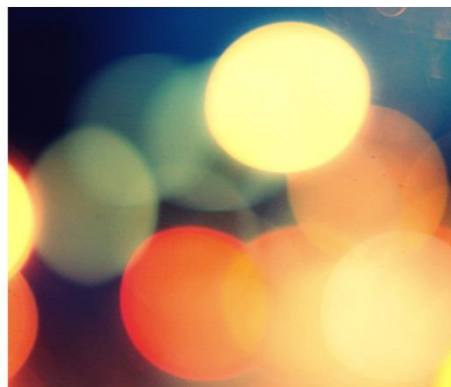
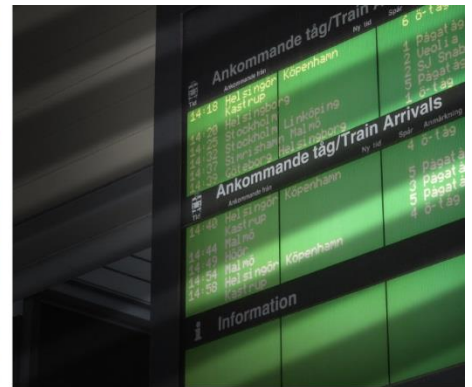
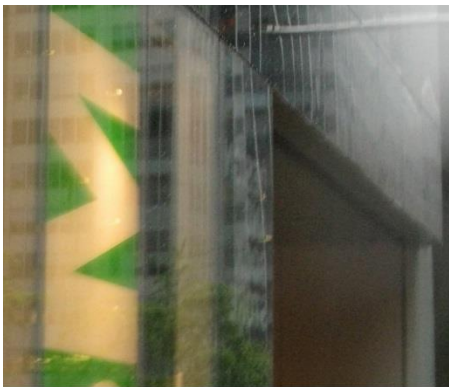


# Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper

Underlag till Trafikanalys



**Dokumentinformation**

<b>Titel:</b>	Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper. Underlag till Trafikanalys
<b>Serie nr:</b>	2018:81
<b>Projektnr:</b>	18201
<b>Författare:</b>	Lena Smidfelt Rosqvist Hanna Wennberg
<b>Kvalitetsgranskning:</b>	Lena Smidfelt Rosqvist
<b>Beställare:</b>	Trafikanalys Kontaktperson: Krister Sandberg, tel 010 41 44 222

**Dokumenthistorik:**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
0.9	2018-11-15	Preliminär	Beställare
1.0	2018-11-30	Slutlig	Beställare
1.1	2018-12-03	Justerad slutlig	Beställare

## Förord

---

Trafikanalys har i regleringsbrevet för 2018 fått ett uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om persontransportsituationen i Sverige inom olika trafikslag och färdstätt. Även internationella resor ska belysas med fokus på övriga länder i Norden. Redovisningen ska omfatta hur resor sker idag samt innehålla en analys av möjligheterna att resa för olika grupper i samhället. Trivector fick som del av detta regleringsbrevsuppdrag i uppdrag att genomföra en sammanställning och analys baserad på *kvalitativa* studier som beskriver eller förklarar och sätter ord på varför resmönster, kopplade till olika förutsättningar att resa, ser ut som de gör med fokus på olika grupper.

Analysen utgår från de grupper Trafikanalys har valt att använda i uppdraget och de förutsättningar Trafikanalys bedömt vara relevanta (bilinnehav, kollektivtrafikutbud, körkortsinnehav, logsumma etc.) och kompletteras med övriga relevanta perspektiv.

Summerat studeras förutsättningar att resa och resmönster (med fokus på antal resor fördelat på ärende och färdstätt) för ett antal grupper som kategoriserats efter några olika utgångspunkter (geografiska boendelokalisering, socioekonomiska och demografiska faktorer).

Uppdraget ska fungera som underlag och stöd för analys och redovisning av Trafikanalys uppdrag och har genomförts av Tekn dr Hanna Wennberg och Tekn dr Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector.

Lund 2018-12-03



# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Introduktion</b>	<b>1</b>
1.1	Uppgiften och angreppssättet	1
1.2	Resande och efterfrågan	1
1.3	Mobilitet och tillgänglighet	4
<b>2.</b>	<b>Förklaringar till skillnader i realiserad mobilitet</b>	<b>6</b>
2.1	Demografi och socioekonomi	6
2.2	Förutsättningar i tillgänglighet	12
2.3	Vanor, attityder och normer	17
<b>3.</b>	<b>Sammanfattande analys</b>	<b>22</b>
3.1	Utgångspunkt	22
3.2	Mobiliteten för olika grupper	26
3.3	Slutord	29
<b>4.</b>	<b>Referenser</b>	<b>31</b>



# 1. Introduktion

---

## 1.1 Uppgiften och angreppssättet

*Resande* förväntas ofta hänga samman med *förutsättningar* såsom tillgång till färdmedel, körkort, funktionshinder och lokaliseringsfaktorer. Just relationen mellan dessa dimensioner är det denna rapport förväntas bidra med förklaringar till. I vårt angreppssätt och redovisning tar vi utgångspunkt i att sådana förklaringar inte är enkla eller självklara men att de har sin struktur i vetenskaplig förståelse av dessa. Vi utgår därför från en indelning av förklaringsfaktorer i demografiska och socioekonomiska, tillgänglighet samt vanor, attityder och normer.

Uppdraget var att genomföra en sammanställning och analys av kvalitativa studier som beskriver eller förklarar och sätter ord på varför resmönster, kopplade till olika förutsättningar att resa, ser ut som de gör med fokus på olika grupper. För att genomföra detta har vi utgått ifrån i sådana indelningar som vi av erfarenhet vet finns i litteraturen som primärt är kvalitativ och teoretisk. Vi har sökt efter kompletterande litteratur för att kunna förklara resmönster, kopplade till olika förutsättningar att resa, med fokus på olika grupper.

Vi har använt Lunds universitets biblioteksdata för att söka litteratur och kan konstatera att det traditionellt finns mycket få artiklar om resmönster baserade på kvalitativa studier, vilket även bekräftas av en artikel som just gjort en sådan överblick<sup>1</sup>. Vi har därför haft ett vidgat sökperspektiv i syfte att kunna förklara de mönster och kopplingar mellan tillgänglighet, resande och mobilitet som finns för svenska data. Mars et al. (2016) kategoriserar de funna kvalitativa studierna från specifika färsätt även om de också bland de vanligare ämnena fann studier som behandlar oron för olika aspekter av transportsektorns hållbarhetsomställning. Författarna konstaterar också att intresset för denna typ av studier verkar vara på uppåtgående.

## 1.2 Resande och efterfrågan

Generellt har de faktiska resavstånden ökat i relation till de potentiella, dvs. avstånden till de närmaste alternativen har på övergripande nivå inte ökat, vilket tyder på att de destinationer som människor väljer att besöka inte alltid är de som ligger närmast bostaden rent geografiskt<sup>2</sup>. Samtidigt visar analyser att resandet från 70-talet till nu inte har ökat nämnvärt per capita i Sverige – sett till det genomsnittliga värdet. Skillnaderna mellan individer och generationer är dock

<sup>1</sup> Mars et al., 2016. Qualitative research in travel behaviour studies. *Transportation Research Procedia* 18, 434-445.

<sup>2</sup> Haugen, 2012. The accessibility paradox Everyday geographies of proximity, distance and mobility. Avhandling Umeå Universitet.

stora<sup>3</sup>. Till exempel reser yngre idag betydligt kortare totalt än vad motsvarande ålderskategorier gjorde då på 70-talet medan äldre idag reser betydligt längre än äldre då<sup>4,5</sup>. Detta mönster finns även internationellt<sup>6,7</sup>. Det är viktigt att vara medveten om att det inte finns en fix transportmängd som vi som individer eller samhället som sådant har ”behov” av. Hur stort det totala trafikarbetet blir beror på en mängd faktorer. Beroende på hur samhället planeras och vilka förutsättningar olika trafikslag ges kan både en individs, och samhällets, totala mängd påverkas. Nya förutsättningar i trafiksystemet kan både skapa ny trafik och minska den. Det resande vi har idag är en spegling av samhället som det är uppbyggt, planerat och fungerar idag, inklusive hur trafiksystemet är utformat<sup>8</sup>. Individens realiserade mobilitet (resande) påverkas av behovsdriven efterfrågan, önskad efterfrågan och förutsättningar.

Hur vi som individer väljer i systemet är tätt länkat till det utbud som erbjuds och hur attraktiva olika alternativ ter sig relativt varandra – alternativens *relativa* attraktivitet. Vårt resande är ofta ett härlett behov: vi reser för att delta i något. Även om forskning visat och diskuterat resandets komponent av någon form av glädje, eller tillfredställelse, förutom nyttan av att nå sitt mål<sup>9</sup>. Detta gäller mer för önskade resor som fritidsresor och i mindre grad för vardagsresor. De aktiviteter som erbjuds, och hur de är *lokaliserade* i rummet, har en avgörande betydelse för vilka val för resorna vi gör.

För att ta del i de önskade aktiviteterna måste vi som individer övervinna det transportmotstånd (uppoffring/kostnad) som den *transportstandard* som erbjuds innebär. Om transportmotståndet är för stort, så blir efterfrågan på förflyttningar mindre. De färdmedel som erbjuder hög transportstandard kommer att få större del av transporterna, än de som erbjuder sämre standard. Och olika alternativ med tillhörande transportmotstånd ställs i relation till varandra.

Ofta väljer vi inte helt fritt mellan de erbjudna alternativen. Olika *restriktioner* sätter gränser för vilka alternativ som är tillgängliga och hur attraktiva de uppfattas. Ett tydligt exempel är de olika resereglementen som reglerar tjänsteresandet inom ett företag.

När vi som individer slutligen fattar ett val om resmål och/eller färdväg bland de olika tillgängliga alternativen kommer detta val, förutom de yttre förutsättningarna, att baseras på vår *kunskap* om vilka alternativ som finns, vilka konsekvenser de olika handlingsalternativen kommer att få, våra personliga *attityder och värderingar* som vi bär med oss och också de sociala *normer* som omger oss. Och för dessa spelar även *vanor* in som påverkar våra attityder och värderingar.

<sup>3</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? Lunds universitet, LTH, Institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

<sup>4</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. *ibid*

<sup>5</sup> Frändberg & Vilhelmsson, 2011. More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography*.

<sup>6</sup> T ex McDonald, N.C., 2017. Are millennials really the “Go-Nowhere” generation? *Journal of the American Planning Association*.

<sup>7</sup> ifmo, 2013. ‘Mobility Y’ – The emerging travel patterns of Generation Y.

<sup>8</sup> Polzin et al., 2014. The impact of millennials’ travel behavior on future personal vehicle travel.

<sup>9</sup> T ex Mokhtarian, 2005, Travel as a Desired End, not Just a Means. *Transportation Research A*.



Att kunna transportera sig och resa är emellertid en nödvändighet i dagens samhälle. Ur ett historiskt perspektiv har samhället sett till att ge individer möjlighet att resa och resa längre, framförallt genom införande av nya och snabbare transportmedel som gjort det möjligt att färdas längre på samma tid. Följden av denna utveckling är ett samhälle med mycket hög mobilitet även om det inte alltid gäller alla grupper. Det blir lätt en onyanserad diskussion om hur tillgängligheten har förändrats. Tillgängligheten för vissa grupper, områden och aktiviteter har minskat, även om tillgängligheten på övergripande nivå inte har sjunkit<sup>10</sup>.

Hållbar tillgänglighet för ett framtida post-fossilt samhälle skulle kunna vara att antal aktiviteter (eller resor) som individer i genomsnitt gör är samma före/efter införande av styrmedel/åtgärd, men att dessa genomförs till kostnaden av lägre och fossilneutral energiåtgång samt färre bilkilometer i enlighet med olika of-fentliga behovskattningar för transportsektorns omställning<sup>11</sup>.

