



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

ATT FÖRSTÅ OCH UNDERSÖKA HÅLLBAR TILLGÄNGLIGHET

Ana Gil Solá Anders Larsson Bertil Vilhelmson



ATT FÖRSTÅ OCH UNDERSÖKA

HÅLLBAR

TILLGÄNGLIGHET

Ana Gil Solá
Anders Larsson
Bertil Vilhelmson

Working papers in Human Geography 2019:1
April 2019

Text: Ana Gil Solá, Anders Larsson, Bertil Vilhelmson
Avdelningen för kulturgeografi, Institutionen för ekonomi och samhälle, Göteborgs universitet
Box 625, 405 30 Göteborg

Foto framsida: Johan Wingborg
Med finansiering från Formas, projektledare Bertil Vilhelmson
Rapporten kan laddas ner från Göteborgs universitets hemsida

Förord

Denna rapport är en praktikerorienterad slutrapport från forskningsprojektet "Mot en hållbar urban och regional tillgänglighet". Projektets och rapportens syfte är att utveckla begreppet *hållbar tillgänglighet* och göra det användbart i den urbana och regionala planeringen. Utgångspunkten är att det behövs nya metoder och verktyg för att definiera, analysera, utvärdera och kommunicera vad som är en miljömässigt och socialt hållbar god tillgänglighet. Med hållbar tillgänglighet menar vi att människor på ett ekologiskt hållbart sätt lätt kan nå viktiga verksamheter i sin vardag. Projektet har finansierats av forskningsrådet Formas.

Rapporten består av tre kapitel med olika fokus och syfte. Det första kapitlet fokuserar **förståelsen** av begreppet hållbar tillgänglighet. Här diskuterar vi vår tolkning av begreppets innebörd i ett planerings-sammanhang med syfte att skapa ett gemensamt språk i dialogen mellan tjänstepersoner från olika fackförvaltningar. Rapportens andra kapitel lyfter fram flera **arbetsätt** som kan vara till stöd för att definiera, mäta, utvärdera och kommunicera vad som är god hållbar tillgänglighet i stadsutvecklingen. Det tredje kapitlet gör en framåtblick och lyfter fram **synvänder** som vi tror är viktiga för att lyckas med en planering för hållbar tillgänglighet.

Rapportens målgrupp är i första hand tjänstepersoner inom fältet samhällsplanering. Vårt syfte är inte att ge färdiga svar, utan att tillhandahålla underlag för reflektion och diskussion samt ge inspiration och stöd i arbetet att skapa hållbara och tillgängliga urbana miljöer.

För att testa och utveckla metoder och verktyg för en miljömässigt och socialt hållbar tillgänglighet har vi införlivat kunskap från tre fält: *kommunala planerare/tjänstepersoners* erfarenheter och planerings-sammanhang, *medborgarnas* önskemål och vardagsliv, samt *aktuell forskning* inom området. Vi har gjort detta genom seminarier med planerare i tre kommuner: Uddevalla, Mölndal och Göteborg. Vi har även undersökt medborgarnas syn på närhetens betydelse i vardagslivet i en enkätstudie, och i en fallstudie specialstuderat hushåll som aktivt formar sitt vardagsliv med närhet som bärande princip. Slutligen har vi analyserat hur man kan använda geografiska informationssystem (GIS), lägesbaserad statistik och kartor för att utvärdera hur den hållbara tillgängligheten ser ut och förändras över tid. Flera akademiska artiklar och arbetsrapporter som författats inom ramen för forskningsprojektet har använts som underlag till rapporten.

En viktig del i projektet har varit att föra en dialog med aktiva planerare och tjänstepersoner som på olika sätt arbetar med frågor om tillgänglighet. Dialogen har varit en förutsättning för att kunna ta fram den medskapade kunskap som varit ett mål för projektet. Vi vill därför tacka alla planerare och tjänstepersoner i Uddevalla, Mölndal och Göteborg som har tagit sig tid att delta i våra seminarier, delat med sig av sina erfarenheter och visat engagemang. Vi vill också tacka alla invånare i de tre kommunerna som tagit sig tid att delta i vår enkätstudie.

Med förhoppning om en givande läsning,

Ana Gil Solá
Anders Larsson
Bertil Vilhelmson

Göteborg, april 2019

Innehåll

1 1. Att förstå hållbar tillgänglighet

- 1 1.1 En fråga om rörlighet, närhet och virtuella kontakter – men inte bara
- 3 1.2 Planeringsskifte och omställning
- 3 1.3 Utmaningar i planeringen för hållbar tillgänglighet

7 2. Metoder till stöd i processen

- 7 2.1 Tillgänglighetsseminarier för samverkan
- 10 2.2 "Blomman": ett underlag för samtal om vad som bör finnas nära
- 13 2.3 Enkät om närhetens betydelse i vardagslivet: vad önskas, vad används, och varför?
 - 15 Vad vill människor ha nära?
 - 16 Vad besöker människor i sin vardag – och ligger det nära där de bor och vistas?
 - 17 Motiv för att välja det nära – eller det som ligger längre bort
 - 18 Valet av bostad: närhetens och tillgänglighetens betydelse
- 20 2.4 Intervjuer med invånare som lever ett nära vardagsliv
- 22 2.5 Kartbaserad analys: att mäta och utvärdera den hållbara tillgänglighetens tillstånd och förändring
 - 22 Exempel på tillgänglighetskarter
 - 28 Att göra tillgänglighetskarter
 - 29 Viktiga aspekter att tänka på i processen

31 3. Synvänder för hållbar tillgänglighet

- 31 3.1 Att lokalisera för hållbar tillgänglighet
- 32 3.2 Att hantera konflikter i tolkningar, värderingar och mål

35 Källor

1. Att förstå hållbar tillgänglighet

Detta kapitel diskuterar hur begreppet hållbar tillgänglighet kan förstås i ett planeringssammanhang. Syftet är att skapa en stabil grund inför det fortsatta planeringsarbetet, till exempel att utveckla och utvärdera den hållbara tillgängligheten i en kommun och att identifiera aspekter som är lämpliga att hantera och mäta. Ett första och grundläggande steg är att skapa en ömsesidig förståelse och ett gemensamt språk för tjänstepersoner (och politiker) från olika fackförvaltningar som har målet att öka den hållbara tillgängligheten.

1.1 En fråga om rörlighet, närhet och virtuella kontakter – men inte bara

Tillgänglighet och närhet är återkommande begrepp i visioner om framtidens hållbara kommuner och regioner. Visionerna kontrasterar en samhällsutveckling som bygger på en ständigt ökande mobilitet, utglesad bebyggelse, funktionsseparering, långa avstånd och miljömässigt ohållbara färsätt. Vi ser god tillgänglighet till omgivningens resurser som ett överordnat villkor för individuell välfärd och därmed ett viktigt samhällsmål.

Bland forskare och planerare råder ibland oklarhet när det gäller hur begrepp som mobilitet (rörlighet), tillgänglighet, närhet och lokalisering förhåller sig till varandra. Enligt vår förståelse kan tillgänglighet i princip åstadkommas på tre sätt, nämligen genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt, via internet (Frändberg, Thulin, Vilhelmson 2005), se figur 1. *Närhet* som princip tillämpas när man lokaliserar bostäder, verksamheter och aktiviteter på korta geografiska avstånd, till exempel utvecklar stadsdelar som präglas av täthet och blandning av verksamheter. Ett annat sätt att skapa tillgänglighet är genom *rörlighet* och snabba transporter. Denna princip har präglat stadsutvecklingen under åtskilliga decennier och gett upphov till alltmer utglesade städer och tilltagande bilberoenden. I det första fallet åstadkoms tillgänglighet i termer av nära avstånd, i det andra fallet i termer av närhet i tid. I verkligheten förutsätter tillgänglighet oftast ett visst mått av rörlighet, eftersom man måste förflytta sig även till den nära destinationen, om inte annat så till fots. Ett tredje, allt mer betydelsefullt, sätt är att få tillgång till människor och verksamheter i omgivningen genom *virtuella* kontakter och kommunikation via internet. Virtuellt tillgänglighet handlar i detta sammanhang inte bara om att få tillgång till ett brett utbud av service utan fysisk förflyttning, utan även om att få tillgång utan tidsmässiga restriktioner. Hur den virtuella tillgängligheten på sikt kommer att påverka städers bebyggelsestruktur, lokaliseringsmönster och hållbarhet, till exempel i förtätande eller utglesande riktning, är ännu en öppen fråga.

