

Jämlik tillgänglighet

– mobilitetstjänster i utsatta områden



Författare: Trivector Traffic AB, Julia Nyberg et al;
Victoriahem AB, Pia Krook

Datum: 2024-05-30

Projekt inom: förstudie/mindre studie, FFI Transport- och mobilitetstjänster

FFI Fordonsstrategisk
Forskning och
Innovation

VINNOVA

Energimyndigheten

TRAFIKVERKET

FKG

VOLVO

SCANIA

SCANIA

VOLVO

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Executive summary in English.....	5
3 Bakgrund.....	9
3.1 Inledning.....	9
3.2 Jämlik tillgänglighet och mobilitet.....	10
Vad karaktäriserar Gottsunda?	11
4 Syfte, forskningsfrågor och metod	13
5 Mål	14
6 Resultat och måluppfyllelse	14
6.1 Förutsättningar för mobilitetstjänster i Gottsunda	14
6.2 Hur ska mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden utformas?	20
6.3 Förslag på mobilitetslösningar i Gottsunda.....	22
6.4 Resultat och måluppfyllelse utifrån ansökan.....	26
7 Spridning och publicering	27
7.1 Kunskaps- och resultatspridning	27
7.2 Publikationer.....	27
8. Slutsatser och fortsatt forskning	28
9. Deltagande parter och kontaktpersoner.....	30

Kort om FFI

FFI är ett samarbete mellan staten och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings- och innovationsaktiviteter med fokus på områdena Klimat & Miljö samt Trafiksäkerhet. Satsningen innebär verksamhet för ca 1 miljard kr per år varav de offentliga medlen utgör drygt 400 Mkr.

Läs mer på www.vinnova.se/ffi.

1 Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

Trivector Traffic har, med input från övriga parter, utifrån denna studie skrivit en mer omfattande rapport ***"Mobilitetstjänster i Gottsunda – resultat från en studie av förutsättningar och behov i ett av Sveriges miljonprogramsområden"*** som återfinns på deras hemsida.

2 Executive summary in English

SHORT SUMMARY

Mobility services are considered to have potential to contribute to a more sustainable transport system, at the same time investments in mobility services tend to be directed towards a homogeneous social group, the urban middle class. The need for mobility services can be great, if not greater, even in socio-economically vulnerable areas and more knowledge needs to be acquired. This study aims to investigate said conditions and identify proposals for how mobility services close to households could be designed to function in socio-economically vulnerable areas, with Gottsunda as an example. The focus has been on the women who are more often assumed to perform domestic and household services. In interviews it emerged that there are prerequisites and mobility needs to take into account that others may not have previously identified or accommodated. One example is that there are greater obstacles to being able to use technical aids such as apps, the internet and Bank-Id, another is one's own creativity as a recurring prerequisite. Many use, for example, converted prams or various transport carts to solve their transport needs, while some others illegally use shopping carts to drive home their goods. The use of shopping carts shows that there is a lack of mobility. Both the creativity and the fact that many sustainably get to the center on foot is something that a mobility service should start from in order to contribute to sustainability, gender equality and equality.

For Gottsunda, three proposals for tests of mobility services have been developed; a trolley hub; a sharing of the shopping cart on a micro level and an idea of a wagon workshop for residents to build their own wagons from recycled materials. In the next stage, an implementation and/or a product development could take place.

BACKGROUND

Mobility services are considered to have potential to lead to a more sustainable transport system. At the same time, investments in mobility services and various research and innovation projects on mobility services tend to be aimed at a homogeneous social group, the urban middle class. But the need can be great, if not greater, even in socio-economically vulnerable areas. The conditions in vulnerable areas are not necessarily exactly the same as in more urban middle-class areas, which means that it is not always possible to move and apply solutions from one type of area to another. Here there is a great need for increased understanding of conditions and adapted mobility services, which this project has aimed to fill.

The study take part in Gottsunda in southern Uppsala, which has long faced socio-economic challenges that, among other things, affect the residents' everyday life and their access to mobility. Real estate operators in Gottsunda have for some time noticed that residents use shopping carts to, for example, take groceries home, move or go to the laundry, without returning them to the merchants who own them. At first glance, one might think that such behavior is just mischief and misbehavior, but on closer inspection, the use can be interpreted as a symptom of a lack of mobility.