Det finns en skillnad mellan aktiviteter som av individen är valda relativt fritt och självständigt (egenkontrollerade) och aktiviteter som är påbjudna av omgivningens krav och förväntningar (strukturellt tvång). Detta är en i sammanhanget intressant reflektion som på ett intressant sätt diskuterats av Mattioli<sup>12</sup> som uppmanar till ett kritiskt resonering kring transporternas roll som behovstillfredsställare/efterfrågan idag och för framtiden. Vilket transportarbete som efterfrågas är genererat av ett *behov* och vilket är genererat av en *önskan* om något? Går det att på ett objektivt sätt bestämma vad som är transport*behovet* för ett samhälle eller en individ? Han resonerar också i termer av att önskad efterfrågan förändrar vad vi ser som behovsgenererad efterfrågan. Han resonerar kring betydelsen av *dagens* förståelse av transport*efterfrågan* i relation till frågor om globala och generationsperspektiv på behov. Är dessa lika för alla överallt i världen? Och kommer de att förbli de samma för kommande generationer? Det finns spänningar mellan rättvisa och tillgänglighet å ena sidan och konsekvenserna av globala utsläpp och rättvisa mellan generationer å andra sidan. Det finns fler som för liknande resonemang om att inte enbart diskutera mobilitet i termer av fördelar utan förordar en mer nyanserad beskrivning av att såväl mobilitet som immobilitet som såväl önskat som oönskat<sup>13</sup>. Mobilitet är inte enbart efterstävandsvärd. Viss mobilitet kanske kan minskas utan att det upplevs som annat än bra medan annan kanske det finns en stark önskan om att öka<sup>14</sup>. Skillnaden mellan pendlingsresande och fritidsresande är klassiska exempel på just dessa olika önskvärdheter. Och i Sverige har ständigt ökad mobilitet ifrågasatts som en myt<sup>15</sup>, vilket är en tankeväckande diskussion i relation till behovet av minskade transporter som en del av klimatomställningen. Dessa diskussioner är vi delvis inspirerade av i rapportens sista kapitel.

<sup>10</sup> Haugen, 2012. *ibid*

<sup>11</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2018. *ibid*

<sup>12</sup> Mattioli, 2016. Transport needs in a climate-constrained world. A novel framework to reconcile social and environmental sustainability in transport. Energy Research & Social Science.

<sup>13</sup> Ferreira et al., 2017. Immotility as resilience? A key consideration for transport policy and research. Applied Mobilities.

<sup>14</sup> Holden & Linnerud, 2015. Holden, E. Linnerud, K. (2015) Troublesome leisure travel: Counterproductive sustainable transport policies.

<sup>15</sup> Essebo, 2013. Lock-in as make-believe – Exploring the role of myth in the lock-in of high mobility systems. Institutionen för Ekonomi och samhälle, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

### 1.3 Mobilitet och tillgänglighet

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 människor förflyttar sig utan även människors *möjligheter* att förflytta sig och vara delaktig i aktiviteter efter behov och önskemål.<sup>16 17</sup>

En övergripande definition av *tillgänglighet* är ”den lätthet med vilken människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället”. En snarlik vanligt förekommande 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 resmöjligheter och då avses exempelvis avstånd till kollektivtrafik och den kvalitet som erbjuds i kollektivtrafiken eller andra färdsätt, körkorts- och biltillgång och så vidare. 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.<sup>18</sup> Den svenska transportpolitiken har alltmer övergått till att fokusera på ökad tillgänglighet vilket utgör funktionsmålet för de transportpolitiska målen.

Genom god tillgänglighet kan behovet av rörlighet minska även om det inte på något sätt är självklart att den gör det. Att kunna transportera sig och resa är ofta en nödvändighet i dagens samhälle. Samtidigt finns studier som visar att närheten till servicefunktioner, fritidsaktiviteter och utbildningsmöjligheter har ökat i Sverige, den objektiva tillgängligheten har ökat<sup>19</sup>. 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.<sup>20</sup>

En relevant teoretisk utgångspunkt för förståelsen olika gruppers mobilitet 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

<sup>16</sup> Metz, 2000. Mobility of older people and their quality of life. Transport Policy.

<sup>17</sup> Kaufmann et al., 2004. Motility: mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research.

<sup>18</sup> Ross, 2000. Mobility and Accessibility: The Yin and Yang of Planning. World Transport Policy and Practice.

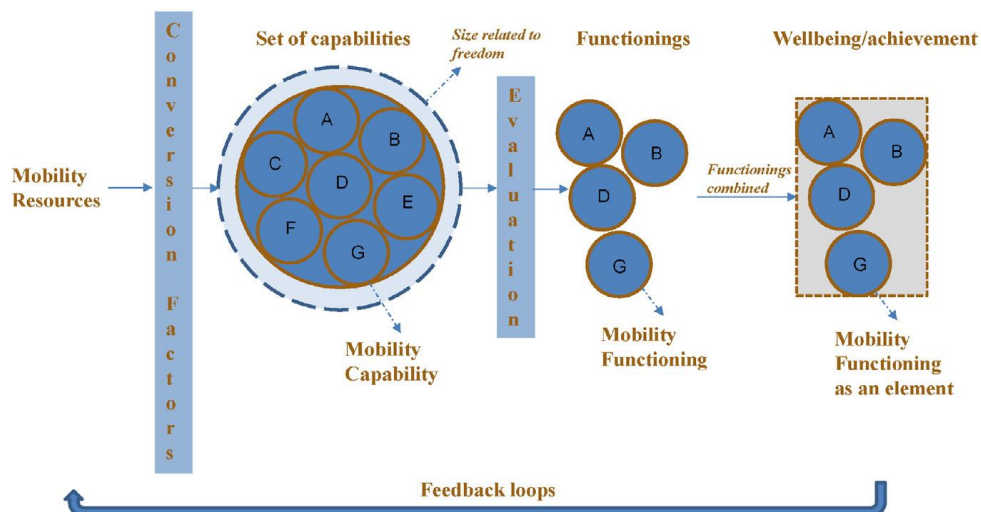
<sup>19</sup> Haugen, 2012. *ibid*.

<sup>20</sup> Haugen et al., 2012. Proximity, accessibility and choice: a matter of taste or condition? Papers in Regional Science.

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.

Alla människor har *mobilitetsresurser*, men resurserna kan skilja sig åt mellan olika individer och grupper, se Figur 1-1<sup>21</sup>. Ramverket har använts för att studera kollektivtrafikens roll för äldres mobilitet och mobiliteten ses som en viktig del av välbefinnandet (wellbeing). De resurser som konstateras vara mest betydelsefulla för 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.<sup>22</sup>

En teoretisk utgångspunkt i begreppet mobilitetsresurser har också applicerats av Trivector för att förstå förutsättningarna för boende i socialt utsatta områden vad gäller mobilitet och tillgänglighet och hur delade mobilitetstjänster kan utformas för att adressera dessa förutsättningar (mer om den studien beskrivs i avsnitt 2.2 Förutsättningar i tillgänglighet).



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

<sup>21</sup> Amartya Sen's Capabilities Approach har applicerats som ramverk för att studera kollektivtrafikens roll för äldres mobilitet.

<sup>22</sup> Ryan, 2015. Exploring public transport as an element of older persons' mobility: A Capability Approach perspective. Journal of Transport Geography.

## 2. Förklaringar till skillnader i realiserad mobilitet

---

Mycket av de skillnader i resande som finns mellan olika grupper förklaras av demografiska och socioekonomiska faktorer. Som de flesta nog tänker reser män, personer med barn, med tillgång till bil och höginkomsttagare mer. Att de med god tillgång till kollektivtrafik också använder denna i genomsnitt mer än de utan sådan tillgång faller också inom ramen för det förväntade.

Men allt förklaras inte av dessa faktorer, det finns även andra förklaringar som inte alltid finns med som förklarande variabler i kvantitativa analyser. Bland dessa finns till exempel vanor, attityder och normer. Detta avsnitt använder de vanligaste indelningarna av faktorer så som de ofta används i litteraturen som struktur och grund till den syntes som presenteras i kapitel 3 Sammanfattande analys.

### 2.1 Demografi och socioekonomi

#### Kön och ålder

##### *Kön*

Skillnader mellan hur kvinnor och män reser är väldokumenterade. 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 resande och framför allt val av färdmedel och reslängder<sup>23, 24</sup>. Det finns också skillnader mellan könen i vilka resmöjligheter man har, till exempel har män oftare tillgång till bil<sup>25, 26</sup>. Skillnaderna mellan hur män och kvinnor i singelhushåll spenderar sina resurser illustrerar tydligt mäns preferenser för bilanvändning<sup>27</sup>.

Svenskarna reser i genomsnitt 47 km per person och dag varav 28 km med bil. Män reser betydligt längre sträckor och lägger mer tid på sitt resande än vad kvinnor gör. Män reser med i genomsnitt 37 % längre än kvinnor och ännu lite (43 %) längre med bil<sup>28</sup>. 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

<sup>23</sup> Indebetou, 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser för miljö, ytbehov och ekonomi.

<sup>24</sup> Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International journal of sustainable transportation*.

<sup>25</sup> Polk, 2004. The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden. *Journal of Transport Geography*.

<sup>26</sup> Indebetou, 2010. *ibid.*

<sup>27</sup> Carlsson-Kanyama & Råty, 2008. Kvinnor, män och energi: makt, produktion och användning. FOI-R-2513-SE.

<sup>28</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. *ibid.*

ärenden under en resa, det vill säga utför så kallade kedjeresor<sup>29 30</sup>. I genomsnitt reser män längre än kvinnor för alla ärendekategorier, inte enbart arbetsrelaterade resor.

Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder *olika* färdssätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. 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<sup>31</sup>.

En del av de skillnader som finns mellan män och kvinnor beror på roller i arbetsliv och hem samt i skilda ekonomiska förutsättningar. Dock 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<sup>32</sup>. Kvinnor anses oftare se andra transportalternativ än bilen, och försöker använda dem<sup>33</sup>.

Kvinnor betraktas som mer medvetet miljövänliga utifrån sina färdmedelsval jämfört med män<sup>34</sup>. Bland förvärvsarbetande och högutbildade, visar en studie att män är mindre motiverade att ändra sina resvanor mot ett miljövänligare beteende än vad kvinnor är<sup>35</sup> och det krävdes mer för att övertyga männen att ändra sitt beteende än kvinnorna. Kronsell et al hänvisar vidare 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.

Skillnaderna i resande mellan kvinnor och män beror också på att de har olika avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen. Kvinnor arbetar oftare deltid och bor närmare arbetsplatsen<sup>36</sup>. 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 även om skillnaden i andel för män respektive kvinnor som förvärvsarbetar minskar. 2015 förvärvsarbetade 82 % av männen och 78 % av kvinnorna<sup>37</sup>. Kvinnor är dock betydligt oftare deltidsarbetande än män. 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

<sup>29</sup> Polk, 2004. ibid

<sup>30</sup> Kronsell et al, 2016. ibid

<sup>31</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

<sup>32</sup> Kronsell et al, 2016. Ibid; Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

<sup>33</sup> Cedersund & Lewin, 2005. Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie.

<sup>34</sup> Kronsell et al, 2016. ibid

<sup>35</sup> Waygood & Avineri 2016. Communicating transportation carbon dioxide emissions information: Does gender impact behavioral response?. Transportation Research Part D.

<sup>36</sup> Eriksson & Gavill, 2003. Ett jämställt transportsystem. En litteraturstudie. TRM 2003:03. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.

<sup>37</sup> SCB, 2016. På tal om kvinnor och män. Lathund om jämställdhet 2016.

som kan yttra sig i yrkesval, utbildningsnivå, förvärvsfrekvens, uttag av föräldrapenning, representation i politiken osv.<sup>38 39</sup>. Men det finns även forskning som betonar mäns starkare band till bilen och att de därför är mindre villiga att byta till andra färdstätt<sup>40</sup>. Resor uppfattas som ett manligt område och erfarenheter av resor som ett manligt identitetsprojekt liksom självförverkligandet kopplat till yrkesroll och karriär<sup>41</sup>.

