Vardagen i rörelse

En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa

Tanja Joelsson
Linda Fridén Syrjäpalo
Malin Henriksson
Dag Balkmar

VTI rapport 1090
Utgivningsår 2021
vti.se/publikationer

Foto: Fotograf Satu AB, VTI

VTI rapport 1090

Vardagen i rörelse

En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa

Tanja Joelsson

Linda Fridén Syrjäpalo

Malin Henriksson

Dag Balkmar

vti

Författare: Tanja Joelsson (Stockholms universitet), Linda Fridén Syrjäpalo (Stockholms universitet), Malin Henriksson (VTI), Dag Balkmar (Örebro universitet)
Diarienummer: 2020/0182-7.3
Publikation: VTI rapport 1090
Utgiven av VTI, 2021

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

Vardagen i rörelse**.** En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa. / The everyday in motion: A research and knowledge review on families' everyday mobility, social sustainability and mobility justice

Författare/Author

Tanja Joelsson (Stockholms universitet, http://orcid.org/0000-0002-5209-0904)

Linda Fridén Syrjäpalo (Stockholms universitet, https://orcid.org/0000-0001-9984-8957)

Malin Henriksson (VTI, https://orcid.org/0000-0002-8074-3634)

Dag Balkmar (Örebro universitet, https://orcid.org/0000-0002-5268-8957)

Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se/

Serie och nr/Publication No.

VTI rapport 1090

Utgivningsår/Published

2021

VTI:s diarienr/Reg. No., VTI

2020/0182-7.3

ISSN (gäller endast VTI rapporter//only applies to VTI rapporter)

0347–6030

Projektnamn/Project

Familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden: Villkor, förhandlingar och utmaningar för hållbar urbanism. / Families' everyday mobility in socially vulnerable neighbourhoods: Conditions, negotiations and challenges for sustainable urbanism.

Uppdragsgivare/Commissioned by

Forskningsrådet Formas, Nationella forskningsprogrammet Hållbart Samhällsbyggande, dnr 2019-01900. / The Swedish Research Council for Sustainable Development (Formas), National research programme Building Sustainable Societies, dnr. 2019-01900

Språk/Language

Svenska/Swedish

Antal sidor inkl. bilagor/No. of pages incl. appendices

99

Kort sammanfattning

Syftet med rapporten är att förstå vad social hållbarhet betyder i relation till resande, transporter och vardagliga förflyttningar. Av särskilt intresse är det resande som präglar vardagslivet för familjer i socialt utsatta områden. Till grund för rapporten ligger en forsknings- och kunskapsöversikt som berör befintlig forskning om vilken roll resande och transporter spelar i människors liv och hur det kan kopplas till makt, rättvisa och samhällsplanering. Rapporten visar att den tidigare forskningen om transporter, resande och resvanor inte tillräckligt belyser hur urbana områden med en hög andel låginkomsttagare med svag arbetsmarknadsanknytning organiserar och hanterar sin vardagsmobilitet. Forskning om ”transportfattigdom” belyser dock hur tillgång till och möjligheten att utnyttja befintliga transporter leder till ojämlikhet för personer med låg inkomst. Vardagslivets organisering där jobb, familjeliv, restid, och interaktion med institutioner kräver att familjer med en eller flera yrkesarbetande vuxna kan kontrollera sin tid. De studier som specifikt intresserat sig för familjers, barns och ungas resandepraktiker och vad det innebär för att kunna uppnå social hållbarhet, betonar närhet, trygghet och självständighet som viktiga faktorer för samhällsplaneringen. Begreppet mobilitetsrättvisa presenteras slutligen som ett fruktbart sammanhållet ramverk att arbeta med i kommande studier om familjers vardagliga mobilitet i socialt utsatta områden.

Nyckelord

Vardagsliv, mobilitet, familjer, barn, unga, ojämlikhet, social rättvisa, social hållbarhet, mobilitetsrättvisa

Abstract

The purpose of this report is to understand what social sustainability means in relation to travel, transport and everyday mobility. Of particular interest is the travel that characterizes everyday life for families in socially disadvantaged areas. The report is based on a research and knowledge overview that concerns existing research on the role of travel and transport in people's lives, and how it can be linked to power, justice and urban planning. The previous research on transport, travel and travel habits thus does not shed sufficient light on how urban areas with a high proportion of low-income earners with weak labor market connections organize and manage their everyday mobility. However, research on “transport poverty” highlights how access to and the opportunity to use existing transport leads to inequality for people with low incomes. The organization of everyday life where work, family life, travel time, and interaction with institutions requires that families with one or more working adults can control their time. The studies that are specifically interested in the travel practices of families, children and young people and what it means to be able to achieve social sustainability emphasize proximity, security and independence as important factors for urban planning. The concept mobility justice is presented as a fruitfully cohesive framework for working with in future studies on families' everyday mobility in socially vulnerable areas.

Keywords

Everyday life, mobility, families, children, young people, inequality, social justice, social sustainability, mobility justice

Sammanfattning

Syftet med den här rapporten är att förstå vad social hållbarhet betyder i relation till resande, transporter och vardagliga förflyttningar. Av särskilt intresse är det resande som präglar vardagslivet för familjer i socialt utsatta områden. Till grund för rapporten ligger en forsknings- och kunskapsöversikt som berör befintlig forskning om vilken roll resande och transporter spelar i människors vardagliga liv, och hur det kan kopplas till makt, rättvisa och samhällsplanering. Totalt har omkring 500 vetenskapliga artiklar, publicerade mellan 2004 och 2020, identifierats genom metodiska sökningar i för ändamålet avsedda databaser samt genom snöbollsmetoden. Även vetenskapliga antologier, böcker och rapporter som berör transportplanering, samhällsplanering och social hållbarhet inkluderades i översikten.

Tre teman strukturerar texten: familjers vardagsmobilitet, ojämlikhet och social hållbarhet. Översikten visar att trots övergripande förändringar där digitaliseringen omformat vår vardag har mobilitetsbesluten på individ- och familjenivå varit stabila över tid. Den samtida barndomen beskrivs som institutionaliserad. Barn spenderar alltmer av sin tid på platser som är avsedda för barn, med familjen i hemmet, i skolan, eller i organiserade fritidsaktiviteter. Samtidigt präglas forskningen om familjers och barns vardagliga resor av en medelklassnorm. Den tidigare forskningen om transporter, resande och resvanor belyser alltså inte i tillräckligt hög grad hur urbana områden med en hög andel låginkomsttagare med svag arbetsmarknadsanknytning organiserar och hanterar sin vardagsmobilitet. Forskning om ”transportfattigdom” belyser dock hur tillgång till och möjligheten att utnyttja befintliga transporter leder till ojämlikhet för personer med låg inkomst. Vardagslivets organisering där jobb, familjeliv, restid, och interaktion med institutioner kräver att familjer med en eller flera yrkesarbetande vuxna kan kontrollera sin tid. När ekonomiska resurser och tid saknas, leder det till svåra prioriteringar som ofta resulterar i ökad psykisk och fysisk ohälsa för både föräldrar och barn. Genomgående visar forskningen att socialt utsatta grupper använder en anmärkningsvärt stor del av sin tid och sina ekonomiska resurser för att ta sig till arbetsplatsen.

Majoriteten av familjekonstellationerna i den befintliga forskningen är heterosexuella. Även forskning om andra gruppers mobilitet, såsom transpersoners och hbtq-personers upplevelser av transportsystemet eller sin mobilitet, är sparsam. Forskning om funktionshinder finns, men den har sällan fokuserat specifikt på mobilitet utöver begränsningar och hinder. Barn och unga med funktionsvariationer och deras perspektiv på sin vardagsmobilitet lyser med sin frånvaro.

De studier som specifikt intresserat sig för familjers, barn och ungas resandepraktiker och vad det innebär för att kunna uppnå social hållbarhet betonar närhet, trygghet och självständighet som viktiga faktorer för samhällsplaneringen. Transportplaneringen har mer än samhällsplaneringen byggt på en idé om att alla ska ha lika tillgång till transporter, trots att olika grupper har olika förutsättningar att tillgodogöra sig detta lika utbud. Detta kombinerat med ett starkt ekonomiskt-rationalistiskt ideal har gjort det svårt att i teori och praktik synliggöra social olikhet. En mer visionär samhälls- och transportplanering och transportpolitik behöver inte bara problematisera utan också aktivt omforma hur vi ser på det gemensamma samhället och människan samt våga stå upp för andra värden än snävt ekonomiska. Av vikt är att utmana normer kring ekonomisk logik som reglerar, styr och definierar partipolitiken, myndigheter och förvaltningar. Detta ligger i linje med begreppet mobilitetsrättvisa som i översikten presenteras som ett fruktbart sammanhållet ramverk för att arbeta med i kommande studier om familjers vardagliga mobilitet i socialt utsatta områden.

Summary

The purpose of this report is to understand what social sustainability means in relation to travel, transport and everyday mobility. Of particular interest is the travel that characterizes everyday life for families in socially disadvantaged areas. The report is based on a research and knowledge overview that concerns existing research on the role of travel and transport in people's lives, and how it can be linked to power, justice and urban planning. In total, approx. 500 scientific articles, published between 2004 and 2020, have been identified through searches in databases and through the snowball method. Scientific collections, books and reports on transport planning, urban planning and social sustainability were also included in the overview.

Three themes structure the text: families' everyday mobility, inequality and social sustainability. The overview shows that despite overall changes where digitalization has transformed our everyday lives, mobility decisions at the individual and family level have been stable over time. Contemporary childhood is described as institutionalized. Children spend more of their time in places designed for children, with the family at home, at school, or in organized leisure activities. At the same time, research on families' and children's everyday travels is characterized by a middle-class norm. The previous research on transport, travel and travel habits thus does not shed sufficient light on how urban areas with a high proportion of low-income earners with weak labor market connections organize and manage their everyday mobility. However, research on “transport poverty” highlights how access to and the opportunity to use existing transport leads to inequality for people with low incomes. The organization of everyday life where work, family life, travel time, and interaction with institutions requires that families with one or more working adults can control their time. When financial resources and time are lacking, it leads to difficult priorities that often result in increased mental and physical ill-health for both parents and children. Throughout, research shows that socially disadvantaged groups use a remarkably large part of their time and (financial) resources to get to the workplace.

The majority of the family constellations in the existing research are heterosexual. The mobility of other groups, such as trans people's and LGBTQ people's experiences of the transport system or their mobility, is also sparse. Research on disability exists, but it has rarely focused specifically on mobility in addition to limitations and obstacles. Children and young people with disabilities that concerns their perspective on everyday mobility shine is needed.

The studies that are specifically interested in the travel practices of families, children and young people and what it means to be able to achieve social sustainability emphasize proximity, security and independence as important factors for urban planning. Transport planning has more than urban planning been based on an idea that everyone should have equal access to transport, even though different groups have different conditions to take advantage of this equal supply. This, combined with a strong economic-rationalist ideal, has made it difficult to make social inequality visible in theory and practice. A more visionary urban planning and transport planning need not only problematize but also actively reshape how we interpret the society and citizens. It must dare to stand up for values other than narrow economic. It is important to challenge norms around economic logic that regulate, govern and define politics, authorities and administrations. This is in line with the concept of mobility justice, which in the overview is presented as a fruitfully cohesive framework for working with in future studies on families' everyday mobility in socially vulnerable areas.

Förord

Rapporten är skriven inom ramen för projektet ”Familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden: villkor, förhandlingar och utmaningar för hållbar urbanism” som är finansierat av det statliga forskningsrådet Formas (dnr. 2019-01900). I projektgruppen medverkar fil dr och docent i genusvetenskap Dag Balkmar, Örebro universitet, fil dr i Tema teknik och social förändring Malin Henriksson, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI), forskningsassistent Linda Fridén Syrjäpalo, Stockholms universitet, och fil dr i genusvetenskap och docent i barn- och ungdoms-vetenskap Tanja Joelsson (projektledare), Stockholms universitet. Fridén Syrjäpalo har inom ramen för sin anställning i projektet sammanställt och bearbetat relevant vetenskaplig litteratur kring familjers vardagsmobilitet, bostadsområde, social utsatthet, transportfattigdom och social hållbarhet. Det är denna bearbetade sammanställning som forskningsöversikten delvis bygger på. Joelsson, Balkmar och Henriksson har därefter vidare bearbetat texten, ramat in och skrivit fram de centrala teman och trådar som översikten behandlar i sin nuvarande utformning. Författarordningen bygger med andra ord delvis på arbetsinsats och bearbetning (Fridén Syrjäpalo), delvis på projektledning och övergripande ansvar, arbetsinsats, vidare bearbetning, analys, konceptualisering och arbete med problemområde, syfte, inramning och disposition (Joelsson, Henriksson och Balkmar). Tack till Lena Levin, VTI, som granskat rapporten för konstruktiva synpunkter. Tack också till Monica Lomark, VTI, som språkgranskat och färdigställt rapporten för publicering.

Tanja Joelsson
Projektledare

Granskare/Examiner

Lena Levin, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information **5**

Kort sammanfattning **6**

Abstract **7**

Sammanfattning **8**

Summary **9**

Förord **10**

1. Introduktion **13**

2. Urvalsprocess och metod **16**

2.1. Avgränsningar 17

3. Teoretiskt ramverk och centrala begrepp **18**

3.1. Intersektionalitet 18
3.2. (Vardags)mobilitet, förflyttningar, rörlighet, (vardags)resor och transporter 18
3.3. Rum, rumslighet och plats 19
3.4. Social utsatthet, social ojämlikhet, social rättvisa och social hållbarhet 19

4. Mobilitet **21**

4.1. Mobilitetsteorier 21
4.2. Feministiska interventioner i transportforskningen och -planeringen 23
4.3. Mobilitetsforskningens metodologiska konsekvenser 25
4.4. Sammanfattande diskussion 25

5. Vardagsmobilitet och familj **27**

5.1. Barns och ungas mobilitet 27
5.1.1. Barns miljöer och självständiga mobilitet 28
5.1.2. Föräldrarnas roll och betydelse för barns mobilitet 34
5.1.3. Självständighet – från vad, vilka och enligt vem? 37
5.1.4. Hälso- och välmåendedimensioner av barns rörlighet 41
5.2. Vardagsliv och mobilitet 42
5.2.1. Vardagsliv i den urbana barnfamiljen 43
5.3. Sammanfattande diskussion 47

6. Social ojämlikhet, orättvisa och mobilitet **50**

6.1. Studier om socialt utsatta bostadsområden 50
6.2. Socioekonomiska villkor och vardagsmobilitet 54
6.3. Transportfattigdom 57
6.4. Sammanfattande diskussion 63

7. Social hållbarhet **65**

7.1. Ett mångtydigt begrepp 65
7.2. Social hållbarhet i planeringslitteraturen 66
7.3. Social tillgänglighet i studier om familjers resandepraktiker 68
7.4. Sammanfattande diskussion 71

8. Social hållbarhet, familjers vardagsmobilitet och mobilitetsrättvisa **72**

8.1. Social hållbarhet som begrepp: begränsningar och potential 73
8.2. Mobilitetsrättvisa: en väg framåt? 76

Referenser **79**
Förslag på vidare läsning **96**
Bilagor **101**

1. Introduktion

Har alla samma möjligheter att välja färdsätt och ta sig dit de behöver i vardagen? Ett exempel är att höginkomsttagare tenderar att resa mer än låginkomsttagare. I Transportanalys (2018:17) beräkningar på resvaneundersökningar (från 2011–2016), konstateras att i jämförelse med de höginkomsttagare som gör flest resor (12 st. per person och vecka) gör

> *fjärdedelen med lägst inkomst, boende i socialt utsatta urbana områden samt boende i områden som domineras av yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden (…) något färre resor än genomsnittet, 8–9 per person och vecka. (s.8)*

Hur ska vi förstå detta? Med tanke på de samhällsdiskussioner kring miljömässig hållbarhet som förs där en del menar att vi behöver resa mindre i vardagen och att transportarbetet överlag behöver minska, kan Transportanalys resultat förstås som miljömässigt hållbara. Hur förhåller sig olika hållbarhetsmål till varandra och hur har de undersökts i forskning? Om miljömässig hållbarhet fått stor uppmärksamhet, kan social hållbarhet jämföras vid ett yngre syskon på väg att växa upp. Social hållbarhet är ett begrepp som kommit att användas allt flitigare i den svenska samhällsdiskussionen för att svara på frågor om tillgänglighet för olika sociala grupper. En sökning på nätet vittnar om hur begreppet social hållbarhet fått fäste både i den kommunala/offentliga verksamheten, hos privata aktörer, bland allmänheten och inom forskningen. Ström m.fl. (2017:16) konstaterar att begreppet har blivit ”ett modeord som ingår i allt från att rubricera frukostmöten för byggbranschen till titlar på arkitektkontor”, och Vallance m.fl. (2011:342) talar om ”ett begrepp i kaos” med hänvisning till den varierande vetenskapliga användningen. I den här rapporten vill vi förstå vad social hållbarhet betyder i relation till resande, transporter och vardagliga förflyttningar. Det gör vi genom att lyfta fram resultaten av den forsknings- och kunskapsöversikt vi gjort av framför allt befintlig kvalitativ forskning om vilken roll resande och transporter spelar i människors liv, och hur det kan kopplas till makt, rättvisa och samhällsplanering. Särskilt intresserade är vi av det resande som präglar vardagslivet för familjer i socialt utsatta områden. Varför just detta fokus kommer vi strax att förklara.

Arbetet med forskningsöversikten har genomförts inom ramen för forskningsprojektet *Familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden: villkor, förhandlingar och utmaningar för hållbar urbanism* (dnr 2019-01900, finansierat inom ramen för forskningsrådet Formas Nationella forskningsprogram Hållbart Samhällsbyggande). Projektet undersöker hur familjer från tre ”utsatta områden” (enligt Polisens definition, Polisen 2017) i tre medelstora svenska städer rör sig på daglig basis. Mot denna bakgrund har forskning om ”social utsatthet” och mobilitet haft en särskild tyngd. Urvalet för forskningsrapporten grundar sig i ett intresse för hur framför allt individers och gruppers socio-ekonomiska villkor och förutsättningar samspelar med mobilitet – både som potentiell och realiserad mobilitet (Kaufmann 2006).

Det finns jämförelsevis få studier som undersöker sambanden mellan marginaliserade gruppers mobilitet och vardagsliv. Låginkomsttagare som grupp gör ”färre fritidsresor och resor till nära och kära”, och boende i ”socialt utsatta områden gör också minst antal bilresor” (Transportanalys 2018:17, s. 8). Vi menar att ett underifrånperspektiv ger oss värdefulla insikter om transportsystemet, men även om det offentliga rummet, om mobilitet och om samhället i stort. Den här ansatsen hänger ihop med vårt intresse för hur samhället är ojämlikt och orättvist, och genom att ge röst åt marginaliserade, sårbara, eller osynliggjorda grupper, kan vår kunskap om mobilitet bli mer mångfacetterad. Vi menar att en mer mångfacetterad kunskap om mobilitet också kan bidra till en mer mångfacetterad förståelse och policy- och planeringspraktik, det kan möjliggöra mer rättvisa underlag och bedömningar av olika gruppers vardagliga behov, och i förlängningen bidra till ett mer socialt rättvist samhälle (jfr Young 2011, Fainstein 2006). Forskning om mobilitet som på olika sätt förhåller sig till social jämlikhet och social rättvisa är ett relativt ungt men växande fält, särskilt i Sverige och Norden (se t.ex. Henriksson och Lindkvist 2020).

Vi vill med forskningsöversikten bidra till den aktuella diskussionen om hur transportsystemet kan bli mer rättvist och hur den urbana miljön kan göras mer hållbar. Forskningsöversiktens tre teman håller ihop och strukturerar texten: familjers vardagsmobilitet, ojämlikhet och social hållbarhet. Dessa tre teman och forskningsfält är viktiga, menar vi, för att placera och konkretisera vad resande innebär för olika sociala grupper. Vi menar vidare att begreppet ”mobilitetsrättvisa” kan hjälpa oss att förstå, analysera och arbeta med transportsystemet, och dess roll i samhället. Begreppet mobilitetsrättvisa myntades av Muller & Marsden (2016) och har vidareutvecklats av mobilitetssociologen Mimi Sheller (2018) för att förstå både mobilitetens sammanhang, villkor och förutsättningar, och de konsekvenser och effekter mobiliteten har eller kan få för individer, samhälle och planet. Hur makt och olika maktordningar samverkar med mobilitet blir i den här ansatsen centrala. Vi kommer i översiktens avslutande kapitel att diskutera hur vi ser på begreppets potential framåt.

Vi har valt att både tränga in i den forskning som presenteras på djupet och att belysa det som kallas för vetenskapsteoretiska antaganden forskningen vilar på. Syftet med detta är att på ett lättförståeligt sätt visa på studiernas likheter och skillnader, exempelvis i hur de förstår samhället eller individen. Genom att anlägga ett fågelperspektiv på studiernas utgångspunkter och resultat, kan också de möjliga åtgärdsförslag som följer på studien, sättas i ett större perspektiv. Det här är en viktig process, menar vi, eftersom den ger möjlighet att blottlägga de mer djup- och långtgående dimensionerna av hur olika modeller, teorier, perspektiv och förståelser faktiskt kan få och får materiella och fysiska konsekvenser. Vi ser det också som en del av forskarens uppgifter och kompetenser att visa på hur kunskapens fundament kan ge olika utfall. Sett ur detta perspektiv kan forskningen bidra till en planeringspraktik som inte bara är väl underbyggd och transparent utan kan också få en (mer) visionär potential (jfr Gil Solá, Thulin och Vilhelmsson 2020). Forskningen kan på så vis också vara till hjälp för att lyfta de intressekonflikter olika åtgärder kan få, och initiera till välbehövlig diskussion kring de utfall olika åtgärder får för olika grupper i samhället. Mot denna bakgrund ser vi olika målgrupper för rapporten, dels en intresserad allmänhet, dels planerare, forskare, studenter och andra som vill förkovra sig i vad social hållbarhet kan innebära i relation till transport- och mobilitetsfrågor.

Forskningsöversikten består av 8 kapitel. I detta första kapitel placerar vi texten i ett samhälleligt sammanhang. I kapitel 2 presenterar vi de metodologiska överväganden som gjorts vad gäller urval av den forskningslitteratur som behandlas i översikten. Här diskuterar vi också den kategorisering som legat till grund för de teman som utgör stommen för rapportens disposition. Kapitel 3 presenterar centrala begrepp som vi använder i översikten, definitioner som läsaren kan luta sig mot i sin vidare läsning av rapporten. I kapitel 4 presenterar vi en del av den numera mycket digra forskningen om mobilitet. I kapitel 5 riktar vi särskilt fokus på forskning om familjers vardagsmobilitet, och här inkluderas även forskning om barns och ungas mobilitet. I kapitel 6 fokuserar vi på forskning om hur ojämlikhet, social och annan utsatthet kan kopplas till familjers vardagsmobilitet, här inkluderas också det som definierats som transportfattigdom. I kapitel 7 ringar vi in hur social hållbarhet i forskningen förhåller sig till frågor om familjers vardagsmobilitet mer generellt, och i socialt utsatta områden specifikt. Avslutningsvis (kapitel 8) diskuterar vi hur dessa olika teman (mobilitet, familjers vardagsmobilitet, social utsatthet och ojämlikhet, och social hållbarhet) förhåller sig till varandra, och vad den sammantagna bilden av forskningslitteraturen visar. Genom begreppet *mobilitetsrättvisa* försöker vi ta ett samlande begrepp om den forskning vi i studien tagit upp. Vi lyfter fram mobilitetsrättvisa som ett sammanhållet ramverk för att förstå och arbeta med familjers vardagliga mobilitet.

Eftersom forskningsöversikter, och hur forskningslitteratur presenteras, alltid är en tolkning och tjänar både som en inramning och som en analys av ett eller flera forskningsfält, föreslår också den tematiska indelningen som strukturerar texten ett särskilt perspektiv på frågan om hur kopplingarna mellan ojämlikhet, social hållbarhet och mobilitet ser ut och kan förstås. En del av våra egna teoretiska grundantaganden presenteras i kapitel 3 där centrala begrepp diskuteras. Forskningsöversikten i sig tjänar alltså som en *situerad* ingång till forskningsfältet, där viss typ av forskning – t.ex. kvalitativ forskning, eller forskning med teoretiska eller metodologiska utgångspunkter som ligger nära våra

egna förståelser – ofta, men inte alltid, getts större utrymme. Genom att lyfta fram temana i respektive kapitel, presenterar vi därmed också det teoretiska ramverk eller fundament våra egna kommande analyser av familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden kan komma att vila på. I varje kapitel finns därför även ett eller flera begrepp som vi fokuserat på, och som genom läsningen av litteraturen ges en tentativ definition, vilket är tänkt att skapa en ”progression” mellan kapitlen. Med det avses att den tematiska diskussionen i föregående kapitel “bärs med” in i följande kapitel. I kapitel 4 diskuteras således mobilitets-begreppet, i kapitel 5 fokuseras begreppen familj och vardagsliv kopplat till mobilitet, i kapitel 6 ojämlikhet, social utsatthet och transportfattigdom kopplat till familjers vardagsmobilitet, och slutligen, i kapitel 7, social hållbarhet i relation till all tidigare förd diskussion. I det avslutande kapitlet 8 förs en sammanfattande diskussion om vilka konsekvenser den presenterade inramningen kan ha och har för vår förståelse av familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden och för (praktiskt) arbete med social hållbarhet och rättvis mobilitet i och bortom dessa områden.

I slutet av forskningsöversikten listas förslag på vidare läsning och fördjupning på de teman som lyfts. I referenslistan listas de texter som aktivt behandlats i texten.

2. Urvalsprocess och metod

Här presenterar vi de metodologiska överväganden som gjorts i fråga om vilken forskningslitteratur som inkluderats i studien och vilken forskningslitteratur som inte inkluderats. Här diskuteras också den kategorisering som legat till grund för de teman som utgör stommen för rapportens disposition.

Forskningsöversikten gör inte anspråk på att täcka ”all” forskning på de områden som lyfts upp. Ansatsen är snarare att betrakta som strategisk, i den bemärkelsen att den är baserad på ett strategiskt urval utifrån de forskningsfrågor som projektet *Familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden: villkor, förhandlingar och utmaningar för hållbar urbanism* fokuserar. Urvalet till forskningsöversikten har därför styrts av följande frågor:

1. Hur reser och rör sig föräldrar och barn i socialt utsatta stadsdelar på en vardaglig basis?
2. På vilket sätt relaterar kön, ålder, klass och etnicitet till varandra i de handlingar och erfarenheter familjerna har av sin vardagliga mobilitet? Vilka former av hinder och resurser hanterar familjerna?
3. Är familjer i socialt utsatta områden i riskzonen för transportfattigdom och/eller transportrelaterad utsatthet? Om så är fallet, på vilka sätt?
4. Vilka konsekvenser har familjernas mobilitet i socialt utsatta stadsdelar för att uppnå ett rättvist transportsystem och en hållbar urbanism?

För att ringa in de forskningsområden som berör resande och mobilitet, och ojämlikhet kopplat till detta, har en tematiserings- och konceptualiseringsprocess genomförts. De texter som inkluderats i forskningsöversikten har valts ut med hjälp av sökord som mobilitet, transporter, resande, familjer, barn, bil, kollektivtrafik, cykel, gång, lek, vardag, bostadsområde, transportfattigdom, social utsatthet, hållbarhet, intersektionalitet, urbanism, urbanisering och olika kombinationer av dessa. Sökningarna efter litteratur skedde via databaser (Google Scholar, Libris, Diva, Scopus) och resulterade i ett hundratal texter. Därefter har snöbollsmetoden använts, då mer litteratur identifierats genom ytterligare relevanta referenser i texterna och deras litteraturlistor. Återkommande referenser i flera texter ringar också delvis in centrala texter för ett visst forskningsområde. Totalt rör det sig om 475 inkluderade vetenskapliga artiklar, även om vissa överlappningar gör det svårt att ge en exakt siffra.

Majoriteten av forskningen som presenteras i översikten är från de nordiska länderna men också från västra Europa, Nord- och Sydamerika, Asien och Australien. Samtliga vetenskapliga artiklar är granskade (peer-review) och är relativt nypublicerade med ett årsspann på 2004–2020. De vetenskapliga artiklarna har sedan kodats utifrån olika teman och kombinationer av teman som överlappar med sökorden, men där också studiens materialinsamlingsmetod noterats (se Bilaga 2 Metodklassificering). Texterna har sedan sorterats i en digital molntjänst och klassificerats, och en nyckel har därefter utarbetats (se Bilaga 1 Nyckel: tematisk kategorisering). En text kan klassificeras utifrån flera teman och sorterades då in i flera kategorier. Nyckeln är alltså en tematisk kategorisering, där temana/kategorierna framgår nedan.

Nyckel (tema/kategori)	Antal artiklar som inkluderats i översikten
A Mobilitet	99
B Family/ Parents	51
C Vardag	44
D Bostadsområde	40
E Social utsatthet	50

Nyckel (tema/kategori)	Antal artiklar som inkluderats i översikten
F Transportfattigdom	34
G Bil och kollektivtrafik	35
H Hållbarhet	16
I Intersektionalitet	40
J Urbanism	27
K Lek, cykel, gång	39
Totalt	475

Forskningsstudierna som hittats har sedan tolkats i relation till forskningsfält och vetenskaplig ansats, där framför allt studiernas teoretiska ramverk varit riktgivande. Forskargruppens kännedom om fälten har också spelat stor roll. Det innebär t.ex. att det finns en viss slagsida mot texter som behandlar barns och ungas mobilitet och särskilt sökljus har riktats mot social ojämlikhet och utsatthet, och urbana förhållanden. Övrig forskningslitteratur har också inkluderats, som vetenskapliga antologier, böcker och rapporter, vilkas tillkomst ibland sträcker sig längre bakåt i tiden än 2000-talet. Runt 80 stycken sådana vetenskapliga antologier och böcker har inkluderats. Likaså har olika svenska rapporter kring exempelvis transportplanering eller samhällsplanering och social hållbarhet inkluderats, för att synliggöra det svenska sammanhanget. Rapporterna är ofta inte vetenskapligt granskade, men berör teman av intresse och är i många fall skrivna av forskare (som dock inte alltid är anknutna till lärosäten, utan till forskningsinstitut, konsultbolag, kommuner eller motsvarande). Drygt 30 stycken sådana rapporter har inkluderats. Det är dock viktigt att hålla i åtanke dessa vetenskapliga skillnader i läsningen av forsknings- och kunskapsöversikten.

2.1. Avgränsningar

En medveten avgränsning i rapporten är fokuset på det urbana. Det handlar däremot inte om att ytterligare befästa den starka urbana normen som finns i samhället, och till stor del även i forskning (Lefebvre 2003 [1970], se dock även Brenner & Schmid 2015 som menar att även det urbana måste ses i plural), utan ska förstås i linje med forskningsprojektets fokus. Det urbana ska på samma vis som plats och rumslighet i övrigt, förstås i termer av ett vardagligt görande och något som, i vetenskaplig parlör, ”konstrueras” (Lefebvre 1991 [1974/84]). Även om vi inte i någon större utsträckning refererar till studier där gles- och landsbygdens villkor studerats, menar vi att forskning och praktik behöver störa och bråka med förenklade dikotomier mellan stad-landsbygd, det urbana och det rurala, så långt det är möjligt. Det är viktigt att lyfta fram att det självklart finns skillnader och olikheter mellan olika typer av rum och platser, men att dessa inte ska essentialiseras (ses som inneboende) utan något som istället återskapas i policy, politik och genom diskurser såväl som vardagliga praktiker. Tilläggas bör att vi också ser föreställningar om de människor som befolkar dessa platser på ett icke-essentialistiskt sätt – att de eventuella skillnader, likheter och egenskaper som präglar människor som kopplas till vissa platser också kan förstås i termer av definierande, tolkande och förhandlande processer snarare än som uttryck för någon inneboende essens.

3. Teoretiskt ramverk och centrala begrepp

För att underlätta för läsaren går vi inledningsvis igenom det som vi benämner som vårt teoretiska ramverk, till vilket vi knyter ett antal centrala begrepp och utreder begreppens inbördes relationer. De centrala begreppen återkommer i kapitlen, dels som föremål för granskning inom ramen för forskningsöversikten, dels som centrala och riktgivande begrepp för forskningsprojektet *Familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden*. De begrepp vi går igenom är *intersektionalitet, mobilitet* och olika närliggande begrepp, *rum/slighet*, och begrepp knutna till den sociala dimensionen (*social utsatthet/ojämlikhet/hållbarhet/rättvisa*). Den teoretiska ansatsen benämner vi som *samman-hållande*, eftersom vi fokuserar på samband, samspel och relationer.

3.1. Intersektionalitet

Intersektionalitet *som begrepp* lanserades inom feministisk teoribildning under tidigt 1990-tal, men det *intersektionella tänkandet* har förstås en längre historia än så (Lykke 2009). I Sverige introducerades begreppet av postkoloniala och antirasistiska feministteoretiker under tidigt 2000-tal (de los Reyes, Molina, & Mulinari 2002). Begreppet syftar helt enkelt på hur olika maktordningar (kön, etnicitet, klass, ålder, sexualitet etc.) samspelar. Med det menas att det inte går att fullt ut förstå exempelvis arbetspendling, eller kvinnors kedjeresande, om inte exempelvis socioekonomiska faktorer vägs in, eller ålder för den delen, vid sidan av kön. Det är viktigt att poängtera att intersektionalitet inte syftar på att det först finns en kategori, varpå en annan läggs till, utan att det är just samspelet som är i fokus. Forskare med ett intersektionellt perspektiv menar att just samspelet i sig också är transformerande, alltså att själva samspelet mellan maktordningar förändrar situationen (och de aktörer som deltar). Vilka maktordningar som är av betydelse i en given situation är med andra ord delvis en empirisk fråga, även om man kan ha en förförståelse av vilka maktordningar eller sociala kategorier som är viktiga att inkludera i analysen på förhand.

Som läsaren kommer bli varse om använder vi begreppet intersektionalitet relativt sparsamt i översikten, men det intersektionella tänkandet är en grundbult i det teoretiska ramverket vi mejslar fram genom forskningsöversikten. Det går på så vis att förstå inte bara sociala kategorier och maktordningar som kön, etnicitet, klass, ålder etc. utifrån detta perspektiv, utan också hur samspel, samband och relationer, utgör själva fundamentet för vår förståelse av världen, verkligheten och människan. Den relationella teoretiska ansatsen fokuserar på just samband, samspel och relationer, och ligger således i linje med intersektionalitetstänkandet. Vi menar att en sådan *sammanhållande* ansats med betoning på samband, beroenden och relationer utmanar, och tydligt bryter med, fragmentiserande ansatser, där livets olika faser, aspekter och dimensioner studeras och förstås isolerade eller isärkopplade från varandra.

3.2. (Vardags)mobilitet, förflyttningar, rörlighet, (vardags)resor och transporter

I följande kapitel kommer vi att mer grundligt gå igenom den mobilitetsteoretiska forskningen, men redan här vill vi lyfta hur vi använder olika begrepp som kan kopplas till mobilitet. Den mobilitetsteoretiska ingången ligger i linje med det intersektionella tänkandet som vi berörde ovan. Mycket av mobilitetsforskningen är också influerad av olika typer av maktkritisk forskning som feministisk, barn- och ungdomsvetenskaplig, post- och dekolonial eller annan typ av samhälls-vetenskaplig eller humanistisk forskning som intresserar sig för makt. Så långt det är möjligt har vi i genomgången av forskningen använt de begrepp studien eller forskaren själv använder. I de mer kommenterande avsnitten använder vi i första hand begrepp som (vardags)mobilitet, förflyttningar eller rörlighet, vilka i det här fallet ska ses som utbytbara. Vi menar dock att vardagsmobiliteten ibland kommer i skymundan i forskningen (i mindre utsträckning) och i planeringen (i större utsträckning), och har därför velat poängtera det ytterligare genom att betona att det just är vardagsmobilitet det

handlar om. Vidare menar vi att just mobilitetsbegreppet, i motsats till transporter eller resande, i högre grad öppnar upp för en större variation av rörlighet och förflyttningar – inklusive fysisk orörlighet och andra former av icke-fysisk immobilitet (mer om detta i nästkommande kapitel 4).

Inom transportforskning är det vanligt att man istället talar om (vardags)resande, resor och transporter. Vi tolkar dessa som mer specifika begrepp och särskilt begreppet ”resa” har tydliga associationer till fysiska förflyttningar, ofta också till t.ex. semester och ledigheter. De här begreppen är viktiga och fyller en tydlig funktion när vi talar om fysiska förflyttningar, och ger oss möjlighet att studera grupper på en statistisk nivå. Men för att fånga vardagens komplexa mobilitetsmönster, som inte enbart handlar om fysiska förflyttningar, behöver vi alltså en annan typ av terminologi som avspeglar både bredden och djupet av mobilitet i familjers vardagsliv.

3.3. Rum, rumslighet och plats

Rum och rumslighet är begrepp som kommit att användas alltmer i samhällsvetenskap och humaniora, utanför de geografiska disciplinerna. Det har också inneburit en varierande användning och olika definitioner (Rönnlund & Tollefsen 2016). I vår användning avser rum och rumslighet något som produceras och konstrueras socialt (Lefebvre 1991[1974/84]) och är relationellt (Harvey 2006). Geografen David Harvey (2006) menar att det relationella rumsbegreppet innebär att

> *rummet och tiden inte existerar utanför de processer som definierar dem. […] Processer sker inte i rummet utan definierar sitt eget rum. Rumsbegreppet är inbäddat eller inneboende i processen. Den är modellen medför att det […] är omöjligt att lösgöra rummet från tiden. Vi måste därför fokusera på tidrummets relationalitet snarare än rummet i isolering. (121)*

Geografen Doreen Masseys (2005) progressiva platsförståelse är en annan viktig ingång till hur platsen och rummet blir till – hur det ”görs”. Rum är produkten av interaktioner och relationer, och något som ständigt utförs (alltså konstrueras). Rummet utgörs också därför alltid av mångfald och pluralitet, eftersom det bygger på relationer och interaktion. Masseys (2005) tänkande om rummet har en tydlig intersektionell dimension, och ansluter på så vis till det teoretiska ramverk vi förordar här. Masseys vidareutveckling av rumsteorier är också i grunden politiskt, och handlar om ”hur vi uppfattar världen, hur vi förhåller oss till andra och hur vi kan och vill agera politiskt” (Rönnlund & Tollefsen 2016, s. 51). Massey problematiserar vidare vanliga antaganden, och förväxlingar mellan, det lokala-globala, det partikulära-universelle och det konkreta-abstrakta, och menar att vi snarare bör se dessa som sammanflätade (som en slags global platskänsla). Det som sker på en nivå, påverkar också andra nivåer, och vice versa. Denna förståelse har också influerat Sheller (2018), och är något vi återkommer till i diskussionen om mobilitetsrättvisa i kapitel 8.

3.4. Social utsatthet, social ojämlikhet, social rättvisa och social hållbarhet

”Social utsatthet” som begrepp är knepigt. Inledningsvis är det därför viktigt att kommentera användningen av begreppet ”social utsatthet” för att undvika stämpling och stigmatisering av individer, grupper eller bostadsområden. Det är viktigt att *benämna* att det föreligger skillnader i villkor, förutsättningar och möjligheter för individer och grupper vilka till stor del kan härledas till socioekonomi (ofta i skärningspunkten med andra maktordningar, såsom kön, etnicitet, ålder etc.). Segregationen på bostadsmarknaden är numera välbelagd inom forskningen (t.ex. Molina 1997, Malmberg m.fl. 2018, se även Grundström 2018 som kopplar segregationen till mobilitet), liksom hur den fria skolvalsreformen inneburit en ytterligare accentuering av ojämlikhet (Dahlstedt 2007, Ambrose 2016, Skolverket 2018). Det är däremot viktigt att påpeka att medan den etniska segregationen minskat (det har skett en geografisk utjämning, men en ökad koncentration), så har den socioekonomiska segregationen ökat i Sverige (Malmberg & Clark 2020). Att den socioekonomiska

segregationen inte alltid sammanfaller med etnisk segregation är därför värt att komma ihåg. Malmberg & Clark (2020) konstaterar att socioekonomiskt blandade områden är betydligt färre än tidigare, och att det i alltfler områden bor antingen låginkomsttagare eller höginkomsttagare. Att ett område beskrivs som socialt utsatt ska dock förstås i termer av socioekonomi, och huruvida området utgörs av en majoritet av låginkomsttagare och/eller har hög andel arbetslösa och bidragsberoende. Det kan också vara så att delar av ett bostadsområde är mer utsatt än andra delar av området, vilket gör definitionen mer flytande. Andersson (2020) menar däremot att vi både kan tala om en ökande segregation och en ökande polarisering.

Social utsatthet kan ses som en *situationsbeskrivning*, och utgör alltså inte per automatik ett enhetligt eller permanent tillstånd. Att undvika att *ytterligare befästa* utsatthet är viktigt. Det vi framförallt ser som problematiskt är att områden som bedöms som ”socialt utsatta” sällan tillfrågar de boendes perspektiv på sitt bostadsområde. Att etiketten socialt utsatt fästs vid ett område kan riskera att bidra till den rumsliga stigmatiseringen av vissa områden, som enligt forskning kan få långtgående konsekvenser inte bara för hur platsen förstås, utan också hur de boende förstås av andra men även hur de förstår sig själva, sin identitet och sina framtidsutsikter (van der Burgt 2007, 2008, Backvall 2019).

Vi ser därför begreppsanvändning som både bokstavligt och symboliskt viktiga handlingar. När vi talar om ”social utsatthet” ska det förstås i ett samhällsvetenskapligt perspektiv, som just en situationsbeskrivning, där vi intresserar oss för socio-ekonomiskt marginaliserade gruppers perspektiv på sitt vardagsliv, sin mobilitet, och sin tillvaro i en bredare bemärkelse.

På samma sätt ska vår användning av begreppen som social ojämlikhet, social rättvisa och social hållbarhet förstås. Som vi kommer att argumentera för i forskningsöversikten behöver alla begrepp som behandlar det sociala ha en inneboende öppenhet, just eftersom den sociala verkligheten är föränderlig och ”ofärdig”. Mer specifikt betecknar *social ojämlikhet* ett beskrivande begrepp, där olika former av ojämlikhet kopplat till sociala dimensioner (kön, ålder, etnicitet, klass, etc.) kan diskuteras. Utgångspunkten är att ojämlikhet existerar, men forskningen intresserar sig för hur den ser ut och på vilket sätt den får betydelse. Här är den intersektionella ingången som vi lyfte ovan av betydelse för att förstå hur ojämlikhet uttrycks, görs och ges för innebörd i människors vardag.

Social rättvisa som begrepp kan ses som en fortsättning på den diskussion som forskningen kring social ojämlikhet startar med sitt fokus på hur makt och resurser är ojämlikt fördelade, och handlar helt enkelt om den vetenskapsfilosofiska grund som åtgärderna man sedan föreslår behöver vila på. Att utgå ifrån ett rättviseperspektiv på exempelvis svensk transportplanering, handlar enligt Henriksson och Lindkvist (2019) om ”en omfördelning av resurser till de grupper i samhället som har minst marginaler snarare än på att resurser ska fördelas jämnt över olika grupper” (s.14) och bygger på filosofen Iris Marion Youngs (2011) rättviseteorier. De menar vidare att Sveriges transportplanering i stort utgår från en distributiv rättvisesyn och ”bygger på att sociala nyttor ska komma alla samhällets medborgare till del på likvärdiga villkor, att nyttan är universell, och att en majoritet är villiga att vara med och betala för nyttigheten” (s.15). Den här synen leder dock i praktiken till att utsatta och marginaliserade grupper kan missgynnas, exempelvis genom att ha samma kollektivtrafiktaxa för alla oavsett inkomst (Henriksson & Lindkvist 2019). Sheller (2018) konstaterar att distributiva rättviseteorier – eller andra rättviseteorier som förts fram inom transportforskningen (se t.ex. Martens 2017) – inte tar rum, rumslighet och plats på allvar. Mobilitetsrättvisa vidareutvecklar med andra ord sociala rättviseteorier genom att visa på mobilitetens rumsliga dimensioner, och genom att möjliggöra komplexa och nyanserade analyser av hur rumslighet och mobilitet är sammanflätade på olika nivåer (Sheller 2018). Vi återkommer till en fördjupad diskussion kring detta i kapitel 8.