A potential solution to increase access to mobility could be to implement mobility services, but existing mobility services in the market are the result of a large development and innovation focus on the urban middle class. This can mean that the solutions are often designed with a large technology focus, which can drive up the cost of the service, and that they focus on solving the middle class' everyday travel. These are conditions that do not necessarily suit all people in a socio-economically vulnerable area, where the percentage of gainfully employed people is lower and travel patterns may look different compared to an urban middle-class area.

PURPOSE AND METHODS

The purpose of the project has been to study the conditions and needs of mobility in vulnerable areas and how mobility services can be designed in ways that can lead to more sustainable, equal and equal accessibility. The project has been carried out with a starting point in Gottsunda, which also constitutes a case study area for data collection. Within the framework of the project, data from observations, interviews and a workshop have been the basis for a thematic analysis. Data collection has been ongoing from late autumn 2023 through March 2024. The majority of those interviewed in the project are women. In terms of accommodation, all those interviewed have been women, many of whom are not gainfully employed. The selection of accommodation is not representative of Gottsunda as a whole and the content should be read with that in mind.

The objective for the project is to increase understanding of what mobility needs exist in socio-economically vulnerable areas and for it to result in concrete proposals for mobility services that can be tested in an upcoming project.

The questions for the project have been:

- * What do the conditions for, and the needs for, mobility services look like in socio-economically vulnerable areas, with a particular focus on Gottsunda?

- * How would a mobility service need to be designed to function in these places and at the same time contribute to a more sustainable, equal and equal accessibility?

The study has both given us more insight into the conditions for and needs of mobility in socio-economically vulnerable areas and also provided suggestions for how they could be designed. The proposals made are based on equal and sustainable accessibility for those who cannot or do not want to use a car but are referred to walking or cycling.

The proposals are not a ready-made solution but need to be further examined in their design regarding, for example, payment systems, check-in and check-out systems, location, funding, collaborations and ownership structure. The result has also provided new insights, including that a free-floating system (one-way solution) would be needed for transport carts, which are assumed to be more often used by men. Women slightly more often solve their transport needs from home and back (round-trip solution). In a broader perspective, this study could advantageously be supplemented with a study regarding the mobility of men and children as they also perform some of the household services, even if most of it is carried out by women.

CONDITIONS FOR MOBILITY SERVICE IN GOTTSUNDA

Safety and insecurity are experienced at the same time

The results of the interviews, the workshop and the site observations indicate that there is a clear dualism regarding safety and the sense of community within Gottsunda, which affects the conditions for mobility services in the area.

No time but money - a lot of time but no money

Just like in many cities and neighborhoods, Gottsunda is a neighborhood with people from different life situations. It appears partly in the interviews, partly from the on-site observations that people who are in the center of Gottsunda during the day generally have more time at their disposal, but that their financial resources are limited. This means an everyday life situation and a movement pattern where certain types of travel and means of transport are not available. Some interviewees state that they cannot afford, for example, public transport-tickets or own their own car. Several interviewees state that instead of driving, cycling or taking public transport they go to shop and run errands. The interviewees often go to the store several times a week, sometimes every day, to buy food.

Knowledge and technology

Lack of Bank-ID or similar technical solutions may be due to cultural or language barriers as well as lack of residence permit or different habits. Property owners testify that in certain residential areas there is a considerable proportion of people who do not understand Swedish well enough, which requires adaptation in communication.

Creative solutions to solve a lack of mobility

A clear theme that emerges from both interviews and site observations is that there is great inventiveness among the residents of Gottsunda in how they solve their mobility. Residents take what they have to solve their mobility, especially to move shorter distances with goods or gadgets. Many use old prams or walkers or converted prams into transport carts. In some cases even residents use shopping carts to transport their goods home.

Shopping carts – a challenge in the area יריד

The result also indicates that there is a significant use of shopping carts belonging to the stores to transport their groceries home. Here, ingenuity becomes a problem, as the shopping carts are not used for their intended aim. Residents use shopping carts to deliver goods to their home, but then do not drive the cart back. Instead, the carts remain standing, abandoned in residential areas, in stairwells, parking lots and in some cases even inside apartments. The shopping carts are then used in several cases also around the home to, for example, move furniture, laundry and recycling.