För framtidens resande sker en minskning av skillnader mellan mäns och kvinnors resbeteende<sup>42 43 44</sup>. Redan idag syns dessa skillnader med utfasning av äldre generationer där kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilinnehav och körkort och infasning av yngre än där kvinnor runt 20 och yngre har både högre utbildningsnivå, andel körkort och använder bil något mer än vad män i samma ålder gör. Skillnaderna är dock små.

### *Ålder och livsfaser*

Även mellan olika åldersgrupper skiljer resandet sig åt<sup>45</sup>. 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. Längst reser gruppen 36-55-åringar där även skillnaden mellan män och kvinnor är som allra störst. Värt att nämnas är att män i genomsnitt reser hela 85 % längre i denna ålderskategori.

Yngre åldersgrupper är också mer öppna för förändringar vad gäller mer hållbart resande<sup>46 47</sup>. Den yngre generationen har ett annat synsätt på det egna bilägandet än den äldre generationen<sup>48</sup> och står för den största minskningen av bilanvändandet<sup>49</sup>.

Människor reser också på olika beroende på i vilken livsfas man befinner sig, vilket till stor del är sammankopplat med ålder. Hushåll med barn reser mer än hushåll utan barn, och använder kollektivtrafik mindre. Det gäller särskilt kvinnorna<sup>50 51</sup>.

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

<sup>38</sup> Kronsell et al, 2016. Ibid;

<sup>39</sup> Halling et al., 2016. Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen. Lund, Sverige: K2.

<sup>40</sup> Polk, 2004. ibid

<sup>41</sup> Enewold, 2000. Men and women on the move: Dramas on the road. European Journal of Culture Studies.

<sup>42</sup> Rydhagen, 2013. Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling. Lund Sverige.

<sup>43</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

<sup>44</sup> Frändberg & Vilhelmsson, 2011. ibid

<sup>45</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

<sup>46</sup> Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2018. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data. Accepted for Case studies on Transport Policy.

<sup>47</sup> Nordlund & Westin, 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.

<sup>48</sup> Mulley, 2017. Mobility as a Services (MaaS) – does it have critical mass? Transport reviews.

<sup>49</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

<sup>50</sup> Cedersund & Lewin, 2005. ibid

<sup>51</sup> Holmberg & Brundell-Freij, 2012. Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter.

tillgång till en bil och som är mer eller mindre beroende av bilen för sin mobilitet<sup>52</sup>, <sup>53</sup>. 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<sup>54</sup>. Speciellt säkerheten är en faktor som i högre grad påverkar färdmedelsvalet hos äldre, då äldre ofta upplever en större otrygghet på offentliga platser än yngre<sup>55</sup>.

## Inkomst- och utbildningsnivå

Inkomst har av vissa forskare pekats ut som relevant, medan det av andra har setts som mindre relevant för resandet. Paulley et al<sup>56</sup> 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<sup>57</sup> visar att inkomst och biltillgång är korrelerat samt att låg utbildnings- och inkomstnivå hänger samman med låg bilanvändning.

I en studie av amerikaners anledning till bilinnehav visas att 48 % av de som inte äger en bil uppgav att det var på grund av ekonomiska resurser<sup>58</sup>. I en annan studie om unga amerikaners bilinnehav konstateras att det låga bilinnehavet är ett resultat av ungas låga ekonomiska självständighet<sup>59</sup>. Andra framhåller att ekonomiska faktorer är den starkaste influensen på ungas resbeteende<sup>60</sup>.

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. En studie baserad på Storbritanniens nationella reseundersökning visar 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<sup>61</sup>. 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<sup>62</sup>.

Även om åsikterna om inkomstens påverkan på fordonsinnehav går isär så är flera forskare ändå överens om att fordonsinnehav har en påverkan på

<sup>52</sup> Hjorthol, 2012. Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age. Ageing Society.

<sup>53</sup> Rosenbloom, 2001. Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment. Transportation.

<sup>54</sup> Wennberg, 2011. Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – Jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation.

<sup>55</sup> Haustein, 2012. Mobility behaviour of the elderly: an attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group. Transportation.

<sup>56</sup> Paulley et al., 2006. The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. Transport Policy.

<sup>57</sup> Rydhagen 2013. *ibid*.

<sup>58</sup> Brown, 2017. Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households. Transport Policy.

<sup>59</sup> Klein & Smart, 2017. Millennials and car ownership: less money, fewer cars. Transport Policy.

<sup>60</sup> Blumenberg et al., 2012. What's Youth Got to Do with It? Exploring the Travel Behavior of Teens and Young Adults.

<sup>61</sup> Lucas et al., 2016. Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. Transportation Research Part A: Policy and Practice.

<sup>62</sup> Veternik & Gogola, 2017. Examining of Correlation Between Demographic Development of Population and Their Travel Behaviour. Procedia Engineering.

mobiliteten<sup>63</sup>. Lågt bilinnehav påverkar även den upplevda tillgången till arbetsplatser negativt<sup>64</sup>.

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<sup>65</sup>. Det är inte bara 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<sup>66</sup>.

Utbildning har rapporterats ha betydelse vid analys av totala koldioxidutsläpp och där resoneras om kunskapsnivå kan ha betydelse för ”grön konsumtion”<sup>67</sup>. När det kommer till cyklande har olika studier skilda resultat avseende sambandet mellan cykling och utbildningsnivå. Några studier visar på ett samband mellan högre utbildningsnivå och hög andel av cyklande, medan andra studier inte hittar något sådant samband<sup>68</sup>.

## 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 om utrikesföddas resvanor är fokuset trafiksäkerhet (såsom bilbältesanvändning) snarare än resefterfrågan och mobilitet<sup>69</sup>. I en annan svensk studie bland SFI-studerande konstaterades att utlandsfödda gör färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav<sup>70</sup>. 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 kunde 35 % av kvinnorna och 5 % av männen inte cykla. En fjärdedel av kvinnorna uttryckte att de vill lära sig att cykla.

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

<sup>63</sup> se t ex Buehler & Pucher, 2012. Demand for Public Transportation in Germany and USA: An Analysis of Rider Characteristics. Transport Review.

<sup>64</sup> Brown, 2017. Ibid.

<sup>65</sup> Stradling et al., 2007. Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. Transport Policy.

<sup>66</sup> Lucas et al., 2016. Ibid.

<sup>67</sup> Baiocchi et al., 2010. The impact of social factors and consumer behaviour on carbon dioxide emissions in the United Kingdom.

<sup>68</sup> Eriksson, 2009. TEMA Cykel - faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv: en litteraturstudie. VTI rapport 652.

<sup>69</sup> Forward et al., 2009. Utlandsföddas trafiksäkerhet. VTI rapport 640. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

<sup>70</sup> Lewin et al., 2006. Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö. VTI rapport 546.



språket var en barriär. Flera respondenter diskuterade även att de tyckte att det var dyrt att ha en bil.

Efter de stora flyktingströmmarna 2015, och mot bakgrund av att en växande andel av Sveriges befolkning är födda utomlands, gjorde Trafikanalys en kartläggning av hur utlandsfödda upplever det svenska transportsystemet<sup>71</sup>. Även där konstaterats att utlandsfödda är mer beroende av en fungerande kollektivtrafik, då både körkort- 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.

Tryggheten i transportsystemet var också en aspekt som lyftes av deltagarna i studien av Trafikanalys. Då avses särskilt risk för överfall där de utlandsfödda männen även känner oro å sina kvinnliga familjemedlemmars vägnar. Denna form av utsatthet lyfts även i andra studier 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<sup>72</sup>. På så vis kan otrygghet verka exkluderande i kollektivtrafiken för vissa grupper. Fler kvinnor än män i denna grupp känner sig otrygga när de promenerade i mörker<sup>73</sup>.

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<sup>74</sup>. 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<sup>75</sup>.

## Funktionshinder

Personer med funktionsnedsättningar utgör var femte invånare. Omkring 2,1 miljoner<sup>76</sup> personer i Sverige har någon form av funktionsnedsättning som kan utgöra hinder att resa med kollektivtrafiken eller med andra färdssätt. Funktionshinder är en av de sju diskrimineringsgrunderna enligt svensk diskrimineringslagstiftning och från 2015 utgör även ”bristande tillgänglighet” en diskrimineringsform.

Olika funktionsnedsättningar kräver olika typer av anpassningar av miljön beroende på om det handlar om svårigheter att röra sig, se, höra, tolka och bearbeta

<sup>71</sup> Trafikanalys 2016a. Migration, invandring och framtida transportpolitik. Rapport 2016:14.

<sup>72</sup> Wennberg & Slotte, 2014. Mänskliga rättigheter och kollektivtrafik: Så påverkar ”Strategi för funktionshinderanpassning” andra resenärsgupper. Trivector Rapport 2014:32.

<sup>73</sup> Lewin et al., 2006. ibid

<sup>74</sup> Blumenberg & Shiki, 2006. Transportation assimilation: Immigrants, race and ethnicity, and mode choice. Paper submitted to the annual conference of the Transportation Research Board.

<sup>75</sup> Lucas et al., 2016. ibid

<sup>76</sup> Uppgifter från Folkhälsomyndigheten baserade på data från nationella folkhälsoenkäten 2016

information eller tåla vissa ämnen. Att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken är nödvändigt för personer med funktionsnedsättningar men är samtidigt angeläget och underlättar för de flesta.

Många äldre personer har flera funktionsnedsättningar (nedsatt rörelse, syn, hörsel och/eller kognitiva funktioner) och använder ofta gånghjälpmedel, särskilt med stigande ålder. Det gör att även för många äldre personer är tillgänglighetsåtgärder viktiga för att kunna använda kollektivtrafiken och då i ett ”hela resan”-perspektiv så att alla resans delar är tillgängliga och användbara. För äldre och personer med funktionsnedsättningar kan även små, upprepade hinder tillsammans bli uttröttande och oöverstigliga.

Det har gjorts flera studier om funktionshinder i transportsystemet, några inom det regeringsuppdrag som Trafikanalys fått att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning (N2017/07846/SUBT). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 29 mars 2019.

Myndigheten för delaktighets panel Rivkraft<sup>77</sup> besvarade 2018 en enkät om sina förutsättningar att åka kollektivt där de vanligaste hindren för resor med kollektivtrafik är:

- ▶ Fordonen är inte tillgängliga för på- och avstigning
- ▶ Hållplatserna är inte anpassade till fordonen
- ▶ Hållplatsutrop fungerar inte eller saknas
- ▶ Högtalarutrop, vid bland annat trafikstörningar, är svåra att uppfatta och det saknas skriftlig information i samband med trafikstörningar
- ▶ Det är svårt att hitta och orientera sig på stationer
- ▶ Tidtabeller, betaltjänster och reseinformation är inte tillgänglig eller svår att förstå

Personer med funktionsnedsättningar har en lägre mobilitet än befolkningen i övrigt. De olika hinder som finns i transportsystemet bidrar till en känsla av osäkerhet vilket får till följd att många avstår från att resa. 35 % av deltagarna i Rivkraft-enkäten uppger att de inte använder kollektivtrafik i sin närmiljö. Det var ingen större skillnad mellan kvinnor och män i hur ofta de reser. 70 % upplever hinder när det reser med kollektivtrafiken och denna andel var högre bland kvinnor än hos män (74% jämfört med 63%).

## 2.2 Förutsättningar i tillgänglighet

### Stad, land och däremellan

Livsstilsväl i form av boendeort en viktig faktor för val av transportmedel. Befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag<sup>78</sup>. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar

<sup>77</sup> Myndigheten för delaktighet (2018). Tillgänglighet i kollektivtrafik och färdtjänst. Resultat från Rivkraft 19. Rapport 2018:11.

<sup>78</sup> Dymen et al., 2016. Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd. Trivector Rapport 2016:93.

längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdssättet oavsett vilken kommuntyp som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna.