4. Mobilitet

I detta kapitel beskriver vi de teoretiska ingångar som format hur den samhällsvetenskapligt orienterande forskningen ser på resande och förflyttningar i stort, och som i korthet beskrivs som ”mobilitet”. Den teoretiska vändningen till mobilitet (Urry 2000; Sheller & Urry 2006) har inte bara konsekvenser för hur ämnet mobilitet analyseras, utan har också mer djupgående vetenskapsteoretiska konsekvenser för hur exempelvis samhället, eller globala kriser som klimatkrisen kan förstås och analyseras. Så långt nöjer vi oss med att visa på hur begreppet är centralt för att kunna analysera familjers vardagliga mobilitet, särskilt med ett kritiskt perspektiv som uppmärksammar samspel och relationer mellan olika maktaxlar (exempelvis relaterat till genus, etnicitet, ålder och plats). Detta kapitel ramar alltså teoretiskt in många, men inte alla, av de studier vi kommer att lyfta fram i kapitlen framöver genom att diskutera innebörden av ett mobilitetsteoretiskt ramverk. Vi kommer också lyfta olika empiriska tillämpningsområden samt reflektera kring de metodologiska tillvägagångsätt som en mobilitetsteoretisk ansats innebär.

4.1. Mobilitetsteorier

Historiskt sett var människan nomad innan hon slog sig ner och blev bosättare. Sett ur det perspektivet blir mobilitet centralt snarare än perifert eller isolerat, för att förstå samhället och dess fortlevnad. Kronlid (2008) menar att mobilitet är ett grundläggande villkor för existensen, för rummet, för vår subjektstillblivelse och för makt (jfr också Nail 2018). Mobilitetsforskningens perspektiv på rörlighet och förflyttningar är med andra ord bredare, och går bortom fysiska förflyttningar av kroppar och objekt, till att intressera sig för hur mobilitet medskapar och formar samhället, människan och tillvaron (Cresswell 2004). Urry (2000) har diskuterat hur sociologin behöver förhålla sig till samhällen utan att ta det stabila som utgångspunkt. Samhället, menar han, utgörs i grunden av mobilitet i dess bredaste bemärkelse. Rörlighet och förflyttning; fysisk, virtuell, existentiell, mentalt och så vidare, är det som skapar samhället. Det kan till exempel handla om hur skolbarn ser på sin vardagsmobilitet, eller hur en cyklist upplever ett extremt cykellopp (Spinney 2006). Det kan också handla om barnvagnens betydelse för barns mobilitet (Cortes-Morales & Christensen 2014) och hur mödrars promenader med sina barn är ett sätt att göra moderskap (Clement 2019; se också Boyer & Spinney 2016), eller om bilens roll för synen på och föreställningar om moderskap (Murray 2008; jfr. Barker 2003, 2009). Vidare kan transnationell adoption eller arbetskraftsmigration, eller hur mobiliteten historiskt förändrats i västvärlden, också inkluderas i fältet (Pooley m.fl. 2005). Intresse har riktats mot olika former av mobilitet, exempelvis i relation till naturkatastrofer, eliters mobilitet, virtuell infrastruktur, automatiserade system eller globala finansflöden för att nämna några (Sheller 2018).

Mobilitetsforskare har alltså intresserat sig för allt från individers och gruppers kroppsliga rörlighet, till mobilitetens villkor och förutsättningar, till inter- och transnationell mobilitet (Sheller 2018). Inte bara människors rörlighet är i fokus, eller mobilitet av gods, objekt, finanser och pengar för den delen, också föreställd eller fantiserad mobilitet (Murray & Doughty 2016), virtuell mobilitet, samt existentiell mobilitet (Kronlid 2008) kan studeras utifrån ett mobilitetsperspektiv. Mobilitetsbegreppet omfattar alltså inte bara fokus på flöden och rörlighet, utan bygger på en förståelse av mobilitet som relationellt skapat. Det betyder bland annat att mobiliteten alltid bör förstås och diskuteras i relation till immobilitet. Sheller (2018:xv) menar att mobilitet inte kan förstås utanför sin relation till immobilitet, och att dessa inte ska ses som motsatser, istället är de ”always connected, relational and co-dependent”. Holdsworth (2013:26, vår översättning) poängterar vidare att ökad mobilitet inte enbart handlar om ”fler individer som rör sig och gör sin egen grej, utan också om att möjliggöra för människor att vara tillsammans”. En sådan utgångspunkt möjliggör mer nyanserade analyser där platsers och mobilitetens förutsättningar och implikationer kan blottläggas, och där historiska likväl som sociala, kulturella och politiska processer kan synliggöras och tydliggöras.

Resande, transporter och mobilitet genomsyrar med andra ord människors vardag – mobilitet genomsyrar samhället. Det är svårt att föreställa sig en vardag där förflyttning eller rörlighet inte på

något sätt finns med: fysisk, mental, virtuell, existentiell, föreställd, eller realiserad. Mobilitetsforskning intresserar sig för och undersöker förkroppsligade erfarenheter av olika former av rörlighet, meningsskapande och upplevelser av rörlighet eller bristande rörlighet. I och med digitaliseringen innebär restid t.ex. inte nödvändigtvis ”dötid” längre (Lin, 2012; Fahlén m.fl., 2010). För vissa grupper kan resan innebära en efterlängtad stunds vila, eller möjlighet till avslappning och rekreation efter en arbets- eller skoldag (se t.ex. Lagerqvist 2020 som diskuterar ungdomars upplevelser av kollektivtrafikens rum, eller Fribergs 1990, 2002, 2005 arbeten om kvinnors pendling och hur förvärvsarbete, hem och omsorgsarbete vävs samman rumsligt). Mobilitetsforskare intresserar sig för rumslig mobilitet bland människor, icke-människor och objekt, dess affektiva och psyko-sociala dimensioner, samt hur det är kopplat till olika former av maktordningar (exempelvis genus, ras, funktionalitet och ålder) (Sheller 2014, 46, 47). Mobilitetsforskningen tillhandahåller begrepp och verktyg för att kritiskt studera hur maktrelationer skapar utrymme för mobilitet, men också begränsningar i form av immobilitet, och hur det spelar roll för olika kroppar och subjekt i olika sammanhang. Sheller (2018) menar också att en mobilitetsteoretisk ansats ska ses som ”mobiliserande”, alltså att den i sig också inte bara intresserar sig för ojämlikhet och orättvisa, utan också inrymmer en etisk dimension med förändrande och transformerande ambitioner.

Varför är det viktigt att studera mobilitet? Två tongivande forskare i fältet som redan synts flitigt i denna text, Sheller och Urry (2006), menar att mobilitet haft en avsevärd betydelse för de grundläggande förändringar västerländska samhällen genomgått. I en globaliserad värld är ett mobilt liv ofta något eftersträvansvärt, där en dominerande berättelse är den om en friktionslös värld för mobila subjekt utan hämskor som nationella gränser, eller sociala och kulturella strukturer. Verkligheten är förstås mer komplex än så. Mobilitetsforskningen är mer intresserade av att ställa frågor om hur mobilitet förändrar världen, både på subtila sätt och samtidigt med stor kraft (Adey m.fl. 2014, 2). Och inte minst hur mobilitet förkroppsligar och genererar ojämlikheter: jämför exempelvis kvinnor fast i trafficking med välbemedlade affärsresenärer. Och inte minst, hur beroende vi är av olika mobilitetsformer, och vad som skulle hända med våra liv om de slutar att fungera, exempelvis om en busslinje dras bort eller körkortet dras in (Adey m.fl. 2014).

Urry (2000) menar att samhällsvetenskapernas, särskilt sociologins, förståelse och teoretisering kring samhällen utgått ifrån en stabil och mer eller mindre immobil förförståelse. Han hävdar att samhället utgörs av relationer som präglas av rörlighet, och att mobilitet därför bör vara ett grundläggande begrepp för att förstå samhället. McDowell (1999) argumenterade tidigt, med hänvisning till Masseys (1991) progressiva platsteori, att rörlighet, resande och mobilitet skall ses som konstitutivt för samtida samhällen. Sheller (2018) och flera andra forskare, föreslår att mobilitet utgör ett paradigmskifte från en ”stillasittande” (’sedentary’) verklighetssyn till en *mobil ontologi*. En mobil ontologi, alltså en verklighetsförståelse som sätter mobilitet i förgrunden, bättre hjälper oss att förstå och förklara komplexa fenomen som klimatkrisen, urbaniseringskrisen eller flyktingkrisen. Den här typen av kriser äger rum bortom nationsgränser och spänner över flera skalor - från kroppslig till planetär. Det här är kriser som påverkas av och påverkar individers handlingar, nationell såväl som internationell politik och inklusive mänsklighetens existens – detta kräver ett sammanhållet mobilitetsrättviseperspektiv både i förståelse och praktik (något vi återkommer till i kapitel 6; Sheller 2018).

Men om samhället präglas av mobilitet, hur kan då mobilitet definieras och begreppsliggöras mer konkret? Urry (2004: 28, vår översättning) föreslår att mobilitet analytiskt kan inbegripa fem ömsesidigt beroende ”mobiliteter”:

- människors *kroppsliga* resor till arbete, fritid, familjeliv, nöje, migration och flykt
- förflyttningar av *föremål* som levereras till producenter, konsumenter och detaljhandel
- det *föreställda* resandet till andra platser genom bilder på platser och folk på TV
- *virtuellt* resande, ofta i realtid, på Internet, vilket överskrider geografiskt och socialt avstånd

- *kommunikativt* resande genom meddelanden från person till person via brev, telefon, fax och mobiltelefon.

Utifrån Urrys (2004) mobilitetstaxonomi görs mobilitet även utöver och bortom fysisk förflyttning, där inte minst föreställt och virtuellt resande får större utrymme. Urrys taxonomi exemplifierar hur mobilitet och resande är *diversifierat,* dvs. mångfaldigt och mångtydigt. En ökad och intensifierad digitalisering av service och allt fler offentliga, semi-offentliga och privata tjänster, innebär också (en förväntan på) en uppkopplad tillvaro. Den virtuella mobiliteten möjliggör på så vis både möjligheter till ett större, mer utspritt och globalt utbud av kommunikation och information, men innebär samtidigt inte att de här möjligheterna är tillgängliga för alla. Nya mobilitetslösningar – exempelvis uppkopplade, elektrifierade och ”smarta” fordon av olika slag – är mer tillgängliga för vissa och på vissa platser snarare än ”för alla” (Uteng m.fl. 2020). Tillgänglighet till olika former av mobilitetslösningar måste sättas i relation till olika samhälleliga villkor, alltifrån hur vardagsmobilitet är könat, till hur digitala gränssnitt påverkar vardaglig mobilitet.

Sammantaget öppnar Urrys taxonomi upp en mer komplex bild än den mer instrumentella förståelsen av förflyttning som dominerat inom transportforskningsfältet och inom transportplaneringen (Kębłowski & Bassens 2017). Det nya mobilitetsparadigmet tillhandahåller metoder och teorier för att studera samhällen i rörelse och i samspel med olika mobilitetsformer, där nya system av tidsrumslig organisation utvecklas med olika konsekvenser för social inkludering och exkludering (Sheller & Urry, 2006). Det vi tar fasta på är inte bara att mobilitet är differentierat och föränderligt, utan hur mobilitet – inte minst ökad digitalisering – på olika sätt bidrar till att (åter)skapa och utmana jämlikhet/ojämlikhet i vardagen.

Ett exempel som vi kommer att uppmärksamma särskilt är hur schemaläggning av livet ökat med mer digitaliseringen. Att organisera *samexistens* med arbetskamrater, vänner och familj tycks ställa ökade krav på individen nu än tidigare – något som inte minst möjliggjorts genom ökat utbud av digitala prylar och tjänster. Tidigare var ”en dag i samhället” mer kollektivt koordinerat. Men i och med att fler tekniska möjligheter finns för att ordna och planera vardaglig samexistens blir det också individens uppgift att samordna detta. Med minskad synkronisering på ett övergripande plan blir den individuella schemaläggningen mer nödvändig, det blir upp till individen att med teknikens hjälp, men på egen hand, skapa möten med andra i olika nätverk. Fler och fler ingår i de nya online-plattformarna, men det finns många grupper som av olika ekonomiska, kroppsliga och sociokulturella skäl inte kan delta i online-baserade liv, något som riskerar att göra ofta redan marginaliserade grupper än mer socialt exkluderade.

4.2. Feministiska interventioner i transportforskningen och -planeringen

Transportforskningen har ofta varit kvantitativt orienterad och ofta fokuserat på behov och förutsättningar för pendlande, fritidsresor, affärsresor och utgått ifrån att det finns en universell individ, en idealtypisk resenär, som visat sig vara en vit heterosexuell man utan funktionsnedsättning eller beroenden till nära och kära. Kritik har riktats mot denna form av förment könsneutralitet, där frågor om olikheter i villkor och förutsättningar – eller levda erfarenheter mellan t.ex. män och kvinnor – osynliggörs. Feministisk kritik har istället lyft fram hur transportforskningen inte tillräckligt uppmärksammat hur könade föreställningar varit sammanflätade med hur mobilitet förstås (Law 1999, Creed 2019, Friberg 2005, 2008, jfr Lundgren 2006). Den feministiska kritiken ger oss verktyg för att uppmärksamma hur könsbestämda antaganden och föreställningar formar forskning om resande och transporter. Den lyfter ett varnande finger för att återskapa androcentrisk, etnocentrisk eller åldersblind kunskap.

Enligt Wolff (1993) har användningen av resemetaforen i samtida samhällsteori ställt (vissa) mäns resande och reseupplevelser i förgrunden. Hon argumenterar för vikten av att vara medveten om hur de begrepp som används inte omfattar alla utan ofta specifika grupper (ofta män) och deras

upplevelser. Levy (2013) pekar exempelvis på att transportplanerare behöver bli bättre på att inlemma kunskap om städers och invånares mångfald och olikheter vad gäller transport och mobilitet.

> *Overlaid on these gender-based assumptions are other transport biases, namely a focus on the (male) journey to work and other motorized transport, particularly on the private car, which is largely unaffordable to most poor urban women and men. (Levy 2013:49)*

Poängen är att inte okritiskt återskapa ”en uppfattning om universell och lika rörlighet” om det i själva verket är mäns mobilitet som i huvudsak avses (Wolff 1993: 235). Feministiska transportforskares kritik över att mäns resebeteende tas som norm riskerar att försumma kvinnors vardagliga resebeteende, mönster och erfarenheter (Law 1999, Friberg 2008). Mobilitet behöver förstå som relationellt och situerat i en specifik kontext, eller som Susan Hanson (2010) formulerar det:

> *I want to stress that mobility is not just about the individual (…), but about the individual as embedded in, and interacting with, the household, family, community and larger society. That is, it should be impossible to think about mobility without simultaneously considering social, cultural and geographical context – the specifics of place, time and people. (8)*

Hanson pekar på att inte är möjligt att tänka kring mobilitet utan att också beakta den sociokulturella och geografiska kontext där detta sker. Exempelvis skiljer sig kvinnors erfarenheter av resande och rörlighet i det offentliga rummet med avseende på rädsla för att utsättas för sexuellt våld (Valentine 1989, Pain 1999, Koskela 1997, Listerborn 2004). Ett annat exempel är hur ansvarsfördelning för hushållssysslor, barn och lämning av barn osv. påverkar hur mobilitet ”görs”. I en fallstudie baserad på en spansk reseundersökning visar Inés Sánchez de Madariaga and Elena Zucchini (2019) hur de flesta resor som kvinnor gör är så kallade omsorgsresor för att upprätthålla vardagslivet. Det kan handla om att ta barn till och från skola eller fritidsaktiviteter, handla eller göra ärenden samt att ta hand om äldre släktingar. Genom att undersöka resestatistiken på en detaljnivå – där även resor kortare än 15 minuter ingår – kunde forskarna se mönster som annars inte fanns med i de studier som gjordes på mer aggregerad nivå. De kunde visa att antalet resor som kvinnor gjorde var relaterade till olika former av omsorgsmobilitet. Att se på existerande data på detta innovativa sätt gav ny kunskap om gamla könsmönster, nämligen att kvinnor fortfarande har det huvudsakliga ansvaret för omsorgsresor, vilket också har metodologiska konsekvenser för hur reseundersökningar genomförs och analyseras ur ett könsperspektiv (Joelsson & Lindkvist Scholten 2019). Vi kommer att återkomma till detta i kapitel 5, där vi diskuterar forskning kring hur olika maktordningar samspelar med mobilitet, transporter och resande.

Mobilitet brukar i forskning om transport- och infrastrukturplanering ses i relation, eller snarare kontrast, till *tillgänglighet.* Tillgänglighet förstås då som de möjligheter man har att komma dit man ska och de kostnader som är förknippade med det, medan mobiliteten är den faktiska rörligheten under de rådande omständigheterna (Preston & Raje 2007, Bocarejo & Oviedo 2012). Kaufmann (2006) diskuterar på liknande vis den potentiella mobiliteten (motility) och den realiserade mobiliteten (mobility), och menar att båda aspekterna är viktiga för att förstå individers mobilitet (se också Henriksson och Lindkvist 2020). Ett angreppssätt för att fånga den realiserade mobiliteten är att diskutera det i termer av människors *aktivitetsrum* (Golledge & Stimson 1997, Schönenfelder & Axhausen 2003). Med aktivitetsrum förstås det geografiska området där individen rör sig i vardagen, och utgör alltså individens faktiska rörlighet. Det kan ses som den rumslighet vari vardagen utförs, och behöver inte tolkas som att det bokstavligen berör aktiviteter, utan kan också inrymma det inaktiva, det immobila, att stanna eller befinna sig på en plats i stillhet. Men som flera mobilitetsforskare påpekar utgör mobiliteten inte bara den faktiska rörligheten, utan är kopplad till föreställningar, upplevelser och meningsskapande kring mobilitet (Urry 2000). Geografisk forskning kring människors mentala processer lyfter fram hur också *medvetanderummet* är betydelsefullt för att förstå hur olika normer, maktrelationer och kulturella föreställningar påverkar mobiliteten (Friberg, Brusman &

Nilsson 2004, Rosenbloom 2005). Aktivitetsrummet är på så vis avhängigt och beroende av medvetanderummet och vice versa.

4.3. Mobilitetsforskningens metodologiska konsekvenser

Samtidigt som den traditionella transportforskningen kritiserats har den också varit central för utvecklingen av det nya mobilitetsparadigmet inom samhällsvetenskapen (Sheller 2012: 290). Mobilitetsforskningen anlägger dock ett bredare perspektiv och använder oftare tvärvetenskapliga metoder, både kvantitativa och kvalitativa (se även Sheller 2018). Inom det nya mobilitetsparadigmet finns en betoning på att aktiviteter sker i rörelse och inkluderar situerade aktiviteter (se Gustafson & van der Burgt 2015, Ekman Ladru & Gustafson 2018; 2020, Lyons & Urry 2005).

Mobilitetsforskningen fokus på metodologi och metoder har inneburit en ”metod-mobilisering”. De diskuteras både inom ramen för hur metoder kan göras mobila och vad det innebär rent metodologiskt. Exempelvis har olika former av mobil etnografi använts, där forskaren deltar i personers vardagliga rörelsemönster under etnografiskt fältarbete för att studera hur mobilitet görs. Det kan handla om ”att gå med” för att få en fördjupad kunskap om individers världsbild i rörelse (Kusenbach 2008), att ”skugga” informanterna eller att montera kameror i mobila miljöer (t.ex. i bilen, på cykeln eller på ett torg där människor rör sig; Spinney 2011, Jiron & Iturra 2014) och att analysera samtal och rörelsemönster (Haddington, Mondada & Nevile 2013, McIlvenny, Broth & Haddington 2014). Det kan även handla om att intervjua någon under tiden man utforskar ett bostadsområde eller en plats, genom så kallade gåturer (vanliga inom t.ex. miljöpsykologisk forskning med barn, se de Laval 1997, Änggård 2015, jfr Cele 2006), promenad-intervjuer eller ”go-alongs” (Kusenbach 2008, Middleton 2011, 2018).

Ytterligare en metod som använts är tidsgeografiskt inspirerade dagböcker där tidsrumsliga vardags-aktiviteter loggas av deltagare i studier (se t.ex. Berg & Henriksson 2019). Respondenter skriver in var och när de utför olika aktiviteter i dagboken samt hur de rörde sig under och mellan dessa aktiviteter. Dagboken kan med fördel vara digital och foton kan inkluderas. Dagböckerna kan användas för att analysera hur familjer och olika familjemedlemmar rör sig genom tid och rum och hur aktiviteter utförs i rörelse. Sheller och Urry (2006) beskriver hur mobila metoder även kan användas för att undersöka platser och stunder av ”mellanrum” där individer tillfälligt är stilla på stationer, flygplatser, bushållsplatser, caféer, väntrum, parker, hotell och dylikt (se också Gilboa Runnvik 2014). Dessa platser och stunder kan förstås som nödvändiga - ett temporärt immobilt nätverk - för att andra ska kunna vara mobila där och då (Sheller & Urry, 2006).

Jiron m.fl. (2019) pekar på vikten av att använda en kombination av flera metoder för att analysera mobilitetsbeslut som görs av familjemedlemmar och det sociala nätverket runt familjen. Poängen är att se hur beslut kring mobilitet sällan tas av enstaka individer, även om mobiliteten i sig utförs individuellt. Snarare handlar det ofta om en komplex kedja av beslut som tas innan, under och efter en mobilpraktik. Genom att studera familjers vardag med flera olika metoder kan forskaren ta hänsyn till sådant som är av betydelse för vardagen, som exempelvis omvårdnad av barn och äldre. Sammantaget gör detta flerdimensionella angreppsätt att vi kan förstå mer långsiktiga beslut, exempelvis var en familj väljer att bo eller om familjen ska äga en bil eller inte (Jiron 2009, Jiron & Carrasco 2019).

4.4. Sammanfattande diskussion

I det här kapitlet har vi redogjort för teoretiska och metodologiska resonemang inom mobilitetsfältet. Vi har även synliggjort hur dessa resonemang har använts för att belysa resandepraktiker inom olika empiriska områden. Fler resonemang är av särskild vikt för våra fortsatta studier om familjer i socialt utsatta områdens vardagliga mobilitet. Det handlar om att mobilitet är relationellt, och bör diskuteras i relation till immobilitet. Även begreppet samexistens, och hur människor koordinerar sin rörlighet i förhållande till varandra är relevant. Av vikt är även den ”metod-mobilisering” som mobilitets-forskningen utvecklat, där kombinationer av metoder som promenadintervjuer, resdagsböcker och

etnografiska angreppssätt tillämpas. Slutligen är budskapet från den feministiska litteraturen av särskild vikt, att transportplanerare behöver bli bättre på att inkludera kunskap om städers och invånares mångfald och olikheter vad gäller transport och mobilitet i sina praktiker. Detta är något för kritiska forskare att ta fasta på. Metoder för kunskapsöverföring till planeringens olika aktörer behöver uppmärksammas vidare. I kommande kapitel kommer vi att ytterligare fördjupa de resonemang vi här har väckt i förhållande till forskningen om familjers vardagsmobilitet (kapitel 5), social ojämlikhet (kapitel 6) och social hållbarhet (kapitel 7).

5. Vardagsmobilitet och familj

I det här kapitlet inleder vi med forskningen om barns och ungas mobilitet, för att sedan landa i forskning kring familjers vardagsliv. Studier av barns och ungas mobilitet innebär inte bara att studera dessa gruppers mobilitet, utan också hur de kan vara marginaliserade, eller konstrueras som avvikande i relation till vuxna och en föreställd vuxennorm. Studier av familjers vardagsliv innebär däremot ett större fokus på samband, relationer och beroende, och mot större analysenheter som ”familj” snarare än enskilda individer.

Med utgångspunkt i befintlig forskning kommer vi att argumentera för vikten av att inte bara fokusera på vissa åldersmarkerade gruppers mobilitet (ofta sedda som avvikande gentemot en medelålders vuxennorm), utan rikta fokus mot det förgivettagna och osynliggjorda i vardagslivet. Mot den medelåldersnormen framställs båda barn, unga och äldre som avvikande. Den barn- och ungdomsvetenskapliga forskning vi lyfter problematiserar samhällets ålderskategorisering, vilken ofta vilar på linjära och fasindelade utvecklingspsykologiska föreställningar om ålder som förknippas med mognad, kompetens och så vidare. Ett fokus på familjers vardagsmobilitet handlar då om allt från hur barn och vuxna rör sig på väg till skola eller arbete, med vilka, på vilka sätt, i vilka miljöer och med vilka konsekvenser. Kapitlets tema lägger ytterligare aspekter på mobilitet, social hållbarhet och rättvisa, men utifrån barns, ungas och familjers mobilitet. Temat vardagsmobilitet omfattar alltså dels forskning om barns och ungas mobilitet och relation till platser, dels forskning om familjers geografier och mobilitet. Samtidigt som forskning om familjers geografier och mobilitet fått alltmer uppmärksamhet internationellt, är forskning om rumslighet, mobilitet och barn- och ungdom ännu inte lika utbrett i Sverige och Norden.

5.1. Barns och ungas mobilitet

Forskning om barns och ungas mobilitet och relation till platser (där särskilt barndomsgeografin varit pionjär, se t.ex. Skelton & Valentine 1998; Holloway & Valentine 2000) och forskning om familjers geografier och mobilitet som fått alltmer uppmärksamhet internationellt (Holt 2011; Jarvis m.fl. 2001; Holdsworth 2013; Murray m.fl. 2019), är båda viktiga forskningsområden för att förstå familjers vardagsmobilitet.

Synen på barns mobilitet har förändrats över tid i takt med att framför allt synen på barn och barndom har förändrats. Det sägs till exempel att risker och rädslor har ökat, att barn reser i mindre utsträckning på egen hand än tidigare. Begränsningar i barns mobilitet samt påverkan på barns lek har därför blivit ett stort forskningsfält (Pooley 2005). Just forskningen om *självständighet* och barns mobilitet har utgjort ett tema som intresserat många, och dels format ett eget forskningsfält, dels kritiserats och problematiserats (se t.ex. Mikkelsen & Christensen 2009). En del studier har visat på märkbara förändringar över tid för exempelvis hur långt barn får ta sig från hemmet, hur många barn som går eller cyklar till skolan, hur många barn som får röra sig på egen hand och vart. I flera västerländska länder och framför allt i urbaniserade områden, rapporteras kontinuerligt i media om barns minskade rörlighet. Ofta diskuteras det också, och till och med förväxlas med, en minskning i fysisk rörlighet och ökning av ohälsotal och övervikt bland barn och unga.

Vi kommer här redogöra för den mobilitetsforskning som gjorts, och försöka lösgöra den vetenskapliga diskussionen från den alltmer normativa diskussionen kring barn som förs i t.ex. samhällsdebatt. Det gör det inte lättare att många forskare också har ett (nog så viktigt) engagemang i barns hälsa och välmående. Poängen är i alla fall att bena ut den snåriga djungel av vad tidigare forskning om barns mobilitet undersökt och kommit fram till, för att sedan resonera kring den betydelse den här typen av forskning får. Vi är här särskilt intresserade av hur forskning om barns (självständiga) mobilitet kan diskuteras i relation till social hållbarhet och mobilitetsrättvisa, eftersom barns perspektiv och barnperspektiv på dessa frågor sällan lyfts.

5.1.1. Barns miljöer och självständiga mobilitet

Barn och unga rör sig mycket i sitt närområde, det vill säga det offentliga rum som finns i nära anslutning till hemmet, skolan och fritidsaktiviteterna. Många forskare visar på betydelsen av detta lokala rum som en viktig del i och för barns utveckling (Björklid & Gummesson 2013). Samtidigt utgör närmiljön inte en odelat gynnsam utvecklingsmiljö, där både bostaden, bostadsområdet (Folkhälsomyndigheten 2021) och trafiken (Björklid 2005) pekas ut som potentiellt negativa för barns hälsa och välmående i ett svenskt sammanhang. Detta är särskilt tydligt i urban miljö där planering av bostadsområden ofta utgår från en stark motorfordonsnorm, och tillspetsat resulterar i att barns lekytor får stå tillbaka för vägar och parkeringsplatser (Björklid & Nordström 2007, Lund 2013). I takt med att den basala samhällsservicen urholkats i peri-urbana och rurala områden med ett ökat bilberoende som resultat, förstärks denna motorfordonsnorm även utanför stadskärnan (jfr Joelsson 2013). Den negativa anpassningen till ett samhälle där bilen och andra motorfordon har getts företräde skapar en situation där barns möjligheter till fysisk aktivitet, lek, informellt lärande och utveckling av rumslig kompetens och kunskap, begränsas och förhindras (Björklid 2005, Faskunger 2008, Björklid & Gummesson 2013). Därutöver har forskning visat att vissa grupper av barn idag skjutsas med bil i högre utsträckning än tidigare, vilket kan antas få negativa konsekvenser för deras hälsa och välbefinnande på lång sikt (Faskunger 2008, SKL 2013, Lund 2013).

Befintlig forskning om barns självständiga rörlighet utgår från att barns självständiga mobilitet är av vikt för barns utveckling, hälsa och välbefinnande. Enligt regeringens transportpolitiska mål från 2008–2009 (Prop. 2008/09:93) ska särskild vikt fästas vid målgruppen barn och unga, med ett starkt fokus på trygghet och säkerhet, samt självständig rörlighet. Barn och unga räknas in i kategorin oskyddade trafikanter, en kategorisering som utgår ifrån ett bilcentrerat perspektiv där de så kallat skyddade trafikanterna utgör en motpol. I Trafikverkets undersökningar kan en minskning av barns rörelsefrihet skönjas de senaste trettio åren (Vägverket 2005:27, Björklid & Gummesson 2013, jfr Hillman, Adams & Whitelegg 1990, Van der Spek & Noyon, 1995, Tranter 1993). En positiv följd av barns minskade rörelsefrihet är att antalet omkomna barn i trafiken minskat (Björklid & Nordström 2007), samtidigt utgör trafikolyckor och dödsfall i trafiken den största dödsorsaken bland barn i relation till andra slags olyckor. Olyckor som involverar barn sker ofta vid korsningar, övergångsställen, kring parkerade bilar och backar (Björklid 2012).

Björklid (2012) konstaterar att både målet att främja barns trafiksäkerhet och bibehålla eller öka barns rörelsefrihet kräver miljömodifierande åtgärder och insatser, det vill säga insatser med syfte att utforma närområdesgeografin på ett annat sätt, snarare än punktvisa insatser där fokus ligger på att anpassa och modifiera främst barns beteende (jfr Vägverket 2005:27). Hur det offentliga rummet är planerat är betydelsefullt för trafiksäkerheten, inte minst för barn, men även sociokulturella dimensioner behöver belysas för att förstå barns upplevelser av sin vardagsmobilitet. Exempelvis har Horton m.fl. (2014) pekat på de sociala relationernas betydelse snarare än kunskap om trafiksäkerhet när barn väljer hur de rör sig till fots, likaså vid val av skolväg (SKL 2013). Forskning visar också att cykling snarare innebär ett lekmoment för barn än ett renodlat transportsätt (Björklid 2012). Det krävs med andra ord ett helhetsgrepp för att förstå de komplexa sambanden mellan barns vardagsmiljö och vardagsmobilitet (Björklid & Nordström 2007).

Marzi m.fl. (2018) har utfört en litteraturgenomgång som undersöker sociala och fysiska aspekter av miljön i relation till barns självständiga mobilitet. Genomgången har även haft ett fokus på skillnader mellan könen. Den sociala miljön kategoriserades i tre underkategorier: (1) barns uppfattningar om miljön i bostadsområdet (t.ex. rädsla för främlingar och grannskapets sammanhållning); 2) föräldrars uppfattningar om bostadsområdet; (3) social och kulturell miljö (t.ex. regler kring självständig mobilitet). Den fysiska miljön kategoriserades vidare i fem undergrupper: (a) hemmiljö (t.ex. ägandet av bil); (b) skolmiljö (t.ex. möjlighet att gå); (c) rekreationsmiljö (t.ex. tillgänglighet till lekplatser och parker); (d) bostadsområdets design (t.ex. grad av urbanisering); e) transport (t.ex. trafik). Sociala aspekter omfattade faktorer som bidrar positivt till barns självständiga mobilitet, förutom när det

gällde rädsla för främlingar och brott. Bilägande och mer urbana miljöer kopplades samman med de negativa attityder som framkom kring självständig mobilitet. Attribut i den fysiska miljön hade oftast positiv inverkan på självständig mobilitet, vilket kunde vara exempelvis hundägande, bostadsområdets utformning och kort avstånd till skolan. Skillnader mellan könen hittades bara i faktorer i den fysiska miljön (exempelvis att barnen ägde en cykel eller inte, och hur bostadsområdet var utformat). Andra studier har visat på det motsatta, dvs. att könsskillnaderna i mobilitet har med sociala faktorer att göra såsom rädsla för att flickor lättare utsätts för brott (Marzi m.fl., 2018).

Kyttä (2004) har genom enkäter och intervjuer studerat 223 åtta -och nioåringar i Finland och Vitryssland. Barnen kommer från olika typer av bostadsområden med olika grad av urbanitet. Studien syftar till att undersöka relationen mellan barns självständiga mobilitet och förekomsten av meningserbjudanden (affordances) för att bestämma barnvänligheten i de olika miljöerna. Fyra hypotetiska typer av miljöer ställdes upp i en modell där de olika miljöerna innefattade olika typer av barnvänlighet gällande relationen mellan självständig mobilitet och förekomst av meningserbjudanden (affordances). Vi kommer att diskutera meningserbjudanden mer på djupet några sidor fram, men kan här tydliggöra att meningserbjudanden handlar om de möjligheter som framträder när i det här fallet en miljö, eller objekt, används (Gibson 1979). Det är med andra ord det som görs meningsfullt av barnen, och behöver inte innebära hur ett objekt eller miljö ursprungligen är tänkt att användas.

Kyttä (2004) diskuterar fyra olika miljöer i sin studie. Den första miljön kallar Kyttä för ”Bullerby-miljön” och är en miljö som innehåller en positiv spiral av hög tillåtelse till självständig mobilitet och att kunna ta sig för många olika aktiviteter. Detta omfattar allt från tillrättalagda parker och lekplatser till skogsmarker, överväxta trädgårdar och andra mindre omhändertagna ytor, vilka kan vara attraktiva för barn (Mårtensson 2004, Jansson m.fl. 2016). Ju mer mobilitet desto större chans är det till att acceptera och använda de meningserbjudanden som finns i området, och meningserbjudanden som används motiverar i sin tur barnen till ökad självständig mobilitet. På detta sätt kan ”Bullerbymiljön” anses vara en ideal kontext för barns utveckling menar Kyttä (2004). Miljön uppmuntrar barn att interagera aktivt och använda sig av de möjligheter som miljön erbjuder för att självständigt anpassa lek och utforskande till deras fysiska och kognitiva kapacitet (Kyttä, 2004).

Vad Kyttä (2004) kallar ”cellmiljöer” innehåller tvärtom en negativ spiral där barn tillåts begränsad självständig mobilitet vilket i sin tur gör att meningserbjudanden inte aktualiseras. På samma sätt gör begränsad kunskap om meningserbjudanden i närmiljön att barnens intresse för självständig mobilitet minskar. I Vitryssland var ”cellmiljöerna” de vanligast förekommande i alla områden medan denna typ av miljö endast förekom i stadsmiljöer i Finland.

Den tredje miljön kallar Kyttä för ”ödemarksmiljöer” och förekom oftast i rurala områden men i Finland fanns dessa även representerade i stadsmiljöer. En sömnig förort kan vara exempel på en ödemarksmiljö. I denna typ av miljöer är mångfalden av meningserbjudanden mycket begränsad och självständig mobilitet fungerar endast som ett klargörande av miljöns enformighet (Kyttä, 2004).”Växthusmiljöer”, vilket var de minst vanligt förekommande i studien, är miljöer där barns självständiga mobilitet är begränsad samtidigt som barnens miljöer innefattade många meningserbjudanden. Resultatet indikerar att denna typ av miljö är vanligare ju mer urbaniserat området är. Kyttä (2004) förutspår att denna typ av miljö kommer att vara mer vanligt förekommande i framtiden i takt med att barns självständiga mobilitet begränsas ytterligare och att barns kunskap om ett område baseras på andrahandsinformation snarare än ett eget utforskande av miljön.

Ödemarksmiljön och växthusmiljön förekom främst i Vitryssland i studien. Tillgänglighet och mångfald, de två kriterierna Kyttä menar kännetecknar barnvänliga områden (med bakgrund i andra studier t.ex. Moore, 1986), undersöktes via graden av självständig mobilitet och barnens aktualisering av meningserbjudanden i olika typer av miljöer. Studien bidrar till att visa den komplexa uppgiften att definiera vad barnvänliga miljöer består av och hur de kan studeras. Kyttä belyser den ömsesidigt beroende relationen mellan tillgänglighet och mångfald som en del i denna komplexitet (Kyttä, 2004).

Carver m.fl. (2014) har utfört en longitudinell studie i Storbritannien som också undersöker faktorer i den sociala och fysiska miljön på barnens väg till skolan som kan ha påverkan på barns (minskade) självständiga mobilitet. I studien deltog 1 121 barn i åldern 9–10 år. Trots att de alla bodde inom gångavstånd (som mest 1 600 m) från skolan så gick eller cyklade mindre än hälften av barnen till skolan självständigt. Pojkarna i studien hade större självständig mobilitet än flickor på resvägen till skolan. Resultaten visar att sociala aspekter och uppfattningar om området vägde tyngre än den fysiska miljön i bedömningen om huruvida barnen gick eller cyklade till skolan med vuxnas sällskap eller inte. Enligt Carver m.fl. krävs insatser för att öka barns mobilitet, dels för fysiska hälsoskäl (vilket sker även om en vuxen går eller cyklar med barnet) men även för barns sociala, kognitiva och emotionella utveckling (vilket enligt författarna sker främst när barn rör sig självständigt). Studien sammanfattar att insatser bör riktas mot föräldrar så att de får utökat självförtroende att uppmuntra barn till självständig mobilitet. Utöver detta behöver stadsplanerare utforma bostadsområden så att boende, företagsamhet, sport - och aktivitetslokaler är samordnade för att öka barns och ungas chanser till självständig mobilitet (Carver m.fl., 2014).

Wales m.fl. (2020) har utfört en studie i Sverige med barn i 10–11 årsåldern där barnen deltog i platskartläggning och barnledda promenader. Studien undersökte en grupp barn och deras utomhusaktiviteter i ett område som visat sig (i tidigare studie) ”gå emot” den väldokumenterade minskningen av barns självständiga mobilitet och tid spenderad utomhus med andra barn. Under promenaderna tillfrågades barnen om deras aktiviteter och mobilitet i relation till fysisk- och social miljö. Samtalen spelades in via ljudupptagning och foton på platser togs i samråd med barnen. Inspelningarna transkriberades och analyserades tematiskt. Fokus var på barns uppfattningar, erfarenheter och praktiker i deras vardagliga utomhusliv. Materialet kodades utifrån t.ex. favoritplats, upplevelse av om platserna var läskiga eller trygga, kollektiva erfarenheter osv. Kollektiv handling och samarbete var tydliga i barnens handlingar och utsagor. Individuellt kunde barnen inte hitta hela vägen fram till en plats men tillsammans, med deras sammantagna erfarenheter och mentala kartor, hittade de enkelt fram. Att dela kunskap innebar även att visa hur en plats användes för att maximera upplevelsen, till exempel att klättra i träd. Flera av platserna som barnen pratade mest om var platser som upplevdes som övergivna eller bortglömda av vuxna. Ett exempel på detta var “spökskogen”, en liten överväxt markbit med rester från ett stenhuggeri, som innehöll ”gravstenar”.

Barnens känsla av tillhörighet var tydlig och bostadsområdet framstod som viktigt. När de blev tillfrågade om de kunde tänka sig att bo någon annanstans svarade alla nej. Barnen pratade i termer av ”oss” (barnen) och ”dem” (myndigheter/kommunen) exempelvis när de diskuterade hur en uppskattad lekplats hade rivits och en ny, som de inte gillade, hade byggts. Barnen i området uppfattades som en enad grupp och ansåg sig själva vara ett kollektiv med gemensamma åsikter (Wales m.fl., 2020). I takt med att de blivit äldre uppgav barnen att föräldrar minskade sin fysiska närvaro, och istället hade barn och föräldrar kontakt med hjälp av mobiltelefonen, som de kunde använda ”om det händer något”. Wales m.fl. (2020) visar hur barnen gemensamt utvecklar ett eget stödsystem med hjälp av olika rutiner och gemensamma praktiker utomhus. Till exempel fanns särskilda rutiner kring var och när barnens möts upp efter skolan, och hur de sedan gemensamt rör sig över ett större och större område (Wales m.fl. 2020). Stödsystemet som Wales m.fl. (2020) talar om kan ses som en central del av vänskapen, och visar på vänskapens rumslighet.

För lite äldre barn och ungdomar, där självständig mobilitet inte på samma sätt lyfts i forskningen, återfinns istället andra viktiga faktorer. Även sambanden mellan barndomen och uppväxten har betydelse. Prezza m.fl. (2007) undersökte 800 italienska 16-åringar och relationen mellan självständig urban mobilitet med känsla av gemenskap, rädsla för brott och ensamhet. Enkätsvar analyserades utifrån hypotesen att frekvent lek på allmänna platser och utökad självständig mobilitet under barndomen skapar mindre rädsla för brott och ökad känsla av gemenskap i tonåren. Lek på ”gården” påverkar relationerna i det nära grannskapet positivt. Resultaten från studien visar sammanfattningsvis att mer självständig lek och rörelse på allmänna platser i barndomen influerar grannrelationer på ett positivt sätt, ger en stark känsla av gemenskap samt mindre rädsla för brott och att detta i sin tur leder

till minskade ensamhetskänslor i tonåren. Resultaten erbjuder möjligheter till reflektion kring sambandet mellan ungdomars välmående och hur barn har tillåtits att röra sig under uppväxten. Välmåendet är en indirekt effekt av en stark känsla av gemenskap och mindre rädsla för brott (Prezza m.fl., 2007). Vi kommer att återkomma till grannskapseffekter och känsla av tillhörighet till bostadsområdet i kapitel 5.

Forskning om yngre barns utomhuslek har ibland koppling till forskning om mobilitet, men inte alltid. Lekforskningen fokuserar ofta på de positiva effekter utomhuslek har för barns utveckling, men i den här forskningsöversikten har vi uppmärksammat studier som kopplar till mobilitet på ett tydligt sätt. Johansson m.fl. (2020) menar till exempel att barns utomhusmiljöer måste uppmuntra till självständig aktiv mobilitet, dvs fysiskt aktiva transporter och lek utan vuxen övervakning. Det måste finnas ”urbana öppna ytor” som är tillgängliga för barn i sitt närområde, dessa inkluderar gatubilden, parker, lekplatser, gångvägar och torg. Trafiksäkerhet har länge varit den huvudsakliga faktorn för barns begränsade frihet och Johansson m.fl. föreslår att se bortom hastighetsbegränsningar och försök till minskad trafik till ett mer breddat synsätt som väger in de ömsesidigt beroende faktorer mellan stadsmiljöer och barns fria aktiva rörlighet.

