS”: Slutrapport och plan för fortsatt nyttiggörande. Trivector Traffic, Rapport 2018:87

WSP (2022) Gottsunda stadsnod: Underlag till detaljplan PM Trafik, Trafikutredning 2022-04-21