En studie<sup>79</sup> finner att landsbygden växer i huvudsak där det finns närhet till urbana kvaliteter. De tendenser till kontraurbanisering som gick att utläsa under 1990-talet under 2000-talet har snarare bytts ut mot ”urban sprawl”, där storstädernas befolkning sprider ut sig över närliggande landsbygd som en del av storstadsregionernas tillväxt. En annan studie<sup>80</sup> menar att det är områden i ”det urbanas skugga” som kommer att fortsätta växa, samt att turistområden och vissa specifika platser som är attraktiva som ”pensionärsområden” till viss del har potential att växa; områden som dock utgör enbart en liten del av Sveriges landsbygdsområden. Olika fakta som gör att man funderar på hur sammankopplat val av boendeort är med värderingar av vilka kvaliteter som önskas, inte minst vad gäller transporter.

Från Sverige finns resultat som pekar på att det finns en signifikant skillnad i klimatattityd mellan kvinnor i storstad och landsbygd samt mellan kvinnor i tätort samt landsbygd där ju mer urbant man bor ju mer positiv är man till att köra bil mindre. Samma mönster återfinns för män. Det generella resultatet pekar dock på att mäns angivna benägenhet att genomföra någon typ av åtgärd är i stort sett densamma oavsett boendeområdestyp. För kvinnor finns det en något större variation beroende på geografi (och kopplat till infrastruktur, resmönster och förutsättningar till alternativa transportmedel utöver bil)<sup>81</sup>. Det är tillsynes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan ”stad och land”.

Vi har letat men inte hittat riktigt relevanta studier som redovisat mer kvalitativa beskrivningar av skillnader mellan boende i olika geografiska områden. En studie av unga svenskars åsikter om rurala Sverige konstateras att unga väljer att flytta från landsbygden för att undvika att vara ’losers’<sup>82</sup>. Det finns få positiva narrativ om framtid, framgång och landsbygd.

## Utbudsskillnader utöver geografiskt betingade

Planeringsfaktorer är speciellt viktiga för hög andel gång, cykel och kollektivtrafikresande medan hög andel bilresande istället i högre grad påverkas av socioekonomiska faktorer<sup>83</sup>. Detta speglar åtminstone delvis att användningen av kollektivtrafik, gång och cykel är mer beroende av planeringsfaktorer än bilanvändningen där baskraven så gott som alltid är uppfyllda. Refererad studie bygger dessutom på data från en klart bilorienterad samhällsstruktur. Även andra studier säger att hög täthet i vägnätet, multifunktionalitet, en positiv miljö i närområdet påverkar i vilken utsträckning människor går till jobbet. Förekomst av trottoarer,

<sup>79</sup> Westlund & Pichler, 2013. The Swedish countryside in the neo-urban knowledge economy.

<sup>80</sup> Hedlund, 2017. Growth and decline in rural Sweden – Geographical distribution of employment and population 1960-2010.

<sup>81</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. *ibid.*

<sup>82</sup> Boström & Dahlin, 2018. Young people’s opinions on rural Sweden.

<sup>83</sup> Soltani & Allan, 2006. Analyzing the impacts of microscale urban attributes on travel: evidence from suburban Adelaide, Australia. *Journal of urban planning and development.*

uppfattning om trafiksäkerhet samt butiker inom gångavstånd hade alla en positiv inverkar på andelen gående. Personer som bor i områden med bättre förutsättningar för att gå (högre täthet, multifunktionalitet, fler gatuanslutningar) går generellt sätt mer<sup>84</sup>.

Korta avstånd och sammanhållen bebyggelse är planeringsfaktorer som positivt ökar attraktiviteten för hållbara färd sätt som kollektivtrafik och cykling<sup>85</sup>. Utglesning av städer är ett problem som leder till ökat resande och större miljökonsekvenser<sup>86</sup>. En nyligen publicerad norsk kvalitativ studie konstaterar att resenärer framförallt tycks göra en avvägning mellan att minska obehaget av avstånd med val av det bästa alternativet för en aktivitet<sup>87</sup>. Utglesningen driver ut arbetsplatser till städernas periferi som är svårare att försörja med kollektivtrafik. Detta leder i sin tur till ökad bilanvändning<sup>88</sup>. Kollektivtrafikanvändningen kan emellertid ofta inte ökas enbart genom förbättrad kollektivtrafik såvida inte relationen till bilalternativen också förbättras<sup>89</sup>. I studier som försökt särskilja på betydelsen av vår inställning och attityd till resande och livsmönster visar emellertid att var och i vilken typ av område man bor har större betydelse än attityd till färdmedel för hur långt man reser<sup>90</sup>. Personer med samma livsstil och attityd väljer alltså att resa olika beroende på de alternativ som finns att tillgå.

Även om förutsättningarna för cykel som färdmedelsval är mindre forskade på konstateras att områden med förutsättningar för (säkra) cykelmöjligheter har betydelse för ett ökat hållbart transportbeteende och därmed minskad energianvändning<sup>91</sup>. Det finns även amerikanska resultat som pekar på att det är viktigare att cykelmöjligheter överhuvudtaget finns och är sammanhängande (t ex knyter an till boendemiljöer) än att öka standarden på befintligt nät<sup>92</sup>. Isolerade delar med fantastisk standard hjälper inte om inte delarna hänger samman och bildar en struktur. Just detta sammanhang bildar stommen i ett av underlagen<sup>93</sup> till fyrstegsprincipen som även publicerats internationellt med en reflektion som konstaterar att goda planeringsprinciper inte är tillräckliga om de inte genomförs konsekvent<sup>94</sup>.

<sup>84</sup> Owen et al., 2004, Understanding Environmental Influences on Walking. Review and Research Agenda. American Journal of Preventive Medicine.

<sup>85</sup> T ex Soltani & Allan, 2006, Luk, 2003, Naess, 2001, 2006, 2007

<sup>86</sup> Trivector et al., 2010. Impacts of urban sprawl and commuting: a modelling study for Italy. Journal of Transport Geography.

<sup>87</sup> Næss et al., 2018. Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behaviour across metropolitan context. Journal of Transport Geography.

<sup>88</sup> García-Palomares, 2010. Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. Journal of Transport Geography.

<sup>89</sup> Sarker et al., 2002. Impact of transportation infrastructure development on modal choice. Journal of urban planning and development.

<sup>90</sup> Schwanen & Mokhtarian, 2005. What if you live in the wrong neighborhood? The impact of residential neighborhood type dissonance on distance traveled, Transportation Research Part D.

<sup>91</sup> Saunders et al., 2008. Incorporating transport energy into urban planning. Transportation Research Part A 4.

<sup>92</sup> Moudon, Lee, Cheadle, Collier, Johnson, Schid & Weather, 2005, *Cycling and the built environment, a US perspective*. Transportation Research Part D 10,

<sup>93</sup> Ekman et al., 1996. Trafiksystem för bättre stadsmiljö Bulletin 138, Institutionen för trafikteknik, LTH

<sup>94</sup> Smidfelt Rosqvist, 2009. Traffic Systems for an Improved City Environment – Are good planning principles enough to make a change? World Transport Policy and Practice.

## Boende i socialt utsatta områden

Socialt utsatta områden är ett begrepp som används alltmer men vad som egentligen avses är dels ibland oklart, dels uppenbart olika mellan olika tillämpningsområden. Det finns kategoriseringar av socialt utsatta områden gjorda för Sverige, däribland av BRÅ som använder områdets inkomstnivå, uttag av försörjningsstöd och åldersstruktur som kriterier för att kategorisera socialt utsatta områden, i regel på SAMS-nivå. I beskrivningen av förutsättningarna för boende i socialt utsatta områden nedan är utgångspunkten de socioekonomiska förutsättningarna och villkoren som i högre grad karakteriserar dessa områden jämfört med andra områden, liksom etnicitet då andelen utlandsfödda är hög.

En relevant teoretisk utgångspunkt för förståelsen av förutsättningarna för mobilitet och tillgänglighet för boende i socialt utsatta områden och betydelsen för människors möjlighet till ett gott liv är *The Capabilities Approach* (se avsnitt 1.3 Mobilitet och tillgänglighet). Innebörden är att för att leva ett gott liv måste människan få möjlighet att utveckla sina förmågor. Alla människor har mobilitetsresurser, men resurserna kan skilja sig åt mellan olika individer och grupper. Mobiliteten ses som en viktig del av välbefinnandet enligt denna approach.

I forskningsprojektet ”Inkluderande MaaS”<sup>95</sup> är syftet att förstå hinder och möjligheter för införandet av olika delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden för att bidra till en ökad och mer jämlik tillgänglighet. I projektet har Trivector kartlagt de mobilitetsresurser som generellt finns hos boende i socialt utsatta områden och som kan vara betydelsefulla för såväl upplevda mobilitetsmöjligheter (mobility capability) som för den realiserade mobiliteten (mobility functioning). De mobilitetsresurser som pekas ut i Trivectors studie 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 finns indikationer på utbredd informell bildelning och informell skjutsning.
- ▶ **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.
- ▶ **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.
- ▶ **Cykelkunskap:** Att en betydande andel utlandsfödda inte kan cykla: 35 % av kvinnorna och 5 % av männen kan inte cykla enligt studie från 2006.
- ▶ **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

<sup>95</sup> Wennberg et al., 2018. Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden: Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. Trivector Rapport 2018:45.

till detta är relativt god på Rosengård. Däremot har man dålig tillgång till bilpooler och hyrcyklar i dagsläget.

- ▶ **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.
- ▶ **Närhet:** Genom att ha nära till platser och aktiviteter uppnås en god tillgänglighet (här avses Rosengård i Malmö som är projektets case, men många socialt utsatta områden ligger relativt centralt i staden och/eller nära viktiga målpunkter).
- ▶ **Inkomst:** Ger de ekonomiska förutsättningarna för mobilitet. Inkomstnivå på Rosengård är lägre jämfört med andra områden i staden.
- ▶ **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:** Visas i flera studier vara styrande för mobiliteten, inte minst genom att man får bättre ekonomiska förutsättningar (för att ta exempelvis 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 sitt resande 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.
- ▶ **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.
- ▶ **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:** 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. Det finns även indikationer på att cykling kulturellt 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 mer fysiskt aktiva som vuxna. 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 en studie i Västra Götalandsregionen 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.<sup>96</sup>

Mobilitetsresurserna som pekas ut i Trivectors studie 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.

En mycket hög andel av boende i socialt utsatta områden är födda utanför Sverige. I en amerikans studie undersöktes förklaringar till att resandet bland immigranter är mindre bilberoende än för amerikaner generellt<sup>97</sup>. Man drar slutsatser om att dessa immigranter inte heller med tiden kommer upp i genomsnittlig amerikansk bilanvändning kan ha sina förklaringar i att man genom dessa områdets förutsättningar (svårare parkering, bättre kollektivtrafikförsörjning, mer centrala belägenhet etc) gör att vanor i det nya landet formas efter detta och både gör att man behåller dessa och att de påverkar de krav man ställer på var man väljer att flytta. Förklaringar som utvecklas vidare generellt i följande avsnitt.

### 2.3 Vanor, attityder och normer

Tid, kostnad och bekvämlighet är faktorer som till stor del hittills ansetts avgöra människors val av transportmedel<sup>98</sup> och förändringar i attityder och normer har inte riktigt tagits hänsyn till. Det finns emellertid en växande mängd litteratur som ägnar sig åt dessa faktorer för transportval i transportsektorn och dess omställning<sup>99</sup>. På sikt anses det numera troligt att även förändringar i normer och nya samhällseliga insikter/ideologi kommer att spela en betydligt större roll för transportval<sup>100</sup>, vilket hänger samman med den stora utmaning transportsektorn står inför.

Beteenden styrs av attityder, normer och vanor. Attityder är stabilare än normer och är knutna till den enskilda individen på ett djupare plan. Normer har sin huvudsakliga existens utanför individen och är därmed lättare att förändra. Å andra sidan skapar normer som är stabila över tiden i regel attitydförändringar. Man talar då om att normen internaliseras. Vårt beteende är resultatet av avsikten eller intentionen att handla på ett visst sätt. När ett beteende väl har blivit en vana styrs

<sup>96</sup> Wennberg & Slotte, 2014. *ibid.*

<sup>97</sup> Chatman & Klein, 2013. Why do immigrants drive less? Confirmation, complications, and new hypotheses from a quantitative study in New Jersey, USA. *Transport Policy*.