I en stor brittisk studie kring barns lek (Todd m.fl. 2021) konstateras att brittiska barn i åldern 5–11 år spenderar den mesta tiden till att leka hemma eller i andras hem, och minst av sin lektid utomhus nära vatten. Studien genomfördes 2020, under pandemin, men de tillfrågade 1 919 föräldrarna ombads svara på frågorna om hur det var för barnen innan pandemin. Barnen ägnade 3 timmar per dag på lek över året och hälften av tiden lekte barnen utomhus, framför allt på lekplatser avsedda för barn. I studien intresserade man sig även för äventyrlig lek (”adventurous play”), och denna typ av lek skedde främst utomhus i gröna områden eller i inomhuslekland. Forskarna kunde också se ett samband mellan utbildningsnivå och etnicitet hos föräldrarna, barnets ordning i syskonskaran och ålder för när barnet tilläts vara ute på egen hand: ”Children who were white, not first born and whose parents had a higher level of education were allowed out at a younger age” (Todd m.fl. 2021:13). Forskarna drar därför slutsatsen att sociodemografiska faktorer är betydelsefulla för barnens lek, medan föräldrars attityder sågs som den viktigaste faktorn när det gäller självständig mobilitet. De fann inga skillnader i lek mellan barn i urbana miljöer jämfört med barn i rurala områden, eller tätortsnära områden. Däremot fick barn i tätortsnära områden gå ut på egen hand i yngre ålder än sina urbana och rurala jämnåriga. Todd m.fl. (2021) drar slutsatsen att utformningen av barns lokala miljö är en möjlig förklaring till detta, eftersom tätortsnära områden ofta har en trafiksäker lokal infrastruktur, och menar att plats (”location”) kan ses som en viktig möjliggörande faktor för barns självständiga mobilitet.

Landskapsplanerare, stadsplanerare och arkitekter är ansvariga för vår vardagliga utomhusmiljö och de måste engagera sig i skapandet av urbana miljöer som stödjer barns självständiga aktiva mobilitet menar Johansson m.fl. (2020). Bostadsområden bör vara i fokus för planeringen av barnvänliga städer då det är där barns självständiga mobilitet huvudsakligen utövas. När planering sker så bör utöver infrastruktur som övergångställen, gångvägar och trottoarer, även lek tas med i beräkningen. Via leken interagerar barn med miljön runtomkring – även utöver de funktioner som miljön planerats för. Transport kan då inte enbart förstås som instrumentell, utan får också andra sociala, rumsliga eller kulturella kvaliteter. Platser attraktiva för barn, såsom lekplatser och skogsdungar, skapar en ”outward pull” att ta sig hemifrån. Mårtensson (2004) visar t.ex. att omgivningens karaktärsdrag uppmuntrar barn att röra sig på vissa sätt, och att den fysiska miljön kan bidra till samspel mellan barn. Johansson m.fl. (2020) menar att en miljö som uppmanar till lek och platser med ”outward pull” behöver vara en del av landskapets struktur. Exempelvis är det av vikt att se till att stigar med träd, backig terräng och buskar är välintegrerade och vanligt förekommande i det urbana landskapet (Johansson m.fl. 2020).

För att underlätta för yrkesgrupper som arbetar med fysisk miljö, pekar Johansson m.fl. (2020) på fyra aspekter som kan användas för att analysera områden med avseende på deras potential för barns aktiva självständiga mobilitet. Fördelen med dessa är att de tar hänsyn till barns upplevelser och erfarenheter, och tillåter ett integrerat synsätt på barns mobilitet som både lek och transport.

1. *Tillhörighet som grunden för självständig mobilitet.* Platstillhörighet kan förstås som de emotionella band som en individ utvecklar till en plats där både sociala och fysiska dimensioner innefattas. Tillhörighet har oftast undersökts i relation till bostadsområden, men kan användas för mindre och större områden. Tillhörighet är grunden för att barn självständigt ska utforska sitt närområde och göra det till ”sitt”. Sociala aspekter som att ha nära relationer med människor i området, men även fysiska aspekter som vacker natur och möjligheter till rekreation bidrar till känslor av tillhörighet. Barn i Sverige har rapporterat att de fysiska aspekterna är viktigast medan franska barn lagt vikt vid de sociala aspekterna när de blivit tillfrågade om känslan av tillhörighet till ett område. När områden planeras bör barns egen dokumentation av deras uppfattade användning av området inkluderas. Det kan t.ex. handla om att ha barnledda promenader där barn visar sina favoritplatser.
2. *Meningserbjudanden (”affordances”).* Barns mobilitet i sina närområden har kopplats samman med objekt eller miljöer, som har meningsfulla funktioner och betydelser. Objekt eller miljöer kan användas och erbjuda mening bortom det förutbestämda syftet. Barnvänliga områden är områden med många meningserbjudanden som bjuder in till flertalet aktiviteter. Självständig mobilitet stödjs av att det finns många meningserbjudanden som uppmuntrar barnen att vara utomhus. Ju fler olikheter och variation i utomhusmiljön desto mer gynnsamt för barnens lek; här kan alltså allt ifrån tillrättalagda parker och lekplatser men också skogsmarker, överväxta trädgårdar och andra mindre omhändertagna ytor som tenderar att vara attraktiva för barn vara viktiga (Mårtensson 2004, Jansson m.fl. 2016). En design som tar hänsyn till meningserbjudanden för barns lek är en utgångspunkt för planering av barnvänliga miljöer.
3. *”Wayfinding”, via tanke och kropp*. För att kunna utveckla sin självständiga mobilitet, behöver barn känna till sitt bostadsområde. Barn är naturliga utforskare vars navigeringsfärdigheter blir bättre med åldern. ”Wayfinding” innebär att minnesbilder av ting i den fysiska miljön skapar mentala kartor som leder rörelserna genom en stad. Yngre barn använder sig av visuella referenspunkter när de ska hitta vägen. Färgstarka objekt som stora gröna soptunnor eller gula linjer dragna i vägen är exempel på barns minnesbilder från de mentala kartorna. Planerare och designers kan använda starka färger och djärva uttrycka på byggnader, skyltar och lekplatser för att hjälpa barn med de mentala navigeringskartorna och att strategiskt placera färdmål, som lekplatser, utifrån dessa.
4. *”Asking for prospect and refuge”*. Upplevelser av ”farliga” platser hotar tillhörighetskänslorna (1) och därmed barns möjligheter att utforska meningserbjudanden (2) i sitt närområde och lära sig hitta rätt (3). Sammantaget bildar detta vad som ryms i det fjärde begreppet, nämligen det som handlar om utsikt-tillflyktteorin. Teorin belyser två viktiga dimensioner på hur fysisk miljö uppfattas i relation till rädsla och brott. Utsikt refererar till en preferens av att ha en tydlig och hinderfri sikt över landskapet man befinner sig. Tillflykt hänvisar till en preferens att ha en plats att gömma sig som ger skydd. Urbana öppna ytor ska planeras så att barn upplever trygghet. Det kan t.ex. handla om att utforma miljöer där barn trots sin längd kan få en överblick av området. Vad gäller tillflykt så har det en dubbel påverkan på barns självständiga mobilitet, det måste finnas en balans mellan ställen för barn att gömma sig själva, utan att dessa ställen blir möjliga områden för otrygghet, våld eller övergrepp. Att arbeta med belysning på olika sätt kan då delvis hjälpa.

Johansson m.fl. (2020) menar alltså att stadsplanerare måste a) se och arbeta med miljöers fysiska och sociala aspekter som utvecklar och bibehåller barns känslomässiga band till sitt närområde, alltså känslor av tillhörighet; (b) försöka förstå vilka meningserbjudanden olika platser och miljöer har och vilka aktiviteter som kan skapas av dessa erbjudanden och hur dessa beteenden kan öka barns självständiga mobilitet; (c) förstå hur urbana miljöer kan främja barns navigering och “wayfinding” och därigenom ge barn kontroll i stadsmiljön; och (d) adressera hur den fysiska miljön stödjer

upplevelserna av trygghet genom att uppmärksamma utsikt-tillflykt teorin (Johansson m.fl. 2020). Depeau m.fl. (2017) menar i linje med Johansson m.fl. (2020) att självständighet är beroende av barns förmåga att överge rutiner och hantera oväntade och komplexa situationer. De kallar detta för ”stunder av frihet”, en slags informella ”lärande” situationer, där kompisar spelar en väldigt stor roll för att tillägna sig tillräckligt med självförtroende att hantera oförutsedda situationer och våga utforska världen. Barns välmående påverkas av sådana informella situationer i vardagen, men planering tar ofta inte hänsyn till denna typ av situationer i barns vardagliga liv (Depeau m.fl., 2017).

I många av de kvantitativa studierna som genomförts har fokus både varit på att undersöka barns mobilitet, och formulera kriterier (ofta för den byggda miljön) för vad som kan främja barns mobilitet. Det finns med andra ord en förförståelse av barns mobilitet som begränsad, hindrad och negativt förändrad över tid. De flesta longitudinella studier som utförts, har dock genomförts i rika, västerländska och ofta urbana, samhällen (se Shaw m.fl. 2015, Bhosale m.fl. 2017). Här är det viktigt att poängtera att barns mobilitet inte är ett enhetligt fenomen, och att den skiljer sig åt beroende på var i världen den studeras. Det finns också en slagsida mot forskning som studerat skolresor, och mindre av etnografisk forskning kring barns vardagsmobilitet och mobilitet på fritiden. Det är av väsentlig vikt att inkludera både socialt privilegierade och marginaliserade områden för att utröna hur barns vardagsmobilitet skiljer sig åt beroende på var de bor (jfr van der Burgt 2006, van der Burgt 2008, Joelsson & Ekman Ladru 2020). Exempelvis bör stad/landsbygds-dikotomin beaktas, eftersom forskning om barn ofta utgått ifrån ett urbant perspektiv (Panelli, Punsch & Robson 2007). Det är med andra ord viktigt att ställa sig frågan hur denna generella bild av barns vardagsmobilitet ser ut i olika slags vardagsmiljöer: i städer och stadsnära samhällen, och i lands- och glesbygder. Vidare behövs en specificering i hur risk hanteras av barn och vad det är som barn uppfattar som riskfyllt i sin vardagsmiljö och i förhållande till sin vardagsmobilitet. Här kan faktorer som kön, ålder, klass och plats bli betydelsefulla i att ytterligare undersöka skillnader inom gruppen barn (Joelsson & Ekman Ladru 2020). Dessutom finns en tendens i de studier som i större utsträckning diskuterar planeringens roll, att planeringen främst ska hantera och reagera på, än preventivt och tillsammans med barnen medskapa kring de miljöer barnen vistas i. Begrepp som t.ex. ”meningserbjudande”, ”beteende”, och ”främja barns navigering” konnoterar att barnen inte har (eller förväntas ha) stor möjlighet att medskapa den miljö de lever i.[1]

Minskningen av barns självständiga rörlighet diskuteras ofta i relation till den ökade institutionaliseringen av barndomen (James, Jenks & Prout 1998). Barns aktiviteter regleras t.ex. i allt högre grad av vuxna, delvis till en följd av ökad riskmedvetenhet. Forskning har visat att barns minskade rörelsefrihet till stor del beror på föräldrars uppfattning om trafikens faror (en slags riskbedömning eller riskkompensation från föräldrars sida, se t.ex. Valentine 2004, Adams 1993, Thomsen 2005). Föräldrar skjutsar hellre sina barn med bil än låter dem promenera eller cykla dit de ska. Bilanvändningen har på så vis ökat, vilket i sin tur ökar risken för oskyddade trafikanter i stort. Enligt Niska m.fl. (2017) har andelen barn som cyklar generellt sett halverats sedan 80-talet, vilket kan tolkas både i relation till föräldrars riskmedvetenhet och till en generell ökning av bilismen (Björklid 1994, Hillman m.fl. 1990). En annan konsekvens av den utbredda bilismen är att barns lekutrymmen krymper, vilket påverkar barns möjlighet till lek och vistelse i det offentliga rummet.

Även om det är viktigt med forskning där föräldrars uppfattning om barns trygghet och säkerhet speglas, behöver forskning om barnens perspektiv på sin vardagsmiljö och vardagsmobilitet komplettera bilden. Barn uppfattar okända personer som farligare än trafiken (så kallad ”stranger-danger”, se Valentine 2006, Björklid & Gummesson 2013), ett förhållande som var det omvända på 90-talet (Björklid 1994, 2001). Valentine (2004) framhåller att föreställningar om vilka faror som hotar barn påverkas starkt av global media och att dessa föreställningar har en tendens att resa mellan länder och kontinenter. Risken att utsättas för okända personer som vill en illa är en sådan

[1] Tack till granskaren Lena Levin för denna reflektion.

föreställning, som alltså upplevs som mer reell för barn i Sverige idag än risken att förolyckas i trafiken (jfr Joelsson 2019).

Viss forskning framhåller att barns riskhantering i vardagen inte behöver ses som negativ, utan snarare förstås som barns sätt att lära sig om sin fysiska omgivning och sina fysiska möjligheter och begränsningar (Christensen & Mikkelsen 2008). Christensen & Mikkelsen (2008) menar att barnens riskhantering balanserar mellan riskbenägenhet och omsorg om sig själv. Vidare uppmanar de vuxna att relatera till barns riskhantering på sätt som barn finner meningsfulla. Utgångspunkten i den här typen av forskning är med andra ord att risk är en närvarande del i tillvaron som barn lär sig att bemästra och hantera på olika sätt. En del riskforskning med vuxna pekar också på skillnader mellan könen vad gäller både riskupplevelse (Slovic 1987, Gustafson 1998, Davidson & Freudenburg 1996) och risktagande (Lupton 1999). Forskning kring hur barns riskupplevelser och riskhantering ser ut i relation till kön är däremot mer sparsam, varför det finns skäl att närmare studera likheter och skillnader mellan pojkar och flickor, och mellan olika typer av platser och bostadsområden (Joelsson & Ekman Ladru 2020). Det är dock inte bara risk som antas ha betydelse för förändringen i barns mobilitetsmönster, utan även andra sociokulturella dimensioner bör lyftas. Med det menas normer kring föräldraskap, föräldrakulturer, men även uppfattningar och föreställningar om den ideala barndomen.

5.1.2. Föräldrarnas roll och betydelse för barns mobilitet

I forskningsfältet om barns självständiga mobilitet har föräldrars roll på olika sätt betonats. Föräldrarnas roll har tillskrivits stor betydelse för förändringar i omfattningen av och radien på västerländska barns mobilitet de senaste årtiondena, och förståtts bland annat utifrån begreppet mobilitetstillstånd ('mobility permits'/mobility licenses). Schoeppe m.fl. (2016) har undersökt vuxnas attityder kring 8–12-åriga barns självständiga mobilitet i Australien, totalt 1 293 vuxna deltog i studien. Resultatet visar att 62 % av de vuxna begränsar avstånden barnen får förflytta sig själva till att vara inom 500 m avstånd från hemmet. Vad gäller utomhuslek begränsade 74 % av de vuxna barnen till att leka inom 500 m avstånd. Det finns en grupp som låter barnet förflytta sig något längre, från punkt A till B inom ett givet område, men barnet får inte stanna och leka i lika stort område som förflyttningen skett. Bara 20 % tillät barn i ålder 8–12 år självständiga förflyttningar som överskred 1 km. Kvinnor och vuxna med låg utbildning begränsade barnen i högre grad än män och vuxna med hög utbildning. Högutbildade var överrepresenterade i att låta barnen röra sig bortom 1 km från hemmet. Schoeppe m.fl. (2016) tror att detta beror på att vuxna med högre utbildning har lättare att identifiera de fördelar för barns utveckling (fysisk aktivitet, spatiala färdigheter, navigeringskunskaper och ökat omdöme gällande risker) som kommer med självständig mobilitet och utomhuslek. En annan möjlig förklaring menar Schoeppe m.fl. (2016) kan vara att högutbildade personer tenderar att bo i områden som anses vara trygga. Skillnaderna mellan könen förklaras handla om att kvinnor rent generellt är mer oroade över reella och uppfattade risker än män och är därför mer benägna att skydda sina barn från dessa risker. Män är mer bekväma med att låta barnen utföra utomhusaktiviteter som inkluderar risktagning och självständighet (med hänvisning till Brussoni m.fl. 2013). Schoeppe m.fl. menar även att kvinnor sannolikt är mer influerade av normer kring föräldraskap, t.ex. att barn inte ska röra sig på egen hand över större områden (Schoeppe m.fl. 2016). Den sociala och byggda miljön påverkar föräldrars benägenhet att låta barnen röra sig på egen hand, varför de flesta föräldrar i studien begränsar sina barns mobilitet. Vuxnas oro över säkerhet beror på flertalet faktorer inkluderat barnets ålder, kön, kompetenser och områdets trafiksituation. Även faktorer som berör möten med främlingar, brott, mobbning och områdets gemenskap och sammanhållning påverkar föräldrarnas attityder liksom de sociala förväntningar kring vad som anses vara ett gott föräldraskap (Schoeppe m.fl., 2016).

Ayllón m.fl. (2019) har i spansk urban kontext analyserat ett antal variabler i relation till barns självständiga mobilitet till och från skolan: antal barn; barnets position i syskonskaran; och föräldrarnas ålder, nationalitet, nivå av utbildning, yrkesstatus, föräldrars upplevda svårigheter med barns självständiga mobilitet till skolan, föräldrars vilja att barnens ska ta sig till skolan självständigt,

föräldrars syn på risk, föräldrars anledningar att inte tillåta självständig mobilitet till skolan, barns självständiga mobilitet till och från fritidsaktiviteter och huruvida barnen har husnycklar eller inte. Variablerna analyserades och kategoriserades i tre grupper; de barn utan självständig mobilitet, de med självständig mobilitet ena vägen till/från skolan, och de med självständighet både till och från skolan. Studien visar att de föräldrar som tillät mer självständig mobilitet (åt båda håll) hade fler antal barn samt att det studerade barnet hade en ”hög” position (ålder eller annan mognad i kompetenser) bland syskonen. Spanska föräldrar var mer tillåtande gällande sina barns mobilitet än de med utländsk härkomst. I gruppen utan självständig mobilitet upplevde föräldrar att det fanns större och fler faror än de andra grupperna.

Resultatet visade även att de barn som hade större självständig mobilitet till och från skolan även hade mer självständighet att utföra utomhusaktiviteter på fritiden. Barns frihet att röra sig själva ökade i takt med att föräldrarna tillät mer frihet. Studien tar fasta på att sociala normer om föräldraskap begränsar barn att röra sig fritt då övervakning och kontroll av barn förknippas med att vara goda och engagerade föräldrar. Resultaten visar att föräldrars vilja att låta barn röra sig fritt är avgörande och framtida forskning uppmanas att på djupet undersöka orsakerna bakom föräldrars (olika) viljor avseende barns självständiga mobilitet. Forskarna förespråkar insatser för att öka barns självständiga mobilitet. Inte bara gällande stadsrummet och insatser för att minska trafik (ordna säkrare gång- och cykelvägar) utan också de psykologiska delarna av barns självständiga mobilitet genom att informera föräldrar om fördelar för barnen och prata om normer kring det goda föräldraskapet (Ayllón m.fl., 2019).

MacDougall m.fl. (2009) har studerat 33 barn i åldern 8–10 år i södra Australien. Barnen rekryterades från två skolor, en innerstadsskola och en mycket rural (på en ö) skola. Forskarna undersökte var barnen fick lov att leka och vilka gränser som sattes upp kring detta samt vilka som reglerade gränserna. Det visade sig att de urbana och rurala barnen såg olika på risker: de rurala barnen talade nästan uteslutande om risker kopplade till naturen (djur, vatten, klippor) och de urbana barnen lyfte fram risker i den byggda miljön (trafik, fabriker). I jämförelse hade de urbana barnen mycket fler begränsningar i självständig mobilitet än de rurala barnen, och dessa begränsningar kunde kopplas till föräldrars oro för trafik och ”farliga” människor. De urbana barnen berättade att det var många platser de inte fick gå medan de rurala barnen svarade att det inte fanns några platser de inte fick besöka. De få platser som de rurala barnen haft begränsad tillgång till var i kombination med tillfälliga naturfenomen som vid gräsbrand eller när klippor vid havet var hala. Den enda risken som inkluderade människor som nämndes av ett ruralt barn var att inte följa med främlingar i deras bil. När barnen tillfrågades om vem som satte reglerna kring vart de fick röra sig svarade de urbana barnen att det var deras föräldrar och att de accepterade föräldrarnas beslut. De rurala barnen hade inte lika lätt att svara på frågan och forskarna upptäckte att det för de rurala barnens del var andra aspekter som lyftes fram. Barnen på ön fick med tiden lära sig att förstå vilka risker som finns i den kringliggande miljön och uppmuntrades att ta egna beslut. De rurala barnen hade mer ansvar för mobilitetsbeslut själva, efter att ha fått information om potentiella risker, än de urbana barnen som hade fasta regler i större utsträckning (MacDougall m.fl., 2009). Det här kan liknas vid de resonemang van der Burgt & Cele (2014) för kring svenska stadsbarns och stadsföräldrars uppfattningar om barns kompetens och erfarenhet att hantera det urbana rummet i relation till ålder. De konstaterar att erfarenhet och kompetens hänger ihop:

> *Centralt är att det krävs erfarenhet och möjlighet att uppleva och vara delaktig i det urbana rummet för att en rumslig kompetens ska kunna uppstå. Med andra ord uppnås kompetens genom erfarenhet och delaktighet snarare än genom en strikt åldersrelaterad utveckling. (42).*

I MacDougalls m.fl. (2009) studie skjutsades de rurala barnen dock med bil eller skolbuss de sträckor som skulle kunna anses vara högrisksträckor om de behövt ta sig själva (vilket inte är aktuellt på grund av avstånd). Vad gäller de urbana barnen påtalar forskarna att debatten ofta handlar om att parker och lekplatser måste bli mer barnanpassade, större och säkrare, men att barnen i studien inte anmärkte på

att parkerna, lekplatserna (eller deras hus eller innergårdar) var tråkiga eller undermåliga på något sätt. Bilder som barnen presenterade för forskarna visade däremot att de uppfattade dessa platser som stora och rymliga. Forskarna konstaterar att vuxna bör vara sparsamma med att jämföra sina egna erfarenheter med sina barns, från en annan tid eller från andra platser, samt att anta att barn automatiskt delar vuxnas kritiska åsikter. I den urbana skolan bestämde sig forskarna för att diskutera de uppsatta reglerna kring barns rörelsefrihet och platser de fick leka på med föräldrarna i en fokusgrupp. Det framkom att vissa föräldrar ville ge sitt barn mer frihet men att de hade blivit kritiserade från andra föräldrar och då backat. I denna studie, liksom i Schoeppe m.fl. (2016) och Ayllón m.fl. (2019) framkommer att övervakning av barn ses som en del av det goda föräldraskapet (MacDougall m.fl., 2009).

Little (2015) intervjuar 26 australiensiska mammor till 4- och 5-åringar om barnens utomhusvistelse och deras tankar kring risk. Mammorna ansåg att barnens utomhusvistelse var viktig och att den bidrog till barnens fysiska och mentala hälsa samt till lärande och utveckling. Värdet på utomhuslek och fördelarna med viss risktagning i lek var influerade av deras egna barndomsupplevelser. Mammorna berättade att de själva hade spenderat mestadels av sin tid som barn utomhus och var delaktiga i en mängd aktiviteter i bostadsområdet från en ung ålder. De pratade om en känsla av gemenskap i grannskapet, umgänge med många andra barn och om frihet att få utforska närområdet. När mammorna reflekterade kring sina egna erfarenheter som barn, och jämförde med sina barns möjligheter, identifierade de ett antal faktorer som de menade skapade stora skillnader i förutsättningarna då och nu. Trafik var en av de största faktorerna för alla mammorna oavsett var de bodde. Det fanns även oro kring att de byggda lekplatserna var av för låg kvalitet och inte togs om hand ordentligt av kommunen (jfr. med MacDougall m.fl. (2009) ovan, där barnen i den studien inte uppfattade exv. parkerna som undermåliga). Little (2015) beskriver att sociala faktorer vägdes in i mödrarnas riskbedömning, t.ex. fanns en rädsla för främlingar och risken för barn att bli bortrövade trots att flera av mammorna påtalade att det statistiskt var nästintill obefintlig risk för detta. Här identifierades medierapportering som en stark källa till oro (se även Valentine 2006 som talar om hur den här typen av information har en tendens att ”resa”). Dessa rädslor och denna oro påverkade förhållningssättet till barnens mobilitet: äldre syskons lek utomhus var övervakad och begränsad, och mödrarna såg inte framför sig att de restriktionerna kring mobilitet och utomhuslek för de barn som vid tidpunkten för studien var 4–5 år gamla kunde lättas i någon större omfattning när barnen blev äldre.

Little (2015) fann också att normer kring ett gott föräldraskap spelade roll. Flera mammor trodde att deras föräldraskap skulle ifrågasättas om de släppte barnen friare än var de var idag. De kände att deras beslut granskades av andra föräldrar. En mamma beskrev hur hon kände till sitt barns förmåga att klättra i träd, även om han var liten, men att hon i parken knappt lät honom klättra eftersom hon inte ville ha dömande blickar. Även i denna studie finns en spänning mellan föräldrars vilja att å ena sidan stödja sina barns självständighet och, å andra sidan att hantera sina rädslor och utmana vissa sociala normer om föräldraskap. Little (2015) påpekar också att politiska strategier som försöker ta bort källan till föräldrars oro är ett sätt att öka barns utomhuslek och självständiga mobilitet, till exempel genom att bygga så barnvänliga miljöer som möjligt. Det är även viktigt att arbeta med de sociala normer som finns kring det goda föräldraskapet. Många föräldrar hämtar sina barn från skolan även om föräldrarna vet att barnen är kapabla att gå hem själva (Little, 2015). Valentine (1997) har visat att föräldrar behandlar sina barn som mindre kompetenta än vad de vet att de är för att möta förväntningar från andra föräldrar.

Oron för sociala faror har visats i flera studier, där både barn och vuxna kan dela den. Att gradvis öka både rörelseradien och ta sig längre bort, innebär också ofta att komma i kontakt med andra miljöer och människor än de som bor eller vistas i närområdet. Milne (2009) studerar med hjälp av observationer, enkäter och intervjuer 10–11-åringar i Skottland och deras kontakter med vuxna utanför deras bostadsområde. Situationer som undersöktes var när barnen besökte simhall, bio eller affärer. Barnens intresse att besöka platserna visar att det finns en vilja att vara i kontakt med världen bortom

bostadsområdet. Mer än hälften av 10–11 åringarna kunde inte efter en första screening delta i studien då de inte hade (tillåtelse till) den självständiga mobilitet som krävdes för att kunna granska kontakter utanför bostadsområdet. En av motsättningarna barnen upplevde i besök av platserna var att (den genom barndomen frekventa) uppmaningen att inte prata med främlingar inte fungerade i dessa situationer. Barnen var tvungna att ta vissa nödvändiga kontakter med vuxna när de vistades på allmänna platser. Barnen i studien ansåg att vuxna som arbetade med service för allmänheten var säkra att prata med eftersom de var kopplade till specifika platser och arbetsuppgifter samt att dessa personer verkade mer förberedda att inleda samtal med barn. Milne konkluderar att barns förmåga att fysiskt förflytta sig från sitt närområde och vara självständigt mobila på allmänna platser genom att använda faciliteter och interagera med okända vuxna ger upphov till en bredd av möten mellan barn och vuxna. Dessa möten är viktiga i skapandet av tolerans mellan olika sociala grupper. Barns delaktighet på allmänna platser är ett sätt att förbättra samhällen. Argumenten från resultaten av studien kan användas för att förstärka snarare än att begränsa barns mobilitet och synlighet i allmänheten. Vuxna måste vara uppmärksamma på de hinder som barn stöter på när de navigerar själva. I denna studie var kravet att ”inte prata med främlingar” samt den sociala konstruktionen av barn som ömtåliga synliga barriärer (Milne, 2009).

Även om flera studier belyser hur rädsla och oro påverkar framför allt yngre barns mobilitet, där barn ofta förstås som utsatta och sårbara, förstås äldre barn och unga inte som lika oskyldiga. Unga personer framställs oftare som de som utsätter andra för risk, men också sig själva (Joelsson 2013). Om det, grovt sett, kan sägas finnas en tudelning av hur risk bör förstås och hanteras inom barndomsforskningen (risk som en del av barndomen jämfört med risk som något som bör undvikas), så har ungdomars perspektiv inte tagits i beaktande. Inom en del ungdomsforskning har riskförståelsen problematiserats.

Pain (2006) diskuterar hur många tongivande ”experter” framhåller att föräldrar oroar sig överdrivet mycket och att det ger negativ effekt på barns mobilitet. I en sådan diskurs framställs allmänna platser ofta som relativt trygga, vilket får föräldrars riskbedömning att framstå som ”paranoid” då de utgår från föreställda faror. I hennes studie med 1 069 brittiska barn i åldrarna 10–16 år i ett socialt utsatt område undersöktes geografier för barns utsatthet för brott och barns rädslor. Fynden visar att många rädslor kring allmänna platser är bundna till faktiska erfarenheter av risk. Denna studie visar att platsers fysiska egenskaper i stunden, vem som är närvarande och hur lätt är det att komma undan eller söka skydd i den specifika miljön som platsen erbjuder påverkar hur platsen upplevs. De sociala relationer och nätverk platser utgörs av kan inte separeras från till exempel rykten om riskfyllda och farliga händelser på specifika platser. Pain (2006) visar att flickor är mer oroade för incidenter som händer i närheten och i vardagslivet, vilket har att göra med flickors strukturella position i vardagliga möten, medan pojkar tenderar att oroa sig för platser långt bort med rykten om sig att vara farliga. Pain (2006) konstaterar att barn från socialt utsatta områden har faktiska erfarenheter av riskfyllda platser som behöver tas på allvar i diskussioner om risk, och visar också hur klass och kön har betydelse för både utsatthet och upplevelser av utsatthet och risk. Expertåsikterna, argumenterar Pain (2006) vidare, förmedlar ett vitt medelklassperspektiv. Studien visar att vissa platser skapar större rädslor hos barnen för att bli utsatt för något än andra platser. Att vara medveten om att det finns skillnader i hur risk upplevs och erfars, och att faktisk utsatthet ser olika ut beroende på plats, är värdefull kunskap för beslutsfattare. I debatten kring föräldrars överdrivna rädsla, moralpanik och rationaliteten i barns rädslor behöver därför relationen mellan diskurser kring rädsla och vardagliga praktiker mer utrymme empiriskt såväl som teoretiskt (Pain, 2006).

5.1.3. Självständighet – från vad, vilka och enligt vem?

Forskningen om barns mobilitet kan i stort indelas i två inriktningar baserade på två förståelser: dels kring barns mobilitet som just självständig som presenterats ovan, oftast i betydelsen självständig från vuxna. Den andra förståelsen kan istället ses som relationell, där mobilitet, barns liksom andras, är beroende, i betydelsen att den utförs i relation till och med hjälp av olika relationer – sociala, t.ex.

syskon eller kompisar, och rumsliga och materiella relationer, t.ex. teknologi. Mobiliteten ses då i sitt sammanhang snarare än som en isolerad företeelse, och är något som görs och förhandlas i relation till andra människor och icke-mänskliga varelser, och till det fysiska rummet. Hur vi föreställer oss, upplever och skapar mening kring vår omvärld och vår mobilitet är också en del av detta, alltså hur vi t.ex. förstår en plats eller ett bostadsområde, hur vi upplever trygghet, rädsla osv. Att studera barns vardagliga mobilitet ”i sig egen rätt” blir då synlig, vilket inneburit både ett teoretiskt, metodologiskt och politiskt skifte i hur både barn, barndom och mobilitet förstås, studeras och begreppsliggörs. Ett sätt som innebär att studera komplexiteten och hur beroende av varandra olika aspekter av vardagliga mobilitets praktiker är (Christensen & Cortés-Morales, 2017).

Mikkelsen och Christensen (2009) har studerat 10–13-åringar i rural och urban miljö i Danmark. Genom etnografiska metoder med inslag av teknologi, kunde studien få ett brett underlag för att förstå barns vardagliga mobilitet. Mikkelsen och Christensen (2009) utvecklar ett teoretiskt ramverk för att analysera barns mobilitet och problematiserar med hjälp av sitt empiriska material begreppet och föreställningen om ”självständig mobilitet”. De menar att det finns starka föreställningar om barns självständiga mobilitet, där utgångspunkten är att självständig mobilitet är eftersträvansvärt och odelat positivt. De hävdar vidare att begreppet inte förhåller sig till vuxnas övervakning och kontroll (genom exempelvis regler eller mobiltelefoner) som barn relaterar till även om de vuxna fysiskt inte är närvarande. Mikkelsen och Christensen (2009) menar att terminologin inte tar inte hänsyn till barns egna erfarenheter och intressen av den ”självständiga mobiliteten”. Vad barn gör tillsammans blir i de flesta studier osynligt och det blir ett fokus (som speglar kulturella normer) på individualitet och självständighet menar Mikkelsen och Christensen (2009). Att använda ordet “självständig” i sammanhanget är därför komplicerat enligt forskarna eftersom ordet är tvetydigt: det betyder att inte vara beroende och kontrollerad men också att vara separerad från andra.

Det är oftast oklart om barns självständiga mobilitet ska förstås i termer av beroende och maktrelationer eller det fysiska avståndet mellan barn och vuxna vid en given tidpunkt. Är lek som inte avbryts på timmar på ett fritids mindre självständig, som lek betraktat, för att den sker inom en institutionell miljö? Och vad finns egentligen kvar av barns självständiga mobilitet när alla barn har mobiltelefon där föräldrar ständigt kan få tag i barnen samt via teknologi se var barnen befinner sig? frågar sig forskarna. Beroende är något relationellt, och att tala om beroende separerat från dess relation till andra eller annat blir problematiskt menar de. Beroende kan var konstruerat socialt, ekonomiskt, politiskt, materiellt eller kulturellt och innefattar inte alltid en hierarkisk relation. Beroende kan uppstå från förhandling eller ömsesidig handling. Över tid och i olika kontexter genom barndomen såväl som i vuxenlivet varierar en individs beroende gentemot människor eller ting, ingen är beroende eller självständig som en fixerad status genom livet. Fokuset på självständighet/oberoende har blivit allt för centrerad i terminologin om barns rörelsemönster, menar Mikkelsen och Christensen (2009).

Mikkelsens och Christensens (2009) studie visar tydligt att barns mobilitet är långt mer komplex än vad som antyds och antas i forskningen om barns ”självständiga mobilitet”. Studien visar behovet av att se på mångfalden i barns mobilitet och de olika ömsesidigt beroende relationer som den involverar. Kamratskapet betydelse lyfts också fram. Att slå följe är mycket viktigt för barn, till och från skolan och i sitt närområde. Även föräldrarna ville gärna att barnen hade sällskap av varandra (av trygghetsskäl). Utöver gemensamma aktiviteter i familjer, t.ex. inhandling och släktträffar, så agerade föräldrarna i villaförorten som handledare och diskussionspart för barnens transport mellan platser. På landsbygden var det vanligare att familjen åkte på aktiviteter tillsammans. Betydelsen av sällskap värderades högt och hade en viktig roll i familjerelationerna. Andra studier om hur föräldrar rör sig med sina barn bekräftar de sociala aspekterna av mobiliteten, och hur betydelsefullt det sociala var (se t.ex. Jensen 2013, McIlvenny 2014, Cortes-Morales & Christensen 2014). Barns mobilitet kan alltså inte enbart diskuteras i relation till vuxna medföljande i termer av övervakning och kontroll, eftersom också sociala dimensioner har visat sig ha stor betydelse. Barnen i Mikkelsen & Christensens studie (2009) föredrog sällskap, vare sig det var ett annat barn, en vuxen eller ett husdjur. Likväl som vuxnas närvaro och regler kan begränsa barns mobilitet så kan vuxnas närvaro också influera barn till utökad

mobilitet. På samma sätt kan närvaron av andra barn stödja barns mobilitet men vissa studier (Scott m.fl. 1998; Matthews & Tucker 2006) har även visat att mobiliteten kan begränsas på grund av andra barns närvaro genom att yngre barn väljer andra rutter eller aktiviteter för att inte stöta ihop med äldre barn. Mikkelsen och Christensen (2009) sammanfattar med att föreslå att barns mobilitet inte nödvändigtvis måste beskrivas som antingen självständig eller osjälvständig, utan att det är de ömsesidigt beroende faktorerna kring barns rörelsemönster som bör undersökas (Mikkelsen & Christensen, 2009).

Horton, Christensen, Kraftl & Hadfield-Hill (2014) utforskar liknande utgångspunkter, utifrån sin studie med intervjuer och guidade turer med 175 barn, när de "bara går runt" ("just walking", som barnen själva uttryckte det). Forskarna menar att ett utmärkande drag i barnens vardagsliv var "ändlighet", vilket innebär att barns mobilitet på många sätt var begränsad. Barn blev ofta körda i bil eller på annat sätt åtföljda av en vuxen under sina dagliga förflyttningar. I barnens "bara gå runt"-aktivitet fanns många och kraftiga begränsningar inbakade via regler kring var och hur långt de fick gå utan en vuxen. Trots begränsningar så var många barn och unga ändå väldigt intensiva i sin mobilitet inom det område de fick röra sig. Att "bara gå runt" visade sig vara en viktig aktivitet som utfördes på daglig basis för ett antal barn som hade möjlighet att röra sig fritt inom anvisat område under en viss tid av dagen (Horton m.fl., 2014). När barnen "bara gick runt" så vara det inte för att nå en särskild plats utan syftet var att bara gå och detta skedde i samma eller liknande varv eller rutter varje gång.

Detta att bara "gå runt" som aktivitet i sig har glömts bort i forskningen om barns självständiga mobilitet. Att "bara gå runt" är viktigt för barnens sociala och kulturella geografier. Barnen gick inte ensamma utan det var tydligt att aktiviteten att "bara gå runt" var central för barnens olika relationer. Genom att gå runt inom sitt område i gäng eller två och två formades deras vänskaper. Genom sina promenadpraktiker fick barnen en detaljerad kunskap om den byggda närmiljön, om genvägar, hemliga platser och kännetecken på rutten. Barnen hade utvecklat en rad historier och interna skämt i och med sina "bara gå runt" praktiker. Humor, skvaller och berättandet av olika historier var centrala för aktiviteten och vänskapen som hölls ihop av aktiviteten i stunden. Lekfullhet återfinns i barnens "bara gå runt praktiker" även om den ofta inte kommuniceras som lek så upplevs den som rolig i sig. I vissa fall fanns lekar invävda som en del av att "bara gå runt". Föreställningen om att ta aktiviteten "bara gå runt" för givet liknar Middletons (2011, 2018) diskussion om att vardagligt promenerande sker rutinmässigt och enligt rutter men utan större mål eller syfte (gällande just förflyttningen, däremot kan den ha andra kvaliteter och syften som exv. vänskap). För utförarna är aktiviteten normal, helt odramatisk och tagen för givet som vardaglig praktik. Horton m.fl. (2014) uppmanar forskning att ta hänsyn till denna typ av aktiviteter då det är ofullständigt beskrivna i studier som hanterat barns självständiga mobilitet. Småpauserna som Deapeau m.fl. (2017) beskriver som mycket betydelsefulla för barn när de bara småpratar och "hänger" med någon de spontant stött på (som ett avbrott för den inrutade vardagen) och aktiviteten att "bara gå runt" som Horton m.fl. (2014) beskriver behöver med andra ord undersökas närmare.

Nansen m.fl. (2015) har genomfört en kvalitativ studie med barn i skolåldern i Australien, med hjälp av fokusgrupper, observationer och mobila metoder där forskarna följer barnen på rutinmässiga resor till skolan, parken och affärer där de vanligtvis rör sig. Genom att ha ett barncentrerat tillvägagångssätt flyttas fokus kring barns mobilitet från yttre omständigheter, som social och fysisk miljö, till att även inkludera barns aktörskap och perspektiv. Barn har en aktiv roll i förhandlingen kring sin egen vardagliga mobilitet, menar de, och beskriver de olika sociala och rumsliga relationer som barns mobilitet består av. Barns mobilitet handlar om långt mycket mer och är mer nyanserat än de vanligt förekommande diskussionerna kring förhållandet mellan självständighet och beroende. Ett barn är exempelvis inte alltid helt oövervakat eller kontrollerat, utan ofta finns nyanser i varje situation och beroende på plats. Nansen m.fl. (2015) argumenterar därför för att barns mobilitet består av *sammansättningar, samarbete* och *kompromisser*. Sammansättningar ("compositions") innebär att olika delar sätts samman för att göra en helhet, alltså att olika resurser är involverade för att forma barns mobilitet. Forskarna lägger vikt vid vilka formationer, arrangemang och relationer som barn använder

sig av när de rör sig runt. Sammansättningarna barn använder sig av inkluderar vänner, telefoner och främlingar men kan innebära en mängd olika sammansättningar beroende på kontext.

Mobiliteten består även av samarbete (”collaboration”) vilket beskriver hur barns mobilitet varken är kontrollerad eller självständig utan att den kännetecknas av ett samspel mellan människor, materialiteter och miljöer. Samarbetet sker mellan vänner, mellan barn och föräldrar, och med hjälp av telefoner och främlingar. Kompromisser (”compromises”) innebär att barns mobilitet formas genom ömsesidiga och flytande förhandlingar över tid. Detta genom att barn aktivt söker större möjligheter för mobilitet vilket kompromissas i relation till föräldrars krav och familjers rutiner. Föräldrar försöker stödja barns självständighet och avväger orosmoment i relation till barnens utvecklande kapaciteter och för-handlingsförmågor. Kompromisserna inkluderar vem barnet rör sig med, telefoner och kringliggande faktorer. Resultaten understryker att barn har en långtgående förståelse för sin vardagliga mobilitet. Barn är inte passiva utan spelar en aktiv roll i de relationella sammansättningarna av sin mobilitet. Barnen i studien uppvisar en medvetenhet om att de måste förhandla kring mobiliteten, och att olika faktorer är beroende av varandra. Samarbetet kring mobilitet innebär både frihet och ansvar. Nansen m.fl. (2015) menar att barns aktörskap blir tydlig i kompositionen av barns vardagliga och beroende mobilitet och menar likt Christensen & Cortés-Morales (2017) att fokus bör skifta från barns självständighet gällande mobilitet till att belysa barns mobilitet som sammansatta arrangemang.

Forskningen kring barns självständiga mobilitet har också identifierat och fokuserat på begräsningar kring barns mobilitet, ofta i form av hur långt föräldrar ger sina barn tillåtelse att röra sig. Joelsson (2019) undersöker istället föräldrars strategier för att underlätta sina barns mobilitet (i åldern 7–13 år), med ett fokus på föräldrarnas känslomässiga praktiker kring barnens mobilitet. Föräldrarna i studien har en grundläggande inställning att deras barns frihet och självständighet gällande mobilitet är viktig och de strävar mot att utöka barnens rörelsefrihet med hjälp av strategier som balanserar mellan att ”släppa taget” om barnet och att ”hålla tillbaka” i relation till orosmoment och risker. Känslor är centrala för rumsliga relationer och föräldrarna pratade exempelvis om sitt närområde utifrån deras erfarenheter om områdets säkerhet. Föräldrarna förstår att deras känslor om ett område eller praktik kommer att påverka barnens rumsliga och sociala relationer och kan anses vara en affektiv strategi att skydda sina barn. Balansen mellan skydd och uppmuntran är en central aspekt av samtidens föräldraskap och en del av att utföra det engagerade och möjliggörande föräldraskapet. Ideal kring det involverade och engagerade föräldraskapet ligger till grund för meningsskapandets kring barnens mobilitet. Föräldrarna placerade sig genom detta på en skala från att vara ”helikopterföräldrar”, ett begrepp som speglar ett så kallat övervakande och kontrollerande föräldraskap där föräldrarna lägger mycket kraft på att styra och strukturera sina barns liv i sin ambition att vara engagerade och möjliggörande. Vissa föräldrar var nöjda med sin överbeskyddande inställning medan andra motsatte sig vad de ansåg vara ett överdrivet fokus på säkerhet och trygghet.

