korr rev. 23-10-11

– kapitel 9 –

Mobilitetsorättvisa i den glesa landsbygden: hur barnfamiljer och ungdomar hanterar utmaningar i en föränderlig värld

Linda Fridén Syrjäpalo

Det politiska världsläget har förändrat och utmanat vardagen för familjer som bor i avlägsna landsbygdsmiljöer. Livssituationen som uppstått för familjerna efter prishöjningarna på drivmedel är exempel på hur transportfattigdom kan förstås i välfärdsländer som Sverige. Bilberoendet är stort på grund av långa avstånd som behöver hanteras i vardagen. Samtidigt är kollektivtrafiken undermålig. Många sträckor trafikeras inte och i de fall det går att åka buss matchar de mycket glesa tidtabellerna ofta inte vardagslivet. Tidigare forskning har visat att landsbygdsbor, på grund av det utbredda bilberoendet i den vardagliga mobiliteten, är mer sårbara för stigande bränslepriser än boende i städer och tätorter (Chatterton m.fl., 2018). Att äga en bil kan ses som något som tvingas på hushållen i landsbygder. Bilen riskerar att bli en källa till ekonomisk sårbarhet, särskilt i tider av stigande bränslepriser (Mattioli, 2017).

Det här kapitlet bygger på empirisk data från ett avhandlingsprojekt med barnfamiljer som bor i mycket gles landsbygd i nordvästra Sverige. De 36 deltagarna i studien är barn, ungdomar och vuxna som kommer från fem olika byar med de fiktiva namnen Västanbyn, Nordfjell, Dalås, Hällmyren och Järsta. Inom en timmes bilresa från sina hem har alla familjer tillgång till ett mindre samhälle med 1000–2500 invånare där skolor,

matbutik och vårdcentral ofta finns. För att kunna nå en stad med cirka 50 000 invånare, vilket för majoriteten av familjerna är Östersund, måste familjerna åka bil i 2 timmar eller mer beroende på var familjerna bor. Tiden att köra de långa sträckorna på vägar beror på väder och väglag som varierar mycket under året. Under vintern är det inte ovanligt att mindre vägar stängs, vilket ökar körsträckorna ytterligare. Studien bygger på intervjuer, hembesök och samtal med deltagare i forskningsprojektet. Mobila metoder, exempelvis promenader och bilturer i familjernas närområde har varit en central del av träffarna med familjerna.

De flesta studier som tidigare berört familjers vardagsliv, barns mobilitet och aktiviteter i landsbygder har behandlat tätortsnära landsbygd. Det är problematiskt eftersom landsbygder har många olikheter sinsemellan. Framförallt är det avstånd till tätorter som skapar olika förutsättningar för de som bor och verkar i landsbygder. Att studera gles landsbygd i sin egen rätt utan att likställa det med all annan typ av boende utanför storstadsområden är viktigt. Dels för att erkänna de olika förutsättningarna platsen kan ha för vardagslivet men också för att lyfta de delar av Sverige där väldigt lite forskning genomförs.

I fokus för detta kapitel står deltagarnas utmaningar relaterat till snabbt stigande bränslepriser. När jag träffar familjerna, just som Ryssland invaderar Ukraina och i efterdyningarna av Covid-19-pandemin, är prishöjningarna högaktuella. Deltagarna navigerar i den nya situationen genom ett antal strategier. Strategierna är såväl individuella som kollektiva och ofta ett resultat av förhandlingar inom och mellan familjer och lokalsamhälle. Främst handlar de om en alltmer noggrann organisering av mobilitetspraktiker i vardagen. Mobilitetspraktiker kan vara vardagens faktiska resor men också överläggningar mellan famil-

jemedlemmar, ekonomisk och tidsmässig planering eller samråd och samarbete med andra familjer och arbetsplatser. Deltagarna i studien kommunicerar tydligt att de vill bo kvar och de visar en stark känsla av tillhörighet till boendemiljön trots stora utmaningar med vardagsmobiliteten. Stigande bränslepriser är ett globalt fenomen som har fått stora konsekvenser för den vardagliga rörligheten på glesbygden i nordvästra Sverige eftersom lokala och globala platser är sammanlänkade.