<sup>98</sup> Novikova, 2017. The Sharing economy and the Future of Personal Mobility: New models Based on Car sharing.

<sup>99</sup> Pronello & Gaborieau, 2018. Engaging in Pro-Environment Travel Behaviour Research from a Psycho-Social perspective: A Review of Behavioural Variables and Theories.

<sup>100</sup> Bastian, 2017. Explaining trends in car use. KTH. Doctoral Thesis

det i allt mindre utsträckning av människors avsikter<sup>101</sup>. Som exempel på ihopblandningen av dessa aspekter är förklaringarna som letas till att förändringen till en ökad multimodalitet var större ibland dem med förmodade tidigare multimodala vanor. I en kvalitativ analys av hur multimodaliteten förändras upptäcktes att multimodaliteten när barn flyttar ökade mer i hushåll med högre utbildning<sup>102</sup>, där föräldrarna därmed antas ha levt med multimodala vanor tidigare (och längre).

Attityden påverkas av individers uppfattningar och föreställningar kring vilka konsekvenser ett visst beteende leder till, men även hur dessa värderas av individen. Det innebär att människor som till exempel har kunskap om trafikens roll för klimatet och som tycker att frågan är viktig har en mer positiv attityd till klimatåtgärder för transporterna. De som inte tycker att det är så viktigt att arbeta för en bättre miljö påverkas inte lika mycket, även om de har samma kunskap.<sup>103</sup>

Förändringar av attityder och normer har större chans att bli bestående när de kombineras med faktiskt beteende<sup>104</sup>, vilket är intressant i perspektiv av yngres och andra gruppers annorlunda, mer hållbara, beteende. Det finns en rad artiklar som gräver i förklaringar till yngres minskade realiserade mobilitet i senare generationer av ”millennials” där för amerikanska data 35-50 % av minskningen har skattats bero på en kategori som klumpar samman attityder och användning av e-tjänster<sup>105</sup>. Utan att specificera storleksordningen drar även andra sammanställningar slutsatsen att det är troligt att attitydfaktorer har betydelse<sup>106</sup>. Eftersom olika åtgärder för att påverka attityder och normer har större effekt då det finns goda förutsättningar för det beteende som åtgärderna riktas mot<sup>107</sup> är det troligt att grupper med dessa förutsättningar förändras mest och först. Även Rune Elvik (som är en av världens absolut ledande trafiksäkerhetsforskare och namn) menar att enda sättet att motivera trafikanter att förändra sitt beteende är att övertyga dem om att det medför fördelar<sup>108</sup>.

EU-projektet Segment har tagit fram en rapport som presenterar en samling profiler baserade på en omfattande statistisk analys<sup>109</sup>. Profilerna målar upp en bild av respektive grupps attityder som motiverar dess dominerande färdmedelsval.

- ▶ **Devoted Drivers:** Dessa föredrar bil framför alla andra val och är inte intresserade av att minska sin bilanvändning. De tror inte att det finns realistiska alternativ och kan inte se sig själva som kollektivtrafikanvändare eller cyklist. Allt annat än bil är för långsamt och utan vidare fördelar. De förknippar bilanvändare med framgångsrika människor och se bilåkandet

<sup>101</sup> Jmf Kahneman, 2012. Tänka, snabbt och långsamt.

<sup>102</sup> Scheiner et al., 2016. Key events and multimodality: A life course approach. Transportation Research Part A.

<sup>103</sup> Jakobsson et al., 2006. Determinants of public acceptability and car-use change goals: The Stockholm road pricing field trial.

<sup>104</sup> Zhang et al., 2013. Evaluation of south-Australia's TravelSmart project: Changes in community's attitudes to travel. Transport Policy.

<sup>105</sup> McDonald, 2015. *ibid.*

<sup>106</sup> ifmo, 2013. *ibid.*

<sup>107</sup> Ma et al., 2017. Social marketing and the built environment. Transportation

<sup>108</sup> Elvik, 2016. A theoretical perspective on road safety communication campaigns. Accident Analysis and Prevention 97.

<sup>109</sup> Anable & Wright, 2013. Golden Questions and Social Marketing Guidance Report.



som ett sätt att uttrycka sig. De bryr sig inte nämnvärt om miljö och motiveras inte av hälsoargument.

- ▶ **Image Improvers:** De gillar att köra bil och ser det som en del vem de är. De är inte utan intresse för miljöfrågor men inte heller helt övertygade. Framförallt vill de inte bli hindrade av sådana argument. Denna grupp motiveras av hälsoargument och kan se sig själva som cyklist (kopplat till hälsa och frihetskänsla), men inte som varken gångtrafikanter eller kollektivtrafikanvändare.
- ▶ **Malcontented Motorists:** Dessa gillar inte och blir stressade av att köra bil och har ett svagt miljöintresse som inte påverkar deras beteende. De vill minska sin bilanvändning men är inte motiverade av att använda kollektivtrafik även om de föredrar det framför cykling. De går, men ser som enda fördel med detta den hälsoeffekt det har.
- ▶ **Active Aspirers:** Dessa har ett stort miljöengagemang och är övertygade om att en minskad bilanvändning bidrar till miljöförbättringar. De känner skuld över korta bilresor och är mycket motiverade att använda aktiv mobilitet (gång, cykel). De använder framförallt cykel som är snabbt och står för frihet och hälsa. De använder inte direkt kollektivtrafik även om de gillar att gå och gärna skulle göra det av hälsoskäl.
- ▶ **Practical Travellers:** De känner sig trygga med att de har en balanserad mix av transportsätt. De är därför inte särskilt intresserade av att minska sin bilanvändning, även om de anser att bilanvändningen är ett nödvändigt ont och minskar deras livskvalitet. De föredrar cykling framför kollektivtrafik eftersom de upplever det som snabbare och utan stress. De går när det upplevs som mest praktiskt. De anser transporterens miljöpåverkan som viktig men motiveras inte av det som förändringsargument.
- ▶ **Car contemplators:** Dessa använder inte bil men skulle gärna vilja eftersom de ser bilen som en statussymbol. Många studenter och människor utan körkort finns i denna grupp. De föredrar kollektivtrafik framför cykel, men ser problem med kollektivtrafik och ser både den och cykling som stressigt. De anser att gång är hälsofrämjande och har neutral till svagt positiv attityd avseende miljö.
- ▶ **Public Transport Dependents:** De vill inte själva men anser att de som vill ska kunna använda bil. De ser mer investeringar i väginfrastruktur som ett lämpligt sätt att minska trängsel som de upplever som problem. De går och skulle gärna gå mer för hälsans skull. De använder, och föredrar, också kollektivtrafik även om de inte tycker att det är snabbast. De ser inga fördelar med cykling som upplevs som stressande. De motiveras av miljöargument åtminstone avseende körstil och de har den högsta andelen pensionärer.
- ▶ **Car-free Choosers:** De tycker att bilar leder till en ohälsosam livsstil och gillar inte att köra bil. Denna grupp väljer istället mer hälsosamma färd sätt och ser inga vidare problem med några av dem. De gillar känslan av att cykla och vara cyklist, också som ett miljöengagemang. Dessa är oftare kvinnor.

I andra sektorer än transporter har länge studerats vilka egenskaper grupper med olika val, med fokus på olika hållbara val, har. Bland så kallade ”gröna konsumenter” hittas sådana som ofta gör hållbara val inom många olika områden, som mindre köttkonsumtion, kollektivtrafik istället för bil, uppvärmning med hållbara

källor<sup>110</sup>. De är alltså allmänt ”miljöbra” oavsett område. Samma studie fann också att dessa gröna konsumenter kännetecknades av att de spenderar mer på fritid och högre kvalitet, det vill säga att varje enskilt köp kostar mer. En intressant aspekt i denna studie var också att just bilanvändning och flygande var bland de avgörande faktorerna för om hushåll kategoriserades som låg- eller högpåverkande.

Som tidigare beskrivits finns stora skillnader mellan mäns och kvinnors resande och attityder. Skillnaden i mäns och kvinnors resvanor kan alltså inte enbart förklaras av skilda förutsättningar i form av exempelvis inkomst eller att kvinnor arbetar mer deltid<sup>111</sup>. Forskning visar att kvinnor och mäns skilda attityder och normer som råder för respektive grupp är en viktig förklaring till skillnaderna. Det finns omfattande forskning som pekar ut transportsektorn som mer maskulint kodad än de flesta andra sektorer. En kvantitativ analys av skillnader mellan vilka faktorer som spelar in mellan mäns och kvinnors färdmedelsval för pendling gör att detta tydligt genom att sociala faktorer som till exempel ’position i familjen’ spelade en viktig roll för mäns val men inte för kvinnors<sup>112</sup>. Även skillnaderna i konsumtion mellan singelhushåll för män och kvinnor ger en tydlig bild av värderingsskillnader<sup>113</sup>, där skillnaderna i stort sett handlar om just transportvanor. I Sverige visar analyser av en omfattande attitydundersökning som Naturvårdsverket gör att kvinnor är signifikant mer positivt inställda till åtgärder som syftar till att ändra bilens dominans för transportsektorn än män<sup>114</sup>. Resultat som stämmer väl med till exempel ovan beskrivna indelning av olika segment i befolkningen och deras färdmedelsval. Även Trafikanalys har tagit upp forskningsresultat om att skillnaderna mellan kvinnor och mäns attityder kring åtgärder och problemformuleringar gällande just hållbarhetsfrågor är större inom transportsektorn än i andra sektorer.<sup>115</sup>

Naturvårdsverkets attitydundersökning visar även skillnader i attityder för olika ålderskategorier även om en fokusgruppsstudie från Belgien kraftigt tonar ner betydelsen av hälso- eller miljönytta och istället lyfter frågor om flexibilitet, hastighet och kostnader<sup>116</sup>.

I ett intressant resonemang beskriver Pronello & Gaborieau<sup>117</sup> komplexiteten i sambanden mellan våra beteenden och våra attityder. Det betyder bland annat att en del av de attityder som uppmäts är en spegling av de vanor människor har. Oavsett vilket nuvarande färdmedel man väljer är man ofta övertygad om att det är det bästa för en och att alla alternativ är objektivt sämre<sup>118</sup>. De resonerar vidare om det potentiellt problematiska i att i en förändringsprocess som transportsektorns (klimat)omställning använda nuvarande attityder som predikator för kommande förändringsbenägenhet. Andra studier poängterar vikten av att använda

<sup>110</sup> Girod & de Haan, 2009. GHG reduction potential of changes in consumption patterns and higher quality levels. Energy Policy.

<sup>111</sup> Kronsell et al., 2016. *ibid.*

<sup>112</sup> Al-Atawi & Saleh, 2014. Travel behaviour in Saudi Arabia and the role of social factors. *Transport*.

<sup>113</sup> Carlsson-Kanyama & Råty, 2008. *ibid.*

<sup>114</sup> Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2018. *ibid.*

<sup>115</sup> Trafikanalys, 2016b. Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn (PM 2016:16).

<sup>116</sup> Simons et al., 2014. Why do young adults choose different modes? A focus group study. *Transport Policy*.

<sup>117</sup> Pronello & Gaborieau, 2018. *ibid.*

<sup>118</sup> Lo et al., 2013. Proenvironmental travel behaviour among office workers: A qualitative study of individual and organizational determinants. *Transport Research Part A*.

kombinationer av olika fokus för att kunna skapa de beteendeförändringar som transportsektorn behöver<sup>119</sup>. De poängterar också betydelsen inte enbart av den enskildes värderingar men andra aktörers påverkan på attityder och allmänna normer. Det finns alltså även kopplingar till i vilket sammanhang olika individer befinner sig och de normer som där råder och påverkar individen. I koppling till en förändring som den som krävs för transportsektorns klimatomställning bör påpekas att det krävs mer än en förändrad attityd hos *en* grupp eller generation. En bred attitydförändring måste ske mer utbrett i samhället för att ett skifte ska ske. Men samtidigt kan ändrade attityder leda till ändrade preferenser och därmed också andra resvanor<sup>120</sup>.