Popular to walk - but heavy to carry

Carrying food and other goods home is something that is not completely out of problems. In the interviews, a number of women state that they feel pain in their shoulders and back and therefore found it difficult to walk with ordinary carrier bags. An employee at Victoriahem talks about a resident who uses a pram as a walking aid, a personal choice over a walker, which the woman considered more stigmatised. A man states that he does not want to use a shopping cart, personally he prefers a backpack.

Principles for planning and design of mobility services in socio-economically vulnerable areas

Based on the study's observations and identified themes, principles for planning mobility services in Gottsunda are given below, but which may also have significance for other areas with similar conditions, or places in general where the desire is to create inclusive mobility services. The principles are as follows:

- ✓ Start from the location's conditions regarding mobility.
- ✓ Build on the site's strengths and existing structures.
- ✓ Be careful in planning and design so that negative structures are not reinforced and affect people's mobility or perceived safety.
- ✓ Build on the sense of community to create ownership
- ✓ See potential in low-tech solutions too
- ✓ Find a financing model and check-in and check-out system that fits many different life situations.

PROPOSALS FOR MOBILITY SOLUTIONS IN GOTTSUNDA

Based on the conditions, how the discussions went at the workshop in Gottsunda and the identified planning principles described earlier, below are suggestions for three mobility services that may be suitable for Gottsunda. Since the different services are aimed at solving the mobility issue at slightly different levels, they can potentially have the greatest effect if they are implemented together in a mobility package.

Mobility hubs with transport carts

Mobility hubs deployed in Gottsunda that offer the possibility to rent or borrow a transport cart have potential to work and contribute to improved mobility regarding trips to and from the center as well as for other matters that involve moving things. To counteract similar problems that occurred with the shopping carts, the service should be designed so that a transport cart can be picked up at one hub and then returned to another. A completely free-floating system (which means that they can be picked up and left anywhere) is considered to be able to contribute to increased mobility, but also continued problems with carts that are abandoned and contribute to boring living environments.

Micro-level mobility service sharing

Another mobility service that may have potential to maintain and encourage sustainable travel on foot while contributing to a more equitable and equal transport system is mobility service sharing, such as a shopping trolley ("Dramaten") at the micro-level. By micro level here is meant per stairwell, or even per floor in a dwelling property. The solution involves a small group of residents sharing a shopping trolley, bag or small cart that can be rented or borrowed in their own property.

A trolley workshop - a mobility solution on an individual level

Some residents in Gottsunda have already found a convenient, economical, sustainable and healthy way to solve their transportation between home and Gottsunda center, which has been identified both in interviews and in site visits. The way residents, and in many cases women, have solved their mobility challenges is to either use old prams and/or convert prams into transporters. The existing culture of rebuilding carriages has potential to be taken advantage of and become a solution to facilitate mobility between home and the center, for example through a carriage workshop. Old wagons, abandoned bicycles, prams, shopping carts, transport wagons and other materials can be handed in to the wagon workshop and used to build, reconstruct and create new wagons that can be used by private individuals.

The financing possibilities and the check-in and check-out system need further study. But the conditions exist for property owners and traders, who today spend resources on returning shopping carts, can contribute with funding. Other actors in the area, for example Återfikat (the municipality's venue for local collaboration), may be current actors to involve. In the long term, the solution could potentially be built on with services for maintenance.

CONCLUSION AND CONTINUED RESEARCH

The most important conclusion regarding the conditions for mobility services in Gottsunda is that the planning standard and the way we have historically planned, is not suitable for all people's travel. It is not really surprising that we as people have different needs and demand different solutions, but it is still important to point out that the planning standard does not solve all people's needs in Gottsunda today.

At the same time, it is important to point out that our study has not necessarily captured all the people in Gottsunda, as the focus has become women's everyday mobility based on the interviewees we recruited. Young people, men, employed people and people who work or visit Gottsunda can request other solutions and is yet to study. From the interviews, it is clear that the mobility service does not necessarily have to shorten the time it takes to move, but on the other hand, the service must have a low cost. It is also clear that home deliveries are not suitable for the interviewed group, partly for financial reasons, partly because the trip to the center is an important part of people's social life and shopping yourself is a way to decide quality yourself and shop according to your own preferences. In order to reach a broad group, both previous studies and collected material show that solutions such as Bank-ID and apps do not make the service available to everyone, alternative ways to use the mobility service need to exist.