Samtidigt finns flera viktiga aspekter – relaterade till användningen av transportinfrastruktur och lokalisering av verksamheter – som också påverkar människors tillgänglighet till omgivningen (Church, Frost, Sullivan 2000). En är förutsättningarna för användningen av olika färdstätt, vars utformning kan ställa för stora krav på individens kroppsliga kapacitet, kognitiva förmåga och kunskap. Det gäller till exempel individens möjligheter att kunna använda spårvagn om det är svårt att ta sig ombord med rullator eller barnvagn, eller om betalningssystemet är krångligt. Även befintlig infrastruktur kan möjliggöra eller förhindra förflyttningar och att nå målpunkter, till exempel om trygga cykelvägar eller fungerande kollektivtrafik saknas, eller när det finns barriärer såsom farliga korsningar eller kraftiga lutningar. Andra hinder utgörs av kostnaden för förflyttningar, speciellt för grupper med lägre inkomster. Även tiden är en begränsad resurs som kan försvåra tillgängligheten till verksamheter för grupper med stor tidspress i vardagen. Småbarnsföräldrar kan ha svårt att hinna med tidskrävande resor vid sidan av alla andra aktiviteter som ska genomföras i vardagen. Förvärsarbete i kombination med hushållsansvar och långsamma förflyttningmöjligheter kan då begränsa närbarheten till exempelvis lämpliga arbetsplatser. Ytterligare begränsande faktorer är rädsla, som kan leda till att man undviker vissa platser, liksom att uttalad utestängning från specifika platser (till exempel VIP-väntsal på tågstation) kan göra förflyttningar och väntan på kollektivtrafik än mer betungande.



Figur 1. Att skapa tillgänglighet: tre principiella delar.

I planering och beslut är det viktigt att uppmärksamma att hinder för tillgänglighet ofta skiftar mellan individer och situationer – och drabbar olika samhällsgrupper i olika omfattning. Hinder och barriärer påverkar oftare grupper som redan är utsatta i samhället – såsom barn, kvinnor, låginkomsttagare – och förstärker då deras exkludering (Church, Frost, Sullivan 2000). Samtidigt är hindren till viss del påverkbara genom planering, varför en medveten planering också kan undvika dem. När det gäller att stärka en hållbar tillgänglighet handlar det om att se till olika gruppers behov, önskemål och förutsättningar, och att olika grupper kan använda den service och aktiviteter som finns i deras närområde. Bland annat handlar det om vilka kvalitéer närliggande service och aktiviteter har, till exempel avseende typ av tjänst, prissättning, upplevelse av platsens trygghet, och öppettider. Människor väger önskemål, eller krav, på tjänsters kvalitet mot bland annat hushållets mobilitetsresurser, till exempel avseende val av skola för barnen. Det handlar därför också om att skapa ett tillräckligt bra utbud av hållbara förflyttningmöjligheter för de tillfällen ett nära utbud inte är fullgott.

1.2 Planeringsskifte och omställning

Svensk samhällsplanering befinner sig sedan några år i ett skifte. I utvecklingen av hållbara städer, kommuner och regioner ges frågor om att förbättra medborgarnas närhet till omgivningens resurser – arbetsplatser, skolor, hälsovård, handel och service, fritidsaktiviteter, parker och natur, mötesplatser och kultur, med mera – en ökad tyngd. Detta kommer till uttryck i en strävan efter gröna, förtätade, och tillgängliga samhällen.

Samtidigt blir etablerade synsätt och metoder för att öka människors tillgänglighet till omgivningen alltmer problematiska och konfliktfyllda (Banister 2008). Historiskt har de syftat till att öka individens rörlighet genom ökade transporter, inte minst med bil, och fortfarande återfinns förväntningar på människor att förflytta sig långt (med bil) i till exempel rådande skattelagstiftning. Den ökade rörligheten har förvisso vidgat många människors valmöjligheter. Det har blivit möjligt att flexibelt lokalisera verksamheter och boende lite var som helst. Men rörligheten har också medverkat till stadsutglesning, allt tommare stadskärnor, ständigt ökade behov av ny infrastruktur och tilltagande beroenden av fossila drivmedel. Det har i sin tur fått konsekvenser för klimat, miljö, hälsa, segregering, trängsel och platsers attraktivitet.

Medan planeringen för ökade transporter sedan länge arbetar med förfinade metoder och modeller – primärt med målet att utvidga framkomligheten för transporter med bil och stråk av kollektivtrafik – behöver planeringsförutsättningarna för att stimulera den nära och hållbart tillgängliga staden, kommunen eller regionen utvecklas och konkretiseras. Samtidigt finns inte en modell som passar alla kommuner och regioner. Tillämpningen av hållbar tillgänglighet beror på kontext och skala, och det är viktigt att fråga vad som är lämpligt i olika sammanhang, till exempel geografiskt och socialt.

Eftersom prioriteringar alltid måste göras handlar en planering för hållbar tillgänglighet om att avgöra vilka verksamheter och destinationer man ska öka tillgängligheten till, för vem och vilka grupper tillgängligheten ska förbättras, och vilka förflyttningsmedel som ska prioriteras.

1.3 Utmaningar i planeringen för hållbar tillgänglighet

Skiftet från en planering för ständigt ökande persontransporter, till en planering för tillgängligare städer och kommuner i termer av närhet, sker samtidigt med andra förändringar inom urban och regional planering. När det gäller målsättningen om hållbar tillgänglighet framskyntar sammantaget vissa viktiga utmaningar:

Människor – inte fordon. Forskning inom området betonar att övergången från rörlighetsorienterad till närhetsorienterad planering *förskjuter fokus från transportmedel och infrastruktur som primära planeringsobjekt, till att individ och vardagsliv sätts i centrum.* Ur medborgarnas perspektiv är hållbar tillgänglighet inte bara en fråga om färdväg och tillgång till bil och kollektivtrafik. Den handlar om hur hela vardagen kan organiseras på ett hållbart sätt, inte minst genom ett minskat bilberoende. Det innebär också att

sociala aspekter blir viktiga, till exempel hur olika gruppers möjligheter, behov och önskemål kommer till uttryck och kan tillgodoses.

Närhet, blandning och täthet – inte utspridning och funktionsseparering. De rumsliga och stads-mässiga uttrycken för hållbar tillgänglighet formuleras i visioner om den nära och täta blandstaden, om koncentrerade stationssamhällen, samt om livaktiga stadsdelar och grannskap. Dessa visioner har starka rötter och återspeglings i tidigare samhällsplaneringsideal, ideal som kom att erodera i takt med en (sedan 1950-talet) stadigt expanderande bilism och människors ökade förmåga att snabbt överbrygga geografiska avstånd. Den erfarenheten sänder ett budskap om den hållbara tillgänglighetsplaneringens möjligheter och gränser: *den nära staden möjliggör en hållbarare livsstil och vardag, till exempel i termer av minskat resande – men den leder inte automatiskt till den* (Haugen 2012).

Att avgöra till vad, för vem, med vilka medel. Visioner som innefattar mål om hållbar tillgänglighet i kommuner och regioner måste vid implementeringen ta ställning till ett antal grundläggande frågor. Vi föreslår följande tankemodell (se figur 2) som reser frågorna om *vad* människor ska ha tillgänglighet till, *vem* som ska ha tillgänglighet, och *med vilka medel* tillgänglighet ska uppnås (Eldér et al 2018). Frågorna handlar om att komma fram till vad – vilka aktiviteter och verksamheter – medborgarna primärt behöver ha närhet till i vardagen. Det handlar om att ta hänsyn till olika gruppers behov, önskemål och förmågor. Det handlar givetvis också om vilka förflyttningsmedel som skapar hållbar tillgänglighet – primärt att gå till fots, att cykla och att resa kollektivt – och som innefattas i begreppet närhet. Dessa aspekter hanterar hållbarhetens olika dimensioner: miljömässigt, socialt och ekonomiskt.



Figur 2. Den hållbara tillgänglighetens dimensioner.

Källa: Eldér, Larsson, Gil Solá, Vilhelmson 2018.

Samverkan – inte stuprör. Betoningen av närhet till medborgarna berör i stor sett alla verksamheter i en kommun – social omsorg, skolor, hälsovård, park- och natur, fritid, energi och VA, trafik, näringsliv, översiktlig planering, med mera. De flesta förvaltningar arbetar med målsättningar, och ibland konkreta normer, om närhet till invånare eller brukare (Gil Solá, Vilhelmson, Larsson 2018). Det innebär att frågor om hållbar tillgänglighet inte är en avgränsad fråga för stads- och trafikplanerare. *En framgångsrik planering förutsätter sektorsövergripande dialog och samverkan.*

Omställning till hållbara planeringsformer. En hållbar utveckling innefattar flera dimensioner – ekologisk, social och ekonomisk. Den innebär krav på omställning i flera avseenden och att trender bryts: var människor bygger, bor, reser och utför ärenden. Samhällsplaneringen stakar ut riktningen och lägger ramarna för detta. *Omställning och trendbrytande innebär också att planeringsprocesser blir mer visions- och viljestyrda och mindre prognosstyrda.* Det ställer i sin tur ökande krav på mångfacetterade planeringsunderlag, såsom informationssystem för regelbunden uppföljning och utvärdering av måluppfyllelse. Inte minst förutsätter det en planering som präglas av förankring, delaktighet och engagemang hos olika aktörer och i aktiv dialog med medborgarna.

LÄSTIPS

Church A, Frost M, Sullivan K, 2000. Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7: 195-205.

Frändberg L, Thulin E, Vilhelmson B, 2005. *Rörlighetens omvandling. Resor och virtuella kontakter - mönster, drivkrafter, gränser.* Studentlitteratur, Lund.