Joelsson menar att fokuset forskningen haft på de regler och begränsningar som satts upp kring barns mobilitet tonar ned komplexiteten i vardagliga förhandlingar mellan föräldrar och barn gällande barns mobilitet. Joelsson (2019) visar hur föräldrarna i hennes studie använder olika emotionella strategier, såsom att skydda barnen från onödig oro som föräldrarna kunde ha kring vissa platser och för att vistas ute efter mörkrets inbrott, i strävan att utöka deras barns mobilitet och därför bör känslor vägas in för att fullt förstå de olika dimensionerna av barns mobilitet. Det andra sättet varpå känslor gavs betydelse var i förhållande till hur man uppfattade sitt barn: som antingen moget och kompetens eller dess motsats: impulsivt och känslostyrt. Att bli moget och kompetent handlade i många fall om en kombination av träning och biologisk ålder (och ofta också kön), där en del barn tillskrevs en ökad mognad med åldern eller med mer eller mindre rigorös trafikträning. Det impulsiva barnet däremot befann sig på den andra änden av skalan, där barnets impulser behöver tas omhand, antingen med hjälp av samma trafikträning och olika riskhanteringsstrategier från föräldrarnas sida, exempelvis att välja vilken väg man tillsammans går till skolan, att påminna om att titta åt sidorna vid övergångsställen osv. (Joelsson, 2019). Det impulsiva barnet framträder också fortfarande i många

myndighets- och förvaltningstexter, likväl som i det allmänna medvetandet i hur vi förhåller oss till barn i allas vårt gemensamma offentliga rum. Det konstrueras alltså en motsättning i föräldrarnas förståelser mellan mogenhet, kompetens, kontroll och att vara rationell, och impulsivitet, känslopåverkan och känslostyrd. Det kan ses som att känslor eller impulsivitet inte anses höra hemma i det offentliga rummet eller trafiken, och bidrar då till att barn behöver tränas till att passa in i en viss norm som är vuxencentrerad och tydligt rationell (jfr van der Burgt & Cele 2014).

Hittills finns med andra ord vissa skiljelinjer mellan forskningen om barns mobilitet, där olika dimensioner lyfts fram och görs mer eller mindre framträdande. Det är tydligt att den feministiska transportforskningens kritik mot konventionell transportforskning får ytterligare en dimension när barns mobilitet beaktas. Det framstår också som tydligt i forskningen kring barns mobilitet att det inte går att isolera mobiliteten från vardagen, från den fysiska miljön eller från andra processer som påverkar barns mobilitet på en skala från närhet till avstånd (allt från föräldranormer och -kulturer, diskurser om den ideala barndomen, till frågor om fysisk planering, policy, infrastruktur etc.). Sociala betydelser av mobilitet är också viktiga att beakta. Kulturella normer kring mobilitet kan också delvis kopplas till normer om föräldraskap och barndom, likväl som till materiella förutsättningar. Anette Laureau (2003) har t.ex. visat hur en kultur av det hon benämner som ”concerted cultivation” växt fram bland medelklassföräldrar i USA, där fritidsaktiviteter blir en del i processer som återskapar klassdistinktioner. Fritidsaktiviteterna förstås som en komplettering till den formella utbildningen, tänkt att ge medelklassbarnen färdigheter och kompetenser som är till nytta för dem på en framtida arbetsmarknad (dessa barns vardag kan med andra ord förstås som institutionaliserad). Att ha många fritidsaktiviteter var därför en viktig komponent i ett föräldraskap där man maximerar barnens framtidsutsikter. Arbetarklassbarnen hade i mindre utsträckning fritidsaktiviteter och hade därför en annan slags vardag och fritid, och föräldrarna resonerade också delvis annorlunda än medelklass-föräldrarna om nyttan med fritidsaktiviteter. Arbetarklassföräldrarnas kultur benämner Laureau (2003) för ”natural growth” där barnen istället hade mycket egen tid och själva hittade på vad de fyllde sin tid med.

5.1.4. Hälso- och välmåendedimensioner av barns rörlighet

En fråga som ofta diskuteras i relation till barns mobilitet, och särskilt i relation till minskningen av barns självständiga och aktiva mobilitet som det fältet identifierat, är hur barns hälsa och välmående påverkas. Vi kommer inte att fördjupa oss nämnvärt i det här, eftersom folkhälsovetenskapen och miljöpsykologin är stora forskningsfält. Vi kan bara konstatera att indikationer på minskad mobilitet bland framför allt urbana medelklassbarn har kopplats samman med ökad risk för övervikt och fetma (Schoeppe m.fl. 2013), samt till inlärnings- och koncentrationssvårigheter och andra mentala konsekvenser. Även forskning som berör barns cykling i Sverige har sett en halvering sedan 1980-talet (Larsson 2012), vilket lett till särskilda regeringsuppdrag med förslag på kraftfulla åtgärder (Niska m.fl. 2018) som delvis kopplats till folkhälsoaspekter. Folkhälsomyndigheten (2021:8) konstaterar i sin miljöhälsorapport om barns miljörelaterade hälsa baserade på svar från barnens miljöhälsoenkät 2019 (BMHE 19) att

> *Enligt BMHE 19 är det mer än dubbelt så vanligt att 4-åringar tillbringar en timme eller mer varje dag åt att resa till och från skolan, förskolan och andra aktiviteter jämfört med 2003 (en ökning från 6,0 till 15 procent). Andelen är högre bland barn med utrikesfödda vårdnadshavare jämfört med inrikesfödda (30 respektive 13 procent), och bland barn med vårdnadshavare med grundskola som högsta utbildning jämfört med de med högskoleutbildning (36 respektive 17procent). Det är vanligare att 12-åringarna går, cyklar eller åker kollektivt på vardagarna jämfört med 4-åringarna. Bland 4-åringarna åker en större andel bil (28 procent), men den har minskat avsevärt sedan 2003 (44 procent). Endast 5,9 procent av 12-åringarna åker bil, vilket är på samma nivå som 2003, men en lägre andel än 2011.*

Det finns anledning att tro att den minskade vardagsrörligheten för barn hänger ihop med den bilcentrerade samhällsplaneringen och med andra samhällsförändringar och processer som vi tangerat, vilka sker utanför barns eller familjers direkta möjligheter för påverkan (Ansell 2009). Kearns & Collins (2006) menar till exempel att det finns ett samband mellan förtätning, tung trafik, brist på öppna gröna ytor och minskningen av barns mobilitet (resor till fots/cykel, utomhuslek), vilket i sin tur är kopplat till oro för barns hälsa och välbefinnande (Kearns & Collins 2006). Det är inte bara i den förtätade stadsmiljön som barns välmående påverkas, rapporter och studier visar också på en koppling mellan minskad tillgång och vistelse i grönområden med välmående och hälsa. Folkhälsomyndighetens rapport pekar på ett samband mellan föräldrars utbildningsnivå och vistelse i grönområden:

> *Resultaten från BMHE 19 visar att andelen barn som varje dag vistas i grönområden har minskat betydligt över tid, från 78 procent 2003 till 40 procent 2019. Barn med utrikesfödda vårdnadshavare och barn som bor trångt vistas mer sällan i grönområden jämfört med andra barn. Vårdnadshavarnas utbildningsnivå har också betydelse för vistelsen i grönområden. Enligt BMHE 19 är flickor mer sällan i grönområden om deras vårdnadshavare har grundskola som högsta utbildningsnivå jämfört med om de har högre utbildning. Denna skillnad syns inte på samma sätt bland pojkar. (s.10)*

Vi kommer att återkomma till hur frågor om bostadsområde, socioekonomi och mobilitet, och det som vi tolkat som socioekonomisk ojämlikhet, hänger ihop i nästa kapitel (6). Innan vi kommer dit ska vi beröra vardagslivets betydelse.

5.2. Vardagsliv och mobilitet

I de etnografiska studier med barn som presenterats ovan synliggörs vardagens betydelse. Utifrån vardagslivsperspektivet (Gullestad 1989), där fokus riktas mot det vardagliga, på vilket sätt individer gör vardagen och hur vardagen görs, är mobiliteten central. I linje med forskning som visar hur vardagens till synes omärkliga, för-givet-tagna och banala händelser (Rautio 2013), situationer och handlingar, får och ges betydelse i människors liv, kan också detta vardagsfokus synliggöra hur det repetitiva i rutiner och vanor utgör själva vardagen (Murray & Doughty 2016). Det kan också ses som det Jarvis (2010) kallar för det ”hemliga liv” som pågår runtom oss, där folks vardagliga organisering av sitt liv och sin tillvaro, och den mobilitet som är sammanflätad i och med de vardagliga rutinerna, konstruerar det vi förstår som städer – eller helt enkelt samhället.

Ett vardagslivsperspektiv innebär dels att fokusera på den dagliga organiseringen av aktiviteter och uppgifter, dels på vardagslivet som en erfarenhet och livsvärld (Gullestad 1989). Den senare är ett deltagarperspektiv på vardagslivet, där individens eller gruppens (t.ex. familjen) handlingar och erfarenheter utgör utgångspunkten. Dess/deras handlingar och erfarenheter relateras sedan till andra kontexter: sociala, kulturella, institutionella etc., för att möjliggöra en analys där förhållande mellan de olika nivåerna och sammanhangen synliggörs (Burawoy 1998). Vardagslivets betydelse är med andra ord påtaglig när vi studerar mobilitet. Forskning som på olika sätt visar hur individer, eller familjer, hanterar vardagslivets komplexitet har ofta varit kvalitativ till sin karaktär. Den kvalitativa forskningen har kunnat visa på hur t.ex. skol- eller arbetsresan i sig hänger ihop med många aspekter som inte bara berör transportsystemet, infrastrukturen eller den byggda miljön, utan också är starkt sammankopplad med de förhandlingar som sker i familjerna. Och detta i sin tur, påverkar och påverkas av både politiska åtgärder och olika kulturella och sociala faktorer (såsom normer och föreställningar).

Vardaglig mobilitet, när vi tar oss till arbete, skola, för att träffa släkt eller vänner, när vi handlar, tränar eller ägnar oss åt kultur- eller nöjesaktiviteter, är en del av väven som utgör vår vardagliga existens (Pooley m.fl. 2005). En del framhåller att inte bara mobiliteten ökat över tid, utan också att själva samhällsrytmen präglas av en acceleration och tempoökning, vilket kommit att diskuteras i

termer av *hypermobilitet* (Sheller och Urry 2006, Cohen and Gössling 2015). De föreställningar vi har om samhället och individer, menar de som framför hypermobilitetstanken, är på så sätt normativa eller preskriberande – alltså de säger också något om hur det borde vara eller visar på att det finns en måttstock mot vilken individers handlingar mäts emot. Ett exempel är till exempel vilken individ som framträder i handlingsplaner för transportpolicys i en region eller kommun, där arbetspendlaren blir den ”resenär” policyförfattaren först och främst föreställer sig och riktar sig mot (se t.ex. Joelsson 2019). Det kan också röra sig om hur transportplanerare föreställer sig ”den hållbara resenären” som någon som är en cyklande medelklassman, utan förpliktelser eller beroenden (Henriksson 2014). Hypermobilitetstesen får också visst stöd i forskning som visar på ideal för vad som utgör ett gott liv och de föreställningar kring vikten av utlandsresor och semestrande som finns inom den urbana medelklassen (Czepkiewicz m.fl., 2018). I motsats till vad rese- och transportlitteratur (t.ex. Cairncross, 1997; Adams, 1999; Urry, 2000) länge antagit, att resandet och mobiliteten *ökat*, menar Pooley m.fl. (2005) istället att resandet och mobiliteten varit relativt stabil över tid trots stora strukturella förändringar i samhället. En sådan stor strukturell förändring är att många aktiviteter som förut krävde fysisk mobilitet nu helt eller delvis blivit digital. Det är t.ex. möjligt att arbeta, handla och umgås med vänner hemifrån. Den teknologiska utvecklingen har på så vis omorganiserat rummet där vardagslivet levs och genomförs (Pooley m.fl., 2005).

Oavsett om mobiliteten de facto ökat eller inte, visar mycket forskning på hur mobilitet erfars, levs och genomförs i vardagen (se t.ex. Levin 2019). I Jiron & Carrascos (2019) etnografiska forskning synliggörs vikten av hur sociala nätverk och vardagens förvecklingar måste beaktas i studier av mobilitet. Den vardagliga mobiliteten hos familjemedlemmar är både ett resultat av och en sammanflätning av den planering, organisering, koordinering och olika slags förhandlingar som äger rum in situ och virtuellt. Prognoser och beräkningar inom transportforskning (som ofta är kvantitativa) tar inte hänsyn till dessa komplexa processer vilka också påverkar den dagliga mobiliteten mest (Jiron & Carrasco, 2019). Murray och Doughty (2016) understryker hur mobiliteten är förkroppsligad och normaliseras genom rutinen. Genom att studera störningar eller avbrott från vanor och rutiner som en vardag består av, kan också just det vi uppfattar som vana, rutin och det normala synliggöras (Murray & Doughty, 2016).

Även Middleton (2011) som studerar fotgängare och gång diskuterar vanans roll för den vardagliga mobiliteten. Föreställningar av vanor och rutiner är sammankopplade eftersom vanor ofta ses som starkt kopplade till det rutinmässiga. Enligt Middleton (2011) ses vana ofta som oövervägd, en extern kraft som på något sätt driver mänskligt beteende, till skillnad från rutinen som anses övervägd. Oavsett så är både vanan och rutinen en del av vardagens trivialiteter, förankrad i den sociala sfären (Lefebvre, 1991, 2004), som sällan tillmäts någon större roll. Vad både Murray & Doughty (2016) och Middleton (2011) däremot visar på är hur det till synes triviala, osynliggjorda och normaliserade, är en del av hur det sociala formas (jfr också Jarvis 2001). Föreställningar om normalitet är alltså något som upprätthålls genom mobilitet och de vardagliga handlingar som är förknippade med mobiliteten. Vi ska nu gå över till att mer specifikt diskutera hur forskning om just barnfamiljens villkor och förutsättningar utforskats i relation till vardagsliv och mobilitet.

5.2.1. Vardagsliv i den urbana barnfamiljen

Ett fokus på ”familjen” bidrar till att förstärka vardagslivsperspektivet. Holdsworth (2013) menar att även om mobilitetsansatsen öppnat upp för en bredare förståelse av mobilitet, har mobilitets-forskningen tenderat fokusera på mobilitet för den individuella kroppen. Hon argumenterar istället för att förstå mobilitet som relationellt, och hur olika former av samhörighet konstrueras, upprätthålls och skärs av genom mobilitetshandlingar. ”Familj” ska också förstås som ett dynamiskt och relationellt begrepp, ständigt *i rörelse*, både som begrepp och som praktik (Murray m.fl. 2019b). Silva och Smart (1999:5, vår översättning) uttrycker det som att ”familjer är vad familjer gör” och även själva görandet är rörligt och sammanflätat med plats (Massey 2005) och mobilitet (se t.ex. antologin *Families in motion* av Murray m.fl. 2019a). Morgan (1996, 2011) föreslår att alla aktiviteter som berör

familjelivet, såsom vardagliga rutiner, händelser eller ritualer, är *familjepraktiker*. ”Familj” ska med nödvändighet ses som ett öppet och poröst begrepp, där individers handlingar och föreställningar, den levda verkligheten, (om)formar vad en familj är och utgör (Murray m.fl. 2019b).

Hur vardagslivet organiseras och hanteras har rönt ett ökande intresse, och forskning kring hur familjer använder sin tid är ett växande forskningsfält. Hjorthol m.fl. (2005) har undersökt samspelet mellan hur digital kommunikation och bilanvändning ser ut i olika typer av barnfamiljer i Norge, och visar på hur både kommunikation med mobiltelefon eller e-post och användning av bilen blir viktiga för att koordinera och genomföra det vardagliga livet. Hjorthol m.fl. (2005) menar att familjernas vardagsliv kan förstås i enlighet med vad de kallar för *tidsanvändningsregimer.* Tidsanvändnings-regimer ska förstås utifrån en skala, från de som är mycket strukturerade, till vad de kallar ad hoc-regimer där mycket sker spontant. Hjorthol m.fl. (2005) kategoriserar vardagslivets kommunikation i tre grupper: det som har med planering och effektivitet att göra; det som har med säkerhet och kontroll att göra, och det som har med emotionell kommunikation att göra.

I familjer där föräldrarna bor tillsammans finns daglig kontakt mellan partnerna via telefon, sms eller e-post. Ju fler befästa rutiner och tydligare uppgiftsfördelning som finns i paren desto mindre kontakt via telefon under dagen. Vanligast är att ringa sin partner och prata om praktiska saker kring barnens fritidsaktiviteter eller om ändringar i dagens arbetssituation. Oftast har samtalen funktionen av att bekräfta vad som redan avtalats. Planering över telefon och koordinering av vardagslivet i samboende relationer är också vanligt förekommande ”på språng”, t.ex. när en part sitter i bilen. Ofta samordnas även t.ex. inköp under denna tid så den körande personen ska kunna handla på vägen hem. Bilens funktion i barnfamiljer, visar Hjorthol m.fl. (2005), får också sociala funktioner då tiden i bilen blir ett tillfälle att samtala med personer utanför familjen. Bilen erbjuder då en avskärmad plats, som till skillnad från i kollektivtrafik innebär en möjlighet att tala ostört med släkt och vänner (Hjorthol m.fl., 2005, se även Laurier m.fl. 2008). Liknande studier finns kring bilens funktion för barnfamiljer, där deltagarna i den danska studien utförd av Jensen m.fl. (2013) lyfter hur tiden i bilen också kan vara en viktig möjlighet för reflektion och lugn mellan arbetsdagens slut och innan man anländer hem, eller ett rum där man vårdar familjerelationerna och “gör familj" (Dowling 2000, Barker 2011).

Hjorthol m.fl. (2005) beskriver hur bilen många gånger utgör en förutsättning för att hantera de förändringar som sker i vardagssituationen hos de undersökta familjerna. I vissa av de studerade familjerna finns tillgång till två bilar just för att klara av dessa tillfällen av förändring, och flera anger att det framför allt handlar om att spara tid. En sådan ”transportmedelsbuffert” gör att livet kan hanteras mer spontant och mindre av familjens tid ägnas åt att på förhand planera vardagen i detalj (Hjorthol m.fl. 2005).

En annan liknande studie kring familjers tidsrumsliga organisering av sin vardag i London, Storbritannien, har genomförts av kulturgeografen Helen Jarvis (2005). I studien beskrivs hur en pappa som hade intentionen att ta tåget med barnen till skolan varje dag på väg till jobbet havererar då de överfyllda tågen inte alltid stannade för att släppa på fler passagerare, och gjorde det omöjligt för pappan att förutspå tidsåtgången för resan. Familjen införskaffar istället två bilar så att pappan kan köra en till arbetet varje dag och inhyrd hjälp kör den andra bilen till skolan med barnen. Mamman åker buss i en annan riktning. Jarvis (2005) forskningsdeltagare tillhör en socioekonomiskt gynnad grupp eftersom de har möjlighet att både ha en ”transportmedelsbuffert” och kan anställa någon för att hjälpa till med barnens skolresa. Höginkomsttagare har på så vis fler möjligheter att vara tidseffektiva i sin fysiska mobilitet, och ett större handlingsutrymme att jonglera vardagens tidsrumsliga utmaningar på. Dessa exempel med familjer i London och Oslo visar att tids- och rumslig flexibilitet är en klassfråga.

En rapport från Sustainable Development Commission (2011) visar att låginkomsttagare reser i bil en fjärdedel av sträckan som höginkomsttagare gör samtidigt som de spenderar upp till en fjärdedel av sina inkomster på den förflyttningen med bil. Privata lösningar för att lösa exempelvis icke-fungerande infrastruktur gällande transport bidrar till fler bilar, mer utsläpp och fler faror för fotgängare och

cyklister. Jarvis (2005) menar att personliga val i vardagslivet måste sättas i sitt socio-ekonomiska sammanhang, och relateras till institutionella regimer och i vilket ”moraliskt klimat” en person/familj befinner sig, eftersom detta sammantaget påverkar den tidsrumsliga organiseringen av vardagslivet. Vi återkommer till den här typen av kontextualiserande undersökningar om ojämlik mobilitet i kapitel 5.

Depeau m.fl. (2017) har undersökt urbana franska barns vardagsmobilitet som en del av familjers tidsrumsliga organisering av vardagslivet och fokuserat på hur formella och informella situationer i barnens vardag får dem att röra sig på olika sätt. Deras utgångspunkt är att upplevelsen av rutiner, dvs. återkommande tidsrumsliga mönster i en persons liv är grundläggande för hur barns rumsliga identitet påverkas av psykologiska och sociala processer. De ville ta reda på hur rutiner och informella situationer, vanliga och mer ovanliga situationer i vardagen, påverkar barns självständiga mobilitet och rumsliga erfarenhet. När de undersökte dagliga aktiviteter och mobilitet och hur de är strukturerade, fokuserade de både på rutiner och icke-rutiner. Resultatet visar att barnens tid huvudsakligen spenderas i och med familjen, i hemmet, skolan eller i organiserade fritidsaktiviteter. Barnen befinner sig också mest på platser som är till för barn under tider då andra barn också är där. Barnen gick, cyklade och åkte kollektivt i viss utsträckning, men majoriteten av förflyttningarna skedde med bil och innebar därmed också att det fanns vuxen medföljare i de flesta fall. Av alla förflyttningar i studien var mer än dubbelt så många resor övervakade av en vuxen än självständiga (Depeau m.fl., 2017).

Deapeau m.fl. (2017) bekräftar bilden av barns liv som strikt planerade och att fritiden utomhus är begränsad, samt att barnen huvudsakligen vistas på ”platser för barn” (se Rasmussen 2004, som kontrasterar dessa platser mot ”barns platser”). Författarna menar att resultaten stärker tidigare forskning (se Karsten 2005; Lareau 2003/2011; Gustafson & van der Burgt 2013). Lareau (2003/2011) har t.ex. visat att vardagen för medelklassfamiljer har ett snabbare tempo än för familjer i arbetarklassen. Barn i medelklassen har visat sig vara mer trötta, oftare stressade av ett fullspäckat schema och tiden att bara vara var kraftigt begränsad. Laureau (2003/2011) fann att medelklassbarn hade svårt att hantera ostrukturerad tid, att de då kände sig uttråkade och inte visste vad de skulle ta sig för. Arbetarklassbarn hade mer tid att leka fritt och följde inte lika strikt ett schema i vardagen. Föräldrar i medelklassen vill gärna att barnen ska ha organiserade aktiviteter i vardagen för att öka sitt kulturella och sociala kapital, som en träning inför inträdandet på arbetsmarknaden (”concerted cultivation”). Det här fenomenet har kallats för en ”institutionalisering av barndomen” och kan även förstås i relation till de ”cultures of busyness” (Karsten 2005) som många medelklassfamiljer är en del av. Karsten (2005) menar att en sådan ”upptagenhetskultur” innebär att föräldrar är villiga att lägga mycket av sin fritid på barns organiserade aktiviteter, i egenskap av chaufför, hejarklack osv. Denna grupp av barn har kallats för “baksätesgenerationen”, eftersom de eskorteras runt av vuxna och vars tidsrumsliga tillvaro är organiserad runt vuxeninitierade aktiviteter för barn (”the backseat generation”; Karsten, 2005).

Även om medelklassbarns tillvaro i väst uppvisar den här typen av institutionaliserad karaktär, uppstår det även i de mest inrutade vardagar små pauser, som i sig är intressanta (Karsten 2005). På väg till eller från skolan eller fritidsaktiviteter noteras mini-stopp som uppstår genom att barnen träffar på en kompis som de står och pratar med. Detta sker ofta vid busshållplatser, framför en kompis hem eller i en park som barnet passerar på vägen. Intervjuer med barnen visar att dessa pauser och stopp uppstår spontant och består av småprat eller improviserade lekar, alltid med barn de redan känner från skolan. I studien av Depeau m.fl. (2017) uppgav mer än hälften av barnen att de var tvungna att på förhand rapportera till föräldrar om de vill stanna och leka utomhus efter skolan. En del sa att de inte fick göra det överhuvudtaget. Att behöva göra läxorna först, frågor kopplade till trygghet eller förälderns humör angavs av barnen som anledningar till begränsningen (Depeau m.fl., 2017).

Den här typen av studier kring familjers, barns och vuxnas, liv synliggör hur den vardagliga mobiliteten handlar om aspekter och dimensioner som rör sig bortom transporter och resande i dess instrumentella och isolerade betydelse. De mobilitetsstrategier och mobilitetsbeslut familjer ägnar sig åt i vardagen kan ses som *inneslutna*, *placerade* och *förkroppsligade* (Jiron & Carrasco 2020). De

inneslutna innebär att strategierna inte endast går ut på att ta sig från en punkt till en annan eller går att koppla till specifika aktiviteter utan att strategierna är inneslutna i strukturer som kön, ålder, inkomst och var i livscykeln en person befinner sig. Familjers mobilitet är direkt beroende av sin plats i dessa strukturer. Det är även inom dessa strukturer som ojämlikhet i tillgång till staden uppdagas.

Strategierna i barnfamiljer är beroende av de olika medlemmarna i familjen och av institutioner och sociala nätverk. Genom att studera vardagen synliggörs strategier som familjer utvecklar för att klara av ”livspusslet”. Mobilitetstrategierna är placerade i det fysiska rummet vilket innebär att praktikerna utförs på olika platser men även att de väver sig samman i de rumsligheter de uppträder och skapar mening för utförarna. Platsskapande är viktigt inom de olika mobilitetstrategierna. Med förkroppsligade mobilitetstrategier menas att det är vi, som med våra kroppar, erfar, upplever och uttrycker oss med kroppens rörelser (Jiron & Carrasco 2020). Feministiska geografer har länge argumenterat för kroppars betydelse i hur en plats upplevs, och hur kroppen på olika sätt ”gör” rummet och rumslighet (se t.ex. Massey 2005). De kroppsliga olikheterna har också en stor inverkan på hur platser upplevs och tas i besittning, men också vilka platser som är eller blir tillgängliga för vissa, medan andra utestängs. Erfarenheten av mobilitet grundar sig i könade sociala relationer och i dagliga urbana mobilitetspraktiker om hur den gravida, åldrade, mörka, funktionsvarierade, unga, manliga eller vita kroppen uppfattas vilket leder till olika erfarenheter av mobilitet och resande (Jiron 2009, se även Sheller 2018b).

Det är inte bara organiseringen av vardagslivet som blir intressant i förhållande till vardagsmobiliteten. I linje med det som ofta tas för givet och ses som elementärt och banalt, kan man också lyfta fram hur olika sätt att ta sig fram fått olika uppmärksamhet. Medan cykling seglat upp som ett relativt stort forskningsfält inom mobilitetsforskningen (t.ex. Spinney 2020, Zuev, Psarikidou & Popan 2021, Buehler & Pucher 2021, se även Rachel Aldreds forskning i Storbritannien, och Balkmar 2018, 2020 i Sverige), har forskning om gång, fotgängare och fotgängarpraktiker fått stå i skymundan. I sin forskning belyser Middleton (2009, 2010, 2011) urbana fotgängares upplevelser och praktiker. Hon använder terminologin “vardagliga fotgängarpraktiker” för att beskriva rutinmässiga och anspråkslösa gångpraktiker i urbana miljöer. Genom att kvalitativt studera vuxna fotgängare i London argumenterar hon för att policy och akademiska representationer av gång inte illustrerar vad som sker när fotgängare i sina dagliga liv navigerar, förhandlar och korsar stadens gator. Middleton öppnar med detta upp för forskning som utforskar vikten av vardagliga fotgängarpraktiker för sociala och kulturella geografier.

Jarvis (2005) beskriver hur vi spenderar dagarna i rörelse i relation till andra, oavsett om det har med korta eller långa resor att göra så är det avgörande för vardagen att ha vetskap om var, när och hur aktiviteter och relationer kommer att utföras. Det tar tid och kraft att förflytta sig och att göra det i relation till andra i tid och rum. Det är ett samspel med tiden som ibland bryts ned till minuter och förmågan att hela tiden kunna förutspå vad som skulle kunna få oss att tappa tid och försöka undvika de situationerna är ofta avgörande för vardagslivet. Dagliga rutiner blir en konstform som måste utföras med precision för att inte falla. Att åka fem minuter senare kan exempelvis innebära en halvtimmes försening på grund av trafiksituationen i en given kontext. Digitaliseringen har till viss del avlastat och ökat flexibiliteten i den tidrumsliga organiseringen, en arbetstagare kan spendera tid med barnen när de kommer från skolan och sen jobba i fatt (med hjälp av teknologi) på kvällen. Nackdelen med teknologi gällande tidsrumslig organisering kan vara känslan av att alltid vara nåbar och att fritiden när som helst kan förvandlas till jobbtid vilket kan upplevas som stressande. Det har även observerats en tendens att pressa in mer aktiviteter per dag när man kan göra saker i farten med hjälp av teknologi (Jarvis, 2005).

Holdsworth (2019) menar dock att mycket av den tidsforskning som genomförts har en slagsida mot medelklassfamiljer och kärnfamiljer med små barn och inte så mycket på andra familjekonstellationer. Holdsworth (2019) menar att tid, temporalitet och tidsrytmer påverkar familjegörandet, och att tid konstituerar och är en del i konstituerande av familjelivet. Att begreppsliggöra familjen som i rörelse synliggör hur mobilitet och rumsliga praktiker är sammanvävda, och hur tid och temporalitet är viktiga

i analysen av familjelivet eftersom rumslighet och mobilitet inte går att förstå utan tid/temporalitet (se även Ellegård (2001, 2010) på hur familjer använder sin tid). Vardagslivets tidsrumsliga organisering kan på så vis tydliggöra hur exempelvis tidsanvändningen men även tidsupplevelsen är beroende av olika faktorer och relationer. Att använda ett begrepp som ”life course” (jfr Ambjörnsson 2010, som översätter begreppet till ’livslinjer’) möjliggör ett mer deskriptivt förhållningssätt till den livscykel som utgör en del vad en familj är och hur en familj förändras över tid:

> *It does not providea blueprint against which individual lives are expected to develop (…). Instead examination of the lifecourse assumes a biographical approach to connectivities between individual transitions and trajectories, to examine the sequencing and synchronicity of key events. (Holdsworth 2019:158)*

Holdsworth (2019) menar att familjepraktiker och familjeaktiviteter är mer än ”saker familjer gör” (s. 158), eftersom de är förkroppsligade, känslomässiga och normativa upplevelser. Familjegörandet inbegriper således inte bara ett fokus på handlingar utan också den betydelse och det meningsskapande som sker när de utförs: ”Family is constituted through practices not just because these involve doing things together, but also because these practices frame the quality of relationships” (s. 158).

5.3. Sammanfattande diskussion

Trots övergripande förändringar där digitaliseringen omformat vår vardag på olika sätt så har de vardagliga mobilitetsbesluten på individ- och familjenivå varit stabila över tid (Pooley m.fl., 2005). Samtidigt menar forskare att den samtida barndomen är alltmer institutionaliserad. Barnens spenderar alltmer av sin tid med familjen i hemmet, i skolan eller i organiserade fritidsaktiviteter. Barnen spenderar också tid på platser som är avsedda för barn (Rasmussen 2004). Medelklassens konsumtionsmönster och livsstilar har gett upphov till vad forskare benämner som ”concerted cultivation” (Laureau 2011), ”cultures of busyness” och ”backseat generation” (Karsten, 2005; jfr Gustafson & van der Burgt, 2013). I detta inrutade och geografiskt avgränsade liv har informella situationer och pauser studerats och forskning konstaterat att barn trots det kan vara intensiva i sin mobilitet (Depeau m.fl., 2017; Horton m.fl. 2014).

Jiron & Carrasco (2019) menar att vardagsmobiliteten är ett samspel mellan personer, nätverk och materialiteter (alltså den byggda miljön, teknologi eller andra fysiska objekt). Erfarenheter och praktiker i dessa aktiviteter skapar nya eller förstärker invanda vardagshandlingar och vardags-processer (Jiron & Carrasco, 2019). Sociala och fysiska strukturer formar vår vardag och formas av det vi gör i vår vardag och olika individer har olika mycket makt över dessa. Familjers sätt att hantera vardagen har t.ex. förståtts utifrån ett begrepp som tidsanvändningsregimer. Digitala och andra teknologier, såsom telefon och bil, är viktiga för att underlätta vardagens bestyr. I en tidspressad vardag hanterar familjer oväntade händelser i vardagen till exempel genom att införskaffa fler bilar eller att köpa olika typer av tjänster för städning eller barnpassning. På så vis får till synes personliga val, som att äga flera bilar eller inte, samtidigt strukturella dimensioner och kan kopplas till socioekonomiska förutsättningar. De personliga valen styrs i sin tur av vardagliga omständigheter som sociala nätverk, barnomsorg och arbete, och mobilitetshandlingar både äger rum i ett fysiskt rum och formar rummet (Hjorthol 2005, Jarvis 2005, Jiron, 2009). Vilka mobilitetstrategier individer och familjer kan använda sig av i sin vardag påverkas med andra ord av processer i närhet (t.ex. sociala nätverk och relationer, närområdets byggda miljö) såväl som processer på avstånd (t.ex. arbets-marknadspolitiska åtgärder, trafik- och samhällsplanering, policy; Ansell 2009). För familjer blir dagliga mobilitetspraktiker något som behöver utföras med precision. Att förflytta sig i samspel med andra i tid och rum tar tid och kraft. Digitaliseringen har gjort att känslan av att alltid vara nåbar kan öka stressen samt att möjligheterna teknologin erbjuder att göra saker i farten har gjort att vi pressar in fler aktiviteter i vardagen. Men att alltid vara nåbar kan också öka tryggheten, i och med möjligheten att höra av sig till familjemedlemmar för att fråga, be om stöd, eller bara höra att de mår bra.

Vardagens infrastruktur berör alla beslut som får det ”att rulla”. De sociala och materiella strukturerna möjliggör eller begränsar dessa beslut och formar på så vis individens tids- och rumsanvändning.

Med en intersektionell ansats är vår ingång att familjers vardagliga resande och mobilitet präglas av olika maktaxlar. När det gäller familjebegreppet menar vi att det är av vikt att ha en flytande förståelse av vad en familj kan vara eller bestå av, som tar hänsyn till exempelvis normer om kärnfamilj och heterosexualitet. Vår genomgång av forskning och kunskap visar dock en rad begränsningar i litteraturen avseende detta. Oftast refererar benämningen ”familj” till tvågenerationskonstellationer av föräldrar/vårdnadshavare/motsvarande (i undantagsfall fungerar t.ex. mor- eller farföräldrar som vårdnadshavare) och barn (i betydelsen juridiskt omyndiga). I de flesta fall finns också en geografisk avgränsning eller koncentration, där familj associeras till ett hem belägen på en adress. Forskning om barn i familjer där vårdnadshavare inte bor på samma adress, inklusive ”familjer” med familje-medlemmar i olika länder, finns inte representerat i någon större utsträckning (se dock Berman 2019).

Majoriteten av familjekonstellationerna i forskningen är (såvitt vi kan utläsa) heterosexuella, även om vi i vår läsning och tolkning diskuterar familje*görandet* (Murray m.fl. 2019a) och *familjepraktiker* (Morgan 1996, 2011). Även andra gruppers mobilitet, såsom transpersoners och hbtq-personers upplevelser av transportsystemet eller sin mobilitet (se t.ex. Wimark 2021, eller Bremer Gagnesjö 2021) skulle här behöva lyftas. Här är forskningen också betydligt mer sparsam, trots att en del forskning kring kvinnors upplevelser av transportsystemet existerar och i överförd bemärkelse kan ge viktiga insikter om de köns- och sexualitetsmaktordningar som påverkar mobiliteten för dessa grupper. Det är dock viktigt att lyfta att dessa grupper ofta är väldigt sårbara och utsatta i det offentliga rummet (D’Haese m.fl., 2016, Bremer Gagnesjö 2021), och extra utsatta om de dessutom är nyanlända flyktingar (Wimark 2020, 2021). Detta pekar på vikten av intersektionella analyser där frågor om rörlighet och det offentliga rummet diskuteras. Vi menar att det finns en stor potential när det gäller att inkludera forskning som problematiserar släktskap och normativa livslinjer (Halberstam 2005; Ahmed 2006; Ambjörnsson 2010), normativ tidslighet och temporalitet (så kallad krononormativitet, se Freeman 2010). Att i förlängningen diskutera detta i förhållande till mobilitet, och till begrepp som familj och tidsrumslig organisering blir en viktig utmaning för forskningen framöver.

Forskning om det som konventionellt förpassats till forskningsområdet kring ”tillgänglighet”, ofta forskning om funktionshinder, funktionsnedsättning och funktionsvariationer finns (se t.ex. Egard och Hansson 2020), men den har sällan fokuserat specifikt på mobilitet utöver begränsningar och hinder. Barn och unga med funktionsvariationer och deras perspektiv på sin vardagsmobilitet lyser ännu starkare med sin frånvaro. Detta är en betydande begränsning med tanke på hur just kropps- och funktions-normativitet påverkar inte bara de grupper som hanterar, manövrerar och förhåller sig till en byggd miljö, infrastruktur och ett transportsystem som skapar kroppar som avvikande, utan även teoribildningen (och därmed den vetenskapliga kunskapsproduktionen) kring mobilitet. ”Handikappande” omgivning är en form av våld (Sheller 2018b), som inte bara skapar svårigheter i individers dagliga mobilitet och ger upphov till känslor av rädsla, av att vara till besvär och brist på tillit (Egard och Hansson 2020), utan kan också ses som en form av exkludering från att kunna delta i samhället på lika villkor. Även om just kritiska forskare inom funktionshindersforskning visat hur våra städer och samhällen på många sätt är begränsande – och skapar ”handikappade kroppar” (Garland Thompson 2005) – och gjort mycket viktiga bidrag till vår förståelse av exempelvis tillgänglighet, tenderar ofta frågor om tillgänglighet (i den här betydelsen) och mobilitet separeras i t.ex. planerings-praktiken. Så formulerat handlar det om rättvisa, och hur medborgare med olika kroppsliga, kognitiva, mentala likväl som socioekonomiska förutsättningar ska ges möjlighet till mobilitet.

Forskningen om barns mobilitet pekar också på vikten att undersöka det som framstår som banalt och trivialt. Horton m.fl. (2014) beskriver barns sätt att ”bara gå runt” som ändliga och intensiva, men samtidigt bundna till rutter och relationer. De är viktiga för barns sociala och kulturella geografier, fulla av lekfullhet samtidigt som den här typen av aktiviteter ofta osynliggörs i forskning (Horton m.fl., 2014, jfr Middleton 2009, 2010, 2011). Även kroppslighet och den förkroppsligade mobiliteten

skulle tjäna på att undersökas närmare, något vi i kapitlet inte berört. Den förkroppsligade karaktären hos barns rörlighet har förvisso uppmärksammats av barndomsforskare (Christensen et al. 2011, Christensen & Mikkelsen 2013) och hänvisar till ”hela spektrumet av kroppsrörelser” som barn utför på olika platser och mellan platser (Christensen et al. 2011). Christensen & Mikkelsen (2013), som bygger vidare på Casey (1996), föreslår att barns kroppsrörelse innehåller tre former av rörelse: rörelse medan man stannar på plats; när man förflyttar sig inom en plats; och när man förflyttar sig mellan platser. Merriman (2019) argumenterar också för ett större fokus på det kroppsliga – i relation till andra former av mobilitet – i studier av mobilitet. Den här typen av fokus på kroppslighet är en delvis annan än folkhälsovetenskapliga studier som fokuserar välmående eller hälsa, och kan komplettera vår förståelse av mobilitetens grundläggande vikt och betydelse i vårt vardagsliv.

6. Social ojämlikhet, orättvisa och mobilitet

När vi nu gått igenom en del av den forskning som handlar om barns och ungas mobilitet, och om familjers organisering av vardagen, ska vi lägga till ytterligare ett skikt. Även i det föregående kapitlet skymtade det fram hur mobiliteten upplevs på olika sätt, och att det finns skilda förutsättningar för mobilitet beroende på bland annat fysisk miljö, upplevelser av trygghet och syn på föräldraskap. I det här kapitlet lyfter vi fram det vi kallar *den diversifierade och differentierade mobiliteten*, alltså hur mobilitet kan förstås i förhållande till social ojämlikhet. Vi frågar oss hur mobilitet är delaktigt i processer som skapar ojämlikhet, men också på vilka sätt ojämlikhet får konsekvenser för individers och gruppers mobilitet. Här lyfter vi de *strukturella villkor* och *förutsättningar* som påverkar vuxnas, ungas och barns vardag. Den forskning som direkt kopplar till transporter, mobilitet och resande är sparsam. De flesta studier som berör sociala ojämlikheter och mobilitet härrör från Storbritannien, Nederländerna eller USA.

6.1. Studier om socialt utsatta bostadsområden

Det finns en rad geografiska studier om boende, bostadsområden och boendeförhållanden. Däremot är studier om familjer i flerfamiljshus eller höghus mer sparsam (se t.ex. Kerr m.fl. 2018). Barns och familjers perspektiv och erfarenheter saknas i den urbana planeringen (Christensen m.fl. 2018). Familjers vardagsliv och hur familjer organiserar lek eller vardagsmobilitet är heller inte särskilt utforskat (Nethercote 2018). Forskning kring hur familjebakgrund, bostadsområdens sammansättning och områdesstruktur påverkar barns mobilitet och hur familjer hanterar detta saknas i stort sett helt (Karsten 2015). Internationella studier kring ”social housing” finns däremot i viss utsträckning men i Sverige saknas den typen av bostäder. Studier om socialt utsatta områden (”miljonprogram”) finns dock. Vi lyfter i det här kapitlet den forskning som relaterar till familjers vardagsliv och social ojämlikhet och som har ett tydligt mobilitetsperspektiv.

Trots att det saknas en enhetlig definition av ”socialt utsatta områden” bruka det innebära geografiskt avgränsade områden med låg socioekonomisk status och höga nivåer av otrygghet och brottslighet/ kriminalitet (BRÅ 2016). När socialt utsatta områden diskuteras är det oftast Polisens (2017) definition som används, men Riksrevisionen (2020:6) påpekade i sin granskning av polisens arbete i ”utsatta områden” att

> *Polismyndighetens metod för att identifiera utsatta områden utgör ett stöd för lokalpolisområdena i arbetet med att skapa lokala lägesbilder. Granskningen visar dock att det finns brister i metoden. Den bygger delvis på subjektiva skattningar av områdenas problematik, vilket innebär att likartade problem kan bedömas olika beroende på vem som gör bedömningen.*

Som vi inledningsvis konstaterade är det viktigt att vara medveten om att det finns olika sätt att begreppsliggöra fenomen som social utsatthet. Inte alla studier som berör temat använder sig av begreppet social utsatthet. Vi betonade också i början av översikten att vi förstår social utsatthet som en situationsbeskrivning snarare än en fast och enhetlig kategori. Vi argumenterar också för att social ojämlikhet måste beaktas i relation till vardagsmobilitet.