3 Bakgrund

3.1 Inledning

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

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

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

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

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

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

3.2 Jämlik tillgänglighet och mobilitet

Samtidigt som transporter och infrastruktur å ena sidan kan utgöra en möjliggörare för tillgänglighet, har potential att knyta samman samhället, minska fattigdom och utanförskap, kan det å andra sidan vara just det som skapar och cementerar sociala klyftor när möjligheterna inte är lika för alla. Om transportsystemet utformas med en grupp medborgare i åtanke riskerar detta att innebära en försämring av tillvaron för en annan grupp av medborgare¹.

Personer med sämre socioekonomiska förutsättningar påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens brister, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig. Det gör begreppet rättvisa centralt i frågan om mobilitet. Om man utgår från att människor har olika möjligheter att tillgodogöra sig ett visst utbud av transporter och med olika makt och resurser² finns potential att hitta lösningar som är anpassade till en viss grupp. Det är med den utgångspunkten vi i det här projektet utforskar mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster har potential att bidra till tillgänglighet i människors vardag, men utan att förstå den specifika eller de specifika grupper som adresseras är risken stor att insatserna slår fel.

Det råder samsyn i forskning och allmänhet att den sociala hållbarhetsdimensionen ofta glöms bort i transportplanering och därmed inte hanteras i tillräcklig utsträckning³. En förklaring till att mobilitetstjänster inte utformats för att bidra till utsatta gruppers mobilitet är att planerare liksom alla människor i samhället, är präglade av normer och föreställningar vilket också påverkar deras planering. Henriksson (2014)⁴ menar att planerares förståelse av hållbara resor ofta grundar sig på medelklassens resande och deras bidrag till hållbart resande i form av kollektivtrafik-, cykel- och gångresor. Dessutom är transportplanering traditionellt sett en ekonomiskt rationell praktik som fokuserat på att transportera en person från A till B till en så låg kostnad som möjligt⁵ vilket ofta lett till att fokus har legat på den arbetspendlande mannen. Detsamma gäller hållbart resande, där fokus ofta ligger på resan mellan hemmet och arbetet medan resor som görs inom ramen för det obetalda hem- och hushållsarbetet (som i sig ses som traditionellt kvinnligt) sällan behandlas inom ramen för hållbart resande⁶. Sammantaget visar ovan nämnda faktorer att det med största sannolikhet finns behov och förutsättningar hos andra grupper, exempelvis boende i socioekonomiskt utsatta områden, som planerare idag inte känner till eller kan förhålla sig till på grund av rådande normer och föreställningar.

¹ Grieco, M. (2015) [Social sustainability and urban mobility: Shifting to a socially responsible pro-poor perspective.](#)

² Joelsson, T., m.fl., (2023) [Familjers vardagsmobilitet i "socialt utsatta områden"](#)

³ Grieco, M. (2015) [Social sustainability and urban mobility: Shifting to a socially responsible pro-poor perspective.](#)

⁴ Henriksson, M. (2014). Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor. Linköping Studies in Arts and Science No. 602. Institutionen för Tema □ Tema teknik och social förändring, Linköpings universitet.

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

Vad karaktäriserar Gottsunda?

Modernismens planeringsideal ligger till grund för platsens utformning

Gottsunda är en förort till Uppsala och är huvudsakligen byggt under 1960- och 70-talen vilket ger området en stark prägel av modernismens planeringsideal. Bebyggelsen följer en tydlig rekordårsstruktur i sin utformning. Stadsdelen består främst av bostäder i form av lägenhetshus, ofta i 3–4 våningar men även storskaliga 8-våningarskomplex. Här finns Gottsunda centrum, beläget centralt i stadsdelens mitt. Administrativt utgör området en egen stadsdel i Uppsala och 2023 bodde här runt 8 600 invånare, vilket gör stadsdelen till en av de största i kommunen. Området har under den senaste femårsperioden sett en begränsad (-2 procent) befolkningsförändring.⁷



Lägenhetshus i norra Gottsunda. Foto: Google Earth

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

⁷ [Uppsala kommuns statistikdatabas](#)

En plats under utvecklig

I Gottsunda och områdena i dess närhet, Valsätra och Bäcklösa, finns flera pågående stadsutvecklingsprojekt. Området är utpekade av Uppsala kommun som särskilt prioriterat för vidare stadsutveckling, vilket innefattar både detaljplanearbeten, projekt för ökad trygghet och områdesarbete för att utveckla området. Kommunen har tagit fram en handlingsplan och ett planprogram och har kontinuerligt arbetat med förbättringar av den bebyggda miljön i Gottsunda under kommande år⁸.