Gil Solá A, Vilhelmson B, Larsson A, 2018. Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension. *Journal of Transport Geography* 70: 1–10.

Haugen K, 2012. *The accessibility paradox: Everyday geographies of proximity, distance and mobility.* GERUM 2012:1, avhandling vid Institutionen för geografi och ekonomisk historia, Umeå universitet.

2. Metoder till stöd i processen

Detta kapitel presenterar metoder till stöd i planeringen för hållbar tillgänglighet. De är av olika karaktär: från hur man rent praktiskt lägger upp seminarier för samtal och samverkan över till metoder att undersöka, kartera och följa upp människors behov av nära tillgång till olika utbud. Syftet är att visa hur planerare kan gå tillväga för att precisera vad en hållbar tillgänglighet innebär utifrån lokala förutsättningar, mål och visioner. I fem avsnitt beskrivs de olika metoderna närmare. Varje avsnitt beskriver metodens syfte, tillvägagångssätt och i vilka avseenden den kan vara till stöd för att förbättra medborgarnas hållbara tillgänglighet i vardagen.

2.1 Tillgänglighetsseminarier för samverkan

Frågor kring hållbarhet kräver dialog och samverkan. Samverkan mellan olika aktörer i planeringsprocessen är av grundläggande betydelse i omställningen av samhället i hållbar riktning.

Flertalet förvaltningar i en kommun eller region arbetar med mål som rör människors tillgång till service, aktiviteter och mötesplatser i omgivningen. Visioner och politik med mål om till exempel "ökad närhet till service", "god tillgänglighet för alla medborgare" eller "ett nära vardagsliv" mår därför väl av en integrerad analys och en implementering som sker över de organisatoriska stuprören. Frågor om hållbarhet spänner också över flera kompetensfält och kräver samverkan. Vi redovisar här hur man i en inledande process kan arbeta med seminarier för att stärka en gemensam förståelse av vad hållbar tillgänglighet innebär, och för att möjliggöra samlade konkreta lösningar.

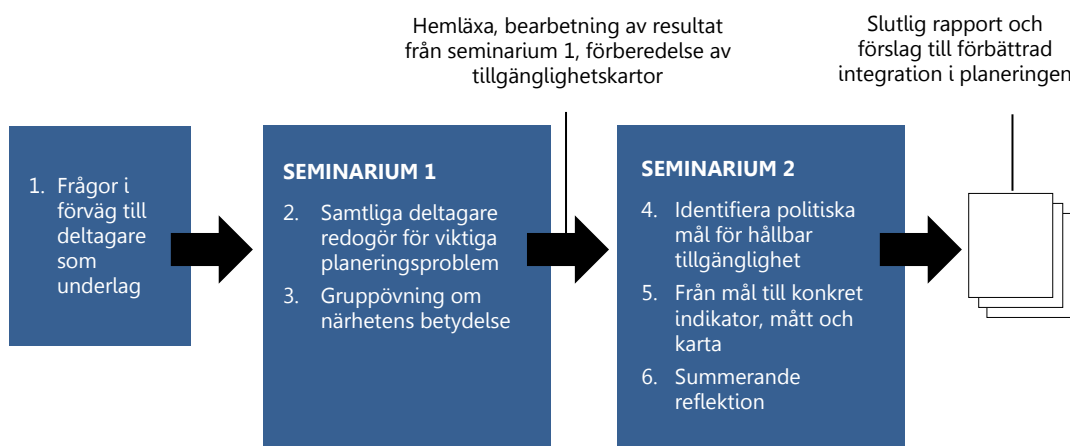
Seminariemetoden bygger på lärande genom gemensam reflektion och att ansvariga från flera förvaltningar i en kommun deltar i dialogen. Utgångspunkt är några praktiska arbetsuppgifter och övningar som utgår från de sammanhang som olika planerare och tjänstepersoner i sin dagliga praktik verkar i. Att utveckla den hållbara tillgängligheten till verksamheter, såsom skolor, vårdcentraler eller parker, involverar frågor om boendes behov och resurser, lokaliseringen av bebyggelse, verksamheters innehåll och kvalitet, nåbarhet med miljövänliga transporter, med mera. Hållbara lösningar kräver då att kompetens från olika avdelningar samverkar. Så är till exempel en hållbar tillgänglighet till skolor för barn i lågstadiet inte enbart ett transportproblem. Kunskap behöver integreras om var barn med olika behov och resurser bor, deras skolval, lokaler, kollektivtrafikens linjer och tidtabeller, cykelbanor, trafiksäkerhet, med

mera. Exemplet illustrerar hur tillgänglighet många gånger kan fungera som ett samlande begrepp i samhällsplaneringen.

Hur genomför man då seminarier som startar en gemensam diskussion om, och som successivt preciserar vad som är en socialt och miljömässigt hållbar tillgänglighet? Eller med andra ord: som ger underlag för att kunna prioritera tillgänglighet *till vad* (olika verksamheter), *för vem* (olika grupper) och med *vilka förflyttningsmedel*? Figur 3 exemplifierar en enkel uppläggning av två seminarier med tid avsatt för arbete och reflektion däremellan. Upplägget är schematiskt i sex steg och kan givetvis anpassas till lokala förutsättningar och sammanhang. Viktigt är dock att man kontinuerligt dokumenterar stegen och resultaten för att kunna koppla samman diskussioner från olika övningar och tillfällen, och, inte minst, för att sammanställa en rapport med erfarenheter att sprida i organisationen.

Seminarieledaren (facilitatorn) har en nyckelposition för att förklara syfte och att introducera, leda och hålla ihop de olika momenten. Det krävs en eller två personer med uppgift att organisera och driva seminarierna framåt. Det behöver inte vara en expert på tillgänglighet. En grundläggande förståelse och viss erfarenhet är dock lämpligt för att tolka olika deltagares svar i inledande steg 1 och att sedan anpassa diskussionen. Huvudingrediens är dock deltagarna och deras erfarenheter, men utan god ledning riskerar man att tappa fart och fokus. Här följer några praktiska punkter för ansvarig seminarieledare att ta hänsyn till i planering och genomförande av seminarierna.

Leta aktivt efter deltagare med olika bakgrund och som på olika sätt arbetar med tillgänglighetsfrågor. Det rör som sagt inte enbart planerare från transport, infrastruktur, stadsbyggnad och översiktsplanering, utan också de som hanterar frågor om miljö, vård och omsorg, folkhälsa, sociala frågor, utbildning, kultur, fritid, arbete och näringsliv. Lämpligt är grupper med tio till femton deltagare. Blanda gärna enskilda övningar med olika gruppmoment för en kreativ mix av metoder. Inför det första seminariet mailas deltagarna några grundläggande frågor om sina erfarenheter av att arbeta med tillgänglighetsfrågor inom respektive ansvarsområden (*steg 1* i figuren). Svaren ger en första inblick i vilka aktuella frågor och förståelser (av tillgänglighet) som kommer att ventileras under seminarierna.



Figur 3. Övergripande struktur på seminarier och exempel på övningar.

Seminarium 1 introduceras med att varje deltagare får berätta om en viktig planeringsfråga som hen arbetar med, och försöka relatera den till frågor om tillgänglighet, närhet och hållbarhet (*steg 2* i figuren). Efter att alla kommit till tals kan en allmän diskussion kring begreppet hållbar tillgänglighet och hur det kan tolkas kopplas till de introducerande presentationerna. Rapportens kapitel 1 är ett bra underlag för en sådan diskussion. Samtalet bildar en gemensam plattform för vidare diskussion och fördjupning.

Därefter följer en semistrukturerad gruppövning där deltagarna diskuterar och bedömer vilken typ av service, verksamheter och tillgångar som bör finnas nära där invånarna bor – helt nära bostaden, i det nära grannskapet eller längre bort (*steg 3*). Denna *närhetsövning* är ett centralt hjälpmedel och beskrivs närmare i nästa avsnitt 2.2. Övningen stimulerar till diskussion, bland annat om vad tillgänglighet betyder för olika invånare/grupper, och om vilka verksamheter som (av planerarna) bedöms som primärt viktiga att människor har nära till i sin vardag.

Tiden mellan seminarierna kan användas till att ge deltagarna i uppgift att konkretisera diskussionen om tillgänglighet och integrerad planering utifrån verksamhetsspecifika mål och fall som tas med till seminarium 2. Att deltagarna får arbeta med frågor från sin egen praktik är en av hörnstenarna i metodiken. Om tid och resurser finns är det värdefullt att, baserat på seminarium 1, även ta fram kartor och annan information såsom statistik och praktiska exempel för att utveckla och stödja processen i seminarium 2.