NÅGRA ORD OM PLATS

När jag här pratar om platser – boendeplats, byar eller den glesa landsbygden – så gör jag det med utgångspunkt i den ”relationella vändningen” för rurala studier (Heley m.fl., 2012). Det innebär att landsbygder beskrivs uppstå genom praktiker och relationer, och att platser görs och levs snarare än att de bara existerar. Det som finns runt oss formar vårt sätt att leva samtidigt som vi formar platsen genom att vara en del av den. I analysen av deltagarnas mobilitet har jag fokuserat på hur sociala nätverk, materialiteter och policy samverkar med organisationen av vardagen för familjerna jag studerat. Det jag tar fasta på är hur individer och kollektiv skapar plats och rum i olika miljöer. Det är en ständigt pågående process som påverkas av historiska förhållanden. Genom att se rummet som relationellt kan jag fokusera på relationen mellan det lokala och det globala. I det här kapitlet innebär det hur strukturella samhällsförändringar påverkar vardagslivet för boende i glesa landsbygdsområden.

TRANSPORTFATTIGDOM

Min definition av transportfattigdom utgår från den brittiska forskaren Karen Lucas och hennes kollegor (Lucas m.fl. 2016).

Transportfattigdom kan bestå av många aspekter i det vardagliga livet där huruvida en person har råd med transport är det mest centrala. 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 att utföra sin vardag än vad man har råd med uppstår transportfattigdom. Flera av familjerna i studien har hamnat i en situation där de överväger att sluta jobba för att de inte har råd med arbetsresorna och att ekonomin inte går ihop på grund av bränslepriserna. En annan del av transportfattigdom är när det finns en systematisk brist på acceptabla transportalternativ. Det beror på att satsningar på infrastruktur oftast grundar sig i mål för ekonomisk tillväxt och tenderar att vara fördelaktiga för andra grupper än låginkomsttagare och socialt utsatta grupper. Det är synligt i min studie att de ekonomiska incitamenten för tillväxt på gles landsbygd inte är tillräckliga för att erbjuda duglig kollektivtrafik för dem som lever och verkar på dessa platser. Transportfattigdom handlar även om tillgänglighet, och svårigheten att nå aktiviteter, jobb, utbildning, hälsoservice och handel. Att nå sina dagliga aktiviteter inte bara till en rimlig kostnad men också inom en viss tid och med en bekvämlighetsnivå som är acceptabel. Att ha en låg grad av tillgänglighet är starkt kopplad till grupper som redan är särskilt utsatta och som i vissa fall lever i social exkludering. Tillgängligheten till arbete, studier, aktiviteter och handel är mycket begränsad för personerna i studien på grund av de långa avstånden och tidsåtgången för att resa. Det blir särskilt problematisk om resor med bil omöjliggörs av ekonomiska skäl.

Transportfattigdom finns på individnivå snarare än i ett hushåll vilket innebär att en person kan erfara transportfattigdom

medan en annan i samma hushåll inte gör det. Transportfattigdom drabbar oftare kvinnor än män. Barn och ungdomar i en familj kan vara transportfattiga medan föräldrarna inte är det (Lucas m.fl., 2016). Jag kommer att visa hur de flesta deltagarna i studien är påverkade av begränsad vardagsmobilitet på något vis. Vuxna ofta i relation till arbetet. Gruppen som drabbas hårdast socialt är unga, vars situation jag diskuterar i kapitlets avslutande del.

ANPASSNINGSSTRATEGIER

Mobilitetsojämlikhet har många skepnader och beror på vilka förutsättningar platsen har. Jag diskuterar här den geografiskt specifika situation där familjer i gles landsbygd omorganiserar sina liv och sin rörlighet för att få vardagslivet att fungera trots de långa avstånd de måste hantera dagligen.

Tidigare forskning om stadsfamiljers tidsrumsliga organisation har fokuserat på den tid det tar att resa till vardagsaktiviteter och har visat hur familjer försöker ”tidspressa”, det vill säga minska tiden resorna i vardagen tar (se till exempel Jarvis, 2005). Familjerna i denna studie engagerar sig mindre i att vinna tid och mer i att vinna kilometer, en sorts praktik av att ”pressa avståndet”. Det görs dels genom att minska antalet resor till arbete, aktiviteter och handel. Men att ”pressa avståendet” innebär inte bara att hoppa över resor utan att med noggrann planering och förhandling använda sig av följande strategier; koordinering av aktiviteter, ordna lokala initiativ, engagera sig i samarbete och delningskultur, avstå arbete, prioritera barns resor och en förändrad mobilitet för ungdomar.