Ett omfattande forskningsfält som anknyter till frågor om sociala villkor och förutsättningar, handlar om segregation. Malmberg och Clark (2020) konstaterar att segregationen i Sverige både ökar och minskar samtidigt. De gör en skillnad mellan den etniska segregationen, alltså segregation mellan olika utrikes- och inrikesfödda, och den socioekonomiska segregationen, det vill säga segregation på basis av inkomst. Det har skett en geografisk utjämning men en ökad koncentration av utlandsfödda (den definition som SCB använder eftersom etnicitet inte finns som statistisk kategori) i Sverige, medan det skett en ökad segregation och en ökad polarisering mellan framför allt låginkomsttagare i

relation till höginkomsttagare (Malmberg & Clark 2020). Andersson (2020:9) konstaterar sammanfattningsvis att

> *Det finns allt färre områden som har blandade inkomster och medelinkomster medan fler områden antingen bebos av låginkomsttagare eller höginkomsttagare.*

Urbangeografen Fenne Pinkster (2014) menar att medelklassen i större utsträckning kan välja om de vill tillhöra ("belong to") eller knyta an till det bostadsområde de bor i. Med det avser hon att medelklassen flyttar till bostadsområden med låg status men där tillgång till service av hög kvalitet, bra skolor, förskolor, affärer och caféer, är etablerade och ger dem möjlighet balansera arbete, familj, fritid och sociala relationer samtidigt som de kan distansera sig från sociala problem och från farliga ”andra”. Att kunna välja var man ska bo är förstås avhängigt ekonomiska omständigheter och har i forskning knutits starkt till socioekonomi och klassposition. Trots att många höginkomsttagare väljer att bo i statusfyllda bostadsområden, finns också en annan trend med medelklasshushåll som bor kvar eller bosätter sig i utsatta områden.

Pinkster (2014) intervjuade i sin nederländska studie 59 respondenter som definierades som medelklass utifrån ekonomisk situation och typ av arbete, och som bodde i socialt utsatta områden. De yngre i studien såg boendet i det socialt utsatta området som ett bra första steg i en kommande bostadskarriär. Dessa respondenter var relativt nya inom sina medelklassjobb och hade ännu inte sparat tillräckligt med pengar för att köpa boende i ett medelklassområde. Många respondenter anger att området som sådant inte spelat någon stor roll i beslutet om var de ska bo och att de inte känner sig fästa vid området. Flera respondenter svarade att de skulle känna sig hemma ”var som helst”. Pinkster (2014) belyser hur skälen att som angavs för val av bostadsområden var praktiska och pragmatiska snarare än emotionella. Flera respondenter beskriver hur deras hem ”bara” är en startpunkt för när de sedan lever sitt liv i staden under dagen. En respondent svarade ”jag bor bara här, jag lever inte här”.

Intervjupersonerna anger att de i samtal med vänner och närstående har känt sig illa till mods gällande deras val av bostadsområde då dessa områden uppfattas som farliga och otrygga. Deltagarna själva har en mer neutral bild av området de bor i. Respondenterna talar om sitt område i termer av ”inte så illa som det verkar” och att området har ett oförtjänt dåligt rykte. Å andra sidan visar deras vardagliga praktiker att de distanserar sig från området. Exempelvis begränsar de sin närvaro på allmänna platser. Sådana praktiker kan också vara anledningen till att de inte lägger stor vikt vid de sociala problem som finns. Eftersom de inte är närvarande ute i området har de få upplevelser av situationer som förknippas med problemen. När de behöver röra sig i området använder de sig av strategier för att inte hamna i problem. Dessa anpassningar upplevs inte som betungande i relation till de praktiska fördelarna med att bo i området (Pinkster, 2014).

Pinkster (2016) har också utfört en kvalitativ studie i ett arbetarklassområde i Amsterdam med syfte att förstå anknytning till bostadsområde. Området har ca 3000 invånare och består mestadels av subventionerade bostäder, så kallad ”social housing”. Lägenheterna är små, hyrorna är låga och i området bor huvudsakligen låginkomsttagare. Materialet består av 32 djupintervjuer med boende, kompletterande intervjuer med lokala tjänstemän, närvaro vid möten och evenemang i området och en analys av policydokument samt en mängd informella möten och samtal under 18 månaders fältarbete. Intervjuerna fokuserade på de boendes historier och personliga erfarenheter från att ha levt i området, uppfattningar om hur området förändrats, vardagliga praktiker, interaktion med grannar och deltagande i lokala nätverk eller sammankomster. Teman som framkom i intervjuerna om hur området förändrats omfattade fysiskt förfall och minskad status, oro för minskad gemenskap och nedmonteringen av lokala institutioner och områdets förvaltning.

I studien undersöktes känslan av tillhörighet i området vilket inkluderade sociala och symboliska aspekter såväl som den materiella miljön. Tillhörighet till ett område kan vara selektivt på så vis att individer kan välja att identifiera sig med vissa delar av området medan de tar avstånd från andra delar (se ovan Pinkster, 2014). Pinkster beskriver att kärnan i tidigare forskning har varit på hur

medelklassen "gör" bostadsområde ("doing neighbourhood") genom att diskursivt engagera sig i att exempelvis fira områdets historia i de delar som passar den egna identiteten. Studierna betonar det symboliska användandet av en plats framför den faktiska användningen av en plats. Men "doing neighbourhood" handlar även om vardagliga rutiner och praktiker som finns inbäddade i bostadsområdets rytm. I medelklassområden handlar dessa rutiner främst om lokala konsumtionspraktiker medan det i låginkomstområden uppstår en känsla av tillhörighet genom informella sociala möten och stödjande relationer mellan grannar (Pinkster, 2016, jfr också Eriksson & Dahlblom 2020). Pinkster menar att bostadsområden förändras med tiden på grund av ekonomiska, sociala eller politiska processer och att detta i sin tur även påverkar de boendes relation till området. Vardagliga praktiker i ett bostadsområde kan över tid bygga känslor av trygghet och tillhörighet men boende kan även ha ambivalenta eller negativa känslor om sitt bostadsområde. Till exempel kan boende med låg inkomst i gentrifierade bostadsområden uppleva att området inte är "deras" eller att "de inte hör till", eftersom områdets identitet skiftar när sammansättningen förändras – området byter klass. Graden av hur hemmahörande de boende känner sig i ett område kan förändras vilket kan leda till spänningar mellan grupper, individer och institutioner i området (Pinkster, 2016).

Många av de intervjuade i studien oroade sig för den fysiska misskötseln av området. De som bott länge i området tyckte detta var särskilt besvärande då välskötta fasader och trädgårdar var en del av deras stolthet och sociala identitet. Ett stigande antal bostäder med tillhörande utomhusyta ansågs inte vara omhändertagna överhuvudtaget. Även gemensamma ytor som lekplatser och parker var sämre skötta än förr rapporterar respondenterna. Pinkster (2016) kallar de som bott i området länge "bybor" och mer nyinflyttade för "nykomlingar". Byborna menar att den nya gruppen av boende inte sköter om sina hem. Att göra skillnad på bra och dåliga sätt att sköta saker på illustrerar hur moraliska gränser konstrueras och associeras till klasskillnader. Politiska beslut om subventionerade bostäder i området, exempelvis att vissa personer hamnar före i bostadskön utifrån särskilt behov, har gjort området tillgängligt för en bredare grupp av hyresgäster. För "byborna" har ankomsten av den nya gruppen upplevts som ett hot för hur området uppfattats och att lokala traditioner inte efterföljs. För många boende ses den förändrade kompositionen av hyresgäster som en nedgång i status för området och en process av marginalisering för området på den urbana bostadsmarknaden (Pinkster, 2016). De som bott länge i området ser den ökade försäljningen av bostäder (fortfarande väldigt låg) som något väldigt negativt, huvudsakligen för att det inte passar med områdets historia, då området byggdes för arbetarklassen. En intervjuperson uttalade sig mycket negativt om en familj som köpt loss sitt boende och beskrev dem "snobbar" som gör vad de vill utan hänsyn till andras behov. Personen syftar på att familjen gjort förbättringar på boendet utan att tillfråga grannar. En minskad känsla av gemenskap i området var ett mycket framkommande tema i intervjuerna (Pinkster, 2016).

Ett tredje tema är missnöje för nedmonteringen av de lokala institutionerna och servicen i området. Området utformades för att vara självförsörjande och "byborna" beskriver hur torget brukade vara en myllrande plats och knytpunkten för de boendes dagliga rutiner. De senaste 15 åren har skolor, postkontor, bibliotek och affärer lagts ned och det har blivit en minskad närvaro av polis under perioden. Service kring bostaden som tidigare funnits har med tiden. Förändringen beror på minskad budget för skötsel men hänger också ihop med ett samhällsklimat där man förväntas ta hand om saker själv. För medelklassen är det oftast inget problem då de är resursstarka och kan köpa tjänster som saknas. I ett område med huvudsakligen låginkomsttagare är frågan om minskad service från hyresvärdar och lokalsamhälle däremot känslig (Pinkster, 2016).

Pinkster (2016) drar slutsatsen att de sociala, fysiska och institutionella förändringarna i området nästan uteslutande skylls på "regeringen", och missnöjet på den lokala nivån ses som en fråga om dålig statlig/mellanstatlig/kommunal inblandning. Framtida forskning bör därför ha fokus på bredare samhälleliga och politiska innebörder av bostadsområdens förändring. Fokus bör även läggas på kulturell och politisk förflyttning och sättet boende försöker försvara sitt bostadsområde från ovälkomna influenser (Pinkster, 2016). Att studera skillnader i politisk styrning mellan olika länder är ett annat relevant tema för framtida studier. Sverige har exempelvis en stark kommunpolitisk styrning

av bostadsmarknad, skola/förskola och socialtjänst. Planering av transporter och annan infrastruktur sker istället på olika nivåer, och de samverkar inte alltid med den lokala samhällsplaneringen. Det innebär att internationella studier inte kan överföras till svenska förhållanden eller vice versa. Studier från andra kontexter kan såklart inspirera och motivera till mer forskning kopplad till den svenska planeringskontexten.[2]

Förutom känslor av tillhörighet, gemenskap eller upplevelser av bostadsområdets karaktär, så spelar bostadsområdets fysiska planering, utformning och underhåll roll. Som Pinksters forskning (2014, 2016) ovan är inne på påverkas de boendes platsidentitet och meningsskapande av platsen och de sociala interaktioner som sker i de aktivitetsrum de boende rör sig i. Barns och ungas upplevelser och erfarenheter av, och tillhörighet till olika platser, är ett väl beforskat område inom barndomsgeografin. Den forskning som finns kring hur barn och unga i socialt utsatta områden ser på sitt bostadsområde har också studerats i relativt stor utsträckning (se t.ex. van der Burgt 2007, 2008, Andersson 2003 för svenska studier).

Barns och ungas vardag påverkas däremot också av hur deras föräldrar förhåller sig till sitt bostadsområde, och vilka föräldrastrategier de använder för att hantera sin vardag. För att förklara föräldrastrategier i socialt utsatta områden har studier främst fokuserat på objektiva faktorer som inkomst, etnisk sammansättning och antal brott. Visser m.fl. (2015) menar istället att de subjektiva uppfattningarna av ett bostadsområde har stort inflytande på föräldrastrategier hos individer. Med hjälp av djupintervjuer med 21 föräldrar och 26 ungdomar (13–18 år) i ett socialt utsatt område i Rotterdam har Visser m.fl. (2015) undersökt hur föräldrars uppfattningar om risk och deras engagemang i lokala nätverk (föräldrakulturer) påverkar deras föräldrapraktiker. Studien visade att föräldrar hade stora olikheter i sina åsikter kring huruvida deras område var ett bra ställe för barn att växa upp i eller inte, trots att deltagarna levde under liknande omständigheter i bostadsområdet. Åsikterna varierade från mycket negativa åsikter till mycket positiva. Åsikterna relaterades främst till deras engagemang i områdets sociala nätverk och huruvida nätverken var en källa till socialt kapital för föräldern.

Forskarna identifierade tre föräldrakulturer i bostadsområdet; (1) beskyddande föräldraskap, kategorin kännetecknades av lågt deltagande i lokala nätverk, samt ökad rädsla och fler restriktioner kring barnens självständiga mobilitet, (2) likhetssökande, denna grupp kännetecknades av högt deltagande i lokala nätverk, informell social kontroll i gemenskapen och hög självständighet hos barnen, (3) selektivt föräldraskap, i gruppen fanns blandade känslor inför bostadsområdet vilket resulterade i att föräldrarna valde att delta enbart i vissa lokala engagemang. Det här tolkas av forskarna som att föräldrarnas det sociala kapitalet förstärktes av att vara delaktig i områdets aktiviteter men även i andra områden (Visser m.fl., 2015). Skillnader mellan flickor och pojkar blev också synliga i resultatet. För pojkar handlade föräldrars restriktioner om riskbeteenden, att exempelvis hålla sig från bråk och droger. För flickor bestod restriktionerna av att inte gå ut när det var mörkt och att akta sig för farliga personer och platser. Pojkar hade en större rörelsefrihet än flickor och pojkarna upplevde även en större känsla av kontroll gällande allmänna platser i deras bostadsområde. Flickornas begränsningar gick att härleda till föräldrarnas rädslor och oro, men även till flickornas egen oro (Visser m.fl., 2015).

Gemensamt för föräldrar från alla kategorier var att de distanserade sig själva från de föräldrar som ”gjorde fel”. Föräldrarna berättade att många andra inte tog hand om sina ungdomar på ett bra sätt. De andra kan kallas för de ”osynliga föräldrarna” eftersom de inte går att hitta i materialet. Dessa osynliga föräldrar var enligt responderade föräldrar inte tillräckligt strikta, de lät barnen hänga på gatorna till sent på kvällen och klarade inte av att ”styra upp” sina barn. I studien finns exempel på att föräldrar hänvisar till andra nationaliteter än sin egen för att beskriva bristande föräldrastrategier. Detta exemplifierar en process av andrafiering som praktiseras där föräldrarna genom att distansera sig från

[2] Tack till externa granskaren Lena Levin för denna kommentar och förtydligande.

andra kan uppleva sig själva som bra föräldrar. Föräldrarna vill visa sig som ansvarstagande (i kontrast till de andra) och utvecklar därför ett antal strategier för att skydda sina barn från risker. Studien visar sammanfattningsvis att relationellt kapital och hur involverad föräldern är i lokala nätverk spelar stor roll för föräldraskapets praktiker. Liksom Pains (2006) studie från Storbritannien visar resultaten från denna holländska studie en nyanserad bild av vad som beskrivs som paranoida föräldrar och moralpanik (jfr Furedi, 2001) gällande risker. För föräldrarna i det socialt utsatta området fanns en reell problematik att hantera i vardagen med lågt socialt stöd och hög frekvens av våld och brott att väga in föräldrastrategierna (Visser m.fl., 2015).

Severcan (2019) har undersökt hur nöjda 9–12-åringar är med sin boendesituation i s.k. ”mass housing” områden för låg- och medelinkomsttagare i Ankara, Turkiet. Barnen har svarat på en enkät och resultaten visar att barnens belåtenhet med sitt hem i hög grad är kopplat till fysiska attribut; lägenhetens storlek, design och utsikt från fönster. Flertalet faktorer samspelade dock för att barnen skulle vara nöjda med sitt boende inklusive placering av boendet i relation till centrum, vilka typ av byggnader som finns runt omkring bostadshuset, hur många öppna ytor och grönområden som fanns och kvaliteten på dessa. Även trafiksäkerhetsfrågor var viktiga för barnen, de barn som ansåg sina gator vara otrygga för att det inte fanns bra övergångsställen var mindre benägna att känna sig nöjda med sin hemmiljö. Det fanns ett samband mellan att vara missnöjd och att inte bo i ett hus i centrum vilket visar att tillgång till kommersiella och kulturella faciliteter intresserar barn (Severcan, 2019). I de öppna frågorna i enkäten anger barnen att de är nöjda eller missnöjda med konkreta faktorer som färg på sina väggar eller att de delar rum med ett syskon. Sociala faktorer som känslan av grannskap eller gemenskap influerade inte barnen nämnvärt i relation till deras trivsel med sitt boende. Barnen i innerstaden var nöjda med sitt bostadsområde för att det var nära till olika aktiviteter och var missnöjda med sitt bostadsområde för att de ansåg det vara mycket smutsigt och luktade illa. Barnen i förorten tyckte om att luften var ren och att de hade fin natur runt omkring. Resultat från studien visar dock att ren luft, tillgång till olika typer av kollektivtrafik och om det finns en bilpool-service i området inte påverkar barns trivsel med sitt bostadsområde i samma utsträckning som dessa faktorer påverkar vuxnas åsikter (i tidigare studier). Tillgången till rekreation, handel och kulturella aktiviteter samt känslan av att vara trygg i sitt område omnämns men är långt ifrån så viktiga som de fysiska attributen för barn (Severcan, 2019).

Vi vill nu röra oss från bostadsområdet som utgångspunkt för forskningen och istället fokusera på hur socioekonomiska villkor påverkar familjers vardagliga organisering av tid, vilket är nära förknippad med resande.

6.2. Socioekonomiska villkor och vardagsmobilitet

Hur social ojämlikhet påverkar och påverkas av människors vardagsmobilitet har studerats kvalitativt på olika sätt, exempelvis genom etnografiska metoder, tidsgeografiska studier, eller intervjuer. Ett belysande exempel är Roy m.fl. (2004) longitudinella etnografiska studie i Chicago där tid- och resurskoordinering undersöktes hos 75 mammor med låg inkomst och med barn i förskoleåldern. Många av deltagarna var ”arbetande fattiga” (”working poor”), vilket innebär att trots flera arbeten på mer än heltid räcker deras lön och förmåner inte till för de grundläggande vardagsbehoven, Mammornas dagliga rutiner, tillgång till resurser och uppfattning om tidsanvändande samlades in via observationer och intervjuer under flera år. Forskarna följde mammorna och deras barn till socialkontoret, läkare, mataffärer eller jobbet för observation i de olika kontexterna samt hur de hängde samman. Materialet är ovanligt i sin omfattning och detaljrikedom. Den inkluderar noggranna beskrivningar av deltagarnas liv över tid. Teman som forskarna analyserat behandlar tid, barn och barnomsorg, anställning, transport mellan arbete och hem, dagligt hushållsarbete och institutionella möten.

De arbeten som utförs av ”arbetande fattiga” (”working poor”) förutsätter ofta arbete i skift eller oregelbundna tider. De förstås ofta som okvalificerade och kräver sällan utbildningen men innebär ofta

dåliga arbetsvillkor. Det i sig skapar ytterligare ansträngningar för fattiga. Dagliga aktiviteter för låginkomsttagare passar ofta inte den allmänna ”nio-till-fem”-agendan, det finns lite utrymme att köpa eller förhandla till sig tid för ett jonglerande mellan jobb, familjeliv och ärenden. Stadens vardagsliv sammanfaller däremot med ”nio-till-fem”-modellen med rusningstrafik på morgon och eftermiddag i såväl bil som kollektivtrafik. Skolor, hälsovård, barnomsorg och socialkontor i staden var anpassade efter samhällsschemat. Familjer måste anpassa sig efter rytmen i sina dagliga aktiviteter för att ha tillgång till tjänster och service. Problemet för den studerade låginkomstgruppen är att tidtabellerna alltför ofta inte passade familjens behov eller resurser (Roy m.fl. 2004).

Familjer med begränsade resurser är också de som är i störst behov av kommunala och institutionella tjänster för boende, mat och medicinsk rådgivning. Men tidsschemat då dessa tjänster finns tillgängliga är inte kompatibelt med tidschemat för dem som behöver tjänsterna mest. Planering av och kontroll över sin tid försvåras då livssituationen kräver en beredskap att till exempel kunna ta jobbskift med kort varsel. Familjernas möjlighet att kunna överskåda tiden framåt försvåras därmed. Tidsrumslig organisering för en familj med låga inkomster hänger ofta samman med hälsobekymmer och strukturella barriärer. Bekymmer relaterat till utsatthet och fattigdom komplicerar livet och vardagen för familjerna, och försvårar möjligheterna till en vardag där dagliga rutiner och återkommande aktiviteter är mer konstanta över tid (Roy m.fl. 2004).

Omsorg om barn var den primära tidsskyldigheten för alla deltagande mödrar i Roys m.fl. (2004) studie. En tredjedel av mödrarna spenderade 11–16 timmar om dagen med sina barn och en femtedel arbetade inte alls utan spenderade hela dagen med barnen. Ungefär hälften av mammorna arbetade heltid, och anställning var en stor tidsskyldighet för mammorna. Dessa arbetande mammor justerade familjernas liv för att få chansen att ha en inkomst, och på grund av kostnaden för förskola i USA hade de flesta mammor inte råd att ha sina barn i förskola trots att de hade arbete. Det var vanligt att anlita barnvakter, vilket var en ytterligare hushållsutgift att ta i beaktande.

En anmärkningsvärt stor del av mammornas liv gick åt till transport mellan arbete och hemmet, vilket också bekräftats i andra internationella studier kring låginkomsttagares mobilitet (se nästa avsnitt om Transportfattigdom). Förflyttningar i storstaden tog stora delar av dagen i anspråk. Ibland kunde brister i transportsystemet försvåra detta avsevärt. Snabbtåg som alltid fungerade i medelklassområden kunde ”ligga nere” på stationer i låginkomstområden. Till skillnad från familjer med resurser hade mammorna i studien liten kontroll över sina transportalternativ. Resesätten de var tvungna att välja, på grund av kostnad eller tillgänglighet, var ofta samtidigt mycket tidskonsumerande. De flesta spenderade minst två timmar dagligen på transport och vissa använde så mycket som fem timmar dagligen på förflyttningar. Många planerar dagarna i detalj för att transporten skulle passa med förpliktelser i arbete och familjeliv, men planeringen sprack ofta på grund att exempelvis plötsligt bli erbjuden ett arbetspass. Vidare gjorde väderomständigheter att det flera gånger per år uppstod hinder för att gå eller att resa i kollektivtrafiken. Få av mammorna hade tillgång till bil (Roy m.fl., 2004).

Låginkomstfamiljerna pekade på att möten med olika institutioner kunde ta flera timmar i veckan. Mammorna kunde sällan förutspå vilka tider eller dagar möten skulle planeras in utan tider sattes på ett sätt som uppfattades som slumpmässigt och baserat främst på institutionens schema snarare än mammornas. Mammornas varierande arbetstider gjorde att de antingen måste hoppa över möten, vilket kunde leda till sanktioner, eller avsäga sig arbetspass vilket genererade mindre inkomst. Här finns en synlig skillnad från medelklassens flexibla tidskapital där arbete och andra åtagande kan ”flyttas runt” eller överlappas för att passa den egna vardagen. Mammorna försökte passa institutionernas mötestider så gott det gick men det innebar ofta negativa konsekvenser i ett annat led i form av sena hämtningar av barn, bli försenade till jobbet eller att hoppa över måltider och raster (Roy m.fl. 2004). Det hektiska tempot och oförutsedda händelser slår hårt mot de som saknar resurser att ”stuva om” och ”köpa loss” (jfr Hjorthol 2005 eller Jarvis 2005, avsnitt 1.1 där familjer väljer att köpa fler bilar för att lösa familjens vardagslivsorganisering). Händelserna blir istället till kriser i familjer som redan är utsatta.

Mammorna hade ofta förpliktelser på heltid i hemmet med små barn på dagtid och fulltid arbete på kväll eller nattetid då någon annan passade barnen. Övergångarna för familjen på tidiga morgnar eller sena kvällar var inte lätta. För mammorna i studien innebar ensamt ansvar över synkroniseringen av alla aktiviteter (hämta och lämna barn, matlagning, jobb, hushållsarbete och möten) en mycket hektisk vardag med få eller inga resurser för att underlätta (t.ex. bil, betald barnvakt eller möjlighet att ta det snabba tåget). En ensamstående fyrabarnsmamma som arbetade i en fabrik beskriver hur hon vaknar kl. 05.00 och går en lång sträcka till jobbet för att sedan ringa hem och försöka fjärrstyra de äldre barnen, 10 och 12 år, att servera barnen i förskoleåldern frukost och promenera med dem till barnvakten för att sedan själva gå till skolan. På eftermiddagen gick mamman den långa sträckan hem igen vilket var tidskonsumerande på grund av trötthet från dagens fabriksarbete. Många av respondenter i studien upplever att det inte finns tid till återhämtning och att tiden ligger utanför deras kontroll och flera berättar om en känsla av att familjens dagliga rutiner styrs av någon annan (samhällets/medelklassens klocka) (Roy m.fl., 2004). Det dagliga hushållsarbetet delades in i olika tidsblock över dagen och koordinerades med omhändertagande av barnen. Tid att leka med barnen, umgås med vänner eller släkt eller att se en stund på TV var mycket begränsad och endast 3 av 75 mammor beskrev att de regelbundet avsatte tid för sig själva. Fönster för egen tid fanns framför allt vid midnatt före de somnade eller fyra-femtiden på morgonen innan barnen vaknat.

En strategi för att lösa den tidsrumsliga organisationen var att mödrarna försökte boka in möten och liknande på tider som inte riskerade stress eller ohälsa för barnen. Det gjorde istället att de själva riskerade hälsan till följd av denna strategi. En annan strategi handlade om att använda sitt sociala nätverk för att möjliggöra flexibilitet. Många av mödrarna hade familjemedlemmar och grannar som hjälpte till med barnen eller utförde sysslor osv. Ytterligare en strategi handlande om att minska antal möten för att på så sätt också minska restid, slippa tänja på de få värdefulla resurser som fanns och att få ett lugnare tempo på vardagliga rutiner. Familjerna prioriterade vilka förpliktelser som var värda att lägga tid på. Måna ansåg att omsorg av barnen var värd den extra tiden, energi eller pengar det krävde medan flera ifrågasatte om alla möten med institutioner i slutändan var värda tiden, energin och frustrationen som träffarna ofta innebar (Roy m.fl. 2004).

Givet att många familjer lever och arbetar i urbana kontexter med ett hektiskt vardagsliv frågar sig Roy m.fl. vad som särskiljer de fattiga familjernas erfarenheter. De konstaterar att det finns ett ”samhälleligt schema” som bygger på en norm om en viss tidsrytm baserad på ”nio-till-fem-arbeten”. Empirin från studien visar att låginkomstfamiljerna måste anpassa sig till de normativa tidsrumsliga förväntningarna på hur en dag ska se ut men utan tillräckliga resurser att nå en sådan organisation. Många för familjer viktiga aktiviteter sker också utanför det samhälleliga schemat, som planering av familjemedlemmarnas vardag, eller det vardagliga hushållsarbetet (jfr Ambjörnsson 2018). Det obetalda hushållsarbetet utförs på tid som ”inte finns” eller syns i den samhälleliga dagsrytmen. Aktiviteterna är viktiga, och meningsfulla, inom familjen, men tenderar att trivialiseras i ett samhälleligt schema utformad utifrån ekonomisk tillväxt. Med mindre resurser har låginkomstfamiljerna minskad flexibilitet och mindre kontroll över sina vardagsliv än den genomsnittliga medelklassfamiljen. Genom att arbeta dagtid på veckodagar, vilket är vanligt i tjänstemannayrken, kan välbeställda familjer ofta matcha det samhälleliga schemat. Det ger större möjlighet att få en inkomst, men också att inkomsten kan användas för att ytterligare ”köpa sig fri” från tidsödande och oönskade hushållssysslor. Vidare ger bilpooler eller ägandet av bil möjligheten att hjälpas åt mellan välbeställda familjer, exempelvis med att hämta barn på träningar och fritidsaktiviteter. I de fåtal fall barnen i Roy m.fl. studien deltog i fritidsaktiviteter innebar det ofta timslånga resor i kollektivtrafiken. Mammorna hade heller inga val att hålla sig utanför den ”kommunala” alternativen för service. Anpassning måste ske till relativt snäva öppettider om barnen exempelvis skulle vaccineras, medan medelklassen kan välja privata aktörer som har kvällsmottagningar och flexiblare lösningar. Mammornas arbetsförhållanden var oftast utformade så att de inte kunde stanna hemma med sjuka barn utan förlorad lön eller anställning när kraven från familjelivet tillfälligt ökade. Mellanrummen som skapas mellan olika ”måsten” förstås som s.k. kvalitetstid, som man då kan ägna åt sådant som ger kulturell status. Att

fylla kvalitetstiden med innehåll som ligger i linje med normer och ideal för hur familjetiden ska spenderas, kan ses som en kulturell statusfylld markör för förmågan att organisera sin vardag och ha kontroll över sin tid.

Resultatet från studien pekar på att den osäkra och hektiska livsstilen som präglar fattiga arbetande familjer är mycket påfrestande både fysiskt och psykiskt. Det är viktigt att uppmärksamma att det finns stora skillnader i möjligheter att strukturera ett vardagsliv med barn i en utsatt livssituation i jämförelse med ekonomiskt mer priviligierade grupper. Normerna kring den ”samhälleliga tidtabellen” behöver ifrågasättas speciellt i relation till personer med begränsade resurser och tillgångar (Roy m.fl., 2004).

I en annan studie utförd i Hong Kong av Tao m.fl. (2020) fokuseras låginkomsttagares aktiviteter över tid i relation till andra inkomstgrupper. Enkätdata från en stor reseundersökning år 2002 samt 2011 har analyserats i studien, i de två reseundersökningarna har ca 100 000 Hong Kong-bor deltagit. Tao m.fl. (2020) använder sig av det tidsgeografiska begreppet *aktivitetsrum* för att undersöka mobilitet i de olika grupperna som studeras (Hägerstrand 1970, jfr diskussionen om aktivitetsrum, Schönenfelder & Axhausen 2003). Aktivitetsrum utgörs av det geografiska område där det dagliga resandet och dagliga aktiviteter faktiskt sker, en realiserad mobilitet som uppfyller vardagslivets behov, och kan också inkludera resenärens mentala kartor och rumsliga kännedom (Tao m.fl. 2020).

Tao m.fl. fann att låginkomsttagares aktivitetsrum inte har förbättrats under perioden 2002 till 2011, trots att exempelvis transportutbud och mångfalden av aktiviteter ökat. Istället har mobiliteten försämrats i vissa av de mest urbana delarna av Hong Kong. Gruppen med låg inkomst rörde sig på en mindre yta än de andra inkomstgrupper och besökte färre platser, vilket indikerar färre möjligheter till aktiviteter (t.ex. jobb, utbildning och nöje). Det finns stora skillnader mellan låginkomsttagare och mer priviligierade grupper i Hong Kong gällande möjligheterna att förflytta sig och tillgänglighet till olika aktiviteter. Service sprids ut på stora geografiska områden, kombinerat med högre bostadskostnader gör att låginkomstare saknar både tid och pengar för att tillgängliggöra sig servicen. Om utvecklingen fortsätter kommer skillnader och orättvisor i människors dagliga liv att växa och det urbana livet för låginkomstgrupper blir till slut icke-genomförbart (Tao m.fl., 2020). Strategier för en rättvis urban utveckling måste prioriteras, menar forskarna. Istället för att marknadsekonomin ska få styra städernas utveckling måste tillräckligt utrymme finnas för rimliga bostadsalternativ för mindre priviligierade grupper. På lokal nivå ska samhället försöka bringa arbetstillfällen och service närmare låginkomst-områden. Insatser och utbyggnad av transportsystemen bör riktas mot låginkomstgrupper och att standardisera att processer bidrar till ökad rättvisa (Tao m.fl., 2020). Vi kommer att återkomma till detta i kapitlet om social hållbarhet.

6.3. Transportfattigdom

Forskning om så kallad ”transportfattigdom” (”transport poverty”) intresserar sig explicit för hur socioekonomiska villkor och förutsättningar påverkar vardagsresande och tillgång till transporter (se t.ex. Lucas m.fl. 2016). Forskning om transportfattigdom bedrivs främst i Storbritannien, men enstaka nederländska studier finns också. En del av de tidigare studier vi lyft i kapitlet, såsom Roy m.fl. (2004), berör också delvis samma frågeställningar även om begreppet inte används. Inom detta område är det vidare vanligt att analysera satsningar som gjorts för att minska transportfattigdom och huruvida de haft önskad effekt, samt rekommendationer för policy.

Både kvantitativ och kvalitativ forskning om transportfattigdom i Storbritannien, Spanien, Frankrike, Kanada och Australien finner att hushåll med sämre ekonomiska förhållanden har ett minskat utbud eller till och med brist på val relaterade till deras rörlighet (Social Exclusion Unit 2003, Wenglenski & Orfeuil 2004, Páez m.fl. 2010, Currie 2011). Transportfattigdom innebär en brist på resurser, dvs. tillgång till viktiga möjligheter relaterade till sysselsättning, utbildning, hälsa eller sociala nätverk (se t.ex. Martens 2013). Forskning har till exempel visat hur körkort är viktigt för att få anställning, hur unga människor har svårt att betala för transport för att nå utbildning, hur hushåll utan bil saknar

tillgång till lokala hälsoinstitutioner och hur många utan bil som har svårt att besöka vänner och släktingar. Studier av transportfattigdom eller transportrelaterad social utestängning har inte genomförts i större skala i Sverige (se dock Henriksson 2019, Henriksson & Lindkvist 2019, Ryan, 2019).

Det är uppenbart att utsatta grupper och låginkomsttagare har mobilitetsmönster som skiljer sig väsentligt från mer priviligierade gruppers mobilitetsmönster (Lucas m.fl. 2016; jfr. Trafikanalys 2018). Grupper med låg inkomst spenderar en procentuellt större del av sin inkomst på transporter samtidigt som de har den sämsta tillgången till, och lägsta kvaliteten, på den transport som är tillgänglig. Grupper med högre inkomst har tillgång till de mest högkvalitativa transportsystemen samtidigt som de procentuellt sett spenderar en mindre del av sin inkomst på transport. Detta gör att låginkomstgrupper reser mindre, vilket leder till färre möjligheter till jobb och studier samt att de, när de gör nödvändiga resor, ofta är utsatta för osäkra och ohälsosamma resealternativ. Det bidrar till en negativ strukturell spiral som påverkar vardagslivet för de mest utsatta (Lucas m.fl. 2016). För många människor som lever i social utsatthet är det enda alternativet till transport att gå eller cykla, ibland långa avstånd och på osäkra färdvägar, vilket gör att gruppen är mer utsatt för olyckor och dödsfall i trafiken samt hälsoproblem från avgaser och minskat allmänt välmående. Samtidigt bor personer med begränsade resurser oftast i utkanten av urbana områden där det finns få anställningsmöjligheter och liten tillgång till service. I kombination med bristande tillgång på transportmedel så hamnar dessa personer i en ”fattigdomsfälla” (”poverty trap”, se Harvey 2003) som kraftigt begränsar gruppens tillgång till jobb, utbildning, sociala nätverk och hälso- och sjukvårdstjänster samt tillgång och rättighet till staden generellt (Lucas m.fl., 2016).

I en australiensisk studie (Stanely m.fl. 2011) svarade 1 019 deltagare, varav en tredjedel från socialt utsatta områden, på enkäter om välmående och mobilitet. Intervjuer genomfördes med en del av deltagarna. Studiens resultat visar ett tydligt samband mellan ökad mobilitet och minskad risk för social exkludering (jfr. Lucas, 2018, ovan). Med förbättrad mobilitet främjas utveckling av socialt kapital och minskar risken för social exkludering och med minskad social exkludering ökar välmående. På detta sätt argumenterar artikelförfattarna för att ökad mobilitet indirekt blir ett sätt att främja välmående (Stanley m.fl., 2011).

Stanley m.fl. (2011) påtalar att en individs välmående har många positiva effekter för samhället inklusive förmågan att skapa och bibehålla goda relationer och kontakter, låg belastning för sjukvården och ökad produktivitet. Stanley m.fl. argumenterar att förbättrade transport och mobilitetsmöjligheter ökar hälsa och välmående genom att möjliggöra för individer att dels kunna bidra till samhället och dels ha bättre tillgänglighet till resurser och service. Stanley m.fl. beskriver att även om det finns studier som försöker förstå mobilitetsmönster och transportbehov hos grupper som riskerar social exkludering så har kopplingen mellan välmående och mobilitet varit ett eftersatt område inom forskningen (Stanley m.fl., 2011).

”Poverty mapping”, dvs. analysen av indikatorer för fattigdom och människors välmående inom en region, har blivit ett viktigt inslag för att identifiera och rikta insatser mot orättvisor (Grieco 2015). Grieco (2015) finner det överraskande att transportsektorn inte har använt sig av resurserna kring denna typ av kartläggning i särskilt stor utsträckning. Det är välbevisat att det finns samband mellan bristen på adekvata transportmöjligheter och människors tillgång till jobb, varor och tjänster samt samband mellan transportexkludering och områden där bostäder är billiga. Grieco påtalar att det alltför sällan diskuteras hur den lokala tillgängligheten på service kan förbättras och utvecklandet av e-tjänster kan förstärkas, sammantaget insatser som leder till minskat behov av resor. Det finns ett brådskande behov att tänka utanför konventionella metoder för att förbättra transportsystemen (Grieco, 2015).

Lucas m.fl. (2016) pekar på ett antal studier som visat att utsatta områden inte alltid tjänar på att få tillgång till bättre infrastruktur, exempelvis bättre vägar eller förbättrad kollektivtrafik, eftersom det i dessa områden finns lågt fordonsägande och begränsningar i att ha råd att betala kollektivtrafikresan.

De allra fattigaste grupperna riskerar att bli än mer marginaliserade av stora infrastruktursatsningar genom att bostadsområden delas eller avskiljs och att ännu fler olyckor och dödsfall sker om vägarna blir större (Lucas m.fl. 2016). Forskning om miljörättvisa har också uppmärksammat att de med sämst möjlighet att nyttja ny transportinfrastruktur, får hantera negativa konsekvenser av densamma, som ökat buller och avgaser, eller minskad tillgång till grönytor och rekreationsområden (Beaten, 2000).

Transportfattigdom är något som finns på individnivå snarade än i ett hushåll, menar Lucas m.fl. (2016). Det innebär att en person kan erfara transportfattigdom medan en annan i samma hushåll inte gör det. Det är särskilt polariserat kring könsskillnader. Lucas m.fl. (2016) föreslår en distinktion mellan begreppet transportfattigdom som sådan och de underbegrepp som transportfattigdom består av; att ha råd med transport, mobilitetsfattigdom, tillgänglighetsfattigdom och negativa exponeringar till yttre omständigheter i själva transportsystemet.

1. *Transport "affordability*"– (o)förmågan att kunna bekosta transporten. Det finns ett klart samband mellan social exkludering och att ha råd med transport eftersom begränsningar i möjligheter till förflyttning exkluderar människor från aktiviteter som utbildning och handel. När man tvingas spendera mer pengar på resor för nödvändiga förflyttningar än vad man har råd med uppstår transportfattigdom.
2. *Mobilitetsfattigdom* – bristen på (motoriserad) transport. Mobilitetsfattigdom refererar inte till individers förmåga att betala för transport utan snarare till en systematisk brist på acceptabla transportalternativ. Det finns ett starkt samband mellan låg inkomst och mobilitetsfattigdom. Det problematiska, som nämnt ovan, är att satsningar på infrastruktur oftast grundar sig på motiv för ekonomisk tillväxt och tenderar att vara fördelaktiga för andra grupper än låginkomsttagare och socialt utsatta grupper.
3. *Tillgänglighetsfattigdom* – svårigheten att nå aktiviteter, jobb, utbildning, hälsoservice och handel. Med tillgänglighetsfattigdom avses de aspekter som avgör huruvida människor kan nå sina dagliga aktiviteter inom en rimlig tid, till en kostnad och med en bekvämlighetsnivå som är acceptabel. Tillgänglighetfattigdom reproducerar andra typer av fattigdom och är starkt kopplad till redan utsatta grupper som lever i social exkludering. Genom att studera tillgänglighetsfattigdom har sociala grupper som saknar resurser till mobilitet kunnat identifieras. Grupper vars möjligheter till resande är begränsat (resor som skulle öka deras chanser att förbättra sina liv, genom tillgång till hälsobesök, jobbmöjligheter och utbildningsmöjligheter).
4. I sin bredaste definition kan transportfattigdom även inkludera *negativa exponeringar* till yttre omständigheter från själva transportsystemet, exempelvis ökad risk för olyckor och hälsoproblem på grund av undermåliga transportsätt/vägar. Det är mindre troligt att låginkomsttagare äger en bil men är i hög grad ändå påverkade av problemen från samhällets bilberoende, på det stora hela "betalar" socialt utsatta grupper ett oproportionerligt högt pris, relaterat till exempelvis hälsoproblem för något de själva inte drar nytta av.

Utifrån dessa definitioner har Lucas m.fl. (2016) utkristalliserat att en individ lider av transport-fattigdom om något av följande stämmer för individen; det finns inget transportalternativ som passar personens fysiska (eller andra) förmågor, transport som finns tillgänglig når inte destinationer där personen kan uppfylla sina dagliga aktiviteter och behov för att kunna ha en rimlig livskvalitet, pengar som spenderas på transport lämnar hushållet under fattigdomsgränsen, tiden som spenderas för att transportera sig är orimlig och leder i sig till tidsfattigdom eller social isolering eller att de rådande resesätten är farliga, osäkra eller ohälsosamma för individen. Sammanvägda bedömningar krävs för att kunna förstå och åtgärda de komplexa mobilitetsbehov som individer i olika sammanhang har i sina vardagliga liv. Studier och åtgärder bör utöver geografisk kontext, sociala förhållanden, fysiska och kognitiva förmågor av individer, dagliga aktiviteter och åtaganden även inkludera frågor om hur mark används, tillgång till transport och miljömässiga exponeringar (Lucas m.fl., 2016).

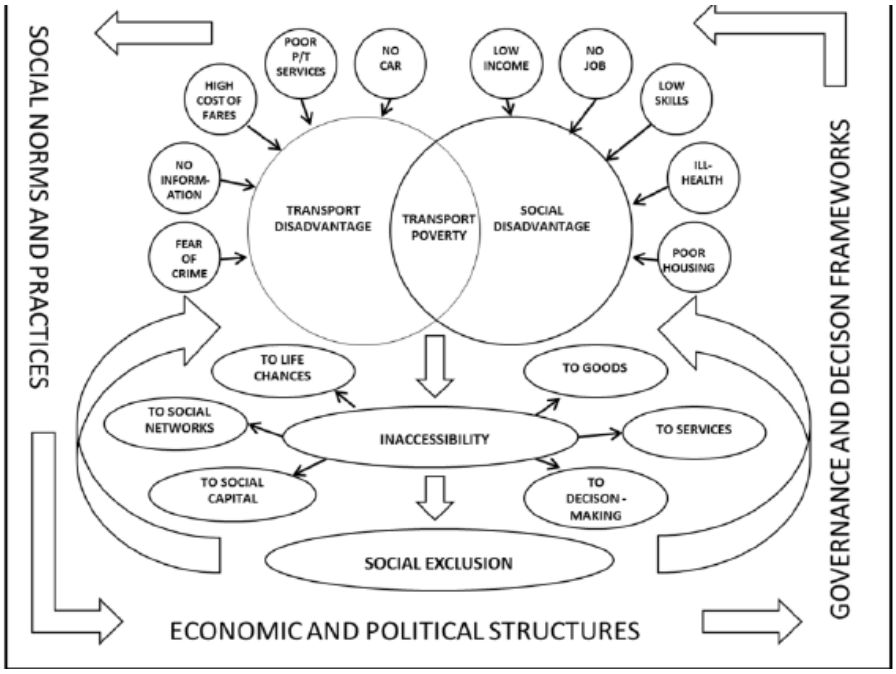
Lucas m.fl. (2016) argumenterar för att det är viktigt att förstå och bättre kommunicera de allvarliga sociala konsekvenserna av transportfattigdom. Transportfattigdom är ett eftersatt forskningsområde som faller mellan transportforskning och mer kvalitativt inriktad samhällsvetenskaplig forskning. Reseundersökningar är inte tillräcklig för att identifiera socialt exkluderade grupper och fokus på resetid tillåter inte en full förståelse för fattigdomsfrågan. Alla reseundersökningar har dessutom olika design vilket gör jämförelse nästintill omöjlig, menar Lucas m.fl. (2006). Men även data som fokuserar mer på levnadsvillkor innefattar endast data om transportfattigdom till den omfattning som gör att det passar in i andra ämneskategorier, exempelvis fattigdom gällande boende eller materiellt underskott. Problemet med båda typen av mätningar (rese och levnadsvillkor) är att det sällan finns geografiskt specificerad information som når beslutsfattare (Lucas m.fl. 2006). Problemen är dåligt kommunicerade till transportingenjörer, beslutsfattare och konsulter som arbetar för att förbättra transportsystemen i växande städer (Lucas m.fl., 2016).