Seminarium 2 startar lämpligen med en återkopplande sammanställning av närhetsövningens resultat (se seminarium 1, exempel på sammanställning i figur 5). Denna visar deltagarnas bedömning av medborgarnas behov. Därpå följer en övning med syfte att identifiera politiska mål för hållbar tillgänglighet (i termer av täthet, närhet, blandning, med mera) som kommer till uttryck i olika visionsdokument, policys, strategier och verksamhetsinriktningar inom olika sektorer (*steg 4*). Detta steg leder över till övningar i att konkretisera olika sådana mål i termer av mätbara indikatorer och konkreta mått till exempel avseende medborgarnas närhet till service om de förflyttar sig till fots, med cykel eller kollektivt (*steg 5*). Processen kan lägga grunden till så kallade *tillgänglighetskartor* som utgör ett viktigt instrument för planerare att analysera och kontinuerligt följa upp den sociala och rumsliga fördelningen av faktisk tillgänglighet. I rapportens avsnitt 2.5 redovisas närmare hur dessa tillgänglighetsanalyser går till. Seminariet kan sedan avslutas med en summerande reflektion kring fortsatt gemensam implementering (*steg 6*): om ytterligare undersökningar behöver göras, till exempel i vilka avseenden medborgarna värdesätter, önskar och faktiskt använder sig av närhet till olika utbud i sin vardag. Exempel på undersökningar redovisas i rapportens avsnitt 2.3 (om enkäter) och 2.4 (om djupintervjuer).

Denna seminariemetod stödjer på ett konkret och verksamhetsnära sätt arbetet med att integrera en organisations olika kompetensområden. Övningarna tjänar som gemensamma plattformar runt vilka alla kan bidra med kunskap. Själva "kulturkrocken" mellan olika planeringssektorer är då en viktig och nyttig lärdom givet att man lyckas blanda olika intressen väl och sedan ge alla lika möjlighet att synas och höras.

LÄSTIPS

Gil Solá A, Vilhelmson B, 2019. Negotiating Proximity in Sustainable Urban Planning: A Swedish Case. *Sustainability* 11(1): 31 (open access).

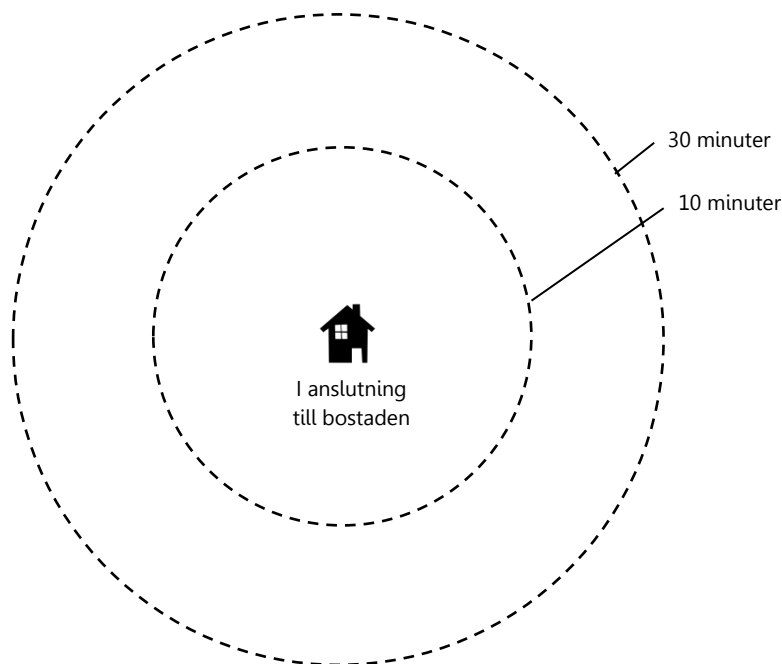
Larsson A, Ellmér E, Vilhelmson B, 2019. Usability of Accessibility Instruments in Regional Planning: The Case of Labour Markets and Daily Commuting in the Food Sector in Västra Götaland, Sweden. I: Silva C, Pinto N, Bertolini L (Red). *Designing Accessibility Instruments. Lessons on Their Usability for Integrated Land Use and Transport Planning Practices*. Routledge, Abingdon.

2.2 "Blomman": ett underlag för samtal om vad som bör finnas nära

Övningen som vi här kallar "Blomman" är en enkel metod som syftar till att stödja den interna och externa kommunikationen kring vad människor behöver ha i sin nära omgivning. Den stimulerar också till reflektion kring människors olika behov och förutsättningar för att nå och använda olika typer av service och verksamheter.

Tillgänglighet är ett mångtydigt begrepp. Vissa associerar tillgänglighet till ökad framkomlighet, transportsystem och infrastrukturer. Andra tänker på bebyggelsemönster, översiktlig planering och lokalisering av områden för bostäder, arbetsplatser, handel och logistik. En tredje vanlig infallsvinkel rör frågor om hur många människor som ska nå den service man planerar för: skolor, sjukvård, butiker och grönområden för att ta några exempel. För åter andra handlar tillgänglighet primärt om hur bostäder, transportmedel, lokaler och närmiljöer ska göras tillgängliga med hänsyn till människors funktionsnedsättningar. Vi menar att en planering för hållbar tillgänglighet innebär en möjlighet att integrera många av dessa aspekter och skalnivåer samtidigt. Det kräver dock att planerare och tjänstepersoner med olika uppgift och kompetens talar samma språk, eller snarare kan förstå, kommunicera och förhandla med varandra. Metoden som skildras i detta avsnitt syftar till att få till stånd sådana samtal.

Metoden kan användas fristående eller som ett moment i de integrativa seminarier som skissas i avsnitt 2.1. De kräver, i likhet med seminarierna, en noggrann förberedelse och bred bedömning av vilka sektorer och planerare som ska delta. Metoden utgår ifrån utmaningen att överbygga det stuprörstänkande som

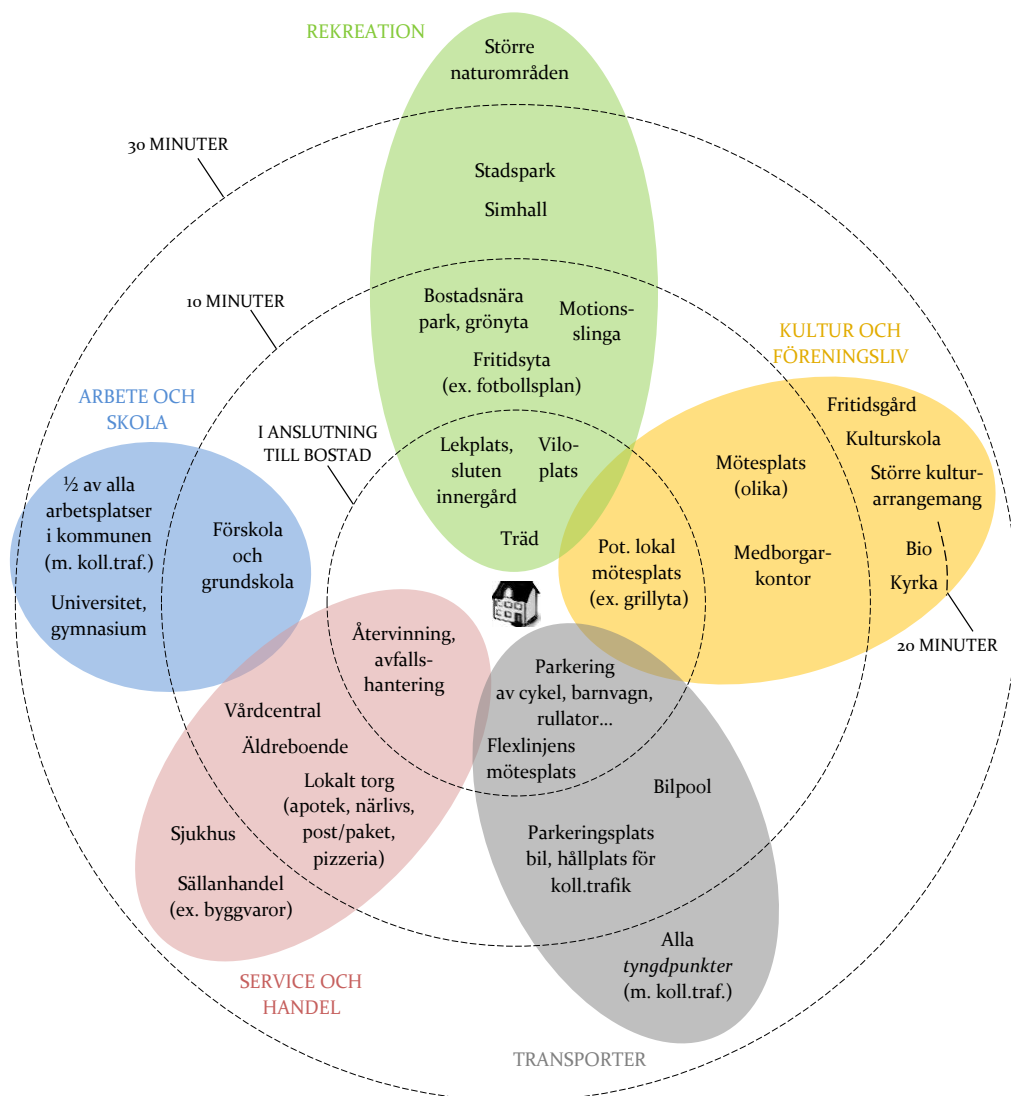


Figur 4. Underlag för övning om vad som bör finnas nära.

vanligtvis förekommer i bland annat kommuner, och som begränsar möjligheterna att skapa en fungerande helhet gällande komplexa frågor såsom geografisk tillgänglighet och hållbar utveckling.