Koordinering av aktiviteter

En strategi som familjerna använder handlar om att koordinera aktiviteter till en och samma resa. I intervjuer beskriver delta-

garna hur de tidigare åkt till de närmsta centralorterna för att uträtta ärenden eller delta i aktiviteter mer frekvent, ofta flera gånger i veckan. Numera klumpar familjerna ihop aktiviteter eller inköp till en enskild resa för att spara antalet körda mil. Det kan innebära att ett inköp eller att hämta ett paket får vänta till nästa vecka då det, till exempel, finns ett besök på vårdcentralen inbokat. En familj berättar att de vissa lördagar kombinerar en familjeaktivitet med pendling till jobbet. Ena föräldern jobbar ett helgskift på arbetet i samhället och den andre föräldern och barnen badar på badhuset. På så sätt sparar de en resa på 140 kilometer. Även längre resor till städer som Östersund planeras mer noggrant och det finns ofta ett gediget program på saker som ska göras och hinnas med när familjer väl bestämmer sig för att lägga pengar på en längre körning. Deltagarna berättar att de tidigare åkt mer lättvindigt men att det nu krävs en noggrann planering för att få ihop det.

> *Anja: Det som har ändrats är att förut så åkte vi långa sträckor för att barnen skulle få göra aktiviteter. En timme hit och en timme dit […] Men nu har vi ändrat vårt beteende ganska drastiskt, vi håller oss mycket mer lokalt nu, det blir ändå åkande men kanske 20 minuter istället och inte de där långa avstickarna.*
>
> *Mattias: För barn så styr man ju upp det, man får sparka igång det själv, och föräldrar är engagerade, det är ju både livsmässigt och ekonomiskt problematiskt att åka långa avstånd så då kanske det är enklare att skapa en lokal grupp.*
>
> *Anja: Man blir också beroende av varandra och hjälps åt. Vi har skjutsgrupper olika dagar till aktiviteter det blir liksom bortom den lilla familjen att lösa det.*

Gabriel, en tvåbarnspappa från byn Hällmyren berättar:

> *Vi ser till att ha nära till våra aktiviteter. Vi behöver inte åka bil för att åka skidor. Vi åker skidor utanför dörren eller springer, tränar. Vi går till sjön, vi går till stranden som ligger här nere så vi behöver ju inte ta oss eller åka i väg. Förra året köpte vi två elcyklar för det var för tufft att dra två barn i en cykelkärra, det är väldigt kuperat och inte raka sträckor här, så det var en investering för att kunna komma längre bort från huset utan att behöva ta bilen.*

Samarbete och delningskultur

För att värja sig mot bränslepriset samarbetar boende kring resande i och mellan byarna. Det kan ses som en kollektiv tidsrumslig organisering som kräver detaljerad och uppdaterad information om varandras vardagsliv. Samarbetet kan handla om att köra barn till aktiviteter, att handla eller hämta paket åt andra. En man har exempelvis åtagit sig att besiktiga bilar åt grannar i hembyn då han arbetar i en ort där det finns bilbesiktning. På så vis slipper personen som ska ha en bil besiktigad en resa. Mannen, som ändå ska till arbetet, sparar in sin drivmedelskostnad eftersom han då kör någon annans bil.

Louise, som bor i byn Nordfjell, beskriver att hon fick ett paket levererat till samhället Örskogen som ligger på andra sidan fjället. I en sådan situation gäller det att tänka till vem som har vägarna förbi. Hon kom på att det finns ett lokalt företag som levererade sina produkter till Örskogen och frågade om de kunde hämta hennes paket. ”Man hörs sig för och det löser sig” säger Louise.

Ida, även hon boende i Nordfjell, vet i detalj hur paket bör beställas och hämtas. Denna kunskap är avgörande för att undvika långa körsträckor.