Nybyggnation prioriteras primärt kring det stadsstråk som Uppsala kommun planerar ska växa fram längs med den spårväg som kommer att byggas mellan centrala Uppsala, Gottsunda och vidare ner mot den planerade stadsdelen Bergsbrunna. Den nya spårvägen i Uppsala planeras vara färdig och i drift innan 20-talets slut. Stråket planeras längs med Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allé. Spårvägen kommer att förbättra möjligheterna att resa kollektivt till centrala Uppsala från Gottsunda bland annat till följd av ökad kapacitet och förbättrade restider. Spårvägen utgör samtidigt en motor för stadsutveckling. Nya bostäder, butiker och verksamhetslokaler planeras uppföras i spårvägens närhet. Uppsala kommuns förväntning är att utvecklingen kan hjälpa till att knyta samman Gottsundaområdets olika delar och skapa en tryggare och mer levande stadsdel⁹.



Strukturplan (2022) med planområden för detaljplanerna; A, B, C och D. Den planerade spårvägen går längs med Hugo Alfvéns gata och Gottsunda allén. Planerna C och B planeras genomföras först¹⁰.

⁸ [Handlingsplan och planprogram, Uppsala kommun](#)

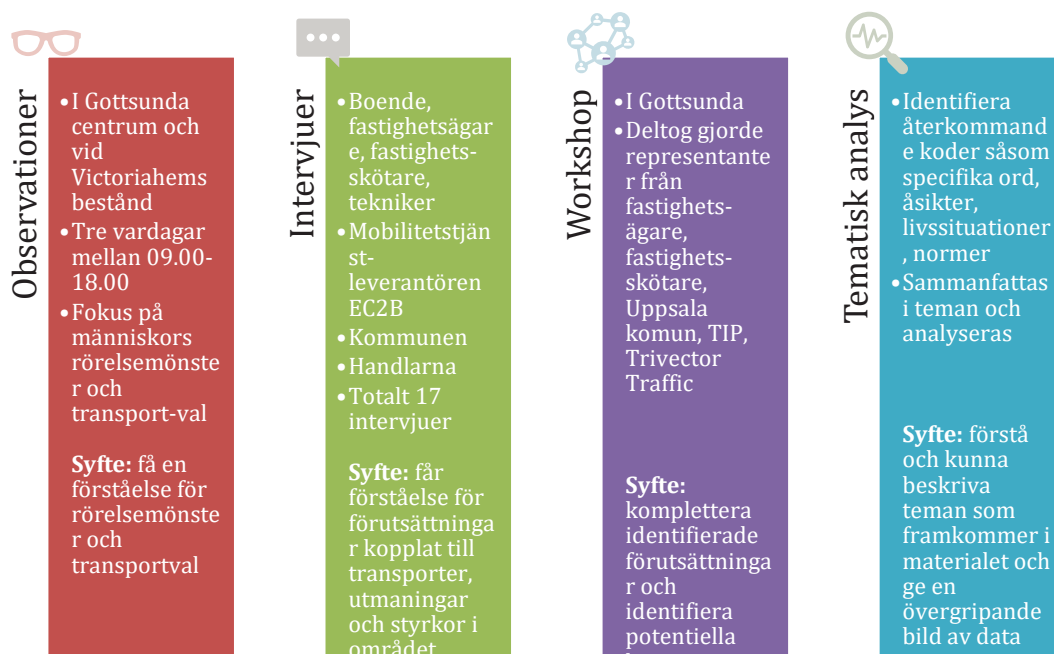
⁹ [Planprogram för Gottsundaområdet, Uppsala kommun](#)

¹⁰ [WSP, Uppsala kommun \(2022\) Gottsunda stadsnod, underlag till detaljplan PM trafik.](#)

4 Syfte, forskningsfrågor och metod

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

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



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

Avgränsningar

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

5 Mål

Målet är att projektet ska:

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

Frågeställningarna för projektet har varit:

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

6 Resultat och måluppfyllelse

6.1 Förutsättningar för mobilitetstjänster i Gottsunda

Trygghet och otrygghet upplevs parallellt

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

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



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

Kvinna, har bott i Gottsunda i 45 år

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

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

Kvinna, har bott i Gottsunda i 24 år

Ingen tid men pengar – mycket tid men inga pengar

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

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

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

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

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

Kvinna, har bott i Norby i 3 år

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

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

Kunskap och teknik

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

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

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

Kvinna, har bott i Gottsunda i 5 år

Kreativa lösningar för att lösa brist på mobilitet

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

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

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

Kundvagnar – en utmaning i området

Resultatet indikerar även att det förekommer en betydande användning av kundvagnar för att transportera hem sina matvaror. Här blir uppfinningsrikedom en problematik, då kundvagnarna inte används för sitt tilltänkta syfte. Boende använder kundvagnar för att frakta hem varor till sin bostad, men kör därefter inte tillbaka vagnen. I stället blir vagnarna stående, övergivna i bostadsområdena, i trapphus, parkeringsplatser och i vissa fall även inne i lägenheter. Kundvagnarna används därefter i flera fall även runt hemmet för att till exempel flytta möbler, tvätt och återvinning.



Insamlade kundvagnar i Gottsunda. Foto: TIP

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

Som transportmedel är kundvagnen inte en användarvänlig eller adekvat lösning för att transportera hem varor. De är högljudda, otympliga, svårstyrda på alla underlag som inte är butiksgolv och det är till viss del skambelagt att köra kundvagnarna utanför centrumområdet. Resultatet indikerar samtidigt tydligt att det inte bara är exempelvis ungdomar som tjuvårer med kundvagnarna. Primärt verkar det vara vuxna som använder kundvagnarna till att frakta hem varor. Personal hos Victoriahem och Hemmaplan uppger att det kan vara vem som helst, det finns inget uppenbart mönster i vare sig kön eller ålder. Ofta kan äldre barn hjälpa vuxna kvinnor att köra kundvagnen. Ingen av de intervjuade personerna uppger att de har använt en kundvagn för att köra hem sina varor, tvärtom uttrycker de en oförståelse till varför människor använder kundvagnar. Det begränsade underlaget från faktiska kundvagnsanvändare gör att vi inte kan säga någonting om de exakta anledningarna till att vissa personer väljer att använda kundvagnar. Men den felaktiga användningen av kundvagnarna i Gottsunda kan ses som ett symptom på bristande mobilitet.



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

Kvinna, har bott i Gottsunda i 4

Bristande mobilitet, eller avsaknad av transportmöjligheter, kan vara en indikation på transportfattigdom (se faktaruta). Personerna som utnyttjar kundvagnarna har sannolikt inte tillgång till transportmedel som är lämpliga, tillförlitliga och till ett för dem överkomligt pris för ändamålet att frakta hem sina matvaror.

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

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

Vad är transportfattigdom?

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

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

Populärt att gå – men tungt att bära

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



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

Kvinna, har bott i Gottsunda i 17

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

6.2 Hur ska mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden utformas?

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



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

Principer för planering och utformning av mobilitetstjänster i socioekonomiskt utsatta områden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Förslag på mobilitetslösningar i Gottsunda