Metoden går ut på att med stöd av ett enkelt diskussionsunderlag samla deltagarnas erfarenheter och tankar kring invånarnas behov av närhet och tillgänglighet i vardagen. Särskilt fokus ligger på bedömningar av vad människor behöver ha sin närhet för ett gott vardagsliv. Deltagarna får ett A3-papper med en illustration av ett hus omgivet av två cirklar (se figur 4) och uppmaningen att diskutera frågan "Utifrån er professionella synvinkel: vad är viktigt att ha nära bostaden?" (punkt 3 i figur 3 ovan). Bedömningen kan även inbegripa arbetsplatsens närhet. Anteckningar förs på till exempel en whiteboard och sammanställs efter seminariet. Sammanställningen kan presenteras i ett efterföljande seminarium.

Exempel på en sådan sammanställning, hämtad från ett genomfört seminarium i en kommun, visas i figur 5. Inspirerat av seminariedeltagarna benämns figuren för "Blomman". Exemplet visar vad deltagarna bedömer bör finnas i nära anslutning till bostaden, upp till 10 minuter bort, respektive upp till 30 minuter



Figur 5. Exempel på sammanställning av svar på frågan "Utifrån er professionella synvinkel: vad är viktigt att ha nära till från bostaden?".

Källa: Gil Sola, Larsson, Vilhelmson 2016.

bort eller på ännu längre avstånd. Deltagarna i denna kommun angav i regel att de verksamheter som besöks till vardags måste finnas nära, medan mer specialiserade verksamheter, eller verksamheter som inte besöks så ofta, kan ligga längre bort. Vilka verksamheter det var berodde delvis på planerarens arbetsuppgifter. Saker som bör finnas i anslutning till bostaden är till exempel parkering för cykel, barnvagn och rullator, träd och potentiell mötesplats (såsom grilltyta). Upp till tio minuter bort bör finnas till exempel parkeringsplats för bil och hållplats för kollektivtrafik, vårdcentral, skola, livsmedelsbutik, apotek, park eller grönyta, och motionsmöjligheter. Inom 30 minuter ska man kunna nå större kulturarrangemang, sjukhus, sällanhandel, hälften av kommunens arbetsplatser (med kollektivtrafik) och alla stadens s.k. *tyngdpunkter*¹. Deltagarna i detta exempel resonerade ofta utifrån vad som fanns angett i befintliga kommunala mål och strategidokument, och konkretiserade på så sätt befintliga mål om hållbar tillgänglighet med hjälp av övningen. Notera att detta resultat är från en större, tätt bebyggd stad; i en mindre ort hade diskussion sannolikt förts annorlunda (eventuellt med större fokus på bilen och virtuell tillgång).

I denna övning används *tid* som mått på avstånd, och inte *geografiskt* avstånd. Syftet är att lyfta fram den dimension som vanligtvis är central i individens vardag när man bestämmer var olika aktiviteter ska utföras. På så vis lyfts *invånarnas* utgångspunkt i resonemangen, i kontrast till en bebyggelseplanering som fokuserar på platser och geografiska avstånd. Övningen undviker också medvetet att föreskriva använt färdmedel. En vanlig reaktion bland seminariedeltagarna har då varit att resonera i termer av att verksamheter som besöks till vardags bör ligga inom 10 minuters *gång- eller cykelavstånd* från hemmet.

Denna övning testades och utvecklades under forskningsprojektets seminarier i samtal med deltagarna. Metodens främsta styrka är de diskussioner som uppstår när deltagarna gemensamt ska besvara frågan om vad som är viktigt att ha nära för medborgarna – snarare än själva svaren. Under övningens gång stannar samtalet sällan vid att enbart fokusera på de specifika verksamheter som bör finnas nära, utan går vidare till frågor om *varför* de bör finnas nära, *vilka grupper* som behöver ha dem nära, betydelsen av verksamheternas *kvalitet*, *vilket färdmedel* tidsavstånden avser, och vem som får *bära de indirekta kostnaderna* när närhetskriterier inte uppfylls – till exempel konsekvenserna av att inte ha en skola nära ett nybyggt bostadsområde, eller att inte ha säkra cykelvägar mellan en skola och dess upptagningsområde. Detta innebär konsekvenser i termer av ökad belastning på befintliga närliggande skolor, längre förflyttningar som görs med bil istället för cykel eller gång, försämrade möjligheter för barnen att lära sig hållbara och hälsofrämjande resvanor, och ökat behov av skolskjuts.

Sammanfattningsvis kan övningen användas som ett underlag i initierande samtal, eller förhandlingar, om vad som bör lokaliseras nära invånarnas bostäder, eller på andra platser där många vistas dagligen. Verktöget utgör på så sätt ett stöd i kommunikationen mellan förvaltningar, tjänstesektor och politik, eller kommunikation med medborgare (till exempel medborgardialoger) och externa aktörer.

LÄSTIPS

Gil Solá A, Vilhelmson B, 2019. Negotiating Proximity in Sustainable Urban Planning: A Swedish Case. *Sustainability* 11(1): 31 (open access).

¹ Med tyngdpunkt avses en strategisk knutpunkt i en tät och levande blandstad (Göteborgs stad 2014).

2.3 Enkät om närhetens betydelse i vardagslivet: vad önskas, vad används, och varför?

I samhällsplaneringen används sedan länge resvaneundersökningar som kunskapsunderlag för att analysera människors rörlighet. Samtidigt finns ett stort behov av kunskap om *närhetens betydelse* i vardagslivet för olika invånare. Likt en resvaneundersökning kan då en enkätundersökning med fokus på närhetens betydelse besvara grundläggande frågor om vad invånarna vill ha nära där de bor och vistas, vilka verksamheter de nyttjar i sitt närområde respektive längre bort, och varför. Det innefattar också vilken roll den virtuella närheten (såsom e-handel och e-service via nätet) spelar i vardagslivet.

En viktig fråga inom planering och forskning är om människor verkligen nyttjar nära utbud och möjligheter – eller om man ändå väljer att åka längre bort. Forskning visar att närhet ofta får vika för specialiserade preferenser till förmån för aktiviteter som ligger längre bort, särskilt när det gäller arbete, skolor, fritidsaktiviteter och viss service (Haugen 2011, Haugen et al 2012). Den visar också att närhetens betydelse beror på det lokala utbudets omfattning, kvalitet och avstånd till konkurrerande regionala centra, till exempel stormarknader och citykärnor. Vissa grupper, såsom unga vuxna, äldre och billösa, är dock mer benägna att se fördelarna med närhet till lokala utbud.

Vad vill då medborgarna ha i sin närhet – och vad nyttjar man under olika omständigheter? Genom en egen enkätundersökning med fokus på användningen av olika aktiviteter i människors närområde kan kommunen öka kunskapen om invånarnas vanor och behov. En "närhetsundersökning" skiftar då fokus från människors förflyttningar – vilket är det som studeras i vanligt förekommande resvaneundersökningar – till de aktiviteter som människor besöker. En sådan studie fördjupar sig i vilken omfattning som lokala utbud faktiskt *används*, människors *önskemål* om vilka aktiviteter som är viktiga att ha i den nära omgivning, och vilka *kvalitéer* som är viktiga när människor väljer mellan alternativ som finns nära eller längre bort. Det gäller inte minst att identifiera olika gruppers behov och villkor: unga, barnfamiljer, billösa, äldre, resurssvaga, med mera. En sådan studie är av värde i den översiktliga planeringen, men även i andra sammanhang till exempel som underlag i sociala konsekvensanalyser (SKA).

Nedan visar vi exempel på frågor som kan besvaras med en närhetsfokuserad enkätstudie. De illustrerar vilken typ av information som erhålls och som kan ligga till grund för vidare analys av närhetens betydelse ur invånarperspektiv. Som underlag används en databas som bygger på ett enkätutskick riktad till 5000 hushåll i Göteborg, Mölndal och Uddevalla. Urvalet består av personer över 18 år och som bor i stadsdelar med olika grad av täthet och närhet till service och aktiviteter – vilket i varierande grad möjliggör ett närhetsbaserat vardagsliv och bilberoende. De undersökta områdena redovisas i figur 6 och databasens innehåll redovisas i faktarutan nedan.