<sup>119</sup> Schwanen et al., 2012. Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. *Journal of Transport Geography*.

<sup>120</sup> Mulley, 2017. *ibid*.

### 3. Sammanfattande analys

---

#### 3.1 Utgångspunkt

Som struktur för en analys av olika gruppers mobilitet används en fyrfältare som visas i Figur 3-1. De två dimensionerna i denna struktur är *resande (realiserad mobilitet)* respektive *tillgänglighet och tillgång* som båda ser olika ut för olika grupper. *Mobilitet* avser således inte enbart den faktiska rörligheten eller resandet utan också möjligheten att resa vilket indikerar att mobilitetsbegreppet även innefattar en dimension av potentiell rörlighet.

Låg tillgänglighet/tillgång (till exempel långt till målpunkter och lågt bilinnehav) och samtidigt en låg realiserad mobilitet i termer av antal resor, indikerar en låg mobilitet för en viss grupp, medan hög tillgänglighet/tillgång och samtidigt en hög realiserad mobilitet indikerar en hög mobilitet. Även en låg tillgänglighet/tillgång med en samtidigt relativt hög nivå på den realiserade mobiliteten kan innebära en hög mobilitet med denna definition av mobilitet.

Mobiliteten kan också var mer eller mindre hållbar ur ett miljöperspektiv. Vi kan tala om en *hållbar mobilitet* som avser faktiskt och potentiellt resande med mer hållbara färdssätt (gång-, cykel- och kollektivtrafik).

	Resande (realiserad mobilitet)	
	Låg	Hög
Tillgänglighet / tillgång		
Hög		
Låg		

Figur 3-1 Olika gruppers mobilitet kan analyseras utifrån deras resande (realiserad mobilitet) och deras tillgänglighet och tillgång till resmöjligheter.

Figur 3-2 visar mobiliteten för olika grupper baserade på Mosaic<sup>121</sup> utifrån resande med bil (antal resor per vecka med bil) och tillgänglighet. Figur 3-3 visar på samma vis mobiliteten för olika grupper, men utifrån resande med kollektivtrafik (antal resor per vecka med kollektivtrafik). Då Mosaic inte hanterar hur förutsättningar, värderingar och preferenser ser ut för kvinnor/män anläggs även ett genusperspektiv i efterföljande resonemang eftersom litteraturen är tydlig med denna strukturella skillnad i mobilitet som finns mellan könen.

Mosaic-grupperna som används är dessa:

- ▶ A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna.
- ▶ B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna
- ▶ C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna
- ▶ D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna
- ▶ E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer
- ▶ F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna
- ▶ G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden
- ▶ H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn
- ▶ I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna
- ▶ J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter
- ▶ K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer
- ▶ L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer
- ▶ M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende
- ▶ N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd

Kvantitativt underlag har hämtats från en preliminär version av Trafikanalys rapport ”Persontransporter i Sverige – nulägesanalys”. Tillgänglighet beräknas här bland annat utifrån logsummer. Dessa skiljer sig åt mellan olika färdmedel och ärenden (arbetsresor, tjänsteresor och övriga resor), men rangordningen av Mosaic-områdena tenderar att vara snarlik oavsett mått. Det absoluta storlekstalet på logsumman spelar därför ingen roll för kategoriseringen i låg/medel/hög tillgänglighet i figuren nedan.

<sup>121</sup> Mosaic är ett segmenteringsverktyg som klassificerar Sveriges hushåll i 136 segment som aggregerats till 44 livsstilstyper och 14 övergripande grupper (A-N ovan). Grupperna har konstruerats utifrån fyra dimensioner: storstad kontra landsbygd, låg kontra hög köpkraft, låg kontra hög inkomst samt utmaning/adaption kontra trygghet/tradition. De övergripande grupperna är relevanta för att analysera olika gruppers resvanor och används i Trafikanalys rapport ”Persontransporter i Sverige – nu nulägesanalys”. Mer information finns på: <http://insightone.se/mosaic/>.

		<b>Resande (realiserad mobilitet) med <u>bil</u></b>		
		Låg	Medel	Hög
Tillgänglighet	Hög	B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna	C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna	
	Medel	D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna	F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende	A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna H - Etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer
	Låg			N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd

Figur 3-2 Mobiliteten för grupper baserade på Mosaic utifrån gruppens resande med bil (antal resor per vecka med bil) och deras tillgänglighet med bil.

		<b>Resande (realiserad mobilitet) med <u>kollektivtrafik</u></b>		
		Låg	Medel	Hög
Tillgänglighet	Hög			B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna
	Medel	I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer	C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna. G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna H - Etablerade och äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn	
	Låg	N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd		

Figur 3-3 Mobiliteten för grupper baserade på Mosaic utifrån gruppens resande med kollektivtrafik (antal resor per vecka med kollektivtrafik) och deras tillgänglighet med kollektivtrafik.

I huvudsak följer mobiliteten (det vill säga kombinationen av resande och tillgänglighet) förväntade mönster. Det vill säga att de flesta med höga förutsättningar avseende möjligheter och olika tillgänglighetsaspekter också realiserar det i ett högt resande. Litteratur som analyserat trafikökningar och utplaning (peak car) konstaterar att det framförallt är inkomst, bränslepris och urbaniseringsgrad som påverkar biltrafikarbetet<sup>122</sup> även om att det fortfarande inte råder enighet om förklaringarna. Även om den vetenskapliga debatten om graden av förklaring i olika faktorer säkert kommer att fortsätta ett bra tag framöver kvarstår att inga studier helt uteslutande hittar förklaringar till olika mängd resande i socioekonomiska faktorer eller objektivt beskriven tillgänglighet. Man kan summera det som att individers realiserade mobilitet (resande) påverkas av behovsdriven efterfrågan, önskad efterfrågan och förutsättningar<sup>123</sup>. Bland förutsättningar finns tillgänglighet men också normer. Den önskade efterfrågan påverkas också av attityder och vanor. Dessa faktorer skiljer mellan individer, men de skiljer också mellan olika grupper i samhället<sup>124</sup>. Tillgängligheten är inte heller ett rent objektivi mått utan innehåller även subjektiva uppfattningar som för kollektivtrafiksystemet har rapporterats bero på sådant som individers ålder, frekvens av sportaktiviteter och miljömedvetenhet<sup>125</sup>.

I det stora hela ser det alltså ut som om människor reser efter sina förutsättningar. De som reser mest är de som vill, kan och behöver. Alla har emellertid inte obegränsade valmöjligheter och alla vill inte. Förklaringsfaktorer finns att finna i hela spektret från demografiska, socioekonomiska och tillgänglighetsförutsättningar till vanor, attityder och normer.

Trafikanalys uppdrag handlar om att beskriva hur resor sker idag i relation till möjligheterna att resa för olika grupper i samhället och föreliggande rapport ska bidra till att förklara olika gruppers realiserade mobilitet i relation till deras tillgänglighet. Inför denna uppgift har vi använt utgångspunkten som beskrivs ovan och ställt oss frågorna i vilka situationer identifierad *mobilitet* för olika grupper är ett problem eller inte, för individen eller för samhället.

Från ett hållbarhetsperspektiv står samhället inför en stor utmaning genom att det utöver ny teknik och drivmedel, krävs såväl byte av trafikslag som minskad efterfrågan på klimatbelastande transporter med flyg och bil för att nå klimatmål<sup>126</sup>. Ökat realiserat resande är inte oproblematiskt och en växande vetenskaplig litteratur ägnar denna fråga allt större uppmärksamhet (som tidigare beskrivits i rapporten).

Från individens perspektiv kan begränsningar i mobilitet upplevas som väldigt negativt och verka hämmande på individens förutsättningar att delta i samhället och leva ett självständigt liv. Ytterst blir mobiliteten en fråga om välbefinnande och livskvalitet för individen, även om olika individer upplever samma mobilitet olika. Olika gruppers möjlighet att resa får också samhällsliga implikationer, till exempel genom påverkan på den ekonomiska jämlikheten (sett utifrån gruppers

<sup>122</sup> Stapleton et al., 2017. Peak car and increasing rebound: A closer look at car travel trends in Great Britain

<sup>123</sup> Polzin et al., 2014. *ibid.*

<sup>124</sup> T ex Smidfelt Rosqvist & Winslott Hiselius, 2018. *ibid.*

<sup>125</sup> Cheng & Chen, 2015. Perceived accessibility, mobility, and connectivity of public transport systems. Transportation Research Part A.

<sup>126</sup> Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2018. *ibid.*

olika resmöjligheter och tillgänglighet till arbete och studier) och på fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet (sett utifrån kvinnors och mäns olika resmönster och möjlighet att resa).

## 3.2 Mobiliteten för olika grupper

Nedan förs ett resonemang om olika gruppers mobilitet. Först beskrivs grupper som i figurerna ovan placerar sig i en *förväntat låg mobilitet*. De gemensamma förutsättningarna för grupper som riskerar låg mobilitet jämfört med andra grupper är en eller flera av följande faktorer: de är äldre, har svag socioekonomi, bor i socialt utsatta områden, bor på landsbygd och/eller är kvinnor. Dessa grupper riskerar individuellt sämre förutsättningar att delta i samhället och leva ett självständigt liv vilket även är en samhällelig risk även om det finns miljömässiga nyttor.

Sedan beskrivs grupper som i figurerna ovan placerar sig i en *förväntat hög mobilitet*. För grupper med hög mobilitet uppvisas i regel en eller flera av följande faktorer: har hög inkomst, har hög utbildningsnivå och/eller bor i storstäder (dock ej i socialt utsatta områden). Dessa grupper har ingen uppenbar individuell risk relaterat till deltagande eller självständigt liv även om dessa grupper i genomsnitt står för en stor miljömässig utmaning. Möjligen kan det finnas såväl en individuell som en samhällelig risk i om de skulle hamna utanför en kommande omställningstrend för transportbeteende.

Till sist beskrivs några särskilt intressanta grupper som avviker från det enkelt förväntade mönstret för att förklara deras mobilitet. Faktorer som står ut och inte innefattas av gruppbeskrivningarna i Mosaic eller förväntade förklaringsvariabler är framförallt *genus, generation* samt *vanor, värderingar och normer*. Resonemangen som förs kretsar därmed också i huvudsak kring dessa förklaringar. Här finns grupper från båda ovan beskrivna huvudsakliga karaktärer av risker.

### Grupper med förväntat låg mobilitet

#### *Funktionshinder*

Det finns ingen grupp i Mosaic som hanterar ett funktionshinderperspektiv. Möjligen att gruppen ”lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende” (grupp M i Mosaic) kan antas ha en stor andel personer med olika typer av funktionsnedsättningar, men samtidigt förekommer funktionsnedsättningar i alla åldersgrupper. Personer med funktionsnedsättningar reser mindre jämfört med övriga befolkningen och möter också olika hinder i transportsystemet som begränsar deras möjlighet att resa och till självständighet. I ett regeringsuppdrag utreder Trafikanalys hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättningar.

#### *Socioekonomiskt svaga grupper / socialt utsatta områden*

Boende i socialt utsatta områden har sämre socioekonomiska förutsättningar, och lägre innehav av körkort, bil, resekort i kollektivtrafiken och cykel. Detta förstärks ytterligare för utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå. ”Låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden” (grupp G i Mosaic) placerar sig i mitten i fyrfältarna ovan. Studier visar att denna grupp till viss del verkar kompensera för låga bilinnehav genom att i större utsträckning skjutsa



varandra eller låna ut sin bil. Man kan dock påpeka att detta också indikerar ett beroende av andra människor för att klara sin dagliga mobilitet och det oftare är kvinnor och äldre personer som är beroende av män och yngre personer.<sup>127</sup> Många socialt utsatta områden ligger också i storstadsområden med relativt god tillgång till kollektivtrafik, men samtidigt finns en eftersläpning vad gäller satsningar på delade mobilitetstjänster såsom bilpooler och hyrcykelsystem i förhållande till andra, i regel mer välbeställda områden i storstäderna.<sup>128</sup> Det kan även eventuellt förklaras av att beteende och vanor formas av de förutsättningar som finns i dessa områden och som till viss del följer med personer genom livet<sup>129</sup>.