I en rapport undersöker Titheridge m.fl. (2014) hur relationen mellan transport och fattigdom skiljer sig åt mellan olika delar av Storbritannien och hos olika grupper av befolkningen. Huvudsakliga teoribildningar som berör relationen mellan fattigdom och transport presenteras. Teorier om rumslig felmatchning (”Spatial Mismatch”) adresserar problematiken kring att billiga boendealternativ ofta är perifert lokaliserade, vilket gör det svårt för dem med redan låg inkomst att nå olika typer av service och arbetsmöjligheter. Effekterna av den rumsliga felmatchningen undersöks med hjälp av begreppet ”spatial entrapment” som berör hur en persons förutsättningar kan göra att denne blir ”fångad” i ett område. Titheridge m.fl. (2014) beskriver exempelvis hur mammor med små barn och ansvar för hemmet med därmed tidspressade scheman inte kan ha jobb som innebär pendling. De måste hitta arbete lokalt, jobbmöjligheter som ofta innebär deltidsarbete till låg lön. Villkor likt dessa genererar ytterligare sårbarhet och orättvisor i hushåll med låg inkomst.

Teoribildning kring social exkludering är viktig i relation till transportfattigdom. Till skillnad från teorier om rumslig felmatchning så fokuserar litteraturen kring social exkludering på konsekvenserna av bristfälliga transportmöjligheter och inte på hur transportfattigdomen uppstår. Social exkludering är relaterat till möjligheter att tillgodogöra sig service för att fullt ut kunna delta i samhället. Titheridge m.fl. (2014) använder Kenyons m.fl. (2006) definition av transportrelaterad social exkludering:

> *A process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due to whole or in part to insufficient mobility in a society and an environment built around the assumption of high mobility (Kenyon m.fl., 2006, s. 210).*

Ekonomiska-, tekniska-, sociala- och kognitiva kapaciteter på individnivå skapar olika typer av mobilitetskapital. Ett lågt mobilitetskapital begränsar tillgängligheten att nå de möjligheter som krävs för att skapa ett gott liv på kort och lång sikt (Titheridge m.fl. 2014). Teoribildningen kring social exkludering belyser utöver geografisk lokalisering och dess följder (att få tillgång till jobb, utbildning, sjukvård eller service) även andra typer av negativa omständigheter (tidsbrist, fysiska hinder och rädsla för brott) som kan leda till skadlig isolering och som påverkar sårbara grupper på ett mycket ogynnsamt sätt.



Figur 1. Från Titheridge m.fl. (2014) Transport and Poverty: A review of the evidence.

Titheridge m.fl. (2014) diskuterar hur teorier om social rättvisa kan undersöka transportrelaterade orättvisor och relationen till fattigdom utifrån ett rättviseperspektiv. Fokus är på rättvis tillgång och föreslår ofta att de största insatserna bör riktas mot de minst priviligierade grupperna i samhället. Social rättvisa omfattar även styrningen av policy runt transport och de politiska ideal som driver på en viss utveckling, vilket gör att analyser av social rättvisa tenderar att vara mer diskursiva än exempelvis reseanalyser. Teorier kring social rättvisa kan användas för analys av vissa konsekvenser av transport och transportsystemets planering. Som noterats i den här typen av forskning lider socialt utsatta områden oproportionerligt mycket av olyckor och föroreningar, något som bidrar till att förvärra social orättvisa för s.k. sårbara grupper. Tiltheridge m.fl. (2014) menar att de kvantitativa måtten aldrig fullt ut kan fånga de sociala aspekterna av investeringar i infrastrukturen. De kvalitativa studier som utvecklat kvalitativa indikatorer för analys av transportrelaterade orättvisor kan kontrasteras mot den transport- och infrastrukturutveckling som traditionellt förlitar sig på mått kring lönsamhet som ett sätt att väga kostnader mot nytta i olika projekt och satsningar.

Som vi varit inne på ovan så reser låginkomsttagare mindre än andra grupper och deras transporter utgörs i större grad av att gå eller att åka buss jämfört med andra grupper. Titheridge m.fl. (2014) menar att resor med tåg och cykel oftast förekommer i grupper med hög inkomst. Bilen möjliggör för familjer att resa tillsammans för en relativt liten kostnad räknad per resa. Samtidigt innebär bilen fortlöpande omkostnader i form av skatt och försäkring, och utgör en stor kostnad vid inköp, något som kan antas vara problematiskt för låginkomsttagare. På liknande sätt kan det vara svårt att ha tillgång till rabatterade priser inom kollektivtrafiken då det ofta innebär att en klumpsumma ska betalas för månadskort, något som gör att låginkomsttagare oftare löser engångsbiljetter med ökad ekonomisk påfrestning som följd (jfr Bondemark m.fl. 2020). Vidare är information om de bästa priserna och olika rabatter ofta tillgängliga via internet och i de mest utsatta grupperna kan kostnader för internet göra att man inte alltid har tillgång till att nå de bästa erbjudandena. Grupper som är särskilt utsatta för transportfattigdom i Storbritannien är individer av icke-europeisk härkomst, kvinnor, äldre, studenter och arbetslösa. Barn från socialt utsatta områden har fem gånger större risk att dö som fotgängare i en olycka än barn från höginkomstområden (Titheridge m.fl., 2014).

Socialt utsatta områden består ofta av byggda miljöer med låg kvalitet som exempelvis gamla hus, närhet till stora vägar, höga nivåer av trafik, buller och avgaser. Socialt utsatta områden har mindre

tillgång till säkra ytor för barn att leka vilket leder till att barn oftare befinner sig i gatumiljöer. Boende i socialt utsatta områden vittnar om att de känner sig osäkra med trafiksituationen i sitt bostadsområde. Analyser av 893 bilolyckor (hänvisning till Clarke m.fl., 2010 i Titheridge m.fl., 2014) som resulterat i dödsfall visar att personer från de mest socialt utsatta områdena var överrepresenterade i krascher där föraren var oförsäkrad, inte hade giltigt körkort, körde vårdslöst eller inte hade bilbälte på sig. Omständigheter som går att härleda till kostnader för att ta körkort, försäkra och betala skatt för bilen, vilka kombinerat ofta är en större kostnad än kostnaden för själva bilen. Den begränsade tillgången till transport bidrar även till stölder av bilar. Frånvaron av polis i vissa områden gör att det inte följer några konsekvenser för att parkera på trottoarer eller nära korsningar, att överskrida hastighetsbegränsningar eller för att prata i telefon vid körning. Detta bidrog till känslan av otrygghet i flera av de socialt utsatta områden som undersökts (Christie m.fl., 2010 i Titheridge m.fl., 2014).

Titheridge m.fl. (2014) menar att stadsplanerare och transportingenjörer väljer att dra transportlinjer och bygga förbifarter i de mest utsatta områdena för att det är billigare att köpa loss mark och bostäder (som måste rivas för bygget) i dessa områden än i exempelvis villaförorter. Forskning visar också att det generellt sett är färre boende i låginkomstområden som deltar i samråd och som överklagar byggplaner jämfört med mer välbärgade områden. Genomfarter och andra infrastruktursatsningar, som möjligen i sig ökar tillgängligheten, innebär tyvärr många negativa aspekter för den fysiska och sociala miljön i området. Isolering eller delning av områden, segregation, skapandet av ”no go” zoner, buller, föroreningar, ökade olyckor samt att medelklasshushåll flyttar på grund av de försämrade miljön vilket driver ned priserna ytterligare och förstärker den sociala utsattheten i området.

Det är viktigt att väga in tidsaspekten när analyser görs av transport och fattigdom. ”Tidslöseri” i en resekedja är vanligare i de perifera områden som inte trafikeras lika frekvent som i innerstaden. Detta drabbar oftast ensamstående föräldrar som försöker få ihop arbete med ansvar för små barn (Titheridge m.fl., 2014). Titheridge m.fl (2014) argumenterar utifrån sin studie för att satsningar bör göras på bussystemet eftersom det är den transportmetod som tenderar att användas mest frekvent av låginkomsttagare. Forskning visar att användningen av kollektivtrafik, särskilt bussanvändningen, är högre i socioekonomiskt utsatta områden (Marten 2016, Pereira, Schwanen och Banister 2016, Banister 2018). Personer från socialt utsatta områden promenerar däremot också ofta. Satsningar på gångvägar och dess miljöer behövs för att öka säkerhet och kvalitet. Men samtidigt finns en risk att redan utsatta grupper ytterligare stigmatiseras om nya satsningar kommuniceras som lösningar för ”de fattiga” (Titheridge m.fl. 2014).

Det har genom studier blivit tydligt att enbart investera i transportsystemet som sådant har föga effekt på fattigdomsfrågan generellt. Mobilitet är dock nära sammankopplad med personers tillgång till arbete. Transportsystemet måste tillåta alla att nå platser de behöver för att ha en acceptabel levnadsstandard. Transportsystemet måste möta invånarnas behov och kan inte bidra till att lägga en orimlig börda på personer utifrån ekonomiska, fysiska och mentala kapaciteter hos individer. Negativa aspekter av utvidgandet av transportsystemet måste vara rättvist fördelat och det måste finnas en strävan att minimera hälsofaror. Titheridges m.fl. (2014) undersökning illustrerar att det måste sättas en minimistandard för vad som är rimlig transportkvalitet och resetid, och att planeringen av infrastruktur ska omfatta kriterier om social rättvisa.

Lucas m.fl. (2018) har studerat relationen mellan transportfattigdom och social utsatthet på en geografiskt lokal nivå med huvudsyftet att identifiera om resmönster hos deltagarna beror på personliga sociala begränsningar eller miljömässiga förutsättningar i deras bostadsområde. Forskarna ville studera om större tillgång till transport och service hos boende i innerstaden ledde till ökade dagliga reseaktiviteter jämför med områden utanför staden. 502 vuxna från två socialt utsatta områden (16–65 år) fyllde i resedagböcker. De undersökta områdena klassas båda som utsatta med hög arbetslöshet, låg utbildningsnivå och höga nivåer av långtidssjukskrivna. Den största skillnaden är att det ena området är lokaliserat nära innerstaden (Liverpool) med närhet till arbetsmöjligheter och service medan det andra området är lokaliserat i den urbana utkanten med låg tillgång till

arbetsmöjligheter och service. Det var ungefär hälften män och hälften kvinnor som deltog i studien och en tredjedel uppskattades ha extremt låg inkomst och nästan hälften av respondenterna hade inkomster under landets genomsnitt. Sociodemografiska variabler för analysen inkluderade hushållsstruktur, kön, ålder, inkomst med anställningsstatus, tillgång till bil, körkort, som förklarande variabler. Variabler som representerade olika typer av social utsatthet adderades till modellen t.ex. ensamstående förälder eller fysisk nedsättning. Variabler för den byggda miljön inkluderade densitet, mångfald, design, avstånd till allmänna transportmedel och hur tillgängligheten att nå olika destinationer såg ut (Lucas m.fl., 2018).

Analysmodellen Lucas m.fl (2018) tillämpade bygger på hypotesen att personer med låg inkomst i centrala urbana områden med god tillgång till bra gångvägar, kollektivtrafik, jobbmöjligheter och service på nära håll, var mindre utsatta för transportrelaterad social exkludering än de som levde i förorten med sämre tillgång till kollektivtrafik, jobbmöjligheter och service. Analysen visar långt mer komplexa samband än i den initiala hypotesen. En styrande faktor kring transport visade sig vara trygghet. Om utomhusmiljön känns trygg så är det större chans att boende promenerar på kvällstid i det lokala området medan om miljön i bostadsområdet känns otrygg så blir transport till fots efter mörkrets inbrott mer ovanligt. Resultaten indikerar även att människor i stora hushåll gör färre resor samt att de med körkort gör fler resor än de utan körkort. Vad gäller den fysiska miljön så gjorde de med närhet till en tåg- eller busstation och de som bor i rutnätsliknande gatumönster fler resor. Faktorer kring både fysisk och social miljö påverkar alltså resebeteendet i socialt utsatta områden och faktorerna är lokalt specifika. Analysen kunde inte besvara huruvida dagliga resor och längre resväg är en indikator för social utsatthet i sig. Att studera detta och tolka lokala förutsättningar är därför nödvändig för att identifiera transportrelaterad utsatthet, detta eftersom antalet resor i vissa fall kan betyda fördelar för vissa, medan i andra fall kan innebära utsatthet för andra. Resultaten indikerar att fler och längre resor inte betyder en större social inkludering. Dock hade den geografiska placeringen av bostad större inverkan på resmönster än andra sociala faktorer som inkomst, ålder, kön eller anställningsstatus. Flertalet lokala faktorer bör beaktas när insatser i transportsystem görs för att minska social exkludering i socialt utsatta grupper menar Lucas m.fl. (2018).

6.4. Sammanfattande diskussion

Detta kapitel har tagit sin utgångspunkt i att den tidigare forskningen om transporter och resande, likaväl som analyser av resvanor, inte i tillräckligt hög grad studerat hur urbana områden med en hög andel låginkomsttagare med svag arbetsmarknadsanknytning organiserar och hanterar sin vardagsmobilitet. Vi har därför belyst den befintliga men inte särskilt omfattande forskning som visar hur socioekonomiska faktorer påverkar förutsättningar att navigera på arbets- och bostadsmarknaden och hur det i sin tur påverkar familjers vardagliga mobilitet och känsla av tillhörighet. Genom begreppet ”transportfattigdom”, övergripande förstått som brist på tillgång till viktiga möjligheter relaterade till sysselsättning, utbildning, hälsa eller sociala nätverk, har en rad studier visat hur tillgång till och möjligheten att utnyttja befintliga transporter leder till ojämlikhet för personer med låg inkomst. Vardagslivets organisering där jobb, familjeliv, restid, och interaktion med institutioner kräver att familjer med en eller flera yrkesarbetande vuxna kan kontrollera sin tid. För familjer med ekonomiska resurser och flexibla arbetstider är detta visserligen energikrävande men oftast ändå möjligt. När både pengar och tid saknas, leder det till svåra prioriteringar som ofta resulterar i ökad psykisk och fysisk ohälsa för både föräldrar och barn. Genomgående visar forskningen att socialt utsatta grupper använder en anmärkningsvärt stor del av sin tid och sina (ekonomiska) resurser för att ta sig till arbetsplatsen. Framför allt gäller detta förflyttningar i storstaden som för låginkomsttagare tar stora delar av dagen i anspråk. Det finns en stark koppling mellan inte bara inkomst, vardagslivets organisering och mobilitet, utan också till de förutsättningar man har för att överhuvudtaget styra, planera eller ha kontroll över sin vardagstid.

Vi har också påpekat att socioekonomi behöver diskuteras i relation till bostadsområde och flyttmönster inom staden. Medelklassen kan i större utsträckning än arbetarklassen[3] inte bara välja var de vill bo, utan också om de vill knyta an till det bostadsområde de bor i eller om de ser vistelsen i ett utsatt område som mer tillfälligt. Att bo i ett bostadsområde under en längre tid kan överbygga känslor av trygghet och tillhörighet men boende kan även ha ambivalenta eller negativa känslor om sitt bostadsområde utifrån exempelvis förekomsten av våld och brottslighet, eller hur väl det sköts när det gäller service och underhåll, eller huruvida olika former av service finns i närområdet.

Vi betonade i det inledande kapitlet i forskningsöversikten att vi förstår social utsatthet som en situationsbeskrivning snarare än en fast och enhetlig kategori. Vår utgångspunkt är att social ojämlikhet måste beaktas i relation till vardagsmobilitet. I detta kapitel har vi genom befintlig forskning om familjer visat hur social utsatthet, position på arbets- och bostadsmarknad och transportfattigdom är ömsesidigt beroende och förstärker varandra.

[3] Liksom personer som står utanför arbetsmarknaden, saknar eller väntar på uppehållstillstånd. Andra exempel är unga utan sysselsättningar som arbete eller studier, samt personer med låg pension, vilket ofta är kvinnor.

7. Social hållbarhet

I forskningsöversikten har vi så här långt beskrivit forskning om barn och ungas mobilitet och visat på behovet av att studera denna ur ett familjeperspektiv. Vi har också påpekat att forskningen har en slagsida mot medelklassens mobilitet. Det gör att vissa teman får stort utrymme i analyserna, som barns institutionaliserade vardag och föräldrars brist på tid, ett tema som fått mindre utrymme är dock pengar. Att diskutera bilen och mobiltelefoner som resurser som kan överbrygga vardagens problem är ett annat. Att diskutera den vardagliga mobiliteten i relation till ojämlikhet och transportfattigdom innebär att andra teman lyfts fram. Låga inkomster, segregerade bostadsområden och bristande transport-infrastruktur gör det svårt för familjer att delta aktivt i samhällslivet. Frågor om hur lärdomar som dessa kan inkluderas i samhällsplaneringen leder oss till begreppet social hållbarhet. I detta kapitel beskriver vi hur begreppet hittills förståtts och använts med utgångspunkt i den framväxande forskningen inom området.

I kapitlet berör vi först begreppet som sådant och kritiska reflektioner kring det. Vi tar övergripande upp den framväxande forskningen om metoder för att stärka social hållbarhet. Till slut beskriver vi en rad studier om barn och ungas mobilitet där begreppet social hållbarhet används för att rama in studiens ärende.

7.1. Ett mångtydigt begrepp

Den bredare lanseringen av ”social hållbarhet” skedde i och med Brundtlandskommissionens slutrapport (Imperatives, 1987). De sociala dimensionerna tas upp i paritet med och i relation till ekologiska och ekonomiska dimensioner. Intresset för sociala aspekter av hållbarhet har sedan växt inom en rad områden. Men inom transportsektorn och transportforskningen har istället tyngden legat på ekonomiska kalkyler och miljöbedömningar (Antonsson & Levin, 2020). Först de senaste åren har diskussionen tagit fart även inom transportområdet.

Som framkommit i forskningsöversiktens samtliga kapitel är begreppet ”social hållbarhet” både undflyende, mångtydigt och rörligt till sin karaktär. Och som inledningsvis konstaterades har Vallance m.fl. (2011:342) refererat till begreppet som ett ”i kaos”. I en ny rapport från Regeringskansliet beskrivs begreppet som en ”hal tvål” (Regeringskansliet 2021). Vad som är ”socialt” i sig självt och i relation till ”hållbarhet” har vidare kritiserats för att vara oprecist och kräver mer empiriska undersökningar (Greed 2019). Vidare betraktas det sociala ofta som en så kallat ”mjuk” fråga. Frågor om ”mjuka värden” såsom jämställdhet eller tillgänglighet för funktionshindrade, har marginaliserats inom det ekonomiskt influerade transportforskning och -planering, dimensioner som kopplats till ”det sociala” har setts som mindre viktigt att befatta sig med (Levy 2013).

Hur ”social hållbarhet” används och definieras i relation till resande, transporter och mobilitet skiljer sig åt beroende på vem som tillfrågas och i vilket sammanhang det används och med vilket syfte. Som Wimark m.fl. (2017) konstaterar i en översikt om sociala nyttobedömningar för kollektivtrafiken, är studier om sociala nyttor och social hållbarhet företrädesvis kvantitativa. Utmaningarna att fånga in, bedöma och operationalisera komplexiteten i sociala variabler, har bidragit till begreppets undflyende karaktär. Wimark m.fl. konstaterar att den sparsamma forskningen i Sverige, och den något mer omfattande internationella forskningen, till stor del diskuterat begreppet ”social hållbarhet” i termer av socialt kapital, socialt utanförskap och segregation, samt social jämlikhet och rättvisa (se även Eriksson & Dahlblom 2017).

Kapitalbegreppet härrör ursprungligen från den franska sociologen Pierre Bourdieu (2000[1977]). Särskilt begreppet *socialt kapital* har vidareutvecklats av Robert Putnam (2001), vars definition plockats upp av transport- och mobilitetsforskare. Bourdieu (2000[1977]) formulerade som bekant en sociologisk teori kring praktiker: ”a general science of the *economy of practices*, capable of treating all practices, including those purporting to be disinterested or gratuitous, and hence non-economic, as economic practices directed toward the maximizing of material and symbolic profit” (Bourdieu

2000[1977]:183). På så sätt placerade han in många *sociala* praktiker i ett större teoretiskt ramverk med begrepp lånade från en ekonomisk sfär (transaktion, kapital, marknad osv.). Forskning om socialt kapital har även belyst vikten av begrepp som tillit och tillhörighet. Nira Yuval-Davis (2006) menar att begreppet tillhörighet kan tillföra diskussioner om medborgarskap och identitet en emotionell dimension. Hur tillhörighet skapas och upplevs är en komplex process, som berör olika maktordningar och är beroende av tid och rum. Att känna tillhörighet binder ofta subjekt till en social plats, eller tvärtom får dem att känna sig alienerade från sociala platser. Joelsson (2013) lyfter fram hur Yuval-Davis (2006) förståelse av tillhörighet kan vidareutvecklas genom ett tydligare fokus på den rumsliga dimensionen, och att en sådan vidareutveckling kan vara fruktbar i studier om mobilitet. Begrepp från den samhällsvetenskapliga och humanistiska teoribildningen som traditionellt sett inte använts inom transport- och mobilitetsforskningen kan således öppna upp för nya analyser av social hållbarhet.

7.2. Social hållbarhet i planeringslitteraturen

De senaste åren har påvisat ett gryende intresse och engagemang från transportplanerare att ta frågor om sociala aspekter på allvar (Levin m.fl. 2016; Henriksson och Lindkvist 2021). Vad social hållbarhet kan innebära och hur det ska översättas i planeringspraktiken har berörts i ett stort antal rapporter (se exempelvis Trivector, 2015; Eken m.fl., 2019; Boverket, 2010). I detta avsnitt pekar vi på hur forskare från planeringsområdet argumenterat för att ett socialt fokus behövs i transportplaneringen, ibland kopplat till teoretiska resonemang och ibland i relation till mer empiriska studier.

Som vi i tidigare kapitel belyst tar sig sociala dimensioner olika uttryck i mobilitetspraktiker för olika individer och grupper. Hur planerare konkret ska arbeta med sociala aspekter har därför blivit en alltmer framträdande fråga i planeringslitteraturen. Fainstein och Servon (2005) menar att bland annat planerare som offentligt anställda är ämbetsmän vars uppgift är att betjäna det allmänna intresset. Det allmänna intresset är dock sällan något entydigt utan utgörs snarare av en mångformighet och inte sällan också av olika typer av konflikter (Fainstein och Servon, 2005). Rosenbloom (2005) menar vidare att planering alltid innebär val och avvägningar, och att de val som görs behöver diskuteras i relation till de konsekvenser dessa val får:

> *Planning may be thought of as a technical process in which sophisticated tools and methods are brought to bear on public problems. (...) Yet it is difficult to analyse the planning process, in the transportation or any other field, without recognizing that planning decisions involve choices between competing interests and values. Even if planning methods and tools were value-free (...), it is clear that choices between interests in conflict raise equity issues. At the very least planners must explain to decision makers what the interests in conflict are and determine upon which groups in society the burden of a given decision will fall. (Rosenbloom, 2005: 249)*

Rosenbloom (2005) hävdar att prioritering mellan motstridiga intressen är en politisk fråga, men att en ”proper presentation of those interests is a planning concern” (Ibid.). Just transportplaneringen har haft svårare att röra sig mot en inkluderande planeringspraktik än exempelvis samhällsplaneringen, troligtvis på grund av dess historia som en utlöpare ur ekonomisk vetenskap och tillämpning (Root 2003, Lindkvist Scholten och Joelsson 2019; Henriksson och Lindkvist, 2021). Transportforskning, liksom transport-planering, baserar sig ofta på ”econometric models of traveller behaviour based on methodological individualism and a view of transport as if it is just an exchange based transaction” (Root 2003:1, jfr Urry 2001) och är såtillvida främst instrumentell till sin karaktär. Även Winter (2021) konstaterar att det planeringstänkande som dominerar på Trafikverket i Sverige kan inordnas i tre diskurser: den målfokuserade, den samhällsekonomiska och den funktionella. Den målfokuserade planeringsdiskursen förhåller sig till olika mål och där åtgärder för att uppfylla dessa mål formuleras och genomförs. Målen, menar Winter, är dock sällan politiska i den betydelsen att mål som härstammar från olika sammanhang uttrycks som motstridiga eller spänningsfyllda. Dessutom finns en slagsida mot att de mål som formuleras också ska vara mätbara. Den samhällsekonomiska diskursen är

sprungen ur transportekonomiska ansatser, vars meningslogik bygger på att understödja ”samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning” (Winter 2021, s 122). Vad detta egentligen utgör är inte alltid tydligt uttalat, men det finns ett antagande om ”ett marknadsmisslyckande” (dagens system med statlig inblandning) och vad en fri transportmarknad kunde innebära (det marknadsliberala idealet, där fri konkurrens genererar samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning; Winter 2021). Båda dessa diskurser är instrumentella, menar Winter, till skillnad från den tredje funktionella diskursen där fokus är på ”transportsystemet som fysisk anläggning för trafikflöden” (Ibid, s 130). Här uttrycks transportsystemets funktion i relation till de behov som identifieras ”så att transportsystemet kan ’leverera’” (s. 131). Winter (2021) visar i sin avhandling mer precist hur olika tekniska och ekonomiska sätt att uttrycka, och planera, transporter och resande, är delar av ett tydligt system-tänkande (jfr Odhage 2017). Dessa olika diskurser är också olika, och har inbyggda motsättningar, vilka bland annat tar sig i uttryck i hur de förhåller sig till exempelvis politisk styrning (Winter 2021).

Grieco (2015) argumenterar för att insatser för att stärka socialt hållbar mobilitet i städerna måste få mycket mer uppmärksamhet. Fokus bör ligga på att utveckla förbättringar som gynnar de fattiga, eftersom forskning uppmärksammat hur investeringar i transportsystem hittills har drabbat fattiga mer än de gynnat dem. Så kallad ”poverty mapping” bör därför integreras i processerna För att stärka tillgängligheten menar Grieco. Vidare bör planerare enligt Grieco satsa på e-service och planering för ökad lokal tillgänglighet av service till skillnad från att lägga allt fokus på att bygga gigantiska transportsystem i städer, system som ofta segregerar och demobiliserar de fattiga ytterligare. Detta har nära kopplingar till begreppet ”hållbar tillgänglighet” som Gil Solá med kollegor utvecklat för att synliggöra sociala och miljömässiga aspekter som övergripande mål i omställningen av transport-systemet (Gil Solá, Thulin och Vilhelmson, 2020; Gil Solá och Vilhelmson, 2019a; Gil Solá och Vilhelmson, 2019b).

Utgångspunkten är att god tillgänglighet till omgivningen är en förutsättning för att människor ska kunna resa och en förutsättning för individuell välfärd. De betonar särskilt att geografiskt och virtuell närhet är avgörande för att tillgängligheten ska bli hållbar, och där cykel-, gång- och kollektivtrafik kan tillgodose människors behov av resor i vardagen. Alternativ till närhetsprincipen är att gynna bilen i planeringen, eftersom bilen möjliggör snabba transporter med längre sträckor. Tillgänglighet kan alltså tillgodoses med bil, men inte hållbar tillgänglighet. Bilen är naturligtvis heller inte tillgänglig för alla grupper, exempelvis barn och unga. Ett exempel på hur hållbar tillgänglighet kan tillämpas i praktiken är att synliggöra barns möjligheter att cykla eller gå till skolan genom kartering (Gil Solá, Thulin och Vilhelmson, 2020). En sådan kartering kan exempelvis visa vilka områden barn och unga kan nå med cykel på tio minuter via cykelbanor och vägar med skyltad hastighet upp till 50 kilometer i timmen (Ibid. s. 129). Ett sådant planeringsunderlag kan visa behov av insatser som fler säkra cykelvägar, eller bättre skyltning.

I ett svenskt sammanhang har begreppet *sociala nyttor* använts i planeringsprocesser kopplat till transporter. Inom ramen för Sverigeförhandlingen, som berör kommunal och regional medfinansiering av höghastighetståg, figurerar begreppet *sociala nyttor* som en paraplyterm för att ringa in dimen-sioner av social hållbarhet som är tänkta att kunna mätas, struktureras och värderas (Winter 2015). Winter som analyserat Sverigeförhandlingen med avseende på hur social hållbarhet operationaliserats i form av sociala nyttor, visar att hur kommuner och regioner beräknat sociala nyttor varierar stort. Det förekommer hänvisningar till sociala konsekvensanalyser samt begreppet socialt kapital, men begreppen definieras sällan ordentligt. Framför allt förstås social nytta som en god eller ökad tillgänglighet till arbete och skola. Faktorer som bra boende, god kommunal service, bra kulturellt utbud, folkhälsa, jämställdhet, trygghet och säkerhet tas upp som förknippad med sociala nyttor. Det är vidare vanligt att hänvisa till grupper som ”glömts bort” i samhällsplaneringen, där barn och unga specifikt nämns, och där barnfamiljers vardagliga resande uppmärksammas som viktigt. Winter menar vidare att snarare än att synliggöra nyttor, belyser aktörernas hantering av frågan *sociala konsekvenser* av i detta fall höghastighetståg. Att skapa en bred förståelse för sociala konsekvenser av infrastruktursatsningar är en viktig fråga för fortsatt forskning, summerar Winter (2015).

Att ta fram och pröva metoder för sociala konsekvensanalyser och -bedömningar (SKA/SKB) är ett led i att arbeta mer konkret i stads- och samhällsplaneringen med dimensioner kopplade till social hållbarhet. I Sverige har detta arbete etablerats först de senaste åren. Internationellt har sociala konsekvensbedömningar använts i drygt 40 år. Efterfrågan på att införa sociala konsekvensbedömningar har analyserats av Trivector Traffic (2015:4) som konstaterar att ”sociala aspekter och konsekvenser för olika grupper måste integreras genom hela planeringsprocessen och bland alla aktörer”. De menar vidare att SKB inte ska ses om en ”enstaka kontrollfunktion där olika konsekvenser för olika grupper stäms av” (Ibid.), och är kritiska till att fokus snarare hamnar på själva dokumentet än projektets miljöintegration eller -konsekvenser.

Sammanfattningsvis har fokus i den svenska forskningen till stor del fokuserat på vilka metoder, indikatorer och modeller exempelvis transport- eller samhällsplanerare kan använda för att kunna planera för, men också mäta och utvärdera, social hållbarhet (se t.ex. Olsson 2012; Winter 2015; Wimark 2017; Ström m.fl. 2017; Penje & Wimark 2017; Dymén 2020). Även om en del av denna forskning är influerad av kvalitativa studier, menar vi att det saknas en gedigen genomlysning av den kvalitativa samhällsvetenskapliga forskningen om social hållbarhet.

7.3. Social tillgänglighet i studier om familjers resandepraktiker

Vi har hittills berört olika tolkningar av begreppet social hållbarhet och belyst forskning om hur begreppet har hanterats i policysammanhang. Vi har noterat att det saknas kvalitativ forskning om framförallt barn och ungas resandepraktiker som kan ligga till grund för diskussioner om hur den sociala hållbarheten kan stärkas för dessa grupper. I den här delen tar vi därför upp några studier som gjort en tydlig koppling mellan social hållbarhet som koncept och barn och ungas resandepraktiker specifikt. Vi kan därmed synliggöra dels olika tolkningar av begreppet social hållbarhet, dels visa vilka aspekter som är viktiga för gruppen barn och unga.

Christensen m.fl. (2018) diskuterar i boken *Children living in sustainable built environments: new urbanisms, new citizens* vad social hållbarhet kan innebära i praktiken. Vikt läggs vid gemenskap och deltagande i staden och närområden, och på hur tillhörighet och inkluderande miljöer bidrar till den sociala hållbarheten. För att stärka social hållbarhet för barn i städer måste man enligt Christensen m.fl. (2018) i grunden öka förståelsen för barn och ungas vardagliga erfarenheter och belysa relationen mellan dessa erfarenheter och strukturella faktorer som utgör byggda och naturliga miljöer i staden. De uppmärksammar vidare att det finns en mängd forskning kring policys, politik och visioner kring hållbar urbanism. Medan denna fått stor uppmärksamhet har litet utrymme givits dels till de redan befintliga urbana rummen och dels till erfarenheter, praktiker och gemenskaper kopplat till de ”nya” miljöerna. Vidare menar Christensen m.fl. att barn har en ambivalent närvaro i policy- och planeringsdiskurser kring hållbar urbanism. På ett sätt är de väldigt synliga i exempelvis arkitekters ritningar, visioner och byggföretags broschyrer, men å andra sidan är barn och unga marginaliserade via utformning av och regelverk kring publika och gemensamma ytor. Barn är, med få undantag, heller inte synliga i medborgar- eller samrådsdialoger (se nedan).

Christensen m.fl. (2018) tar stöd i fallstudier de utfört i Storbritannien. De visar hur unga personer är kopplade till sina lokala byggda miljöer genom levda upplevelser (t.ex. genom observation, att skapa rutiner i, kritisera, röra, vandra i) och att detta sker i nära samspel med teknologiska lösningar som behärskas eller erövras med tiden. De drar slutsatsen att barns och ungas mobilitet är en intensiv praktik (trots forskning om ”minskning”). Att ”bara gå runt” (se Horton m.fl. 2014), är en mycket viktig vardaglig praktik för barn. Barn och ungas erfarenheter och interaktion med materialiteter, design, gatubild och andra användare av publika rum är byggstenar i ungas vardagliga mobilitet och i den levda sociala hållbarheten. Empirin från fallstudierna visar ett antal exkluderingar som tar sin grund i ålder, social klass och boendeform. Mobilitet så som rörelser i trafik innebär komplicerade interaktioner mellan personer, materialiteter, sociala aspekter och diskurser. Språkliga, affektiva och materiella ordningar är viktiga för barn i deras navigering i det publika rummet.

Christensen m.fl. pekar slutligen på flertalet hinder för barn och unga att aktivt och tillfullo kunna delta i skapandet av ”socialt hållbara” områden. Barn och ungas rika, detaljerade, lekfulla och livliga vardagliga kunskaper om utomhusmobilitet når inte i tillräcklig utsträckning beslutsfattare. Det belyser en strukturell exkludering av barn och unga från dialog, förhandling och diskurs. I relation till detta förespråkar Christensen m.fl. djup och detaljerad forskning som med multipla metoder finner insikter i barn och ungas vardagliga påverkan på hållbar urbanism (Christensen m.fl., 2018).

Christensen med fleras (2018) ansats till social hållbarhet ligger nära planeringsforskaren Helen Jarvis (2005) förståelse av *socialt hållbara stadsrum.* I ett socialt hållbart stadsrum understödjer eller stärker den fysiska och byggda miljön människors sociala relationer och individuella handlingar, och att människor bör inkluderas i utformandet av den byggda miljön. Det skapar i sin tur starkare möjligheter för att också känslor av tillhörighet, delaktighet och gemenskap uppstår (Jarvis 2005). Det här skulle också kunna kopplas till hur vi kan nå eller utveckla *urban resilience* (ungefär ’urban motstånds-kraft’), ett begrepp som ibland lyfts i relation till socialt hållbara stadsrum.

Även inom andra forskningsområden, såsom t.ex. folkhälsovetenskap, finns studier som visar tydliga samband mellan fysisk miljö, känslor av tillhörighet, ojämlikhet och upplevt välmående. Malin Eriksson och Kjerstin Dahlblom (2020) har studerat barns perspektiv på hälsofrämjande miljöer. De använder begreppet socialt kapital för att förstå hur platser påverkar hälsa och välbefinnande. De har studerat närsamhällets kollektiva sociala funktion, vilket kan innefatta allt från normer och kulturer, hur inlemmad man är i närsamhället och vilket stöd man har där och även sådant som områdets rykte. Man kan både se detta som ett ”görande”, alltså något som aktivt utförs genom folks handlingar, men också något som skulle kunna mätas i termer av deltagande och upplevelse av tillit osv. De studerade bland annat barns fotografier och intervjuade dem och resultaten ligger i linje med mycket barndoms-geografisk forskning om närsamhällets betydelse för barn. Barn från ett mer välbärgat vitt medelklass-område och ett mer mixat med lägre socioekonomi ingick. De platser som barnen från båda områdena såg som viktiga för hälsa och välbefinnande var platser som möjliggjorde social samvaro och att kunna vara tillsammans, aktiviteter som ger njutning och positiva känslor (bland annat hemmet, skolan, biblioteket och olika grönområden och parker). Det som skiljde dem åt var tillgängligheten till sådana platser, där barnen i det rikare området hade närmare tillgång till hälsofrämjande platserna och dessa platser var också fler än jämfört med det andra området. Eriksson och Dahlblom lyfter fram att:

> *We did not expect that the children’s stories about their everyday lives, and their photos of available positive places would differ as much as they did between the schools. This indicated that children’s ‘lived inequality’ cannot be captured in public records but need to be discovered by listening to the voices of children themselves. (Eriksson och Dahlblom 2020:9)*

Studien synliggör hur det materiella (den byggda miljön) är sammankopplad med det sociala, och hur upplevelser av platser har att göra med huruvida individer upplever att aktiviteter är *möjliga* för dem att utföra.

I en studie om iranska skolbarns uppfattning om sitt eget och skolans närområde (Ziaesaeidi och Flanders Cushing, 2019) förstås social hållbarhet som processer som stödjer social interaktion och barns kulturella liv i deras lokala miljöer. Dessa processer bidrar till hälsosamma och levbara (”liveable”) miljöer enligt forskarna. Självständigt resande, att kunna leka och utforska, ha relationer till vuxna och olika sociala grupper liksom till kultur i olika former är faktorer som i den tidigare forskningen antas stärka den sociala hållbarheten. En planering som främjar bilen framhålls som en barriär för barns sociala hållbarhet, eftersom det leder till osäkra utomhusmiljöer där barnen inte tillåts ta sig runt själva. Gång- och cykelinfrastruktur blir därför viktig. En annan barriär är förekomsten av kriminalitet och brott som bidrar till otrygghet och som också leder till att barn begränsas i sin självständighet. Metodologiskt utgörs studien av enkäter samt teckningar på närmiljön som barnen fått i uppdrag att rita. Barnen som var mellan 7 och 15 år bor i olika områden i den iranska staden Kerman,

där barnvänliga miljöer saknas och där det är svårt för barnen att resa på egen hand, eller leka själva utomhus. Barnen i studien värdesatte att kunna leka i närområdet, på gator och i parker. Grönområden uppfattades också som viktiga. Att få ta rum, det vill säga att höras och synas utan begränsningar, var också viktigt. Barnen såg det som mindre viktigt med utomhusytor som barn och vuxna kan dela. Väl utformad gång- och cykelinfrastruktur som binder ihop hemmet med skolan värderas också högt av barnen. Att ha tydliga restriktioner för bilar och tung trafik i närområdet är en huvudfaktor för den sociala hållbarheten. Studien pekar slutligen på att barn tolkar hur väl de trivs i närmiljön, något som är ett viktigt mått på social hållbarhet enligt Ziaesaeidi och Flanders Cushing (2019).

I antologin *Kollektiva resor. Utmaningar för social hållbarhet* (Henriksson och Lindkvist 2020) argumenterar redaktörerna för att kvalitativ kunskap om resenärers behov och upplevelser behövs för att kunna stärka social hållbarhet i praktiken. De definierar begreppet som strävanden mot rättvisa, livskvalitet och social sammanhållning. Relaterat till transportområdet menar Henriksson och Lindgren att social hållbarhet nås när olika sociala gruppers olikartade behov tas hänsyn till i trafikplaneringen. Det kan handla om att prioritera särlösningar för vissa grupper. Hittills har transportplaneringen byggt på en idé om att alla ska ha lika tillgång till transporter, trots att olika grupper har olika förutsättningar att tillgodogöra sig detta lika utbud. Det ska dock tilläggas att senior- och ungdomsrabatter i kollektivtrafiken är vanligt förekommande, vilket är ett sätt att uppmärksamma särbehov. Men särbehov handlar om mer än olika priser.

I antologins empiriska kapitel beskrivs en rad studier som lyfter fram olika gruppers förutsättningar för att vara mobila i olika kontexter. Särskilt intressant för denna översikt är de kapitel som behandlar ungdomars mobilitet. Henriksson (2020) diskuterar hur unga personer i olika åldrar upplever hållplatsen när de är på väg hem. Det visar sig att hållplatsen upplevs som en särskilt otrygg miljö när det är mörkt eller sent eftersom den ofta implicerar interaktion med andra människor som kan upplevas hotfulla. Att gå hem i mörkret, att ringa en vän eller be föräldrar om skjuts är strategier ungdomarna använder sig av för att hantera hållplatsen som en fysisk miljö. Henriksson framhåller att mobiltelefonen spelar en avgörande roll för ungdomarnas mobilitetsstrategier.

Vidare har Lagerqvist (2020) intervjuat unga personer från olika sociala miljöer i Stockholmsområdet om deras resandevärldar. Med begreppen *tyngd* och *avlastning* visar Lagerqvist att upplevelsen av kollektivtrafiken har tydliga genusdimensioner. Medan tjejer uttrycker en kroppslig utsatthet som en tyngd, betonar killar i stället tyngder kopplat till trängsel, smuts och lukter. En konkret konsekvens av detta är att tjejer föredrar bussar, medan killar framhåller tunnelbanan som mer attraktiv. Berg (2020) lyfter fram mobilitetsstrategier bland unga i förorten. Här finns flera paralleller till Lagerqvist resultat när det gäller upplevelser av kollektivtrafiken. Specifikt för Bergs text är att hon undersöker huruvida ungdomar i svenska urbana förortsmiljöer upplever transportfattigdom, utifrån den definition som den internationella litteraturen påvisat. Berg menar dock att ungdomarna i hennes studie inte upplever transportfattigdom. De har tillgång till olika resanderesurser, framför allt en väl utbyggd kollektivtrafik. Detta menar Berg har att göra med att den svenska planeringstraditionen prioriterat närhet till service och tillgång till kollektivtrafik, dock främst i urbana miljöer.

Slutligen tar Wimark (2020) upp nyanlända hbtq-migranters möjligheter till mobilitet. Wimarks kapitel har inte ett explicit ungdomsfokus, men många av informanterna är unga och upplever begränsningar som delvis är kopplat till ålder, så som avsaknad av körkort och bil, och bristande tillgång till stadig inkomst. De saknar i många fall ekonomiska resurser för att resa, samtidigt som kollektivtrafiken i sig ofta är bristfällig i de miljöer som hbtq-migranter vistas i, som asylboenden på landsbygden. Eftersom verksamheter som kan bidra med värdefulla sociala nätverk för hbtq-personer oftast är lokaliserade i större städer blir denna grupp extra beroende av kollektivtrafiken. En ytterligare dubbelhet är att kollektivtrafiken sällan upplevs som ett tryggt rum att hbtq-personer då deras könsuttryck kan ifrågasättas, ibland på våldsamma sätt. För denna grupp kan det alltså vara relevant att tala om transportfattigdom, eller att ojämlikhet kopplat till transporter. Detta pekar på att

transportfattigdom måste studeras med det lokala och specifika i fokus. Detsamma gäller social hållbarhet.

7.4. Sammanfattande diskussion

I vår genomgång av den nationella och internationella forskningsfronten diskuterar vi hur olika aspekter av ”det sociala” knyts samman med dimensioner av ”hållbarhet” (jfr Banister 2008). ”Det sociala” förstås på så vis både i en mer generell sociologisk betydelse, som en omskrivning för samhället och ”samhällsväven”, och i en mer specifik betydelse, med hänvisning till sociala relationer av olika slag. Dessa relationer är ömsesidigt beroende, och formas och omformas genom människors handlingar och i samspel med den omgivning och det sammanhang vari individers handlingar utförs. Genom att sätta ”det sociala” i förgrunden kan man då sortera den tidigare forskningen utefter hur den närmat sig exempelvis frågor om barns och ungas, eller familjers, vardagsliv och mobilitet; social utsatthet och exkludering i relation till transporter och mobilitet (så kallad transportfattigdom eller mobilitetsrättvisa); samt livskvalitet/välmående (”liveability”).