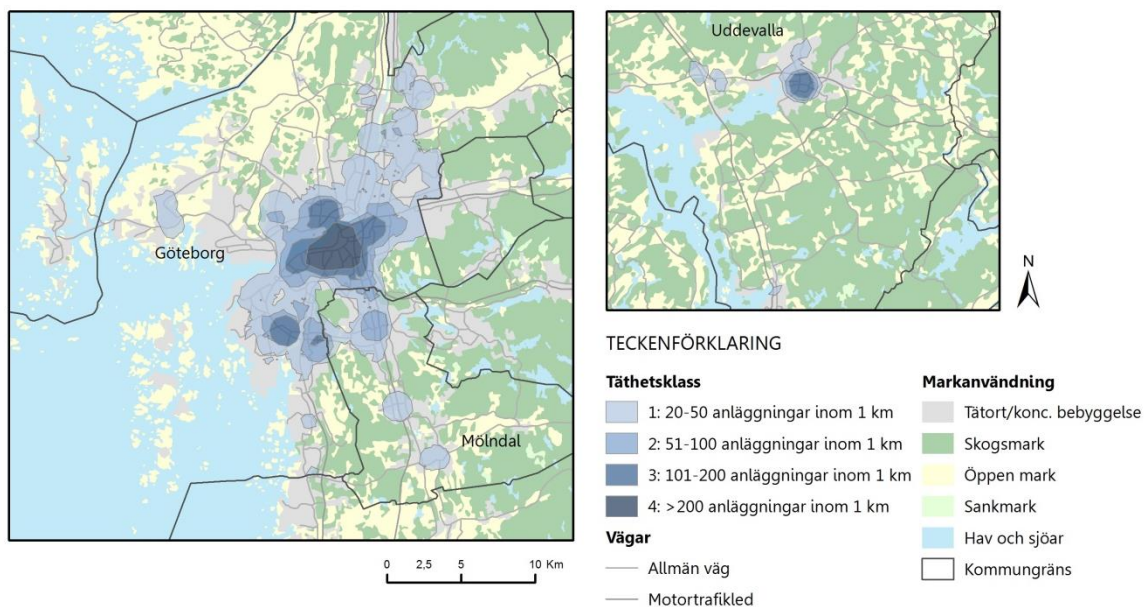
FAKTARUTA OM NÄRHETSUNDERSÖKNINGEN

Databasen innehåller uppgifter om närhetens och den hållbara tillgänglighetens betydelse utifrån individens perspektiv. Tre frågeställningar vägleder enkätstudien: 1) Vilka aktiviteter vill människor ha nära till i sin vardag? 2) Vilka aktiviteter använder människor i sin vardag, och vilken roll har närheten i detta sammanhang? 3) Vilka faktorer påverkar individer att använda lokala aktiviteter och utbud? Teoretiskt utgår studien från att individen kan få tillgänglighet till olika aktiviteter genom att använda närområdet, snabba transporter till andra platser, eller virtuellt via Internet (se kapitel 1).

Data samlades in via en enkät som skickades ut i februari 2017. Databasen består av 1228 enkätsvar. Svarsfrekvens var 25%. En bortfallsanalys visar att pensionärer (åldrarna 65-84) och personer födda i Sverige är tydligt överrepresenterade bland respondenterna, och att kvinnor är något överrepresenterade. Bruttourvalet om 5000 personer består av personer i Göteborg, Mölndal och Uddevalla, 18 år eller äldre, boende i ett område med relativt gott utbud av service och aktiviteter (där en närhetsbaserad vardag är möjlig), se figur 6. 3000 personer valdes från Göteborgs stad, 1000 från Mölndals stad, och 1000 från Uddevalla kommun. 60% av respondenterna bor i Göteborg, 22% i Mölndal och 17% i Uddevalla.

Samtliga individer kopplas till något av fyra täthetsområden, dvs. områden med olika brett utbud av service och handel (bl.a. livsmedelsbutik, detaljhandel, apotek, restaurang, förskola, vårdcentral). Underlaget för service och handel hämtades från registerdata och avser 2014. Klass 1 med det glesaste utbudet har 20-50 anläggningar inom en radie av 1000 meter från individens bostad. Klass 2 har 51-100 anläggningar inom radien 1000 meter, klass 3 har 101-200 anläggningar inom 1000 meter från bostaden, och klass 4 över 200 anläggningar. Göteborgs stad är den enda kommunen med områden i täthetsklass 4. 46% av respondenterna bor i ett klass 1-område, 21% i klass 2, 21% i klass 3 och 12% i klass 4. 24% av samtliga vuxna i de tre kommunerna bor i områden som *inte* tillhör någon av täthetsklasserna, dvs. i områden med relativt gles utbud av service och handel. Det betyder att de studerade områdena täcker $\frac{3}{4}$ av den vuxna befolkningen i de tre kommunerna.

Det geografiskt avgränsade urvalet innebär begränsningar i generalisering av resultat. Notera särskilt att avgränsningen täcker personer som bor i områden av relativt hög täthet bebyggelse- och verksamhetsmässigt.



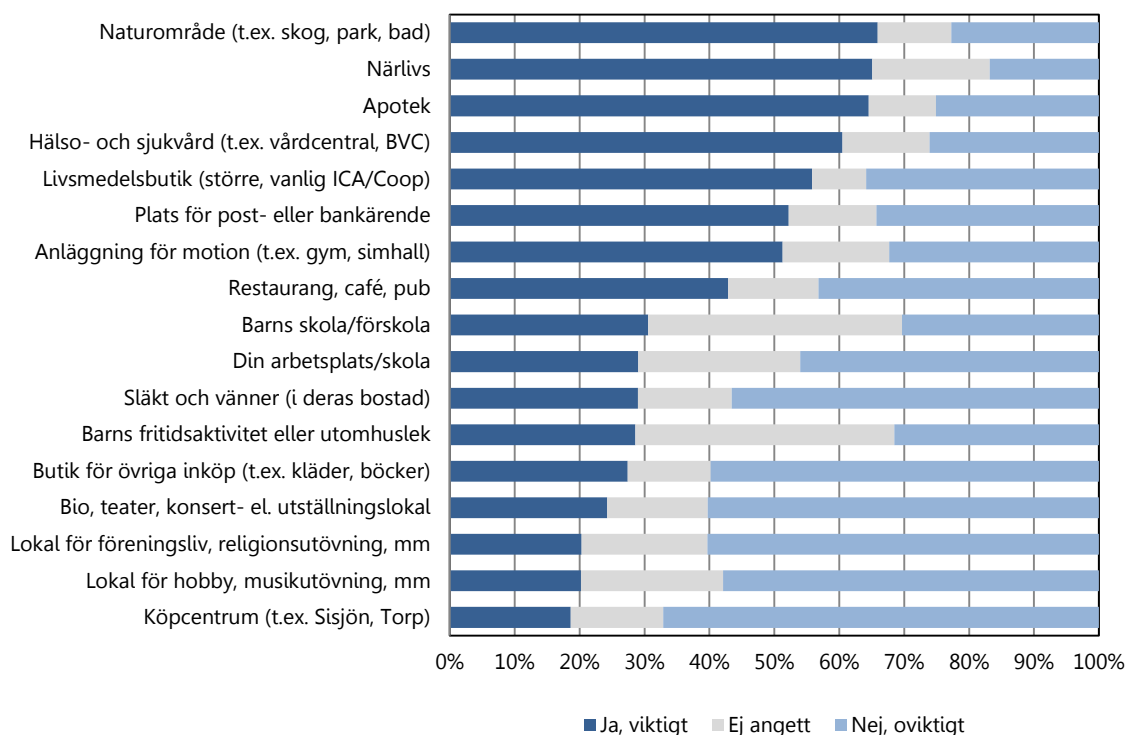
Figur 6. Undersökta områden i Göteborg, Mölndal och Uddevalla. Områden definierade efter kriterier redovisade i faktaruta.

Källa: Bearbetad data från GILDA; bakgrundskarta © Lantmäteriet.

Vad vill människor ha nära?

En grundläggande fråga är vad människor vill ha nära där de bor och vistas i sin vardag, något som kan skifta mellan till exempel tätt och glest bebyggda områden, och mellan olika grupper. I denna undersökning definieras nära som *inom en kilometer*. Enkätsvaren visar att de undersökta i Göteborg, Mölndal och Uddevalla främst vill ha nära till följande aktiviteter och verksamheter: naturområden såsom skog, park och bad (det vanligast förekommande svaret, önskat av 66% av samtliga respondenter), närlivs, apotek, hälso- och sjukvård, samt större livsmedelsbutik (se figur 7). Omvänt, kan det vara av värde att se vad människor *inte* tycker behöver finnas nära. Det skulle till exempel kunna vara aktiviteter som aldrig besöks eller som man ändå tar sig till med bil, varför inte avståndet är relevant. Listan på det som bedöms *inte* vara viktigt att ha nära toppas av köpcentrum, lokaler för föreningsliv och religionsutövning, bio/teater/konsert/utställningslokaler, samt butiker för andra inköp än livsmedel.

I resultatet framgår även en gråzon, där respondenter varken anger om en verksamhet är viktig eller oviktig att ha i sin närhet. Barns skola/förskola och deras fritidsaktiviteter och utomhuslek är sådana aktiviteter. Detta visar på vikten av att bryta ner svaren på olika grupper, då dessa aktiviteter ofta är irrelevanta för till exempel gruppen äldre. Sammanställningen i figur 7 måste därför tolkas med försiktighet och nyanseras vid fortsatt analys.



Figur 7. Svar på frågan "Är det viktigt att dessa olika aktiviteter/verksamheter ligger nära (inom en kilometer från) antingen din bostad eller din arbetsplats/skola?". Andel svarande som kryssar i svarsalternativet.

Källa: Närhetsdatabasen. Beräkning baserad på 1228 svar (hela gruppen undersökta).