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

Mobilitetshubbar med transportvagnar

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

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

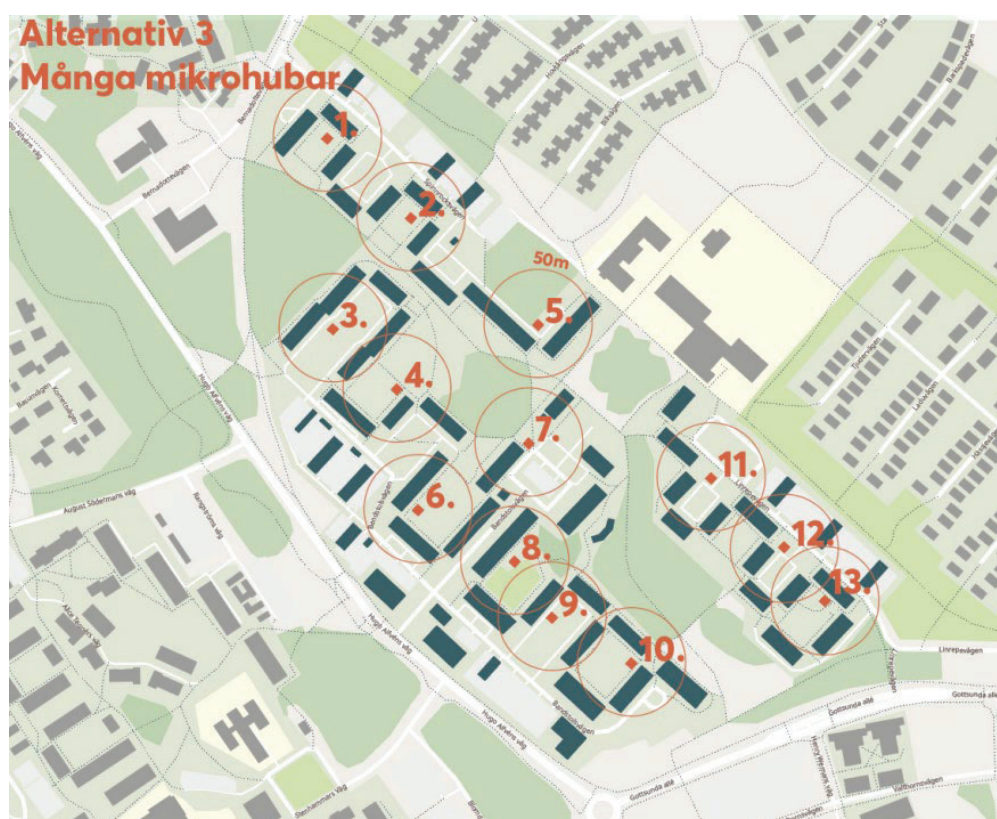
Det finns i huvudsak tre olika alternativ för placering av hubbarna. Alternativ 1 är att placera en central hubb där vagnar kan hämtas och lämnas i närheten av centrum. Alternativ 2 som visas i Figur 5-2 innefattar att placera en handfull hubbar med jämna mellanrum i tätbefolkade områden. Alternativ 1 och 2 visas i Figur 5-2 nedan. Det tredje och sista alternativ är att placera mikrohubbar på majoriteten av bostadsgårdarna för att skapa närhet till lägenhetsportar och underlätta för ur- och ilastning av vagnarna, se Figur 5-3. Den största fördelen utifrån Gottsundas förutsättningar bedöms vara att placera många mikrohubbar nära där folk bor, samt i närheten av centrum som är ett viktigt besöksmål.



Exempel på placering för central hubb.



Exempel på placering för flera hubbar.



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

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

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

Delning av mobilitetstjänst på mikronivå

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

Promenadhuset Iggy, Malmö.

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

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

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

Vagnverkstad – en mobilitetslösning på individnivå

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

vagnsverkstaden kan gamla vagnar, barnvagnar, kundvagnar, transportvagnar och annat material lämnas in och användas för att bygga, rekonstruera och skapa nya vagnar som kan användas av privatpersoner.



Vagnverkstad – en mobilitetslösning på individnivå. Illustration: TIP

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

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

6.4 Resultat och måluppfyllelse utifrån ansökan

Målen vid ansökan var att projektet ska öka förståelsen för vilka mobilitetsbehov som finns i socioekonomiskt utsatta områden och vidare mynna ut i konkreta förslag på mobilitetstjänster som kan testas i kommande projekt. Frågeställningarna för projektet har varit:

* Hur ser förutsättningarna för, och behoven av, mobilitetstjänster ut i socioekonomiskt utsatta områden, med särskilt fokus på Gottsunda?

* Hur skulle en mobilitetstjänst behöva utformas för att fungera på dessa platser och samtidigt bidra till en mer hållbar, jämlik och jämställd tillgänglighet?

Studien har mycket riktigt både gett oss mer inblick i förutsättningar för och behov av mobilitet i socioekonomiskt utsatta områden och även gett förslag på hur de skulle kunna utformas. De framtagna förslagen utgår från en jämlik, jämställd och hållbar tillgänglighet för de som inte använder bil utan föredrar eller är hänvisade till att gå eller cykla.

Förslagen är inte någon färdig lösning utan behöver undersökas vidare i sin utformning avseende till exempel betalningssystem, in- och utcheckningssystem, placering, finansiering, samarbeten och ägarstruktur.