Vi har i kapitlet lyft hur begreppet social hållbarhet generellt behandlats i samhällsplaneringen. Vi vill särskilt framhålla två aspekter som är centrala när det gäller specifikt transportplaneringen. För det första blir naturligtvis *resandet* i sig centralt för analysen, liksom *vad resandet kan uppnå*, vilket hänger ihop med människors aktiviteter som företas i vardagen, liksom till större mobilitetsprojekt (se kapitel 4). Vi har i detta kapitel lyft fram några resultat från studier som specifikt intresserat sig för familjers, barn och ungas resandepraktiker och vad det innebär för att kunna uppnå social hållbarhet. Här betonas närhet, trygghet och självständighet, vilket vi också lyft fram i tidigare delar av översikten. Den andra aspekten som vi vill betona är att transportplaneringen mer än samhälls-planeringen byggt på en idé om att alla ska ha lika tillgång till transporter, trots att olika grupper har olika förutsättningar att tillgodogöra sig detta lika utbud. Detta kombinerat med ett starkt ekonomiskt-rationalistiskt ideal har gjort det svårt att i teori och praktik synliggöra social olikhet. Det finns därmed stora paralleller med frågor som rör social hållbarhet, med frågor vi berörde i kapitel 6, som social ojämlikhet och (o)rättvisa.

8. Social hållbarhet, familjers vardagsmobilitet och mobilitetsrättvisa

Vi inledde den här forskningsöversikten med en fråga huruvida alla har samma möjligheter att välja färdsätt och ta sig dit de behöver i vardagen. När vi nu kommit till forskningsöversiktens sista kapitel, kan vi konstatera att den sammantagna forskningen på området visar att så inte är fallet. Bland annat socioekonomi och bostadsområde spelar stor roll för möjligheten att resa. Detta fördjupar vi i kapitel 5 och 6. Coronapandemin har också accentuerat många av de ojämlikheter som finns i Sverige, och som kan kopplas till just bostäder, bostadsområde och mobilitet (Joelsson & Ekman Ladru 2021). Vi inledde också med att i kapitel 4 placera forskningsöversikten i fältet mobilitetsforskning, där mobilitet inte bara förstås som fysisk förflyttning utan även upplevelser av och meningsskapande kring mobilitet, såväl som förflyttningar som sker t.ex. i tiden. Med den mobilitetsteoretiska ansatsen menar vi att vad vardagsmobilitet är ska förstås som föränderlig och beroende av olika former av relationer. Ansatsen gör det möjligt att studera komplexa empiriska situationer där mobilitet blir något som ”görs” snarare än ”är”.

I kapitel 5 gav vi oss in på hur vardagslivets organisering förändrats över tid, och hur forskningen kring vardagslivet tagit sig an frågan om mobilitet. Här diskuterade vi hur vardagliga och lokala mobilitetsbeslut på individ- och familjenivå varit relativt stabila över tid, detta trots ett fokus på hypermobilitet och accelererad mobilitet. Kapitlet visar hur vardagens levda verklighet behöver tas i beaktande när mobilitet diskuteras och analyseras. Vi tog även upp att ålder och olika former av relationer och beroenden karaktäriserar olika vardagliga mobilitetsbeslut i familjer. Forskningen som lyfts i kapitlet illustrerar hur vardagsbesluten är kopplade till olika typer av strukturella förutsättningar, villkor och processer som sker på avstånd från familjernas vardag. Något som kan kopplas till normer och föreställningar kring barndom och föräldraskap. Den forskning som finns på området har en stark slagsida mot medelklassens mobilitet, normer och ideal, varför en intersektionell analys är av största vikt för att synliggöra skillnader i olika gruppers mobilitet och hur dessa skillnader kan undersökas.

I kapitel 6 valde vi att fokusera på vilka fält som undersökt olika gruppers mobilitet. Ett viktigt forskningsområde relaterar till forskning om bostadsområden, socioekonomisk segregation och rumslig stigmatisering. Här gör vi en poäng av att lyfta in forskning från andra forskningsfält för att kunna förstå olika gruppers mobilitet. Vi menar att undersökningar som fokuserar på arbets- och bostadsmarknadens villkor bidrar till förståelsen av hur socioekonomisk orättvisa påverkar familjers vardagliga mobilitet och känsla av tillhörighet. Forskning som explicit relaterar till transportfattigdom har visat hur tillgång till och möjligheten att utnyttja befintliga transporter leder till ojämlikhet för personer med låg inkomst, men också hur den tidsrumsliga organiseringen av vardagslivet försvåras i ett samhälle med en samhällelig tidsrytm som bygger på vissa former av arbeten. Det finns med andra ord en stark koppling mellan inte bara inkomst, vardagslivets organisering och mobilitet, utan också till de förutsättningar man har för att överhuvudtaget styra, planera eller skapa kontroll över sin vardagstid.

I kapitel 7 diskuterade vi det mångtydiga begreppet social hållbarhet i relation till de tidigare kapitlen. Vi lyfter fram hur den tidigare forskningen förstått, begreppsliggjort och operationaliserat begreppet. Inledningsvis konstaterar vi att den tidigare forskningen framför allt varit kvantitativ, och att den kvalitativa forskningen mer sparsam. Ett mer fruktbart sätt att studera social hållbarhet är att ta i beaktande både kvantitativa och kvalitativa aspekter. Vi kan dock konstatera att mycket av forskningen om social hållbarhet handlar om hur begreppet kan användas i planeringspraktiken. Forskningen som tas upp i kapitlet pekar på betydelsen av närhet, trygghet och självständighet för familjers, barn och ungas resandepraktiker. Planeringsinsatser som främjar dessa aspekter stärker den sociala hållbarheten.

I detta avslutande kapitel går vi djupare in på de underliggande antaganden som den mer planerings-nära forskningen vilar på. Vi relaterar dessa antaganden till våra övergripande teman: social ojämlikhet och (o)rättvisa.

8.1. Social hållbarhet som begrepp: begränsningar och potential

Som vi sett har den största delen av den svenska forskningen på området varit inriktad mot att konkretisera vad social hållbarhet är genom att visa på vilka element som innefattas i analyser av det samma (se Wimark 2017). Det är därför viktigt att synliggöra och diskutera vilka antaganden, föreställningar och associationskedjor forskningen om social hållbarhet vilar på. Wimark (2017) diskuterar hur både det han kallar sociala utfallsvariabler och sociala determinanter är betydelsefulla när vi diskuterar social hållbarhet. Det kan också formuleras som en fråga om det som Agic och Ekermann (2019) i ett annat sammanhang refererar till som skillnaden, men också sambanden, mellan människors *handlingskraft* och *handlingsutrymme*. De sociala determinanterna (sociala faktorer som demografi, ekonomiska och geografiska aspekter) påverkar och samspelar med de sociala utfalls-variablerna (socialt kapital, socialt utanförskap och andra sociala faktorer; Wimark 2017). Handlingsutrymmet människor har i sin vardag både definieras och omformas av den handlingskraft de har/visar (Agic & Ekermann 2019). Vi menar att inte bara individen är viktig som analysenhet för att förstå olika former av samband. Individens bredare sammanhang måste tas i beaktande i allt från nära relationer till familjen, till övriga sociala och materiella relationer familjens vardag utgörs och konstitueras av. Här träder också den *differentierade mobiliteten och rumsligheten* fram, och hur konsekvenserna av denna ojämlikhet får betydelse för individers och familjers förståelse av demokrati, delaktighet och medborgarskap. Även mentala och psykologiska dimensioner kan påverka framtidstro och -utsikter, liksom identitets-formeringen.

Olsson (2012:1) konstaterar att ett begrepp som social hållbarhet ”istället för att vara ett begrepp som i sig kan omsättas i exakta formuleringar eller mätbara variabler är ett *orienterande begrepp* som anger en riktning, och *att det finns en idévärld knuten till det*” (första kursiveringen i original, andra kursiveringen vår). Med idévärld menas här de kunskapsteoretiska antaganden om verkligheten, alltså det sammanhang som begreppet social hållbarhet förstås i relation till.

> *Att se hållbarhet som ett orienteringsbegrepp eller ett perspektiv innebär att vi kan vara öppna för föränderlighet och utveckling när vi utgår från det. Den specifika situationen vi analyserar får spela med. Öppenheten innebär också en frihet att delta i tankeutvecklingen, att bidra med insikter, kunskaper som vi kan ha och som ligger i begreppets riktning. (Olsson 2012:1)*

Att som Olsson peka på begreppet som orienterande knyter an till vikten av att på olika sätt arbeta med *visioner* i forskningen, i planeringspraktiken och övriga sammanhang som har konsekvenser för människors vardagsliv. Att inte bara visa det som ”är”, utan också vad detta ”är” kan skifta till, och hur förändring är möjlig utifrån de ”terms of transition that alter the harder and softer, tighter ad looser structures of sociality itself” (Berlant 2016:394). Utifrån ett sådant synsätt är det svårare att lösgöra social hållbarhet från sitt historiska och kunskapsteoretiska sammanhang. Det blir då viktigt att vidareutveckla begreppet inom ett visionärt och med nödvändighet rörligt ramverk. Ett närliggande tankessätt har Finlayson (2016) som skiljer på *dynamisk* kontra *statisk* teori. En dynamisk teori enligt Finlayson fokuserar i analysen på själva rörelsen eller förändringen mellan faktiska sociala fenomen. Ett dynamiskt element i en teori fokuserar på hur förändring äger eller borde äga rum. Statisk teori å andra sidan, beskriver eller förstår förhållanden som fixerade och ”frusna”, alltså säger ”det här är hur saker och ting är”, eller hur de borde vara (dvs. utgår från någon form av ideal). Detta skulle kunna liknas vid det som också Winter (2021) diskuterar i relation till de tre starka planeringsdiskurser som hon identifierat i Trafikverkets planeringstänkande. Den målfokuserade, samhällsekonomiska och funktionella diskursen kan ses som starkt präglade av statiska förståelser av transportsystemet, och där följaktligen också ”människor” och ”samhälle” får relativt lite utrymme. Även om sociala skillnader kan bli planeringsrelevanta i respektive diskurs, konstruerar de olika diskurserna planeringens huvudsakliga uppgift så att sociala skillnader får och ges en underordnad betydelse (Winter 2021).

Det här menar vi kan ses som en uppmaning att ha modet att beröra det normativa, inte bara för att belysa vikten av att röra sig bortom beskrivningar och/eller kritik, utan även för att föreslå en intervention i den värld man studerar (Burawoy 1998; Alanen 2011). Alanen (2011) lyfter betydelsen av att inte bara vara kritisk utan också sträva efter att explicitgöra det normativa och formulera en vision för ett förändrat samhälle. I mycket feministisk forskning betonas betydelsen av frigörelse i sig. Det ligger delvis i linje med en kritisk ansats, där en vision om ett annat samhälle är ett grundantagande och en central del i teoriutvecklingen. Finlayson (2016) varnar för att se det deskriptiva och det normativa som motsatser, utan menar att båda dessa aspekter finns i olika teorier och argument. Det är istället kontexten och våra syften som bestämmer vilken av dessa aspekter som är mer rimlig att understryka i ett givet sammanhang. Finlayson menar vidare att just begreppet praxis faktiskt inbegriper både det materiella och det ideella – begreppet refererar till ”the process by which humans work on and transform both the world around them *and also themselves*” (2016:71, kursiv i original). Winter (2021, s 200, kursiv i original) konstaterar att framtiden i de dominerande trafikplaneringsdiskurserna hon studerat, blir en ”icke-fråga”:

> *En annan flytande signifikant som jag menar är särskilt intressant i relation till sociala skillnader är den genomgående tendensen att konstruera framtiden som en icke-fråga avseende* vad *för framtida samhälle som planeringen bör medverka till.*

Utifrån det här sättet att tänka ska normativitet inte betraktas som i motsättning till vetenskaplighet, där vetenskaplighet likställts med ”objektivitet”. Normativitet har i själva verket varit grunden för den feministiska kritiken av vetenskapsteori, en kritik som synliggjort hur forskaren befinner sig i och forskning utförs i ett sammanhang. Forskaren måste inte vara distanserad och osynlig, eller allvetande för den delen, för att producera giltig och trovärdig kunskap. Giltig och trovärdig kunskap är, menar man, en konsekvens av att vara transparent och tydlig med de samband, beroenden och relationer som präglar forskningen. Feministiska forskare som Sandra Harding (1995), Donna Haraway (1991) och Karen Barad (2007) har insisterat på att behålla objektivitetsbegreppet men omformulerar det i grunden till att handla just om partialitet, lokalisering och situering. Harding (1995) menar att ”strong objectivity” är forskning som är transparent med sina premisser och som utgår ifrån den ståndpunkt som de marginaliserade grupperna innehar (ståndpunktsteorin). Haraway (1995) benämner detta som “feminist objectivity”, Barad (2007) talar om partiell och lokaliserad objektivitet. Lykke (2009) formulerar det som att forskaren har ”en lokaliserad subjektsposition bestående av både forskarsubjekt och apparatur-/forskningsteknologi/språk som tillsammans betraktas som oupplösligt förenade med och ingående i den värld som utforskas” (2009:153).

Alla förespråkar alltså att synliggöra forskarens position, och hur denna position både är med och formar och omformar, det som studeras. Många samhällsvetenskapliga kvalitativt orienterade forskare förhåller sig till forskning på detta sätt, där erkännandet av forskningens relationella och normativa aspekter är centrala för kunskapsproduktion. Det som bland annat Haraway (1991) och Barad (2007) understryker är att det vi forskar om och analyserar är en ”modell” av verkligheten som vårt val av metod och teori kan hjälpa oss begripa. Modellen ÄR alltså inte verkligheten eller ens en representation av verkligheten. Verkligheten utgörs inte av yta och djup, men i vår analytiska teknologi kan vi förstå eller begripliggöra det så. Det skulle också kunna liknas vid att inte förväxla olika sätt att kalkylera, mäta eller göra prognoser, inom ramen för en modell som att det utgör hur det är eller ens kommer att vara.

För att återknyta till Olssons (2012) sätt att närma sig hållbarhetsbegreppets sociala dimensioner genom att lyfta fram det som ett orienterande begrepp, finns det också skäl att diskutera användningen av andra begrepp som knyts till social hållbarhet, exempelvis ”sociala nyttor”, ”socialt kapital” eller ”sociala konsekvenser” (Ström m.fl. 2017, jfr Wimark 2017). Som vi varit inne på har kapitalbegreppet använts som ett sätt att bryta ner och operationalisera social hållbarhet. Bourdieus (2000[1977]) teori kring sociala praktiker är ett försök att skapa en enhetlig sociologisk teori om samhällets reproduktion, och relevantgöra sociologin genom den språkliga flirten med

naturvetenskaperna och de ekonomiska vetenskaperna (Celikates 2018). Att begreppsliggöra sociala praktiker genom att förstå dem som ekonomiska, i bred bemärkelse, får en dubbel innebörd. Genom att benämna något i ekonomiska termer i ett klimat där ekonomi definierar och sätter ramar för politik och förvaltning, kan det förefalla både logiskt och strategiskt att använda ekonomiskt klingande begrepp. Det kan vara ett sätt att lättare få gehör för det man vill göra och genomföra, och kan på så vis möjliggöra ett praktiskt arbete med social hållbarhet (Ström m.fl. 2017). Men det finns också risker. Vi vill betona att man bör vara varsam med hur det görs, och peka på några problematiska aspekter som ett oreflekterat upptag av begrepp som associerar till ekonomi kan ha. En första risk är att denna typ av ekonomiskt klingade begrepp i modeller och metoder lättare förstås som mätbara, just för att de konnoterar mätbarhet och ekonomi. Men frågan är vad som mäts, och vad som kan mätas och vad mätande leder till. All form av teoretisering kring fenomen är med nödvändighet en förenkling av verkligheten, och ska heller inte förväxlas med verkligheten eller avspeglingar av denna. Det gör att teoretiska ramverk och modeller, och begrepp som används i dessa, med nödvändighet är just förenklingar. De kan aldrig härbärgera den komplexitet som begreppet avser att referera till eller benämna. Alla förenklingar riskerar på så vis att låsa fast begrepp genom att definiera och slå fast innebörder, så att de förlorar sin rörlighet och dynamiska styrka och potential. Beroende på vad man då avser att t.ex. mäta med ett begrepp (variabel), faller med nödvändighet andra aspekter bort eller hamnar i skymundan. Winter (2021) visar t.ex. hur det dominerande planeringstänkandet på Trafikverket marginaliserar sociala skillnader, och konstruerar dessa som irrelevanta eller mindre relevanta för planeringen att adressera och hantera:

> *Ingen av dessa dominerande diskurser karaktäriseras således av att planeringen i bredare bemärkelse konstrueras kring uppgiften att företräda olika gruppers olika perspektiv och behov. Inte heller förstås planeringsuppgiften handla om* vad för sorts *framtida samhälle som är önskvärt ur olika perspektiv och möjliga gemenskaper. (s. 206, kursiv i original)*

Här kan en parallell dras till jämställdhetsområdet. Statsvetaren Malin Rönnblom (2011) menar att jämställdhet blivit en fråga om administration och administrativa tekniker. I en iver att mäta allting genom indikatorer, försvinner frågor om makt och leder således till en avpolitisering av området. Risken blir då, överfört till frågan om social hållbarhet, att den dynamik som begreppet är avsedd att fånga förvandlas till en fråga om administration, systematisering och mätbarhet.

Den andra risken vi ser handlar om en mer generell kritik mot en *ekonomisering* av olika handlingar och situationer som varken kan eller ska förstås och placeras i en snäv ekonomistisk förståelse av tillvaron. Politikens uppgift är att genomföra prioriteringar och fördela resurser, och behöver självklart ha tillgång till olika sätt att värdera resurser och de områden som ska prioriteras. Det är dock inte samma sak som att vetenskapen, eller de förvaltningar och myndigheter som arbetar med verkställande av politiska beslut, ska formulera kunskap eller praktik enbart inom sådana ekonomistiska ramar eller i relation till en ekonomistisk norm. Hur ska vi sätta en prislapp på barns möjligheter att ta sig runt i sitt närområde, att känna sig trygg från motortrafiken eller kriminella gäng? Allting kanske inte ska eller behöver mätas? Allting kanske inte ska förenklas, eller låsas fast i sin definition? Allting kanske inte ska jämföras eller relateras till en ekonomisk norm? I ett bredare perspektiv kan det här relateras till de nyliberala styrningslogiker och den styrningsmentalitet som utgör en fundamental del av samhället, och som också reglerar politiken och de problemformuleringar som kan ta sig i uttryck i relation till sociala frågor (Rönnblom 2011).

I en tid där det mesta inte bara relateras till, utan också värderas i enlighet med, ekonomiska logiker, kan alltså ett språkbruk som konnoterar och understryker de ekonomiska dimensionerna få en dubbel innebörd. Å ena sidan kan det vara av vikt att lyfta fram dimensioner som annars glöms bort eller osynliggörs som en del i reproduktionen av samhället, på det sätt som till exempel feministiska forskare pekat på när det gäller det osynliggjorda och obetalda hushållsarbetet kvinnor utför, och hävdat att detta arbete de facto utgör det fundament varpå mäns lönearbete möjliggjorts. Å andra sidan

kan samma manöver samtidigt riskera att låsa fast sociala handlingar inom en ekonomisk logik, där andra sociala och kulturella dimensioner och tolkningar ses som mindre begripliga och svårare att operationalisera (Ström m.fl. 2017). Celikates (2018:33) menar till exempel att en konsekvens av Bourdieus teoretisering kring sociala praktiker som ekonomiska, riskerar placera handlingar i en ”economic and reductionist model of action” där deltagarnas egna perspektiv inte tas i beaktande, och där till synes väldigt olika praktiker hanteras, tolkas och bedöms som lika. I linje med detta föreslår Winter (2015) som vi beskrev i kapitel sex, att ”sociala konsekvenser” kan vara att föredra framför ”nyttor” – även om ett annat begrepp kanske inte undkommer själva den mätapparat begreppet är avsedd att inordnas i. Winter (2021, s. 14) har dock nyligen föreslagit att det kan vara mer fruktbart att prata om sociala skillnader istället för social hållbarhet och sociala konsekvenser, för att ”upprätta en tydligare distinktion mellan planeringsdiskussioner som handlar om att analytiskt *beskriva* en situation eller förändring ur olika perspektiv, med planeringsdiskussioner som handlar om att normativt *värdera, väga samman och ta ut en kurs*.”

Det kan vara förförande att använda sig av begrepp som man på förhand vet lättare kan tas upp och användas praktiskt, också för att de lättare anammas inom ett politiskt ekonomiskt system där mätbarhet är ett ideal och ett mål. Det kan dock också leda till att olikheter och skillnader skyms, i ett försök att destillera fram enhetliga kategorier, indikatorer och mått. En viktig aspekt som forskningsöversikten understryker är just mobilitetens mångtydiga och differentierade innebörd. Vad kan social hållbarhet vara utifrån ett användarperspektiv, ur transportsystemens användares ögon? Vad kan social hållbarhet vara för människor i rörelse i vardagen? Vad kan social hållbarhet vara och betyda för familjer i bostadsområdet? Denna typ av frågor rör sig bortom de predicerande ansatserna transport- och samhällsplaneringen med nödvändighet måste förhålla sig till och utgå ifrån. I dagsläget är det enbart några få studier som har denna ansats, som vi berörde i kapitel sex. Vi menar att en visionär samhälls- och transportpolitik och planering behöver inte bara problematisera utan faktiskt också aktivt omforma hur vi ser på det gemensamma, vårt samhälle och hur vi ser på människan och övriga varelser och våga stå upp för andra värden än snävt ekonomiska (jfr Gil Solá, Thulin och Vilhelmson 2020). Politiken, likväl som planeringen, behöver utmana de normer som finns inom planeringen, men också i samhället. Till dessa hör också att utmana de starka normer kring ekonomisk logik, men också hypermobilitet, som både reglerar, styr och definierar partipolitiken, myndigheter och förvaltningar (Winter 2021, jfr Alnebratt & Rönnblom 2019).

8.2. Mobilitetsrättvisa: en väg framåt?

Ett begrepp som på senare år fått allt större uppmärksamhet är *mobilitetsrättvisa* (”mobility justice”; Muller & Marsden 2016, Sheller 2018). Begreppet används bl.a. av nutida amerikanska sociala rörelser, som sätter fokus på hur olika förtryckande och marginaliserande maktordningar samspelar med mobilitet. I sin bok *Mobility Justice*, exemplifierar Sheller med det antirasistiska kollektivet ”The Untokening”, där de utvecklat sju principer för mobilitetsrättvisa. Kollektivet skriver (citerat i Sheller 2018, s. xiv):

> *When people live at the intersection of multiple vectors of oppression, unfettered access to mobility and public space are not guaranteed. Racism, sexism, classism, ableism, xenophobia, homophobia, and constraints imposed upon gender-non-conforming folks can make the public space hostile to many. Bodies encounter different risks and have different needs.*
>
> *Yet this has seldom been the starting point for envisioning more sustainable transportation. It should be. When cities plan for active transportation, low-carbon transitions, or smart mobility, these voices need to be heard.*

För att fullt ut kunna analysera samtidens mest akuta kriser: urbaniserings-, migrations- och klimatkrisen, behöver vi ett ramverk som kan hålla ihop de olika dimensionerna av ojämlikhet och

orättvisa som individer och grupper erfar i förhållande till mobilitet. Sheller (2018) menar att en mobilitetsrättviseansats möjliggör detta, och kan också visa på de samband som finns mellan det kroppsliga, gaturummet och den byggda miljön, till det nationella och transnationella, såväl som det planetära. Hennes förslag är radikalt, och visar också på vikten av att inte fragmentisera och separera mobilitetens olika villkor, uttryck och nivåer, utan istället hålla samman och våga se de nätverk av relationer som formar våra vardagsliv och som formas av våra handlingar. Det innebär också att våga utgå från grundantagandet att mobilitet är ojämn, ojämlik och orättvis, där historiska processer skapat infrastrukturer som i sin tur möjliggjort särskilda mobilitetskulturer. Dessa mobilitetskulturer bygger, menar hon, på vissa gruppers mobilitet och andras immobilitet:

> *Mobilities are organized in and through mobility regimes and uneven infrastructure spaces that simultaneously presuppose and reproduce immobile "others". Mobilities are never free but are in various ways channeled, tracked, controlled, governed, under surveillance, and always unequal. (Sheller 2018b: 95)*

Överlag behövs, enligt Sheller (2018), en ny typ av social infrastruktur som tar vardagslivets rytmer och takt i beaktande. Det här skulle kunna innebära att vi istället kan tala om *mobila allmänningar* (”mobile commons”) där just skillnader och olikheter kan få samexistera, och som heller inte kräver att vi behöver fixera olika betydelser, innebörder eller kategorier på förhand. Mobila allmänningar handlar inte nödvändigtvis om att maximera mobiliteten för alla, eller att skapa tillgänglighet till transporter eller till staden. Att fokusera på mobilitetsrättvisa och att arbeta utifrån en idé om mobila allmänningar, handlar istället om att skydda människors och andra varelsers mobilitet och platser för rörelse genom ”att reglera överdådig mobilitet, begränsa onödig hastighet, reglera företag och prissätta de externa effekterna av transporter och förebygga dess skador” (Sheller 2018, s. 169, vår översättning).

Avslutningsvis vill vi framhålla att forskningen i mångt och mycket har fokuserat på ”det sociala” i studier av mobilitet. Det finns dock forskning som på varierande vis poängterar hur ett människo-centrerat fokus riskerar att förbise hur andra objekt och materialiteter, t.ex. den byggda miljön, vägar, cyklar eller el-skotrar, mobiltelefoner eller stenar (jfr Rautio 2013), inte bara har betydelse för hur mobiliteten realiseras, utan är en aktiv medskapare för att mobiliteten överhuvudtaget sker (se Kullman 2010). ”Det sociala” står då på ett vis i motsättning till ”det materiella” i den forskning som problematiserar antagandet att det sociala på något vis kommer före eller är överordnat det materiella (Kraftl 2020). Inom en del av samhällsvetenskapen har intresset för så kallade objektorienterade ontologier och ”non-representational theory” ökat, som en följd av att det språkliga/diskursiva tenderar att överskattas i viss forskning. Materialitet förstås i dessa teoriinriktningar inte bara i statiska termer som en effekt av ojämlika relationer, utan som en aktiv medskapare av individer, omgivningen och aktörskapet. Materialitet är på så vis all form av materia, organiskt såväl som oorganiskt, och tonvikten är på samspelet mellan människors och djurs och ”objektens” betydelse för omgivningens och vår tillblivelse. Det finns också en öppenhet inför känslors och emotioners roll, exempelvis i förhandlingar om vardagsmobilitet (se Joelsson 2019), eller för förnimmelser och det sinnliga, vilket också har visat sig ha stor betydelse för våra relationer med det rumsliga. Det möjliggör att innefatta de olika dimensioner av ojämlikhet som vi lyft genom forskningsöversikten, men också för att synliggöra mobiliteten som diversifierad och differentierad.

En materiell ”vändning” med fokus på rättvisa kan ses som en fortsättning på och vidareutveckling av en marxistisk tanketradition. Intresset för materiella villkor och dessas betydelse för samhällets reproduktion är central, men man har övergett ambitionen att skapa en teori eller teoretisk modell som ska förklara allting för att istället intressera sig för olikheter och inbördes motstridigheter. Chantal Mouffe (2013) benämner det som en skillnad mellan ”det politiska” och ”politik”, där ”det politiska” betecknar hur alla samhälleliga processer innefattar antagonism och meningsskiljaktigheter – det vill säga olika intressen och intressekonflikter. Dessa bör bejakas, menar hon vidare, för att vi i öppna och respektfulla konfrontationer ska kunna få syn på och värdera de olika intressena och väga dem mot

demokratiska värden. Det finns på så sätt heller ingen strävan efter konsensus eller enhällighet, och heller inte *en* enda uppfattning av det gemensamma goda. Det ligger i linje med Shellers (2018) tankar om mobilitetsrättvisa och som vi ser som ett fruktbart sammanhållet ramverk för att förstå och arbeta med t.ex. familjers vardagliga mobilitet i socialt utsatta områden.

Referenser

Adams, J. 1993. ”Risk compensation and the problem of measuring children’s independent mobility and safety on the roads”, i *Children, transport and the quality of life* (red. Hillman, M.). London: Policy Studies Institute

Adams, J. (1999). The social implications of hypermobility. I *OECD Workshop Proceedings on the Economic and Social Implications of Sustainable Transportation* (s. 95-134).

Adey, P et al. 2014. *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Routledge.

Agic, H., & Ekermann, K. (2019) *Handlingsutrymme och handlingskraft - En etnografisk undersökning om spänningsfältet mellan Studiefrämjandets arbete för ökad mångfald och de segregerade människornas egna erfarenheter.* Rapport. https://www.studieframjandet.se/contentassets/c5ccbe13cbd44105b8d8fcd00b707e1e/rapport-handlingsutrymme-och-handlingskraft.pdf

Ahmed, S. 2006. *Queer Phenomenology. Orientations, Objects, Others*. Duke University Press.

Alnebratt, K. & Rönnblom, M. (2019). *Feminism som byråkrati: Jämställdhetsintegrering som strategi*. Leopard förlag.

Andersson, E. 2020. *Boendesegregation och covid-19 i Sverige.* https://www.delmos.se/wp-content/uploads/2020/11/Eva-Andersson.pdf

Ansell, N. (2009). Childhood and the politics of scale: descaling children's geographies? *Progress in Human Geography* 33 (2), 190-209.

Ambjörnsson, F., & Jönsson, M. (2010, red.) *Livslinjer: berättelser om ålder, genus och sexualitet.* Göteborg: Makadam.

Ambjörnsson, F. (2018). *Tid att städa: Om vardagsstädningens praktik och politik.* Stockholm: Ordfront förlag.

Ambrose, A. (2016). Att navigera på en skolmarknad: en studie av valfrihetens geografi i tre skolor . Doktorsavhandling. Stockholm Universitet, Sverige.

Antonson, H., & Levin, L. (2020). A crack in the Swedish welfare façade? A review of assessing social impacts in transport infrastructure planning. *Progress in planning*, *138*, 100428.

Ayllón, E., Moyano, N., Lozano, A. & Cava, M-J. (2019) Parents’ Willingness and Perception of Children’s Autonomy as Predictors of Greater Independent Mobility to School. Int. J. Environ. Res. Public Health 2019, 16, 732.

Backvall, K. (2019) *Constructing the Suburb: Swedish Discourses of Spatial Stigmatisation.* Doktorsavhandling Geographica 21. Uppsala: Uppsala universitet.

Balkmar, D. (2018) Violent Mobilities: Men, Masculinities and Road Conflicts in Sweden, *Mobilities*, Taylor and Francis. 13(5), 717-732. https://doi.org/10.1080/17450101.2018.1500096

Balkmar, Dag (2020) Cycling politics: Imagining sustainable cycling futures in Sweden, *Applied Mobilities*, Taylor & Francis. https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1723385

Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15(2), 73-80. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005

Banister, D. 2018. *Inequality in Transport.* Alexandrine Press.

Barad, K. (2007). Meeting the Universe Halfway. Quantum Physics and the Entanglement of Matter and Meaning, Durham: Duke University Press.

Barker, J. (2009) 'Driven to Distraction?': Children's Experiences of Car Travel, Mobilities, 4(1), 59-76, DOI: 10.1080/17450100802657962

Barker J. (2011). 'Manic Mums' and 'Distant Dads'? Gendered geographies of care and the journey to school. *Health & place*, *17*(2), 413–421. https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2010.04.001

Barker, J. (2003). Passengers or Political Actors? Children's Participation in Transport Policy and the Micro Political Geographies of the Family. *Space and Polity* 7(2): 135–151

Baeten, G. (2000). The tragedy of the highway: Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices. *European Planning Studies*, 8(1), 69-86

Berg, J. (2020) Mobilitetsstrategier bland unga i förorten. I Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020) Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet. Lund: Arkiv förlag, 23-40

Berman, R. (2019) Children in Motion: Everyday Life Across Two Homes. I Murray, L., McDonell, L., Hinton-Smith, T., Ferreira, N., & Walsh, K. (2019) *Families in motion. Ebbing and flowing through space and time*. Bingley: Emerald Publishing ltd., 195-214

Berlant, L. (2016). The commons: Infrastructures for troubling times*. *Environment and Planning D: Society and Space*, *34*(3), 393–419. https://doi.org/10.1177/0263775816645989

Bhosale, J., Duncan, S., Stewart, T., Chaix, B., Kestens, Y. & Schofield, G. (2017) Measuring children's independent mobility: comparing interactive mapping with destination access and licence to roam, *Children's Geographies,* 15:6, 678-689, DOI: 10.1080/14733285.2017.1293232

Björklid, P. (1994) "Children – Traffic – Environment". Architecture and Behaviour 10:4, 399-405

Björklid, P. (2005) Närmiljön – hinder eller pedagogisk resurs? Om trafikens inverkan på barns uppväxtvillkor, i *Svensk miljöpsykologi* (red. Johansson, Maria & Küller, Marianne). Lund: Studentlitteratur.

Björklid, P. (2012) *Forskning om barn och trafik. Forskningssammanställning för Trafikverket* (http://www.trafikverket.se/PageFiles/44605/forskning_om_barn_och_trafik_pia_bjorklids_forskningssammanstallning.pdf)

Björklid, P & Gummesson, M. (2013) Children's Independent Mobility in Sweden, The Swedish Transport Administration 2013:003

Björklid, P. & Nordström, M. (2007) "Environmental Child-Friendliness: Collaboration and Future Research", *Children, Youth and Environments* 17:4: 389-401

Bocarejo S., Pablo, J., Oviedo H. & Ricardo, D. (2012) Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments, *Journal of Transport Geography*, 24:C, 142-154, https://EconPapers.repec.org/RePEc:eee:jotrge:v:24:y:2012:i:c:p:142-154.

Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A. m.fl.. (2020) Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. *Transportation* https://doi.org/10.1007/s11116-020-10145-5

Bourdieu, P. (2000[1977]) *Outline of a theory of practice.* Cambridge: Cambridge University Press.

Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling– en kunskapsöversikt.* Karlskrona: Boverket rapport.

Boyer, K., & Spinney, J. (2016) Motherhood, mobility and materiality: Material entanglements, journey-making and the process of 'becoming mother.' *Environment and Planning D: Society and Space*, 34(6), 1113–1131. https://doi.org/10.1177/0263775815622209

Brenner, N., & Schmid, C. (2015) Towards a new epistemology of the urban?, *City*, 19:2-3, 151-182, DOI: 10.1080/13604813.2015.1014712

Bremer Gagnesjö, S. (2021) Kollektivtrafikens könstyranni. I Rönnblom, M., Linander, I., & Sandberg, L. *(O)tryggt. Texter om makt, plats och motstånd*. Stockholm: Premiss förlag.

Brussoni, M., Olsen, L. L., Creighton, G., & Oliffe, J. L. (2013). Heterosexual gender relations in and around childhood risk and safety. *Qualitative health research*, *23*(10), 1388-1398.

BRÅ (2016) Insatser mot brott och otrygghet i socialt utsatta områden. En kunskapsöversikt. Rapport 2016:20. https://www.bra.se/download/18.37179ae158196cb1723309b/1480436880282/2016_20_Insatser_mot_brott_och_otrygghet.pdf

Burawoy, Michael. 1998. "The extended case method". *Sociological Theory* 16(1):4-33. Carver, A., Panter, J., Jones, A. & van Sluijs, E. (2014) Independent mobility on the journey to school: A joint cross-sectional and prospective exploration of social and physical environmental influences. Journal of Transport & Health 1, 25–32.

Cairncross, F.. (1997). *The death of distance: How the communications revolution will change our lives* (Vol. 302). Boston, MA: Harvard Business School Press.

Casey, ES. 1996. How to get from space to place in a fairly short stretch of time. I *Senses of Place*. S Feld, S & Basso, KH (red.). School of American Research Press: Santa Fe; 2– 24.

Cele, S. (2006) *Communicating place: methods for understanding children's experience of place*. Diss. Stockholm: Stockholms universitet.

Celikates, R. (2018) *Critique as Social Practice. Critical Theory and Social Self-Understanding*. London: Rowman & Littlefield International.

Christensen, P., Hadfield-Hill, S., Horton, J.& Kraftl, P. (2018) *Children living in sustainable built environments: new urbanisms, new citizens*, New York, NY: Routledge.

Christensen, P. & Cortes-Morales, S (2017) Children's Mobilities: Methodologies, Theories, and Scales. In: Ni Laoire, C., White, A. and Skelton, T. (eds.) *Movement, Mobilities, and Journeys. Geographies of Children and Young People*., 6. Springer Singapore, 1-32.

Christensen, P., & Mikkelsen, M. R. (2013). 'There is nothing here for us..!'How girls create meaningful places of their own through movement. *Children & society*, *27*(3), 197-207.

Christensen, P. & Romero Mikkelsen, M. (2008) ”Jumping off and being careful: children’s strategies of risk management in everyday life”. *Sociology of Health and Illness* 30(1):112-130.

Christie, N., Ward, H., & Kimberlee, R. (2010). *Road traffic injury risk in disadvantaged communities: evaluation of the neighbourhood road safety initiative.*

Clarke, D., Ward, P., Truman, W. and Bartle, C. (2010) A poor way to die: social deprivation and road traffic fatalities. *Behavioural Research in Road Safety* 2008: Eighteenth Seminar. London: Department for Transport. 81-93

Clement, S. (2019) Families On-Foot: Assembling Motherhood and Childhood Through Care. I Murray, L., McDonell, L., Hinton-Smith, T., Ferreira, N., & Walsh, K. (2019) *Families in motion. Ebbing and flowing through space and time*. Bingley: Emerald Publishing ltd., 195-214.

Cohen, S. A., & Gössling, S. (2015) A darker side of hypermobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, *47*(8), 166–1679, https://doi.org/10.1177/0308518X15597124

Cortes-Morales, S and Christensen, P. (2014) Unfolding the pushchair. Children's Mobilities and Everyday Technologies. *Research on Education and Media,* 6 (2), 9-18.

Creed, C. (2019) Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway. I Lindkvist Scholten, C. & Joelsson, T. 2019. *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks*. Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan.

Cresswell, Tim. 2004. *Place: a short introduction.* Malden, Oxford & Carlton: Blackwell Publishing

Czepkiewicz, M., Heinonen, J. and Ottelin, J. 2018. Why do urbanites travel more than do others? A review of associations between urban form and long-distance leisure travel. *Environment Research Letters* 13(7), 073001. https://doi.org/10.1088/1748-9326/aac9d2

Currie, G. 2011. *New perspectives and methods in transport and social exclusion research*. Emerald, Bingley.

Dahlstedt, M. 2007. ”I val(o)frihetens spår: Segregation, differentiering och två decennier av skolreformer”. *Pedagogisk Forskning i Sverige* 12(1): 20-38.

Davidson, Debra J. & Freudenburg, W.R.(1996) ”Gender and Environmental Risk Concerns: A Review and Analysis of Available Re-search”. *Environment and Behavior* 28(3): 302-339.

Depeau, S., Chardonnel, S., André-Poyaud. Lepetit, A. Jambon, F.Quesseveeur, E, Gombaud, J. Allard, T & Choquet, C-A. (2017) Routines and informal situations in children´s daily lifes. *Travel Behaviour and Society*, 9, 70-80.

de Laval, S. (1997) Planerare och boende i dialog: metoder för utvärdering. Stockholm: Tekniska högskolan.

D’haese, L., Dewaele, A., & Houtte, M. V. (2016). Homophobic violence, coping styles, visibility management, and mental health: A survey of Flemish lesbian, gay, and bisexual individuals. *Journal of homosexuality,* 63(9), 1211-1235.

Dodd, H. F., FitzGibbon, L., Watson, B. E., & Nesbit, R. J. (2021). Children’s play and independent mobility in 2020: results from the British Children’s Play Survey. *International journal of environmental research and public health,* 18(8), 4334.

Dowling, R. (2000) Cultures of Mothering and Car Use in Suburban Sydney: A Preliminary Investigation. *Geoforum* 31(3): 345–353.

Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., & Lindkvist, C. (2020) *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital.* Trivector rapport 2020:6. https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2020/08/web-outreach-2020_6.pdf

Egard, H. & Hansson, K. (2020) Strandsatt och förbisedd – men envis. Erfarenheter av att resa kollektivt med funktionsnedsättning. I Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, s. 107- 120.

Eken, A., Magnusson, J., Hildesson, A., Molnar, S. & De Fine Licht, K. (2019) *Rätt verktyg för jobbet? En översikt över verktyg för social hållbarhetsanalys i städer*. Mistra Urban Futures Rapport 2019:1

Ekman Ladru, D., & Gustafson, K. (2018). 'Yay, a downhill!': Mobile preschool children's collective mobility practices and 'doing'space in walks in line. *Journal of Pedagogy*, 9(1), 87-107.

Ekman Ladru, D., & Gustafson, K. (2020). Children's collective embodiment—Mobility practices and materialities in mobile preschools. *Population, Space and Place*, 26(3), e2322.2019

Ellegård, K. (2010) Tidsgeografisk visualisering av vardagslivet, *Geografiska Notiser*, Vol. LXVIII, 4, 171-186.

Ellegård, K. (2001) *Fånga vardagen : ett tvärvetenskapligt perspektiv*, I: Ellegård, K. & Wihlborg, E. (red.). Lund: Studentlitteratur.

Eriksson, M. & Dahlblom, K. (2020) Children's perspectives on health-promoting living environments: The significance of social capital, *Social Science & Medicine*, 258, https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2020.113059.

Fahlén, D., E. Thulin och B. Vilhelmson. (2010) *Vad gör man när man reser? En undersökning av resenärers användning av restiden i regional kollektivtrafik.* Vinnova, Rapport VR 2010:15.

Fainstein, S.S. & Servon, L.J., (2005) *Gender and planning: A reader.* New Brunswick: Rutgers University Press.

Faskunger, J. (2008) *Barns miljöer för fysisk aktivitet: samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga.* Östersund: Statens folkhälsoinstitut.

Finlayson, L. (2016) An Introduction to Feminism. Cambridge: Cambridge University Press.

Folkhälsomyndigheten (2021) *Miljöhälsorapport 2021:8, Barns miljörelaterade hälsa.* https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/m/miljohalsorapport-2021/?pub=88328

Freeman, E. (2010). *Time binds: Queer temporalities, queer histories*. Duke University Press.

Friberg, T. (1990) *Kvinnors vardag: om kvinnors arbete och liv: anpassningsstrategier i tid och rum.* Meddelande från Lunds universitets geografiska institution. Avhandling, nr 109

Friberg, T. (1998) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation.* KFB-rapport 1998:23. Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm.

Friberg, T. (2002) ”Om konsten att foga samman – kvinnors förflyttningsprojekt i tid och rum” i Schoung, Katarina (red) *Svensk kulturgeografi och feminism – rötter i rörelser i en rumslig disciplin.* Karlstad University Studies 2002:3.

Friberg, T. (2005) ”Kvinnors upplevelser av resans rum.” i Friberg, T., Listerborn, C., Andersson, B., & Scholten, C.(red) *Speglingar av rum om könskodade platser och sammanhang*. Brutus Östlings bokförlag Symposion.

Friberg, T. (2008) ”Kvinnors rörelsemönster i den föränderliga staden.” i Brusman, M., Friberg, T. & Summerton, J. (red.) *Resande planering makt.* Arkiv förlag, Lund, 57-80.

Friberg, T., Brusman, M. & Nilsson, M. (2004): *Persontransporternas "vita fläckar": om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv.* Centrum för kommunstrategiska studier: Linköping.

Frändberg, L. & Vilhelmson, B. (2011) More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. *Journal of Transport Geography* 19, 1235–1244.