När vi får paket från Schenker måste vi bara åka. Alltså är det Postnord så beställer vi lantbrevbäring, då är det två dar extra men det kommer ändå hit. DHL lämnar på Ica i byn. När jag beställer böcker hamnar det alltid i Molve och då bara sitter jag och svär! Men fördelen just där är att de nöjer sig med en bild på legitimation så då kan någon som ändå ska åka dit hämta ut det. Så det går ofta att lösa med någon som jobbar där. Men man får vara noggrann för om man beställer i all hast så kan man få ett sms om att paketet finns på Ica i Västanbyn beroende på leverantör. Åh nej! Då kan man inte göra något, bara att åka. Och jag vet folk som bor i Tinganåsen lite bortanför Nordfjell, de kan bli valda att hämta ner till Örskogen för att det är närmast fågelvägen. Men hallå, det är ett stort fjäll utan vägar emellan! Det måste man åka runt…och har de då köpt nåt för 200 spänn så blir det ju inte värt att ens hämta det.

Louise och Ida har båda erfarenheter av att få paket levererat till andra sidan fjället. Det är för att vissa transportföretag beräknar avstånd till uthämtningsplatser fågelvägen och inte tar hänsyn till om det finns vägar eller inte. Det är ett exempel på hur landskapets fysiska förutsättningar, och privatiseringen av postgång, innebär begränsningar och ojämlikhet som landsbygdsbor i fjällområden måste hantera i sitt vardagsliv. Egenförvärvad kunskap på detaljnivå om hur situationer ska hanteras är därför nödvändig.

På en mer övergripande nivå ägnar familjerna stor uppmärksamhet åt sina grannars livssituation. Detta för att samla in detaljerad kunskap om lokala möjligheter som kan hjälpa den individuella och kollektiva situationen. Det är till exempel viktigt att hålla sig uppdaterad på om någon slutar på ett jobb, blir gravid

eller ska flytta. Alla ser till att i förväg veta vilka förändringar som är på väg. Flera av de vuxna har fått jobb i den lokala byn genom vänner eller grannar, och genom att i förväg veta att saker och ting är på gång på en viss arbetsplats. Ida, en tvåbarnsmamma boende i Nordfjell berättar:

> *Man måste fundera vad kan jag göra här? Vad kan jag bidra med här och ändå få leva på det sätt jag vill? Och vad kan jag göra av det, skapa behov. Sen är det ju bra att man vet allt om alla. Typ jaha hon är gravid – kanske jag kan ta hennes vikariat. I en stad har man ju inte den kollen men här har man stenkoll på vad som händer. Man får höra tidigt att nu ska nån flytta, okej vad har de jobbat med, kommer det finnas en lucka? Vad kan jag skapa? Det är lätt att ha ett helikopterperspektiv.*

Avstå arbete

Jag har pekat på samarbete som en central del av familjernas strategier. Barn och vuxna är beroende av varandra för att kunna förflytta sig vilket kräver ständig förhandling. Exemplen vittnar även om att samarbetet bottnar i en stark samhörighet och social gemenskap som i sig är sprungen ur en hemhörighet till boendeplatsen. Louise, tvåbarnsmamma boende i Nordfjell, resonerar kring vikten att bo på platsen jämfört med arbete:

> *Då jobbar jag med något annat, får jag inte det jag är utbildad till så tar jag nåt annat. Vi flyttar inte. Jag kan ta en halvtidstjänst om det finns och kan sysselsätta mig med något annat i så fall. Det är ju flexibelt, man hoppar in för varandra, de flesta företagare snackar med varandra. Det finns alltid nåt att göra som typ extrajobb, service och sånt*

där, det är flera aktörer som jobbar med sånt. Vill man jobba så går det. Man hittar också på eget, egna initiativ och verksamheter. Alla vill att byn ska leva, alla är flexibla och vill hjälpa till.

Deltagarna berättar även om större uppoffringar som att dela på en anställning för att två familjer ska ha en inkomst även om den blir mindre för varje familj. Bygdens överlevnad, det vill säga att ingen behöver flytta för att få arbete, är viktigare än den enskilda familjens ekonomi. Familjerna resonerar på det sättet eftersom det i slutändan ger fler möjligheter lokalt om alla stannar kvar. För den enskilde ger det till exempel ett högre värde att deras barn kan ha kvar en förskola i byn, som skulle tvingas stänga om bara ett par barn skulle flytta, än att ha en heltidstjänst. Resurserna, så som ett jobb, fördelas på ett informellt och ibland omedvetet sätt i ett kollektivt sammanhang som drivs av viljan att bygden ska leva vidare och att platsen ska vara välfungerande för invånare i alla åldrar.