Statistik på gruppnivå visar att önskemål om närhet skiljer sig åt. Exempelvis är det vanligare att kvinnor (jämfört med män) vill ha tillgång till fler verksamheter i sitt närområde. Andra grupper som vill ha tillgång till fler verksamheter i närområdet är de som saknar tillgång till bil (jämfört med personer som har tillgång till bil), bor i servicetäta områden (jämfört med boende i glesare områden), som upplever tidspress i sin vardag (jämfört med grupper som inte upplever tidspress), och som väljer färdssätt med hänsyn till miljön

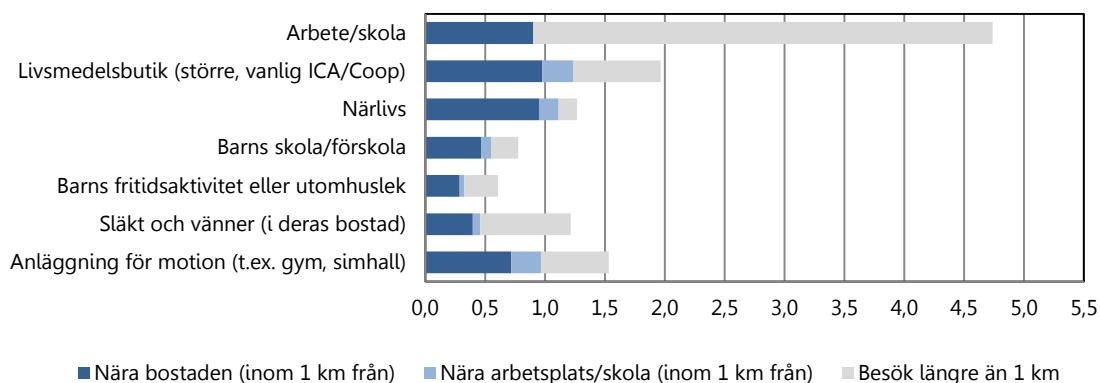
(jämfört med de som inte väljer med hänsyn till miljön). Önskemål när det gäller närhet till *specifika verksamheter* skiljer sig också åt, till exempel om man bor i mer eller mindre servicetäta stadsdelar. Önskemål om närhet till restaurang, café och pub ökar med ökad servicetäthet. Däremot minskar önskemål om närhet till köpcentra med ökad servicetäthet.

Vad besöker människor i sin vardag – och ligger det nära där de bor och vistas?

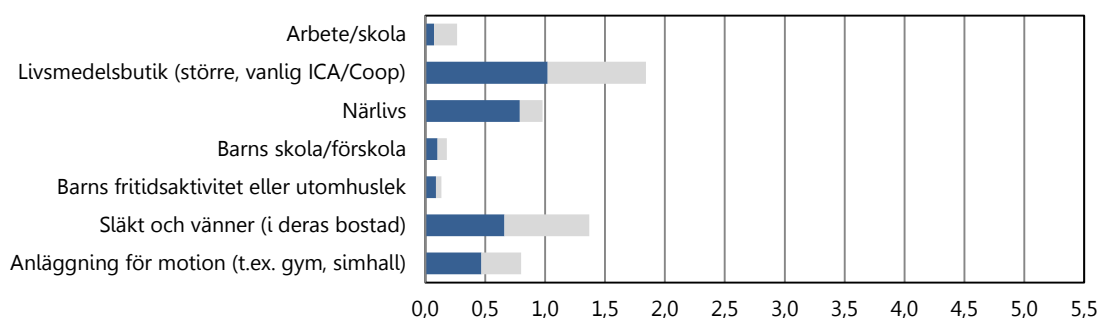
Vad människor önskar och vill ha i sitt närområde är inte nödvändigtvis det de besöker och brukar. Det kan bero på att utbudet inte finns, eller att man föredrar att resa till alternativa utbud längre bort. I databasen är de verksamheter som oftast besöks (av alla undersökta) arbete och studier, större livsmedelsbutik, släkt och vänner, naturområde (knappt fem besök per månad), anläggning för motion och närlivs (jämför figur 8).

I ett planerings-sammanhang är det intressant att se hur ofta verksamheter lokaliserade i närområdet används. I enkäten ställdes frågan hur många av aktiviteterna som vanligtvis genomförs varje vecka som också är lokaliserade inom en kilometer från bostaden. Av figur 8 framgår att det är runt hälften – om man bortser från platsen för arbete och studier som ofta medför längre resor.

a) Förvärsarbetande och studerande



b) Pensionärer, föräldralediga, sjukskrivna och arbetslösa



Figur 8. Svar på frågan "Hur ofta besöker du följande aktiviteter/verksamheter en vanlig *vecka*". Genomsnittligt antal besök per person.

Källa: Närhetsdatabasen. Baserat på 666 svar (förvärsarbetande och studerande) resp. 465 svar (pensionärer, föräldralediga, sjukskrivna och arbetslösa).

I detta exempel görs också en översiktlig jämförelse mellan två grupper. I figur 8a återfinns förvärvsarbetande och studerande – som har en andra viktig hållpunkt att göra resor ifrån, förutom bostaden – och i figur 8b återfinns pensionärer, föräldralediga, sjukskrivna och arbetslösa. Av jämförelsen framgår att det inte finns några avgörande skillnader i hur ofta man besöker livsmedelsbutik, närlivs, och släkt eller vänner. Skillnader finns däremot av naturliga skäl när det gäller arbete/studier och barnrelaterade aktiviteter, liksom anläggning för motion. För besök av livsmedelsbutik, närlivs, och släkt eller vänner syns heller inte tydliga skillnader i om besöken görs nära respektive långt från bostaden. Resultatet kan tolkas som att tillfrågade pensionärer, föräldralediga, sjukskrivna och arbetslösa som grupp inte är mer låsta till det nära utbudet av service och handel än vad förvärvsarbetande och studerande är. Det visar också att boende i vårt studerade område väljer bostadsnära service mycket oftare än arbets-/studienära service.

Motiv för att välja det nära – eller det som ligger längre bort

Såväl forskning (bland annat Haugen et al 2012, Waldo 2003) som erfarenhet i kommuner visar att människor ofta väljer utbud som ligger längre bort än det som finns närmast bostaden, särskilt om man har tillgång till bil eller bra kollektivtrafik. En viktig fråga är då vad som avgör valet av en specifik verksamhet. Vi exemplifierar här med livsmedelsbutik och fritidsaktiviteter, som är verksamheter som besöks relativt ofta i vardagen.

Tabell 1. Skäl till val av specifik (större) livsmedelsbutik. Andel svarande som kryssar i svarsalternativet.

| | Svarsalternativ | Andel som anger |
|---|---|-----------------|
| Kan välja alternativ närmre bostaden (33 %) | Det är bättre utbud dit jag tar mig nu (till exempel varorna är bättre, valmöjligheterna är större) | 73 % |
| | Det är billigare | 45% |
| | Det är smidigare att ta sig dit (till exempel smidigare väg med cykel eller bil) | 18 % |
| | De har öppettider som passar mig bättre | 21 % |
| | Det är, eller ligger i, en trivsammare miljö (till exempel renare, tryggare, lugnare) | 16 % |
| | Det ligger nära min arbetsplats/skola | 11 % |
| | Jag besöker butiken i anslutning, eller på vägen, till ett annat ärende/aktivitet (till exempel handlar på väg hem från jobbet) | 28 % |
| | Annat (här anges till exempel av gammal vana) | 9 % |
| Väljer närmsta alternativ (67 %) | Det är tillräckligt bra dit jag tar mig nu | 69 % |
| | Jag sparar tid på att välja ett närmre alternativ | 39 % |
| | Jag kan gå eller cykla | 47 % |
| | Annat (här anges till exempel billigare och bättre utbud) | 10 % |

Källa: Närhetsdatabasen. Baserat på 863 svar (personer som ofta besöker större livsmedelsbutik).

I vår databas väljer två tredjedelar av de som regelbundet besöker en *livsmedelsbutik* den butik som ligger närmast bostaden (se tabell 1). Viktigaste motivet är att den bedöms vara tillräckligt bra avseende utbud av varor, och i andra hand att man kan nå den till fots eller med cykel, samt att man spar tid på att välja detta alternativ. Den tredjedel av respondenterna som väljer en livsmedelsbutik som *inte* ligger närmast bostaden motiverar det primärt med att utbudet av varor där är bättre. Andra viktiga skäl är att butiken är billigare, och att den ligger i anslutning, eller på vägen, till en annan aktivitet. Utbud och pris är därför de vanligaste orsakerna till val av livsmedelsbutik, samtidigt som praktiska (tillgänglighetsrelaterade) aspekter såsom hur man kan ta sig dit och tidsåtgång också spelar in.

I detta sammanhang är en viktig fråga vilken roll tillgång till bil spelar i valet av livsmedelsbutik. I urvalet är biltillgången lika stor bland de som använder närmsta livsmedelsbutik som hos de som inte gör det. Biltillgång verkar därför inte vara avgörande för valet av livsmedelsbutik. Samtidigt använder inte grupperna bilen lika ofta: av gruppen som väljer närmsta livsmedelsbutik åker 39% bil (och 51% går), och bland de som *inte* väljer närmsta alternativ åker 62% bil (och 25% går). Handlar man i närmsta livsmedelsbutik låter man med andra ord oftare bilen stå.