Furedi, F. (2001) *Paranoid Parenting: How Anxiety Prevents us from Being Good Parents.* Allen Lane.

Garland-Thomson, R. (2005) Feminist Disability Studies. *Signs,* 30(2), 1557-1587. doi:10.1086/423352.

Gibson, J. J. (1979) *The Ecological Approach to Visual Perception*. Psychology Press Ltd. Gilboa Runnvik, A.C., (2014) *Rum, rytm och resande: genusperspektiv på järnvägsstationer* (Doctoral dissertation, Linköping University Electronic Press).

Gil Solá, A., & Vilhelmson, B. (2019a). Negotiating proximity in sustainable urban planning: A Swedish case. *Sustainability*, *11*(1), 31. https://doi.org/10.3390/su11010031

Gil Solá, A., Larsson, A., & Vilhelmson, B. (2019b). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet.* Göteborgs universitet.

Gil Solá, A., Thulin, E., & Vilhelmsson, B. (2020) Tillgänglighet på hållbara villkor. Mot en ökad närhet i vardagen. I Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, 121-140.

Grieco, M. (2015) Poverty mapping and sustainable transport: A neglected dimension. Research in *Transportation Economics* 51 (2015), 3-9.

Goledge R.G. & Stimson R.J (1997) *Spatial behavior: A geographic perspective*. The Guilford press: London.

Grundström, K. (2018) Mobility as a stratifying factor in housing: dwelling-in-place contra dwelling-on-the-move in Sweden, *Mobilities*, 13:1, 96-110, DOI: 10.1080/17450101.2016.1274559

Greed, C. (2019) Are We Still Not There Yet? Moving Further Along the Gender Highway: From One to Many Tracks. I Lindkvist Scholten, C. & Joelsson, T. *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks,* Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan.

Gullestad, M. (1989) *Kultur og hverdagsliv: På sporet av det moderne Norge*. Oslo: Universitetsforlaget.

Gustafson, P. E. (1998) ”Gender Differences in Risk Perception: Theoretical and Methodological Perspectives”. *Risk Analysis* 18(6): 805-811.

Gustafson, K & Van der Burgt, D. (2013) ”Doing time” and “Creating Space”: a case study of outdoor play and institutional leisure in an urban family. *Children, Youth and Environments*, 233, 24-42.

Gustafson, K., van der Burgt, D. (2015). 'Being on the move': Time-spatial organisation and mobility in a mobile preschool. *Journal of Transport Geography*, 46: 201-209**.**

Haddington, P. Mondada, L. & Nevile, M (2013). *Interaction and Mobility. Language and the Body in Motion*, Berlin/Boston: De Gruyter.

Halberstam, J. (2005) *In a Queer Time and Place: Transgender Bodies, Subcultural Lives.* New York: New York University Press.

Hanson, S. (2010) Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, place and culture.* 17(1):5-23.

Haraway, D. (1991) *Simians, Cyborgs, and Women. The Reinvention of Nature*, London: Free Association Books.

Harding, S. “Strong objectivity”: A response to the new objectivity question. *Synthese* 104, 331–349 (1995). https://doi.org/10.1007/BF01064504

Harvey, D. (2003) The right to the city. *International Journal of urban and regional research* 27(4).

Harvey, D. (2006) *Den globala kapitalismens rum. På väg mot en teori om ojämn geografisk utveckling.* Hägersten: Tankekraft förlag.

Henriksson, M. (2014) *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större. Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Linköping: Linköping university press (avh.)

Henriksson, M. (2019). Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken. Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang. *Tidskrift för genusvetenskap*, *40*(2), 75-96.

Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet.* Lund: Arkiv förlag.

Hillman, M., J. Adams, and J. Whitelegg, eds. (1993) *One False Move... A Study of Children’s Independent Mobility.* London: PSI.

Hjorthol, R., Hovland Jakobsen, M., Ling, R., Nordbakke, S. & Haddon, L. (2005) *Den mobile hverdag. En kvalitativ studie om bruk av bil og kommunikasjonsmedier i barnefamilier.* Transportøkonomisk institutt rapport 754/2005.

Holdsworth, C. (2013) *Family and Intimate Mobilities.* Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan.

Holdsworth, C. (2019) Families and Flow: The Temporalities of Everyday Family Practices. I Murray, L., McDonell, L., Hinton-Smith, T., Ferreira, N., & Walsh, K. (2019) *Families in motion. Ebbing and flowing through space and time*. Bingley: Emerald Publishing ltd., 155-176.

Holt, L. (2011) *Geographies of children, youth and families. An international perspective*. London & New York: Routledge.

Holloway, S. L. & Valentine, G. (2000) *Children's geographies: Playing, living, learning,* London & New York: Routledge.

Horton, J., Christensen, P., Kraftl, P. & Hadfield-Hill, S. (2014) 'Walking … just walking': how children and young people's everyday pedestrian practices matter, *Social & Cultural Geography*, 15(1), 94-115.

Hägerstrand, T. (1970) What about people in Regional Science? Papers in Regional Science, 24 (1), 6-21.

Imperatives, S. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our common future*. http://www.ask-force.org/web/Sustainability/Brundtland-Our-Common-Future-1987-2008.pdf

James, A., Jenks, C., & Prout, A. (1998) *Theorizing childhood*. Cambridge: Polity Press.

Jarvis, H. (2005) Moving to London Time: Household co-ordination and the infrastructure of everyday life. *Time and Society*, vol 14 (1), 133-154.

Jarvis H, Pratt AC & Cheng-Chong Wu P. (2001) *The Secret Life of Cities. The Social Reproduction of Everyday Life*. Harlow: Prentice Hall.

Jiron, P. & Carrasco, J-A. (2019) Understanding Daily Mobility Strategies through Ethnographic, Time Use, and Social Network Lenses. Sustainability, 2020, 12(1), s. 312-328.

Jirón P., & Iturra L. (2014) Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by Recreating Research Paths. In: Murray L., & Upstone S. (eds) *Researching and Representing Mobilities*. Palgrave Macmillan.

Jiron, P. (2009) *Mobility on the Move: Examining Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile*. Ph.D. Thesis, The London School of Economics and Political Science, London, UK.

Joelsson, T. (2013) *Space and Sensibility. Young Men's Risk-Taking with Motor Vehicles,* PhD Diss, Linköping: Linköping University.

Joelsson, T. (2019) 'So that we don't spoil them': understanding children's everyday mobility through parents' affective practices, Children's Geographies, 17:5, 591-602.

Joelsson, T., & Ekman Ladru, D. (2020), Den mångtydiga tryggheten: risker, platser och mobilitet i barns och ungas vardagsliv. I *(O)tryggt. Texter om makt, plats och motstånd*, (red. Rönnblom, M., Sandberg, L. och Linander, I.), Premiss förlag, 211-234.

Joelsson, T., & Ekman Ladru, D. (2021). Cracks in the well-plastered façade of the Nordic model : reflections on inequalities in housing and mobility in (post-)coronavirus pandemic Sweden. *Children's Geographies*. Epub ahead of print. https://doi.org/10.1080/14733285.2021.1909706

Joelsson, T., & Lindkvist Scholten, C. (2019) Introduction: The political in transportation and mobility – Toward a feminist analysis of everyday mobility and transport planning. I *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks* (red. Lindkvist Scholten, C., & Joelsson, T.), Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan.

Johansson, M., Mårtensson, F., Jansson, M. & Sternudd, C. (2020) Urban space for children on the move. I E. Owen D. Waygood, M. Friman, LE. Olsson & R. Mitra (eds) *Transport and Children's Wellbeing*. Amsterdam: Elsevier Inc., 217-235.

Karsten, L. (2005). It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space. *Children's Geographies*, 3, 275–290.

Karsten, L. (2015) Middle-class Households with children on vertical family living in Hong Kong. *Habitat Int.* 47, 241– 247.

Kaufmann, V., Bergman, M.M. & Joye, D. (2004) Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research,* 28: 745-756. https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x

Kearns, R., & Collins, D. (2006). Children in the intensifying city: lessons from Auckland's walking school buses. I *Creating Child Friendly Cities* (pp. 117-132). Routledge.

Kębłowski, W. & Bassens, D., 2017. "All transport problems are essentially mathematical": The uneven resonance of academic transport and mobility knowledge in Brussels. *Urban Geography,* pp. 1–25.

Kerr, S Gibson, C & Klocker N 2018. Parenting and neighbouring in the consolidating city: The emotional geographies of sound in apartments. *Emotion, Space and Society*, 26 1-8.

Koskela, H. (1999) *Fear, control & space*. Helsingfors: Helsingfors University.

Kraftl, P. (2020) After Childhood: Re-Thinking Environment, Materiality and Media in Children's Lives. Routledge (finns som e-bok på biblioteket), kap 1-2, 9. (44 s.)

Kronlid, D. (2008) Mobility as capability. I Uteng, T.P., & Cresswell, T. *Gendered Mobilities*. Routledge, s. 15-34.

Kusenbach, M. (2008) "Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool". *Ethnography* 4(3): 455-485.

Kyttä, M. (2004) The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly. *Journal of Environmental Psychology* 24, 179–198.

Lagerqvist, M. (2020) Ungdomars resandevärld. Hur kollektivtrafiken tynger och avlastar vardagslivet. I Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag,41-56.

Lareau, A. (2003/2011) *Unequal childhoods: Class, race and family life*. Univ of California Press.

Laurier, E., , Lorimer, H., Brown, B., Jones, O., Juhlin, O., Noble, A., Perry, M., Pica, D., Sormani, P., Strebel, I., Swan, L., Taylor, A. S., Watts, L & Weilenmann, A. (2008) Driving and 'Passengering': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel, *Mobilities*, 3(1), 1-23.

Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, *23*(4), 567-588. https://doi.org/10.1191/030913299666161864

Lefebvre, H. (1991 [1974/84]). *Production of space.* Wiley-Blackwell.

Lefebvre , H. (2003 [1970]) *The urban revolution.* University of Minnesota Press.

Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, time and everyday life*. London,New York: Continuum.

Levin, L. (2019). How may public transport influence the practice of everyday life among younger and older people and how may their practices influence public transport? *Social Sciences,* 8(3). https://doi.org/10.3390/socsci8030096

Levy, C., 2013. Travel choice reframed: 'Deep distribution' and gender in urban transport. *Environment and Urbanization,* 25(1), pp. 47–63.

Lykke, Nina. 2009. *Genusforskning– en guide till feministisk teori, metodologi och skrift.* Stockholm: Liber.

Lyons, G., & Urry, J. (2005). Travel time use in the information age. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *39*(2-3), 257-276. https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.004

Lin, W. (2012) "Wasting time? The differentiation of travel time in urban transport", Environment and Planning A, vol. 44, s. 2477-2492.

Lindkvist Scholten, C. & Joelsson, T. 2019. *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks* Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan.

Listerborn, C. 2002. *Trygg stad. Diskurser om rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik.* PhD diss., Chalmers University of Technology, Sweden.

Little, H. (2015) Mothers' beliefs about risk and risk-taking in children'soutdoor play, *Journal of Adventure Education & Outdoor Learning,* 15:1, 24-39

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. In *Proceedings of the institution of civil engineers-transport* (Vol. 169, No. 6, pp. 353-365). Thomas Telford Ltd.

Lucas, K., Philips, I., Mulley, C.& Ma, L. (2018) Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two low-income populations living in central and peripheral locations in the same city, *Transportation Research Part A* 116 (2018) 622–634

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016) Transport poverty and its adverse social Consequences, *Transport*, Volume 169, Issue TR6

Lund, Daniel. 2013. *Barns rörelsefrihet och fysiska aktivitet. En studie om upplevd och faktisk rörelse i tre urbana familjer.* Arbetsrapporter nr 886, Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet

Lundgren, Anna Sofia (2006) *Genus på offentlig plats. Reflexer och transparenser. Etnologiska* skrifter nr 36, Institutionen för kultur och medier, Umeå universitet, Arkitektkopior Umeå

Lupton, Deborah. 1999b. *Risk*. London & New York: Routledge

Malmberg, B., Michael M. Nielsen, Eva, K. Andersson and Karen Haandrikman (2018) Residential Segregation of European and Non-European Migrants in Sweden 1990-2012. *European Journal of Population.* 34(2): 169–193 http://rdcu.be/Jz3R

McDowell, L. (1999) *Gender, Identity and Place: Understanding Feminist Geographies*. University of Minnesota Press.

McIlvenny, P. (2014) Vélomobile Formations-in-Action: Biking and Talking Together. *Space and Culture*, *17*(2), 137–156. https://doi.org/10.1177/1206331213508494

Malmberg, Bo, Michael M. Nielsen, Eva, K. Andersson and Karen Haandrikman (2018) Residential Segregation of European and Non-European Migrants in Sweden 1990-2012. European Journal of Population. 34(2): 169–193 http://rdcu.be/Jz3R

Malmberg, B. and Clark, W.A.V. (2021), Migration and Neighborhood Change in Sweden: The Interaction of Ethnic Choice and Income Constraints. Geogr. Anal., 53: 259-282. https://doi.org/10.1111/gean.12250.

Martens, K. (2017) *Transport Justice. Designing fair transportation systems.* Routledge.

Massey,D. (1991). A Global Sense of Place. *Marxism Today*. http://banmarchive.org.uk/collections/mt/pdf/91_06_24.pdf

Massey, D. (2005) *For Space.* London, Thousand Oaks & New York: Sage.

Matthews, H. & Tucker, F. (2006) On the other side of the tracks: The psychogeographies and everyday lives of rural teenagers in the UK. I *Children and their Environments: Learning, Using and Designing Spaces*, Cambridge University Press, s. 161-175. https://doi.org/10.1017/CBO9780511521232.011

Marzi, I., Demetriou, Y. & Reimers, A-K. (2018) Social and physical environmental correlates of independent mobility in children:a systematic review taking sex/gender differences into account .*Int J Health Geogr (*2018) 17:24

MacDougall,C., Schiller, W. & Darbyshire, P. (2009)'What are our boundaries and where can we play? Perspectives from eight- to ten-year-old Australian metropolitan and rural children', *Early Child Development and Care*,179:2,189 -204

McIlvenny, P., Broth, M., & Haddington, P. (2014) Moving Together: Mobile Formations in Interaction. *Space and Culture* 17(2), s. 10-106.

Merriman, P. (2019). Molar and molecular mobilities: The politics of perceptible and imperceptible movements. Environment and Planning D: *Society and Space,* 37(1), 65–82. https://doi.org/10.1177/0263775818776976

Molina, I. (1997) *Stadens rasifiering : Etnisk boendesegregation i folkhemmet*. Uppsala universitet.

de los Reyes, P., Molina, I., & Mulinari, D. (Red.) (2002). Maktens (o)lika förklädnader : kön, klass & etnicitet i det postkoloniala Sverige : en festskrift till Wuokko Knocke. Bokförlaget Atlas.

Morgan, D. (1996) *Family connections: An introduction to family studies*. Cambridge: Polity Press.

Morgan, D. (2011) Locating 'Family Practices'. *Sociological Research Online*, 16 (4) 14. http://www.socresonline.org.uk/16/4/14.html 10.5153/sro.2535

Mouffe, C., 2013. *Agonistics: Thinking the world politically.* London: Verso.

Middleton, J. (2009) ‘Stepping in time’: walking, time and space in the city, *Environment and Planning A* 41:1943 - 1961.

Middleton, J. (2010) Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking*, Social & Cultural Geography* 11: 575 – 596.

Middleton, J. (2011) Walking in the city: the geographies of everyday pedestrian practices, *Geography Compass* 5: 90 – 105.

Middleton, J. 2018. The socialities of everyday urban walking and the ‘right to the city’. *Urban Studies* 552 296–315.

Mikkelsen, M R. & Christensen, P. (2009) Is Children's Independent Mobility Really Independent? A Study of Children's Mobility Combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies , *Mobilities,* 4:1, 37-58

Milne, S. (2009) Moving Into and Through the Public World: Children's Perspectives on their Encounters with Adults, *Mobilities*, 4:1, 103-118.

Mullen, C. & G. Marsden. 2016. Mobility justice in low carbon energy transitions, *Energy Research & Social Science* 18: 109-117.

Murray, L, 2008, “Motherhood, risk and everyday mobilities”, i Uteng, T P, Cresswell, T (red.) *Gendered Mobilities.* Ashgate, Aldershot, Hants, s. 47–63

Murray, L. & Doughty, K. (2016) Interdependent, imagined, and embodied mobilities in mobile socialspace: Disruptions in ‘normality’, ‘habit’ and ‘routine’. *Journal of Transport Geography* 55 (2016) 72–82.

Murray, L., McDonell, L., Hinton-Smith, T., Ferreira, N., & Walsh, K. (2019) *Families in motion. Ebbing and flowing through space and time.* Bingley: Emerald Publishing ltd.

Nail, T. (2018) *Being and Motion.* Oxford: Oxford University Press.

Nansen, B., Gibbs, L., MacDougall, C., Vetere, F., Ross, NJ & McKendrick, J (2015) Children's interdependent mobility: compositions, collaborations and compromises, *Children's Geographies,* 13:4, 467-481, (2015)

Nethercote, M. (2018) Theorising vertical urbanisation, *City*, 22:5-6, 657-684, DOI: 10.1080/13604813.2018.1549832

Niska A. et al. 2017. *Cykling bland barn och unga. En kunskapssammanställning [Cycling among children and youth. A research overview].* The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), Report 958.

Odhage, J. (2017) *Otraditionella lösningar med traditionella medel: Åtgärdsvalsstudien som planeringsfenomen*. Doktorsavhandling. Kungliga tekniska högskolan.

Olsson, S. (2012) *Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv*. https://nanopdf.com/download/social-hllbarhet-i-ett-planeringsperspektiv_pdf

Páez, A., et al., Relative accessibility deprivation indicators for urban settings: Definitions and application to food deserts in Montreal. *Urban Studies* 47(7):1415-1438.

Panelli, R., Punsch, S., & Robson, E. 2007. *Global Perspectives on Rural Childhood and Youth: Young Rural Lives.* New York: Routledge

Pain, R. 1999. "Women's experiences of violence over the life-course". I *Embodied Geographies: Spaces, bodies and rites of passage* (red. Elizabeth Kenworthy Teather). London & New York: Routledge.

Pain, R. (2006) Paranoid parenting? Rematerializing risk and fear for children, *Social & Cultural Geography*, 7:2, 221-243

Pereira, R.H.M, Schwanen, T., & Banister, D. 2016. Distributive justice and equity in transportation. *Transport reviews* 37: 170-191.

Penje, O. & Wimark, T. (2017). Social hållbarhet och segregation: kvantitativ tillgänglighetsmodellering för rumsliga analyser av kollektivtrafik. I Wimark, T. (2017) *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken.* Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. https://su.diva-portal.org/smash/get/diva2:1067971/FULLTEXT02.pdf

Pinkster, F. (2014) ''I Just Live Here'': Everyday Practices of Disaffiliation of Middle-class Households in Disadvantaged Neighbourhoods, *Urban Studies* 51(4) 810–826, March 2014

Pinkster, F (2016) Narratives of neighbourhood change and loss of belonging in an urban garden village, *Social & Cultural Geography,* 17:7, 871-891,

Polisen (2017) *Utsatta områden - Social ordning, kriminell struktur och utmaningar för polisen.*

Pooley, C., Turnbull, J. & Adams, M. (2005) *A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century.* Farnham: Ashgate Publishing. Also published (2016) London, New York: Routledge.

Preston, J. & Raje, F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. Journal of Transport Geography 15(3):151-160. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002

Prop 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*

Prezza, M. & Pacilli, M.G. (2007) Current fear of crime, sense of community, and loneliness in Italian adolescents: The role of autonomous mobility and play during childhood. Journal of Community Psychology, 35 (2), 151-170.

Putnam, R. (2001). Social capital: Measurement and consequences. *Canadian journal of policy research*, 2(1), 41-51.

Rasmussen, K. (2004). Places for Children – Children's Places. *Childhood,* 11(2), 155–173. https://doi.org/10.1177/0907568204043053

Rautio, P. (2013) Children who carry stones in their pockets: on autotelic material practices in everyday life. *Children's Geographies* 11(4):394-408. (14 s.)

Regeringskansliet. 2021. *Den hala tvålen. Verktyg och metoder för social hållbarhet och stadsutveckling.* https://www.regeringen.se/496991/contentassets/3d6ae840c00f4b159294c8e986b56a04/den-hala-tvalen--verktyg-och-metoder-for-social-hallbar-i-fysisk-planering.pdf

Riksrevisionen (2020) *Rätt insats på rätt plats – polisens arbete i utsatta områden.* RiR 2020:20. https://www.riksrevisionen.se/download/18.7546977617592429b913d517/1604927340756/RiR%202020_20%20Anpassad.pdf

Rosenbloom, S. (2005) Women's travel issues. I Fainstein, S.S & Sevon, L.J (red.) *Gender and Planning: A Reader*, New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, s. 235-255

Root, Amanda (ed.). 2003. *Delivering Sustainable Transport: A Social Science Perspective.* Amsterdam: Pergamon.

Roy, K., Tubbs, C & Burton, L (2004) Don't Have No Time: Daily Rhythms and the Organization of Time for Low-Income Families, *Family relations*, Vol. 52, No. 2, 168-178

Rönnblom, M. 2011. Vad är problemet? - Konstruktioner av jämställdhet i svensk politik. *Tidskrift för genusvetenskap* 2-3, s 35-55.

Rönnlund, M, & Tollefsen, A. (2016) *Rum. Samhällsvetenskapliga perspektiv.* Malmö: Liber.

Ryan, J. (2019) *Towards a capability approach to mobility: An analysis of disparities in mobility opportunities among older people*. Lund: Department of Technology and Society, Lund University. (avh.)

Sánchez de Madariaga, I., and Elena Zucchini (2019) Measuring mobilities of care, a challenge for transportation agendas. I Lindkvist Scholten, C. & Joelsson, T. *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks* Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan.

Schoeppe, S Duncan, M. J Badland, H Oliver, M & Curtis, C. 2013 Associations of children's indep. mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: a systematic review. *Journ of science and medicine in sport* 164 312-319

Schoeppe, S.; Duncan, M., Badland, H., Rebar, A. & Vandelanotte, C. (2016) Too far from home? Adult attitudes on children's independent mobility range, *Children's Geographies,* 14:4, 482-489.

Schönfelder, S. & Axhausen, K.W. (2003): Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy* 10, 273–286

Scott, S., Jackson, S., & Backett-Milburn, K. (1998). Swings and roundabouts: Risk anxiety and the everyday worlds of children. *Sociology,* 32(4), 689-705.

Severcan, Y. (2019): Predictors of children's satisfaction with mass housing, *Children's Geographies* ISSN: 1473-3285 .

Shaw B, Bicket M, Elliott B, Fagan-Watson B, Mocca E, Hillman M 2015 *Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action*. London: Policy Studies Institute

Sheller, M., 2012. Mobilities. *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Globalization.*

Sheller, M. 2014. *Aluminum dreams: the making of light modernity.* Cambridge, MA: MIT Press.

Sheller, M. (2018) *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes.* London & Brooklyn: Verso.

Sheller, M. & Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning* A, 38, 217-226.

Silva, E.B., & Smart, C. (1999) *The 'New' Practices and politics of family life.* London: Sage Publications.

Skelton, Tracey & Gill Valentine. 1998. *Cool places: geographies of youth cultures.* London & New York: Routledge

Skolverket. 2018. *Analyser av familjebakgrundens betydelse för skolresultaten och skillnader mellan skolor. En kvantitativ studie av utvecklingen över tid i slutet av grundskolan.* Report 467. https://www.skolverket.se/getFile?file=3927

Slovic, P. (1987). "Perception of Risk". *Science* 236:4799, pp. 280-285 DOI: 10.1126/science.3563507

Spinney, J (2011) A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research, *Mobilities,* 6:2, 161-182, DOI: 10.1080/17450101.2011.552771

Spinney, J. (2006). A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24(5), 709-732. https://doi.org/10.1068/d66j

Stanley, J., Hensher, DA., Stanley, JR & Vella-Brodrick, D. (2011) Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links, *Transportation Research* Part A 45 (2011) 789–801

Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017) *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt.* Rapport 2017:4. https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/Rapport-2017-4.pdf

Social Exclusion Unit. 2003. *Making the connections: final report on transport and social exclusion.*http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.cabinetoffice.gov.uk/media/cabinetoffice/social_exclusion_task_force/assets/publications_1997_to_2006/making_transport_2003.pdf

Sustainable Development Commission (2011) *Fairness in a Car Dependent Society.* http://www.sd-commission.org.uk/data/files/publications/fairness_car_dependant.pdf

Tao, S., He, S., Kwanb,M-P., Luo, S.(2020) Does low income translate into lower mobility? An investigation of activity space in Hong Kong between 2002 and 2011 *Journal of Transport Geography* 82 (2020) 102583.

Thomsen, Thyra U. 2005. "Parents Construction of Traffic Safety: Children's Independent Mobility at Risk?" i *Social perspectives on mobility* (red. Uth Thomsen, Thyra, Drewes Nielsen, Lise & Gudmundsson, Henrik). Aldershot: Ashgate

Dodd, H. F., FitzGibbon, L., Watson, B. E., & Nesbit, R. J. (2021). Children's Play and Independent Mobility in 2020: Results from the British Children's Play Survey. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(8), 4334. doi:10.3390/ijerph18084334

Tranter, Paul. 1993. *Children's Mobility in Canberra: Confinement or Independence?,* Canberra: Australian Defence Force Academy

Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Oviedo Hernández, D. & Ye, R. (2014) *Transport and Poverty A review of the evidence*, University College London.

Transportanalys (2018:17). *Perspektiv på resor och möjligheter att resa.* Rapport 2018:17

Trivector. 2015. *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning infrastrukturplaneringen*

Young, I.M. (2011 [1990]), *Justice and the Politics of Difference*, Princeton University Press.

Yuval-Davis, Nira. 2006. "Introduction: Situating the politics of belonging". I *Situating the Politics of Belonging* (ed. Nira Yuval-Davis, K. Kanna-biran & U. Vieten). London: Sage, pp. 1-16

Uteng, T.P., Christensen, H.R., & Levin, L. (2020) The illusion of Inclusion. Cities through a gender lens. https://www.polisnetwork.eu/article/the-illusion-of-inclusion-cities-through-a-gender-lens/

Urry, J. (2000) *Sociology Beyond Societies.* Mobilities for the Twenty-First Century. Routledge.

Urry, J. 2004. Connections. *Environment and Planning D: Society and* Space 2004, volume 22, pages 27-37. DOI:10.1068/d322t

Van der Burgt, Danielle. 2006. *"Där man bor tycker man det är bra". Barns geografier i en segregerad stadsmiljö. Geografiska regionstudier 71*. Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.

van der Burgt, Danielle. 2008. "How children place themselves and others in local space", *Geografiska Annaler*, series B: Human Geography 90 (3): 257-269

Van der Burgt, D., & Gustafson, K. 2013. "Doing time" and "Creating Space": A case study of outdoor play and institutionalized leisure in an urban family. *Children Youth and Environments*, 233, 24-42.

van der Burgt, D., & Cele, S. (2014). Barnen och stadsrummet : relationer mellan kompetens, ålder och delaktighet. Sociologisk forskning, 51(1), 29–46. Retrieved from http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:du-16371

van der Spek, M., & Noyon, R. 1995. "Children's freedom of movement in the streets". In *International Conference on Building Identities. Gender Perspective on Children and Urban Space*

Valentine, G. (1997). A safe place to grow up? Parenting, perceptions of children's safety and the rural idyll. *Journal of rural studies*, *13*(2), 137-148.

Valentine, G. 1989. The Geography of Women's Fear. *Area* 21:385-390.

Valentine, G. 2004. *Public Space and the Culture of Childhood.* Aldershot: Ashgate

Vallance, S., Perkins, H. & Dixon, J. (2011) What is social sustainability? A clarification of concepts, Geoforum 42, 342–348

Visser,K., Bolt,G. van Kempen, R. (2015) A good place to raise your children? The diversity of parents' neighbourhood perceptions and parenting practices in a low-income, multi-ethnic neighbourhood A case study in Rotterdam, *Geoforum* 64, 112–120

Vägverket 2005:27*, Barnen och vägplaneringen: En kunskapsöversikt*

Wales, M., Mårtensson, F. & Jansson, M. (2020): ‘You can be outside a lot': independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden, *Children's Geographies*. DOI: 10.1080/14733285.2020.1773401.

Wenglenski, S. and J.-P. Orfeuil, Differences in Accessibility to the Job Market According to Social Status and Place of Residence in the Paris Area. *Built Environment* 30:116-126.

Wimark, T. (2017) *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken.* Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. https://su.diva-portal.org/smash/get/diva2:1067971/FULLTEXT02.pdf

Wimark, T. (2020) Hbtq och nyanländ – begränsningar och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt utanförskap. I Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020*) Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, 69-86.

Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. KTH. https://media.sverigeforhandlingen.se/2015/12/Sociala-nyttor-i-Sverigef%C3%B6rhandlingen_final.pdf

Winter, K. (2021) *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga. En analys av planeringstänkande på Trafikverket.* Doktorsavhandling. KTH, Kungliga tekniska högskolan.

Wolff, J. (1993) On the road again: Metaphors of travel in cultural criticism, *Cultural Studies*, 7:2, 224-239, DOI: 10.1080/09502389300490151

Ziaesaeidi, P. and Cushing, D.F., 2019. The social sustainability of neighbourhood-schools: a qualitative study with Iranian children and youth about their neighbourhood perceptions. *Local Environment,* 24(12), pp.1178-1196.

Änggård, E. (2015). Gåturer som forskningsmetod med barn. *EDUCARE* 2015:1, s. 93-116.

Förslag på vidare läsning

Fler referenser på temat barns och familjers mobilitet

Bates, B. & Stone, M (2015) Measures of outdoor play and independent mobility in children and youth: A methodological review, Journal of Science and Medicine in Sport 18, 545–552

Bhosale, J. m.fl. (2015) A pilot study exploring the measurement of intergenerational differences in independent mobility, Journal of Transport & Health 2, 522–528

Brussoni, M. (2019) Outdoor Play. Encyclopedia on early childhood development,

Camarero, L & Olivia, J. (2008) Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of the Social Structure in Spain, International Journal of Urban and Regional Research, 32:2, 344–62

Christensen, P & Cortés-Morales, S. (2016) Children's Mobilities: Methodologies, Theories, and Scales I: Ni Laoire, C, White, A and Skelton, T, (red.) Movement, Mobilities, and Journeys. Geographies of Children and Young People., Springer Singapore, s. 1-32

Cook, A., Whitzman, C. & Tranter, P. (2015) Is 'Citizen Kid'an Independent Kid? The Relationship between Children's Independent Mobility and Active Citizenship, Journal of Urban Design, 20:4, 526-544

De Meester, F., Van Dyck, D., De Bourdeaudhuij, I. & Cardon, G. (2014) Parental perceived neighborhood attributes: associations with active transport and physicalactivity among 10–12 year old children and the mediating role of independent mobility BMC Public Health, 14:631

Fyhri, A. & Hjorthol, R. (2009) Childrens Independent Mobility to School, Friends and Leisure acitivities. Journal of Transport Geography 17, 377-384

Ikeda,E., Mavoa, S., Hinckson, E., Witten, K.,Donnellan, N. & Smith (2018) Differences in child-drawn and GIS-modelled routes to school: Impact on space and exposure to the built environment in Auckland, New Zealand, Journal of Transport Geography 71, 103–115

Kullman, K (2015) Pedagogical assemblages: rearranging children's traffic education, Social & Cultural Geography, 16:3, 255-275

Laoire m.fl. (red.), Movement, Mobilities, and Journeys, Geographies of Children and Young People 6, DOI 10.1007/978-981-287-029-2_32

Little, H. (2015) Mothers' beliefs about risk and risk-taking in children's outdoor play, Journal of Adventure Education & Outdoor Learning, 15:1, 24-39

Loebach, J.& Gilliland, J. (2016) Neighbourhood play on the endangered list:examining patterns in children's local activity and mobility using GPS monitoring and qualitative GIS. Children's Geographies ,14, 2016, 573-589

Ming Wen, L. Kite, J. Merom, D. & Rissel, C. (2009) Time spent playing outdoors after school and its relationship with independent mobility: a cross-sectional survey of children aged 10– 12 years in Sydney, Australia. International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 6 :15

Murray; L & Cortés-Morales, S. (2019) Children's Mobilities: Interdependent, Imagined, Relational. London: Palgrave McMillan

Nordbakke, S. (2017) Sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier? TØI rapport 1587/2017

Shaw, B., Fagan- Watson, B., Mocca, E. & Bicket, M. (2015) Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action, Policy Studies Institute

Sheller, M. (2018) Theorising mobility justice, Tempo Social, 30:2. 17-34

Waitt & Harada (2016) Parenting, care and the family car, Social & Cultural Geography, 17:8, 1079-1100

Mer på temat ojämlikhet och mobilitet (inklusive bostadsfrågan, transportfattigdom och mobilitetsrättvisa)

Allen, K. & Hollingworth, S. (2013) 'Sticky Subjects' or 'Cosmopolitan Creatives'? Social Class, Place and Urban Young People's Aspirations for Work in the Knowledge Economy, Urban Studies 50:3, 499–517

Bastian, A & Börjesson, M. (2018) The city as a driver of new mobility patterns, cycling and gender equality: Travel behaviour trends in Stockholm 1985–2015, Travel Behaviour and Society 13, 71–87

Berg, J., Allanson, J., Henriksson, M. & Lindkvist, C. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden, K2 OUTREACH 2019:4

Boterman, W. R & Musterd, S. (2016) Cocooning urban life: Exposure to diversity in neighbourhoods, workplaces and transport, Cities, 59, 139-147

Boterman,W. (2018): Carrying class and gender: Cargo bikes as symbolic markers of egalitarian gender roles of urban middle classes in Dutch inner cities, Social & Cultural Geography

Curl, A. (2018) The importance of understanding perceptions of accessibility when addressing transportequity A case study in Greater Nottingham, UK, Journal of Transport and Land Use, 11.

Currie, G., Richardson, T. Smyth, P.,Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, J., Kinnear, R & Stanley, J (2010) Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne e Updated results, Research in Transportation Economics 29, 287-295

Cuthill, N., Cao, M., Liu, Y., Gao, X. & Zhang, Y. (2019) The Association between Urban Public Transport Infrastructure and Social Equity and Spatial Accessibility within the Urban Environment: An Investigation of Tramlink in London, Sustainability 2019, 11:1, 1147-1162

Datta, A (2006) From tenements to flats: gender, class and 'modernization' in Bethnal Green Estate, Social & Cultural Geography, 7:5, 789-805

Elliot. P m.fl. (2020) Comparing the features of parks that children usually visit with those that are closest to home: A brief report, Urban Forestry & Urban Greening 48, 126560

Everuss, L. (2019) "Mobility Justice'': a new means to examine and influence the politics of mobility, Applied Mobilities 2019, ¤:1, 132–137

Fainstein, S. (2014) The just city, International Journal of Urban Sciences, 18:1, 1-18

Frändberg, L & Vilhelmson, B (2011) More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort, Journal of Transport Geography 19, 1235–1244

Gill, T (2008) Space-oriented Children's Policy: Creating Child-friendly Communities to Improve Children's Well-being, Children & Society, 22, 136–142

Golub, A & Martens, K. (2014) Using principles of justice to assess the modal equity of regional transportation plans, Journal of Transport Geography 41, 10–20

Grieco, M & McQuaid, R. (2012) Gender and transport: An editorial introduction, Research in Transportation Economics 34 ,1–2

Janssen, I. & King, N. (2015) Walkable school neighborhoods are not playable neighborhoods, Health & Place, 35, 66–69

Jones, P & Lucas, K (2012) The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications, Journal of Transport Geography, 21, 4-16

Kang, H. & Scott, D. (2009) Exploring day-to-day variability in time use for household members, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 44: 8, 609-619

Lindgren, J. & Lundahl, L. (2010) Mobilities of Youth: social and spatial trajectories in a segregated Sweden, European Educational Research Journal, 9:2

Listerborn, C. (2007) Who speaks? And who listens? The relationship between planners and women's participation in local planning in a multi-cultural urban environment, GeoJournal, 70:61–74

Loebach, J. & Gilliland, J. (2016) Neighbourhood play on the endangered list: examining patterns in children's local activity and mobility using GPS monitoring and qualitative GIS, Children's Geographies, 14:5, 573-589

Lubitow, A., Miriam J. Abelson, M. & Carpenter, E. (2020) Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit. Journal of Transport Geography 82, 102601

Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy 20, 105–113

Lucas, K. (2006) Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. Transportation Research Part A 40, 801–809

Mattioli, G., Wadud, Z. &Lucas, K (2018) T Vulnerability to fuel price increases in the UK: A household level analysis. Transportation Research Part A, 113, 227–242

McQuaid, R. & Chen, T. (2012) Commuting times - The role of gender, children and part-time work, Research in Transportation Economics 34, 66-73

Mejía-Dorantesa, L.& Soto Villagrán, P. (2020) A review on the influence of barriers on gender equality to access the city: A synthesis approach of Mexico City and its Metropolitan Area, Cities 96, 102439

Moore, J. Lucas, K. & Bates, J.(2013) Social disadvantage and transport in the UK: a trip-based approach ,Working Paper N° 1063 Working Papers Series - Transport Studies Unit, University of Oxford

Naldini, M., Satta, C., & Ghigi, R (2018) Doing Family through Gender, Doing Gender through Family. Exploring Social Inequalities and Cultural Changes in Everyday Parenting. An Introduction, Sociologica, 12:3

Neutens,T., Schwanen, T., Witlox, F. & de Maeyer, P. (2010) Evaluating the Temporal Organization of Public Service Provision Using Space-Time Accessibility Analysis, Urban Geography, 31:8, 1039-1064

Nordbakke, S. (2017) Sosial ulikhet i mobilitet blant barnefamilier? TØI rapport 1587/2017

Olofsson, U. & Alm, C. (2009) *Konsekvenser av förändrade bilkostnader för kvinnors sociala aktivitetsmönster*, Linköpings universitet

Pereira, R., Schwanen,T. & Banister, D. (2017) Distributive justice and equity in transportation, *Transport Reviews* 37:2 170–191.

Poikolainen, J. & Honkanen, K. (2019) Urban residential areas as children's learning places and spaces, *Nordic Studies in Education* 02, 39

Preston, J. & Rajé, F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. Journal of Transport Geography 15 (2007) 151–160

Rajé, F. (2007) The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport's Role in People's Lives, Mobilities, 2:1, 51-74

Rajé, F. (2003) The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. Transport Policy, 10, 321–338

Rokem, J.& Vaughan, L. (2019) Geographies of ethnic segregation in Stockholm: The role of mobility and co-presence in shaping the 'diverse' city, Urban Studies 2019, 56:12, 2426–2446

Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas Solsona, D., Carrasco, J-A & Neutens, T. (2015) Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. Transportation Research Part A, 74, 123–135

Schwanen, T., Kwan, M-P. & Ren, F. (2008) How fixed is fixed? Gendered rigidity of space–time constraints and geographies of everyday activities, Geoforum 39, 2109–2121

Schwanen, T., Ettema, D. & Timmermans, H (2007) If you pick up the children, I'll do the groceries: spatial differences in between-partner interactions in out-of-home household activities Environment and Planning A, 39, 2754 – 2773

Schwanen, T. (2007) Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families, The Professional Geographer, 59:4, 447-462

Sheller, M. (2018) Theorising mobility justice, Tempo Social, USP, 30:2, 17-34

Skolnick, A. & Skolnick, J. (2009) Family in Transition, 15th edition, Boston: Pearson Higher Education

Trafikanalys (2018) Så reser vi baserat på socioekonomi– resmönster för 37 grupper PM 2018:9

Turdalieva, C & Edling, C (2018) Women's mobility and 'transport-related social exclusion' in Bishkek, Mobilities, 13:4, 535-550

Uteng, P.T, Römer Christensen, H., Levin, L (2020) Gendering Smart Mobilities: an introduction. I: Uteng, P.T, Römer Christensen, H., Levin, L (red.) Gendering Smart Mobilities

Weck, S. (2019) 'Together apart' or 'apart together'? – middle-class parents' choice of playgrounds and playground interactions in socially diverse neighbourhoods, Social & Cultural Geography, 20:5, 710-729

Özkazança,S., Nihan, F. & Sönmezb, Ö (2017) Spatial analysis of social exclusion from a transportation perspective: A case study of Ankara metropolitan area. Cities 67, 74–84

Mer på temat social hållbarhet, hållbar mobilitet, hållbart resande

Hadfield-Hill, S. (2016) Children and Young People in Changing Urban Environments in the Majority World, In P. Kraftl. , K. Nairn and T. Skelton (Eds.) Geographies of Children and Young People: Space, place and environment, Springer Major Reference Work, 3: 1

Hadfield-Hill, S. and Zara, C. (2017) Final Report: New Urbanisms in India: Urban Living, Sustainability and Everyday Life. Birmingham: University of Birmingham.

Hall, P. and Ward, C. (1998) Sociable Cities. Chichester: John Wiley & Sons.

Hammersley, M. (2016) Childhood studies: a sustainable paradigm? Childhood 24:1, 113-127.

Hamilton-Baillie, B. (2008) Shared space: reconciling people, places and traffic. Built Environment 34:2, 161-181

Jiron, P. & Carrasco, J-A (2019) Understanding Daily Mobility Strategies through Ethnographic, Time Use, and Social Network Lenses, Sustainability 2020, 12:312

Kraftl, P., Christensen, P., Horton, J. and Hadfield-Hill, S (2013) Living on a building site: young peoples experiences of emerging sustainable communities in England. Geoforum 50: 191-199

Malone, K. (2001) Children, Youth and Sustainable Cities, Local Environment, 6:1, 5-12

Tigar McLaren, A.(2018) Parent–child mobility practices: revealing 'cracks' in the automobility system, Mobilities, 13:6, 844-860

Book, K., Henriksson, M. Levin, L. & Svensson, Å. (2016) Kollektivtrafikens roll i resenärens vardagsliv En litteraturöversikt, K2 WORKING PAPER 2016:17

Bilagor

Bilaga 1 Nyckel: tematisk kategorisering

A Mobilitet

B Family/ Parents

C Vardag

D Bostadsområde

E Social utsatthet

F Transportfattigdom

G Bil & Kollektivtrafik

H Hållbarhet

I Intersektionalitet

J Urbanism

K Lek, cykel, walking

Bilaga 2 Metodklassificering

a analys av dokument

o observationer

i intervjuer

m mobila metoder

c fallstudier och pilot

f fokusgrupper (inkl. rita, göra schema etc)

d dagböcker

q enkäter

t tracking t.ex gps, kartor

r review, litteraturstudier, teoretiska resonemang, editorial

p foto

k kvantifierat (tex intervjusvar) till index

x annat

OM VTI

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vår huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Vi arbetar för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt ska förbättras och är på så sätt med och bidrar till att uppnå Sveriges transportpolitiska mål.

Verksamheten omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Kunskapen från institutet ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och får i många fall direkta tillämpningar i såväl nationell som internationell transportpolitik.

VTI utför forskning på uppdrag i en tvärvetenskaplig organisation. Medarbetarna arbetar också med utredning, rådgivning och utför olika typer av tjänster inom mätning och provning. På institutet finns tekniskt avancerad forskningsutrustning av olika slag och körsimulatorer i världsklass. Dessutom finns ett laboratorium för vägmaterial och ett krocksäkerhetslaboratorium.

I Sverige samverkar VTI med universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning och utbildning. Vi medverkar även kontinuerligt i internationella forskningsprojekt, framförallt i Europa, och deltar aktivt i internationella nätverk och allianser.

VTI är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Infrastrukturdepartementets verksamhets-/ansvarsområde. Vårt kvalitetsledningssystem är certifierat enligt ISO 9001 och vårt miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001. Vissa provningsmetoder vid våra laboratorier för krocksäkerhetsprovning och vägmaterialprovning är dessutom ackrediterade av Swedac.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13–20 40 00