Anja i Dalås, beskriver ett skifte i sin mentalitet kring frågor om jobb och boende från då att hon bodde i en stor stad:

Det är absolut platsen som är i centrum och här har det skett en förändring, för innan vi flyttade identifierade jag mig väldigt mycket med min karriär och mitt jobb och jag har tyckt det varit jättesvårt att släppa det där. Vem är jag om jag inte är de här rollerna eller tjänsterna? Jobb och utbildning har varit viktigt för mig. Men nu är det som bortblåst. Det är helt klart platsen som är det viktigaste, vi ska kunna leva här.

Som en sista utväg har personer som inte arbetar lokalt i byn

de bor övervägt att sluta på sina jobb helt eftersom bilpendlingen blir för dyr. Johanna i Västanbyn resonerar kring arbetsresorna:

> *Man får betala mycket för att ens kunna jobba, även fast man vill jobba, så kanske man nästan inte ens har råd att göra det, att ta vissa jobb, för att det äter upp sig själv, det blir inte mycket lön kvar, sen är det ju inte bara bensinpengar […]*

Barns resor prioriteras

När det går att starta lokala initiativ för barns aktiviteter, som Mattias och Gabriel berättar om, anses det mycket positivt för barnen och för bygden. Det sparar också in resor. Samtidigt finns en stark övertygelse bland deltagarna att resor för barns fritidsaktiviteter är de viktigaste resorna. Barnens resor förhandlas inte bort av familjerna utan fortsätter att vara av prioritet i planeringen av vardagslivet. I intervjuer nämner föräldrar att de värderar tid med familjen högt och att det är ett skäl till att prioritera resor kring barnen och familjens gemensamma aktiviteter framför arbetsresor. Detta även i en tid av stigande bränslepriser. Dessa resor är, trots familjernas strategier, relativt många till antalet och inkluderar hämtning av barn och ungdomar på kvällstid när det inte finns kollektivtrafikförbindelser. Även familjeutflykter på helgerna prioriteras samt körning av barn till skolan vintertid på grund av mörker, kallt och snöigt väder eller på grund av mycket packning i form av skridskor och skidor.

Förändrad mobilitet för ungdomar

Bland ungdomarna i studien är motorintresset med körning av A-traktorer, bilar, mopeder och snöskotrar stort. Det finns ett starkt ungdomskulturellt värde i sysselsättningen ”att åka runt”.

Fordonen erbjuder också ungdomarna en chans till vardagsmobilitet utan att vara beroende av vuxna. Ungdomarna blir särskilt utsatta av de ökade bränslepriserna eftersom de inte har egen inkomst att finansiera bränslet med. I en tid av stigande bränslepriser har de omorganiserat hur de använder sina fordon. Malin i Västanbyn berättar:

> *Det är inte på samma sätt längre, man kan inte åka varje kväll, kanske två gånger i veckan. Och om man åker med någon annan har man börjat betala, liksom dela.*

Tidigare har det funnits en kultur av att dagligen, eller flertalet kvällar i veckan, ”åka runt” i sina egna och närliggande byar. Efter att drivmedelspriserna ökat har ungdomarna blivit tvungna att minska körningen och ägnar sig nu åt aktiviteten en eller max två kvällar i veckan. Ungdomarna vill inte sluta helt med aktiviteten då den upplevs som värdefull. Aktiviteten har erbjudit ungdomar från olika byar att träffas för att umgås trots kollektivtrafikens bristfällighet. På grund av det begränsade invånarantalet finns få aktiviteter på varje enskild plats vilket gör det extra viktigt för ungdomar att mötas mellan olika byar och samhällen. Ungdomarna har tillsammans lyckats att omorganisera sina liv och sin rörlighet så gott det går. Det sker främst genom turtagning mellan vem som kör och vart man kör, det vill säga ena gången ”åker man runt” i en by och nästa gång i en annan. På så vis blir avståndet inte långt för samma personer för ofta. De har också upparbetat ekonomiska system där personen som kör bilen, A-traktorn, mopeden eller snöskotern får ersättning från de som åker med för att kompensera för drivmedelskostnader.