Resultatet har också gett nya insikter, bland annat att det skulle behövas ett friflytande system (enväglösning) för transportvagnar eftersom många handlar, hämtar barn eller utför ärenden på vägen hem från jobb eller aktiviteter. De kvinnor som är hemma dagtid löser emellertid oftare sitt transportbehov från hemmet och tillbaka (tur- och returlösning). I ett vidare perspektiv skulle denna studie med fördel kunna kompletteras med en studie avseende också mäns och barns mobilitet då de också utför en del av de hushållsnära tjänster, även om lejonparten är vikt för kvinnorna.

Som en spin-off-effekt är vår förhoppning att fördjupade kunskaper i mobilitetsfrågan för socioekonomiskt utsatta områden – som den här studien kan bidra till – att kommuner vid detaljplanearbeten och bygglov lättare kan platsanspassa lösningar och krav. Platsspecifika krav vid beslut om mobilitetsrabatter och P-normer bidrar till att mobilitetsåtgärderna verkligen nyttjas och ger samtidigt bäst utdelning.

7 Spridning och publicering

7.1 Kunskaps- och resultatspridning

Hur har/planeras projektresultatet att användas och spridas?	Markera med X	Kommentar
Öka kunskapen inom området	x	Mobilitetslösningar i socioekonomiskt utsatta områden har tidigare varit relativt ostuderade, denna studie bidrar till ökad förståelse för vad som kan fungera i dessa områden, både internt och externt.
Föras vidare till andra avancerade tekniska utvecklingsprojekt		
Föras vidare till produktutvecklingsprojekt		
Introduceras på marknaden		
Användas i utredningar/regelverk/tillståndsärenden/ politiska beslut	x	Denna studie kan bidra till att bättre anpassade mobilitetslösningar i socioekonomiskt utsatta områden tas fram av kommuner vid detaljplanearbeten och mobilitetsrabatter vid bygglov.

7.2 Publikationer

Trivector Traffic har, med input från övriga parter, utifrån denna studie skrivit en mer omfattande rapport *"Mobilitetstjänster i Gottsunda – resultat från en studie av förutsättningar och behov i ett av Sveriges miljonprogramsområden"* som återfinns på deras hemsida.

Länk: <https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2024/05/mobilitetstjanster-i-gottsunda-rapport-v1-1-2.pdf>

8. Slutsatser och fortsatt forskning

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

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

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

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

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

Denna studie har tagit ett första steg för att på djupet förstå efterfrågan på mobilitet hos kvinnliga boende, samt de utmaningar som behöver övervinnas för att etablera fungerande och funktionella mobilitetstjänster i Gottsunda. Projektet har konstaterat flera utmaningar för de boendes

vardagsresor på lokal nivå, inom stadsdelen. Särskilt att flytta varor från centrum till hemmet eller tyngre saker i närområdet av hemmet har visat sig vara besvärligt för många. Samtidigt har vi inte fokuserat på alla de olika grupper eller demografier som bor i stadsdelen. Därmed finns det nya forskningsuppslag för att göra ytterligare studier av behovsefterfrågan för andra grupper boende i Gottsunda, exempelvis de som är förvärvsarbetande – har denna grupp andra behov eller mobilitetsrelaterade problem i sin vardag?

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

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

9. Deltagande parter och kontaktpersoner

Projektet är finansierat av Vinnova inom ramen för programmet FFI och har genomförts utav sex parter. Fastighetsägarna och handlarna i centrum har bidragit med en förståelse för området samt kontakter till intervjupersoner. De är också en viktig aktör eftersom de har rådighet över den fastighetsnära mobiliteten vilket ger dem goda förutsättningar för att dels studera och förstå platsen, dels kunna genomföra tester i ett efterföljande skede. Trivector Traffic har bidragit med sin expertis inom mobilitet och social hållbarhet. TIP har bidragit med sin expertis inom gestaltning, arkitektur och mobilitet.

Trivector Traffic AB, Julia Nyberg



Theory Into Practice AB, Karin Kjellson



Fastighets AB Hemmaplan, Mahmod Ibrahim



Gottsunda Livs AB (Ica Kvantum), Magnus Blomgren



MHB Livs AB (Östra porten), Molham Saeed



Victoriahem AB, Pia Krook / Jorunn Rådberg