### *Övriga låginkomstgrupper i städer*

Även ”singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter” (grupp J i Mosaic) och ”unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna” (grupp D i Mosaic) kan anses tillskrivas en svag socioekonomi och risk för sämre mobilitetsförutsättningar. Dessa grupper kör förhållandevis lite bil och reser oftare med kollektivtrafik, går eller cyklar.

### *Landsbygd*

En grupp som placerar sig i mitten i figuren ovan är ”låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna” (grupp F i Mosaic). Det finns sannolikt en stor variation inom denna grupp, men låg inkomst och boende utanför städer med sannolikt sämre tillgänglighet med kollektivtrafik bidrar till antingen en oönskad låg mobilitet och/eller beroende av bilen. Detta är sannolikt en grupp som påverkas i hög grad av de olika styrmedel som införs för transportsektorns klimatomställning, men som samtidigt har relativt lite att säga till om för att påverka utformningen av dessa.

## **Grupper med förväntat hög mobilitet**

### *Höginkomstgrupper och hushåll med barn*

Höginkomstgrupper som reser desto mer med bil, och mindre med kollektivtrafik jämfört med andra grupper, är exempelvis:

- ▶ familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna (grupp A i Mosaic),
- ▶ unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer (grupp E i Mosaic) och
- ▶ medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer (grupp K i Mosaic).

För de bilburna höginkomsttagarna i grupp A och E är det, utöver socioekonomiska faktorer, sannolikt livsfasen som styr resbeteendet. Hushåll med barn reser mer med bil än vad hushåll utan barn gör. Skjutsandet av barn bidrar till

<sup>127</sup> Wennberg et al., 2018. Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden: Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. Trivector Rapport 2018:45.

<sup>128</sup> Wennberg et al., 2018. Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden: Delrapport 2 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. Trivector Rapport 2018:46.

<sup>129</sup> Chatman & Klein, 2013. Why do immigrants drive less? Confirmation, complications, and new hypotheses from a quantitative study in New Jersey, USA. Transport Policy.

bilresandets omfattning i barnfamiljerna och det är kvinnor som svarar för en väsentlig del av skjutsningen. Av olika skäl går och cyklar allt färre barn på egen hand till skola och fritidsaktiviteter. Samtidigt är fritiden alltmer organiserad för såväl vuxna som barn och kräver i regel transport. Flera studier pekar också på en utbredd skjutskultur där ”en god förälder ställer upp och skjutsar” och att tiden i bilen med barnen också betraktas som kvalitetstid, en möjlighet att få vara tillsammans en stund i en tidspressad tillvaro.<sup>130</sup>

För de medelålders och äldre paren i grupp F förklaras bilanvändningen av såväl hög inkomst som boendet i villaförort. Medelålders och yngre äldre sitter också i en ”jojo-situation” där man både tar hand om sina åldrande föräldrar och till viss del ombesörjer sina egna barn och barnbarn, vilket genererar många tvungna resor och då särskilt för kvinnor i denna mellangeneration. För många i den så kallade ”babyboomer”-generationen är den vanemässiga bilanvändningen och det oproblematiske förhållningssättet till bilen också påtagligt, vilket diskuteras mer i avsnittet om ”äldre och medelålders bilister” nedan.

Det är inte osannolikt att det även finns en del social status som förklaring till val av att realisera sin mobilitet med i huvudsak bil. Social motivation är en viktig drivkraft för våra val generellt<sup>131</sup>. Även specifik studie av transportval har funnit stark koppling till social status relaterad till social position, snarare än strävan efter att nå en position, som förklaring till val av bil för pendling<sup>132</sup>.

## **Förklaringar av andra gruppers mobilitet**

### *Unga, välutbildade storstadsbor utan bil*

Grupper med hög inkomst- och utbildningsnivå som bor i och omkring storstäder uppvisar i regel goda mobilitetsresurser. Generellt finns ett samband där höginkomsttagare reser betydligt mycket mer med bil, särskilt gäller detta män med hög inkomst som reser betydligt längre sträckor och lägger mer tid på sitt resande än vad kvinnor gör. Skillnaderna mellan män och kvinnor avseende bilanvändning är dessutom större ju fler alternativ som finns. Samtidigt ser storstadsgrupperna resande mycket olika ut och alla grupper med hög inkomst reser inte nödvändigtvis mycket med bil. De ”urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna” (grupp B i Mosaic) och ”yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna” (grupp C i Mosaic) reser ytterst lite med bil men däremot mer med kollektivtrafik och cykel.

Detta sammanfaller väl med de ungas urbanas attityder och livsstil, men också med deras ekonomiska förutsättningar att bo i och omkring storstäder med god tillgång till olika resmöjligheter som gör att det går bra att leva utan bil. De attityder och den livsstil som yttrar sig i dessa beteende är till stor del en generationsfråga där dagens yngre generationer har ett annat synsätt på det egna bilägandet än äldre generationer. Dagens yngre generation har i högre grad också en vilja och ambition att leva urbant, inte minst gäller detta dagens unga kvinnor

<sup>130</sup> Hvitlock et al., 2018. School Mobility Labs: Samskapandeprocess för mer hållbart resande till skolan. Trivector Rapport 2018:65.

<sup>131</sup> Se t ex Nilsson et al., 2013. I ljuset av framtiden. Lunds universitet.

<sup>132</sup> Miralles-Guasch et al., 2014. On user perception of private transport in Barcelona Metropolitan area: an experience in an academic suburban space. Journal of Transport Geography.

som i något högre utsträckning än unga män flyttar från mindre orter och landsbygd till större städer för utbildning och arbete.

### *Äldre och medelålders bilister*

Äldre och pensionerade är en grupp med betydligt sämre mobilitetsförutsättningar än andra grupper, särskilt de som är boende på mindre ort och i glesbygd (grupp N i Mosaic). Det är en grupp med mycket högt bilresande och som genom sin låga tillgänglighet med kollektivtrafik också har ett högt bilberoende. Risk finns att allteftersom dessa personer åldras och förmågan att köra bil avtar, att man blir mer beroende av andra för att klara av sin mobilitet; av familj och vänner men också samhällsbetalda transporter och samhälleliga resurser i form av hemhjälp. De skillnader som tidigare fanns mellan kvinnors och mäns körkortsinnehav och biltillgång i äldre åldersgrupper har numera fasats ut.

Liknande resonemang kan också föras för fler grupper bestående av medelålders till äldre par (ofta boende i villa) i och utanför mindre och medelstora städer som också riskerar sämre mobilitet om de inte längre kan köra bil (grupp L och H i Mosaic). Även ”Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna” (grupp I i Mosaic) använder mycket bil, men har en bättre tillgänglighet med kollektivtrafiken och är därmed inte lika beroende av bilen för sin mobilitet. För många av dessa äldre och medelålders bilister kan den höga bilanvändningen kopplas till vana. För många i den så kallade ”babyboomer”-generationen har körkortstagande varit en viktig vuxenmarkör och bilen det givna färd sättet för de flesta resor, särskilt för män och med tiden även för kvinnor, och gruppen förväntar också kunna använda bilen för sin dagliga mobilitet även i framtiden<sup>133</sup>.

## 3.3 Slutord

Olika grupper har olika förutsättningar till mobilitet. Däremot är det problematiskt att resonera i termer av ”god” eller ”dålig” mobilitet. Utan reflektion kan även begrepp som vi använt, ”hög” och ”låg” mobilitet vara problematiska.

För en grupp kan låg mobilitet vara självvald och kanske även eftersträvarsvärd för individerna i gruppen, till exempel för ”gröna konsumenter” som själva aktivt valt bort bilmobilitet. För andra grupper är en låg mobilitet mindre självvald och kan vara hämmande för självständigheten och delaktigheten i samhället. Hur man tänker om ”självvalt” är inte självklart. Vad vi som individer betraktar som val påverkas av allt från våra praktiska förutsättningar till våra egna vanor och attityder till de normer som råder både på samhällsnivå och den grupp vi tillhör. Att avgöra hur människor tänker om olika val på en generaliserad nivå är svårt särskilt då människors reflektioner över sina transportval påverkas av såväl en ”Polyanna”-effekt av att människor gillar det de har och en effekt av att man väljer det man gillar<sup>134</sup>. Vilket gör att det på en generell nivå för stora grupper blir svårt att beskriva mobiliteten i termen av om man upplever sig kunna resa och ha de förutsättningar man önskar. En amerikansk studie har rapporterat att multimodal

<sup>133</sup> Siren et al, 2013. Baby boomers' mobility patterns and preferences: What are the implications for future transport? Transport Policy.

<sup>134</sup> Haugen, 2011. The advantage of 'near': Which accessibility matters to whom? European Journal of Transport and Infrastructure Research.

tillgänglighet, liksom biläggande, ökar det subjektiva välmåendet, medan bilanvändning i sig inte gör det<sup>135</sup>. Vilket skulle kunna handla om att det är ett mått av valmöjlighet som har betydelse.

Flera forskningsstudier resonerar som tidigare beskrivits om betydelsen av vanor, attityder och normer och forskningens policyrekommendationer för samhällets klimatomställning tar oftare upp kopplingen till livsstilsrelaterade attityder och normer<sup>136 137</sup>.

Inte minst de attitydskillnader som idag finns mellan i huvudsak yngre generationer och mellan kön kokar ner till att låg mobilitet per definition inte kan betraktas som dåligt. Även om det åter bör poängteras att det både finns risker med utanförskap av olika karaktär och ett tydligt rättviseperspektiv med oönskade skillnader i såväl tillgänglighet som mobilitet.

Frågan om hög och låg mobilitet kan inte diskuteras isolerat från vare sig en hållbarhets- eller rättvisediskussion. Dessa två perspektiv är dessutom sammankopplade genom hur de förändringar som krävs för klimatomställningen fördelas mellan olika grupper och generationer. Vår förståelse av den kunskap som finns ger att samhällets insatser bör riktas mot att ge grupper likvärdiga *möjligheter* att tillgodose såväl behovsgenererad som eftersträvansvärd tillgänglighet. Hur kan en *post-fossil hållbar mobilitet* se ut – sett från alla hållbarhetsperspektiv? Resonemang utifrån gruppens tillgänglighet till platser och aktiviteter i relation till deras förutsättningar för mobilitet är därmed högst relevant.

<sup>135</sup> Makarewicz & Németh, 2018. Are multimodal travellers more satisfied with their lives? A study of accessibility and wellbeing in the Denver, Colorado metropolitan area. *Cities*.

<sup>136</sup> Mattioli & Anable, 2017. Gross polluters for food shopping travel: An activity-based typology. *Travel Behaviour and Society*.

<sup>137</sup> Chitnis & Hunt, 2012. What drives the change in UK household energy expenditure and associated CO2 emissions? Implication and forecast to 2020. *Applied Energy*.

## 4. Referenser

---

Al-Atawi, A., Saleh, W., 2014. Travel behaviour in Saudi Arabia and the role of social factors. *Transport*. 29 (3), 269-277.

Anable, J., Wright, S., 2013. Golden Questions and Social Marketing Guidance Report. Work Package 7. Segment. IEE.

Baiocchi, G., Minx, J., Hubacek, K., 2010. The impact of social factors and consumer behaviour on carbon dioxide emissions in the United Kingdom. *Journal of Industrial Ecology* 14, 50-72.

Bastian, A., 2017. Explaining trends in car use. KTH. Doctoral Thesis.

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.

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.

Boström, L., Dahlin, R., 2018. Young people's opinions on rural Sweden. *International Education Studies*. 11, 6, 45-59.