Joelsson m.fl. (2022) visar i sin forskning om socialt utsatta

områden i städer att de höga biljettpriserna i kollektivtrafiken förvärrar den ojämlika mobiliteten för unga i samhället och att ungdomars tillgång till det offentliga rummet begränsas. Berättelserna från ungdomarna i utsatta områden inkluderar känslan av frihet när kommunen gjorde satsningar på gratis sommarbusskort i kollektivtrafiken. De berättar om hur det fanns möjlighet att upptäcka hemstaden på ett nytt och utforskande sätt, att de kunde åka till nya stränder och att livet kändes ”stort” i jämförelse med det lokala sammanhang som fanns att tillgå utan det gratis sommarkortet. Flera kommuner i Sverige har satsat på kostnadsfria sommarbusskort för ungdomar vissa år. Som Joelsson m.fl. (2022) studie visar är det viktiga insatser, särskilt för ungdomar som av olika skäl har begränsad mobilitet. Men i praktiken blir biljetten till frihet inte densamma för alla. När glesbygdskommuner låter ungdomar resa gratis under sommaren finns ändå inga avgångar att tillgå. I min studie handlar det om att det går en eller två bussar per dag till omkringliggande samhällen. För att exemplifiera så går sista bussen hem från en centralort, som flera av ungdomarna i studien förhåller sig till, klockan 17.25 på en lördagskväll. Ungdomarna säkerställer istället sin mobila frihet med egna fordon. Men de upplever att de får betala ett högt pris för det. Dels ekonomiskt, på grund av kostnader för fordonet och höga drivmedelspriser. Därtill finns upplevelsen hos ungdomarna att de möts av förakt och en generellt nedlåtande syn utifrån. Vem som har rätt till staden är en diskussion som de senaste decennierna varit levande i urbanforskningen (se exempelvis Harvey, 2003). Det finns stor anledning till diskussion även om rätten att delta i det rurala rummet och på vems villkor det sker.

Transportrelaterad social exkludering, det vill säga när människor hindras från att delta i samhället fullt ut på grund

begränsad tillgång till transport, är en daglig utmaning för de unga. Exkluderingen innefattar också att de utsätts för negativa exponeringar på grund av transportsystemet, exempelvis i ökad risk för olyckor. Eftersom ungdomar i byarna står utan rimliga kollektivtrafikalternativ och därmed använder sig av egna fordon är olycksrisken stor för denna grupp. Transportstyrelsen (2022) anser att körning av A-traktor medför en ökad olycksrisk och har gjort insatser mot detta i form av skärpta regler. Mobilitetssituationen för ungdomarna i studien består alltså av långa avstånd, begränsad ekonomi, stora brister i kollektivtrafiken och ett minskat handlingsutrymme att kunna köra sina egna fordon i form av skärpta regler. Situationen innebär även en fara i form av olycksrisk när de väl tar möjligheten att köra sina fordon. Den enda transportsträcka det verkas satsas på för den här gruppen är den med ändhållplats social exkludering.

RÄTTEN ATT DELTA: MOBILITETSRÄTTVISA FÖR LANDSBYGDSBOR

Transportfattigdom uppstår om det inte finns transportalternativ till dagliga aktiviteter, om pengarna och tiden som spenderas på resande är orimligt eller att de tillgängliga resealternativen är osäkra för individen (Lucas m.fl., 2016). Sammantaget finns samtliga delar av transportfattigdom representerade i studien från gles landsbygd. Fynden belyser att frågan är aktuell i ytterligare en geografisk kontext utöver de som vanligen diskuteras, exempelvis socialt utsatta områden i urbana miljöer. Flera av familjerna i studien överväger att sluta jobba eftersom de inte har råd med arbetsresorna när ekonomin inte går ihop på grund av bränslepriserna. Tillgängligheten till arbete, studier, aktiviteter och handel är mycket begränsad på grund av de långa avstånden. Tidsåtgången för att resa blir särskilt problematisk

om bilresande inte är möjligt. Den sedan tidigare betungande situationen på grund av bristande kollektivtrafik, har försvårats ytterligare och förstärker mobilitetsojämlikheten i den nya ansträngda vardagen. Vissa av deltagarna påtalar att förändringen med mindre bilkörning är positiv ur ett miljöperspektiv men uttrycker också känslor av orättvisa. Flera av familjerna menar att om bara kollektivtrafiken fungerade bättre så skulle de inte tvingas in i ett bilberoende. Ur ett rättviseperspektiv är det problematiskt för familjerna att ha bilen som enda färdmedel på grund av den ekonomiska sårbarhet situationen innebär.

Jag har i kapitlet tagit avstamp i synen att mobilitet är relationellt och att mobilitetspraktiker är ”producerade och distribuerade genom relationella arrangemang” (Nansen m.fl., 2015) vilket gör att fokus flyttas från individen och utgår från ett ömsesidigt beroende sammanhang. Inom familjer samarbetar familjemedlemmar kring vardaglig mobilitet genom att exempelvis slå samman aktiviteter. Familjerna är också mycket beroende av varandra i sin vardag i en typ av delningskultur där såväl information som vardaglig mobilitet delas. Deltagarna har en kollektiv strävan att hantera sin vardagliga mobilitet i en samtid av stigande bränslepriser orsakade av globala händelser. Familjernas strategier kring delningskultur kan ses som ett lokalt och småskaligt exempel på hur mobiliteten behandlas som en typ av allmänning i praktiken. Det behöver ske på bredare front även på en politisk nivå (se också Nikolaeva m.fl., 2019). Smart och delad mobilitet diskuteras av Krits-kollektivet i kapitel 2, där exempelvis fordon som elsparkcyklar är delade av allmänheten med hjälp av digitala lösningar. De problematiserar huruvida teknologin är och bör vara den primära drivkraften för att skapa rättvisare transportsystem då den ”fria rörligheten” egentligen alltid är villkorad, vilket min studie ger exempel på.

Som en följd av att träffa familjerna har jag slagits av insikten att trafikplanerare måste engagera sig i ett arbete som bottnar i idén om social rättvisa. Stadsplaneringsforskaren Caren Levy (2019) kritiserar en allt mer individcentrerad hållning inom planering, där individen förväntas ta ansvar för samhällsutvecklingen. Hon beskriver hur transportforskning huvudsakligen fokuserar på ekonomiska och på miljömässiga aspekter och att resenärernas identiteter och relationer sällan hanteras. Det är problematiskt eftersom hur transporter används och hur sociala identiteter uppstår i de resealternativ som görs tillgängliga är komplext och djupt rotat i sociala relationer. Det har tydligt gått att utläsa i strategierna familjerna på gles landsbygd skapat kring sin vardagsmobilitet. De vardagliga praktikerna kring resande samspelar och skapas tillsammans med politik och områdets planering utifrån exempelvis fysiska förutsättningar. Politiken har konsekvenser för hur olika grupper kan fatta individuella och kollektiva resval och förhandla om tillgång till väsentliga aktiviteter. Levy menar att vi behöver omforma vår syn på resor och valfrihet. Val av färdsätt är inte ett individuellt beslut som fattas i ett socialt tomrum. Detta har blivit tydligt i min studie där förhandlingar i och mellan familjer finns representerat i majoriteten av mobilitetsbesluten i vardagen. Det är, likt hur Levy resonerar, en serie av avvägningar gällande hur, när, varför och om man ska resa och beslutet involverar ofta flera parter med ojämlika maktförhållanden. I min studie är dessa maktförhållanden synliga mellan föräldrar och barn/ungdomar inom samma hushåll men kan förstås även röra sig om skillnader mellan könen eller tryck från sociala grupper. Genom att hänvisa till ”resval” frigörs det politiska ansvaret för tillgång till rättvisa transportalternativ. Det är också viktigt att tänka på att olika grupper uppfattar och upplever transportsystemet olika. I

kapitel 3 diskuterar Friman, Olsson och Lättman hur människors upplevelse av möjligheten att resa påverkar olika livsval i det korta och långa perspektivet. De visar att upplevelser är minst lika viktiga som avstånd och tidsaspekter för att planera och utforma socialt inkluderande transportsystem.