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.

Carlsson-Kanyama, A., Rätty, R., 2008. Kvinnor, män och energi: makt, produktion och användning. FOI-R-2513-SE.

Cedersund, H-Å., Lewin, C., 2005. Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie. VTI report 522. Linköping, Sverige: VTI.

Chatman, D.G., Klein, N.J., 2013. Why do immigrants drive less? Confirmation, complications, and new hypotheses from a quantitative study in New Jersey, USA. *Transport Policy* 30, 336-344

Cheng, Y-H., Chen, S-Y., 2015. Perceived accessibility, mobility, and connectivity of public transport systems. *Transportation Research Part A* 77, 386-403.

Chitnis, M., Hunt, L.C., 2012. What drives the change in UK household energy expenditure and associated CO2 emissions? Implications and forecast to 2020. *Applied Energy* 94, 202-214.

Dymén, C., Bösch, S., Slotte, J., 2016. Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd. En kartläggning av kunskaps-läget och behov av framtida forskning. Trivector rapport 2016: 93.

- Ekman, L., Smidfelt Rosqvist, L., Westford, P., 1996. Trafiksystem för bättre stads-miljö Bulletin 138, Institutionen för trafikteknik, LTH.
- Elvik, R., 2016. A theoretical perspective on road safety communication campaigns. *Accident Analysis and Prevention* 97 292-297.
- Enewold, J., 2000. Men and women on the move: Dramas on the road. *European Journal of Culture Studies*, 3, 403-420.
- Eriksson, L., Gavill, J., 2003. Ett jämställt transportsystem. En litteraturstudie. TRM 2003:03. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.
- Eriksson, L., 2009. TEMA Cykel - faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv: en litteraturstudie. VTI rapport 652. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Essebo, M., 2013. Lock-in as make-believe – Exploring the role of myth in the lock-in of high mobility systems. Avhandling. Institutionen för Ekonomi och samhälle, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.
- Ferreira, A., Bertolini, L., Næss, P., 2017. Immutability as resilience? A key consideration for transport policy and research. *Applied Mobilities*, 2:1, 16-31.
- Forward, S., Nyberg, J., Sörensen, G., Gustafsson, S., Loukopoulos, P., 2009. Utlandsföddas trafiksäkerhet. VTI rapport 640. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Frändberg, L., Vilhelmsson, B., 2011. More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography* 19, 1235-1244.
- García-Palomares, J.C., 2010. Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. *Journal of Transport Geography* 18, 197-213.
- Girod, B., de Haan, P., 2009. GHG reduction potential of changes in consumption patterns and higher quality levels: Evidence from Swiss household consumption survey. *Energy Policy*, 37, 5650-5661.
- 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.
- Haugen, K., 2012. The accessibility paradox Everyday geographies of proximity, distance and mobility. Avhandling Umeå Universitet.
- Haugen, K., 2011. The advantage of 'near': Which accessibility matters to whom? *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11, 368-388.
- 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.

- Hedlund, M., 2017. Growth and decline in rural Sweden – Geographical distribution of employment and population 1960-2010. Doktorsavhandling Umeå Universitet.
- Hjorthol, R.J., 2012. Transport resources, mobility and unmet transport needs in old age. *Ageing Society*, 33 (October 2013): 1190-1211.
- Holden, E. Linnerud, K., 2015. Troublesome leisure travel: Counterproductive sustainable transport policies.
- Holmberg, B., Brundell-Freij, K., 2012. Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter. Lund, Sverige: Lunds Universitet, Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle.
- Hvitlock, N., Wennberg, H., Dannestam, Å., Evanth, K., Runesson, H., 2018. School Mobility Labs : Samskapandeprocess för mer hållbart resande till skolan. Trivector Rapport 2018:65. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.
- ifmo, 2013. 'Mobility Y' – The emerging travel patterns of Generation Y. Institute for Mobility Research (ifmo). Munich.
- Indebetou, L., 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser map miljö, ytbehov och eko-nomi. Trivector Rapport 2010:65. Lund, Sverige.
- Jakobsson, C., Loukopoulos, XX., Gärling, T., Fujii, S., 2006. Determinants of public acceptability and car-use change goals: The Stockholm road pricing field trial. Paper in proceeding. 11th international conference on travel behavior research, Kyoto, Japan
- Kahneman, D., 2012. Tänka, snabbt och långsamt.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M., Joye, D., 2004. Motility: mobility as capital. *Inter-national 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.
- 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.
- Lewin, C, Gustafsson, S, Nyberg, J., 2006. Utlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö. VTI rapport 546. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Lo, S.H., van Breukelen, G. J.P., Peters, G-J.Y., Kok, G., 2013. Proenvironmental travel behaviour among office workers: A qualitative study of individual and organizational determinants. *Transport Research Part A* 56, 11-22.
- Lucas, K., Bates, J., Moore, J. Carrasco, J.A., 2016. Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 85, 157-173.
- Luk, J.Y.K., 2003. Reducing car travel in Australian Cities: Review report, *Journal of urban planning and development*. June 2003, 84-96.

- Ma, L., Mulley, C., Liu, W., 2017. Social marketing and the built environment. *Transportation*, September 2017, Volume 44, Issue 5, 1147–1167.
- Makarewicz, C., Németh, J., 2018. Are multimodal travellers more satisfied with their lives? A study of accessibility and wellbeing in the Denver, Colorado metropolitan area. *Cities* 74, 179-187.
- Mars, L., Arroyo, R., Ruiz, T., 2016. Qualitative research in travel behaviour studies. *Transportation Research Procedia* 18, 434-445.
- Mattioli, G. 2016. Transport needs in a climate-constrained world. A novel framework to reconcile social and environmental sustainability in transport. *Energy Research & Social Science* 18. 118-128.
- Mattioli, G., Anable, J., 2017. Gross polluters for food shopping travel: An activity-based typology. *Travel Behaviour and Society* 6, 19-31.
- McDonald, N.C., 2017. Are millennials really the “Go-Nowhere” generation? *Journal of the American Planning Association*, 81:2, 90-103.
- Metz, D.H., 2000. Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy* 7, 2. 149-152.
- Miralles-Guasch, C., Melo, M.M., Sarda, O. M., 2014. On user perception of private transport in Barcelona Metropolitan area: an experience in an academic suburban space. *Journal of Transport Geography* 36, 24-31.
- Mokhtarian, P.L., 2005. Travel as a Desired End, not Just a Means, Guest editorial, special issue on the Positive Utility of Travel, *Transportation Research A* 39 A (2&3).
- Moudon, A.V., Lee, C., Cheadle, A.D., Collier, C.W., Johnson, D., Schmid, T.L., Weather, R.D., 2005. Cycling and the built environment, a US perspective. *Transportation Research Part D* 10, 245-261.
- Mulley, C., 2017. Mobility as a Services (MaaS) – does it have critical mass? *Transport reviews*, 37(3): 247-251.
- Myndigheten för delaktighet, 2018. Tillgänglighet i kollektivtrafik och färdtjänst. Resultat från Rivkraft 19. Rapport 2018:11.
- Næss, P., 2001. Urban planning and sustainable development. *European Planning Studies* 9.
- Næss, P., 2006. *Urban Structure Matters. Residential Location, Car Dependence and Travel Behaviour*. Routledge, London and New York.
- Næss, P., 2007. The impacts of job and household decentralization on commuting distances and travel modes. Experiences from the Copenhagen region and other Nordic urban areas. *Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 2/3, 2007.
- Næss, P., Peters, S., Stefansdottir, H., Strand, A., 2018. Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behaviour across metropolitan context. *Journal of Transport Geography* 69, 181-195.



- Nilsson, L.J., Khan, J., Andersson, F.N.G., Klintman, M., Hildingsson, R., Kronsell, A., Pettersson, F., Pålsson, H., Smedby, N., 2013. *I ljust av framtiden: Styrning mot nollutsläpp 2050*. Lund University.
- 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.
- Novikova, O., 2017. The Sharing Economy and the Future of Personal Mobility: New Models Based on Car Sharing. *Technology Innovation Management Review*, 7(8): 27-31.
- Owen, N., Humpel, N., Leslie, E., Bauman, A., Sallis, J.F., 2004, Understanding Environmental Influences on Walking. *Review and Research Agenda. American Journal of Preventive Medicine* 27(1), 67-76.
- 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.
- 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.
- Polzin, S.E., Chu, X., Godfrey, J., 2014. The impact of millennials' travel behavior on future personal vehicle travel. *Energy Strategy Reviews* 5, 59-65.
- Pronello, C., Gaborieau, J-B., 2018. Engaging in Pro-Environment Travel Behaviour Research from a Psycho-Social perspective: A Review of Behavioural Variables and Theories. *Sustainability* 2018, 10, 2412.
- 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.
- Sarker, M.J., Morimoto, A., Koike, H., Ono, A., 2002. Impact of transportation infrastructure development on modal choice, *Journal of urban planning and development*. June, 59-76.
- SCB, 2016. *På tal om kvinnor och män. Lathund om jämställdhet 2016*.
- Scheiner, J., Chatterjee, K., Heinen, E., 2016. Key events and multimodality: A life course approach. *Transportation Research Part A* 91. 148-165.

Schwanen, T., Banister, D., Anable, J., 2012. Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. *Journal of Transport Geography* 24, 522-532.

Schwanen, T., Mokhtarian, P.L., 2005. What if you live in the wrong neighborhood? The impact of residential neighborhood type dissonance on distance traveled, *Transportation Research Part D* 10, 127-151.

Simons, D., Clarys, P., De Bourdeaudhuij, I., de Geus, B., Vandelanotte, C., Deforche, B., 2014. Why do young adults choose different modes? A focus group study. *Transport Policy* 36, 151-159.

Siren, A., Haustein, S., 2013. Baby boomers' mobility patterns and preferences: What are the implications for future transport? *Transport Policy* 29 (2013) 136-144.

Smidfelt Rosqvist, L., 2009. Traffic Systems for an Improved City Environment – Are good planning principles enough to make a change? *World Transport Policy and Practice* vol 15 no 3.

Smidfelt Rosqvist, L., Winslott Hiselius, L., 2018. Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data. Case studies on *Transport Policy*. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.004>

Soltani, A., Allan, A., 2006. Analyzing the impacts of microscale urban attributes on travel: evidence from suburban Adelaide, Australia. *Journal of urban planning and development*. September, 132-137.

Stapleton, L., Sorrell, S., Schwanen, T., 2017. Peak car and increasing rebound: A closer look at car travel trends in Great Britain. *Transportation Research Part D* 53, 217-233.

Stradling, S., Carreno, M., Rye, T., Noble, A., 2007. Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport Policy* 14(4): 283-292.

Saunders, M.J., Kuhnimhof, T., Chlond, B., da Silva, A.N.R., 2008. Incorporating transport energy into urban planning. *Transportation Research Part A* 42, 874-882.

Trafikanalys, 2016a. Migration, invandring och framtida transportpolitik. Rapport 2016:14. Stockholm, Sverige.

Trafikanalys, 2016b. Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn (PM 2016:16). Stockholm, Sverige.

Travisi, C., Camagni, R., Nijkamp, P., 2010. Impacts of urban sprawl and commuting: a modelling study for Italy. *Journal of Transport Geography* 18, 382-392

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.

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., Kerttu, J., Runesson, H., Hansson, A., 2018. Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden: Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. *Trivector Rapport 2018:45*. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Wendle, B., 2018. Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden: Delrapport 2 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS. *Trivector Rapport 2018:46*. 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.

Westlund, H., Pichler, W., 2013. The Swedish countryside in the neo-urban knowledge economy. *Regional Science Policy & Practice* 5 (2), 225-236.

Winslott Hiselius, L, Smidfelt Rosqvist, L., 2017. Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås? Lunds universitet, LTH, Institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

Zhang, Y., Stopher, P., Halling, B., 2013. Evaluation of south-Australia’s TravelSmart project: Changes in community’s attitudes to travel. *Transport Policy*, 2013, vol. 26, issue C, 15-22.