I förhandlingar om vardagsmobiliteten ger föräldrar i studien företräde åt de resor som gör att barn kan delta i aktiviteter, sporter och sociala evenemang. Tidigare forskning har visat att det är viktigt för medelklassfamiljer i stadsmiljöer att vara, eller åtminstone framstå som, engagerade och involverade föräldrar (se exempelvis Forsberg, 2009). I min studie kan föräldrarnas prioriteringar tyda på att det gäller även i landsbygdsmiljöer. Detta utmanar en etablerad nidbild om att landsbygden är stillastående och traditionell när det gäller organiseringen av vardagen. Genom planering, omorganisering, anpassning och samarbete visar familjerna och ungdomarna agens och handlingskraft i ett svårt läge, och det är viktig att lära av. Gruppen, som i andra sammanhang inte sällan framställas som bakåtsträvande, borde istället betraktas som förebilder. De hittar strategier för att få tillvaron att fungera och de reser mer hållbart i en miljö där det knappt är möjligt.

Den nuvarande situationen för barnfamiljer och ungas mobilitetsvardag boende i gles landsbygd är alltså tudelad. Å ena sidan har lokala initiativ, i form av engagerade föräldrar möjliggjort rörlighet för barn. Barns resor till fritidssysselsättningar prioriteras, och detta även i socioekonomiska förhållanden där det slår hårt. Ytterligare en lokal lösning är att ungdomarna tar eget ansvar och samarbetar kring sin mobilitetssituation. Å andra sidan osynliggör dessa lokala, kortsiktiga och privata lösningar det mer långtgående och strukturella problemet av politiker och planerare som inte tar ansvar för allas rätt att delta fullt ut i samhället.

Avslutningsvis har jag därför tre uppmaningar. Den första är att vi uppmärksammar att landsbygder består av många väldigt olika rumsliga ordningar. Boende i glesbygd bör förstås som kompetenta och det är viktigt att det sker utan att landsbygder varken romantiseras eller ses ned på. Den andra uppmaningen är att de som bör ta ansvar gör det. I nuläget beskriver deltagarna i studien hur de i stor utsträckning dagligen får kämpa sig fram. Deras situation och anpassning kan ses som en del i en större omvandling i ett nyliberalt samhällssystem som karaktäriseras av otrygghet. Kollektivtrafiken i glest bebodda områden behöver förstärkas, för klimatet och för att öka levbarheten på dessa platser. Åtgärder bör ta hänsyn till geografisk kontext, sociala förhållanden och hur dagliga aktiviteter utförs. Min tredje uppmaning är att inte bli frustrerade om vi finner oss själva i kö bakom en A-traktor på en landsbygdsväg. När vi kör om gör vi istället tummen upp till dessa ansvarstagande ungdomar som utövar rätten att delta, utan särskilt mycket hjälp eller respekt från samhället.

REFERENSER

Chatterton, T., Anable, J., Cairns, S. & Wilson, RE. (2018) Financial Implications of Car Ownership and Use: a distributional analysis based on observed spatial variance considering income and domestic energy costs. Transport Policy, Policy 65, 30–39

Forsberg, L. (2009) Involved Parenthood: Everyday Lives of Swedish Middle-Class Families [Doktorsavhandling]. Linköpings universitet

Harvey, D. (2003). The right to the city. International journal of urban and regional research, 27(4), 939-941.

Heley, J. & Jones, L. (2012) Relational rurals: Some thoughts on relating things and theory in rural studies. Journal of rural studies 28, 208-217

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

Joelsson, T., Balkmar, D., Henriksson,M. (2022) 'Less-than' and 'barely' citizens: Young people's public mobilities as precarious experiments of democracy. Urban Matters, Issue: Just mobility, transport and urban infrastructures

Levy, C. (2019). Travel Choice Reframed: "Deep Distribution" and Gender in Urban Transport. In: Scholten, C.L., Joelsson, T. (red.) Integrating Gender into Transport Planning. Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-05042-9_3

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

Mattioli, G. (2017) 'Forced car ownership' in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. Social Inclusion 5, 147–160

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)

Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. Transactions of the Institute of British Geographers, 44(2), 346-360.

Transportstyrelsen (2022) Utredningsuppdrag, regler A-traktorer, rapport, 2022-11-0. Dnr/Beteckning TSG 2021–10478