Istället för att handla mat i en fysisk butik kan hushåll i tätorter välja att handla mat på nätet och få den hemlevererad. Den som är låst till, eller väljer att använda närliggande service, kan då använda IKT (informations- och kommunikationsteknologi) för att få tillgång till viss service som inte finns i närområdet. En fråga är då vilka grupper som använder e-handelsalternativet. Det visar sig att det främst är grupper som har många tider att passa i vardagen och som upplever tidspress, liksom de som medvetet försöker genomföra aktiviteter som ligger i närheten av bostaden eller arbetet. Om man tillhör en grupp som bor i områden med hög eller låg servicetäthet, eller som ofta kör bil i vardagen, tycks däremot spela mindre roll.

Ett annat exempel rör *fritidens* förläggning. De flesta som besvarar enkäten ägnar sig regelbundet åt fritidsaktiviteter utanför bostaden. Av dessa väljer sju av tio den verksamhet som ligger närmast bostaden. Som motiv anges ofta att aktiviteten där är tillräckligt bra, att den kan nås till fots eller med cykel, och att man spar tid på att välja det nära alternativet. Övriga väljer istället en fritidsaktivitet som *inte* är det alternativ som ligger närmast bostaden. Det vanligaste skälet är relaterat till kvalitet och utbud. Andra skäl är en trivsammare miljö, och lägre pris. Även för fritidsaktiviteter dominerar således skäl kopplade till utbud, kvalitet och upplevelse i valet av lokalisering, samtidigt som praktiska aspekter också spelar in.

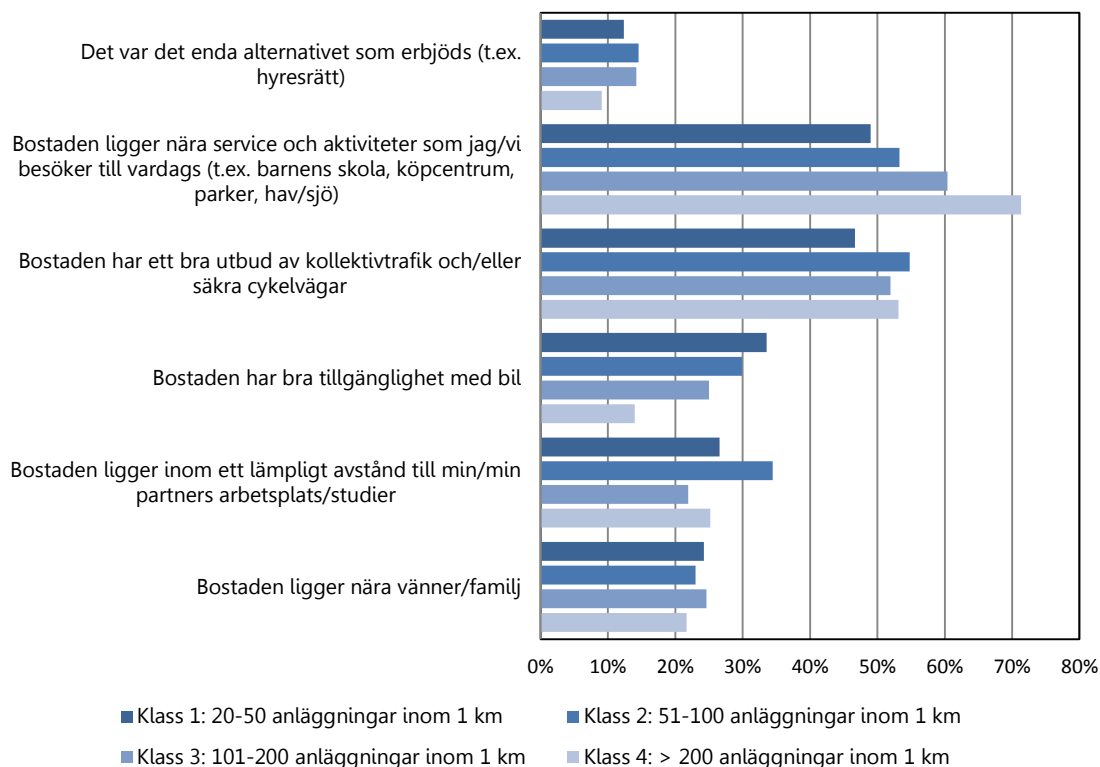
Även när det gäller fritidsaktiviteter kan man se skillnader mellan grupper. Det är till exempel betydligt vanligare att kvinnor väljer nära alternativ för att spara tid, och för att de kan gå eller cykla. Sammantaget visar resultaten att olika grupper, till exempel beroende på tillgång till bil, kön, angivna värderingar (till exempel om miljö), eller typ av hushåll, kan visa skiftande skäl och sammanhang bakom val av närliggande verksamheter.

Valet av bostad: närhetens och tillgänglighetens betydelse

Bostäders lokalisering och människors val av bostad är viktiga för att förstå förutsättningarna för en hållbar tillgänglighet. Trots att bostaden är ett livsstilsval, och att bostadsvalet i Sveriges storstadsområden under senare år formats av en begränsad bostadsmarknad, görs det ofta med hänsyn till frågor om närhet och tillgänglighet. Det påverkar i sin tur om människor upplever att de har tillgång till det de önskar och använder i sitt närområde, och kan förklara skillnader mellan områden i förväntningar på närliggande serviceutbud. I vår närhetsenkät ställs därför frågor om de faktorer, förutom priset, som var avgörande för valet av nuvarande bostad. Detta med särskild betoning på frågor om tillgänglighet, se figur 9.

Endast ca 10% av alla som svarade angav att de överhuvudtaget inte hade haft möjlighet att välja bostad, utan varit tvungna att ta det alternativ som erbjöds vid tillfället. I en jämförelse av svaren beroende på typ av område som respondenterna bor i blir två selektionsmönster tydliga. Ett är att ju tätare område man bor i desto viktigare har närheten till service och aktiviteter varit för bostadsvalet. Det andra är att ju tätare område man bor i desto *mindre* viktigt är områdets tillgänglighet med bil. Samtidigt bedöms bra utbud av

kollektivtrafik och/eller säkra cykelvägar vara ungefär lika viktigt för bostadsvalet oavsett var man bor. Allmänt gäller att fler anser att tillgång till bra utbud av kollektivtrafik och/eller säkra cykelvägar är viktigare för bostadsvalet än tillgängligheten med bil. Detta kan tolkas som att god tillgänglighet med bil tas för givet.



Figur 9. Svar på frågan "När du/ni valde nuvarande bostad, vad var avgörande för valet (förutom kostnaden)?" Andel svarande som kryssar i svarsalternativet, uppdelat på typ av område (täthetsgrad) som respondenten bor i.

Källa: Närhetsdatabasen. Beräkning baserad på 1228 svar (hela gruppen undersökta).

Avsikten med redovisningen av resultat från närhetsundersökningen i detta avsnitt är inte att genomföra en djuplodande analys. Syftet är att exemplifiera frågor som kan ställas i en undersökning med fokus på den geografiska närhetens och den hållbara tillgänglighetens betydelse i vardagen. Den visar också på hur olika frågor kan kopplas till varandra för att ta fram information om specifika grupperns önskemål, behov och förutsättningar. Utifrån en sådan analys kan slutsatser dras om vad människor önskar och faktiskt använder i sitt närområde, vilket är grundläggande för en samhällsplanering med mål att stödja den nära användningen av service, handel, fritidsaktiviteter, kultur och nöjen och platser för social samvaro.

Ett viktigt skäl till att göra egna lokala studier av närhetens betydelse är att förutsättningarna för förverkligandet av den nära staden skiljer sig åt mellan orter – bland annat beroende på exempelvis storlek, bebyggelsemönster, historia och närhet till andra (större) orter. Det påverkar befolkningsunderlag och möjligheter för serviceutbud, liksom invånarnas önskemål och förväntningar. Men även den sociala kontexten kan skifta mellan orter och områden, inte minst kan skillnader i ålderstruktur och socioekonomisk sammansättning mellan områden spela stor roll. Egna studier kan genomföras över en hel kommun eller flera angränsande, eller med fokus på ett avgränsat geografiskt område, såsom ett stadsdelscentra eller bostadsområde. Frågor kan då ställas kring önskemål och användning av verksamheter generellt, men också kring specifika verksamheter såsom befintlig handel och service. Skillnader i

ortstorlek och förutsättningar för närhet betyder också att definitionen av det som är nära, och vissa svarsalternativ, också kan behöva anpassas till sammanhanget.

LÄSTIPS

Eldér E, Larsson A, Gil Solá A, Vilhelmson B, 2018. Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International Journal of Sustainable Transportation* 12: 271–285.

Haugen K, 2011. The advantage of 'near': which accessibilities matter to whom? *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11(4): 368–388.

Haugen K, Holm E, Strömgren M, Vilhelmson B, Westin K, 2012. Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition? *Papers in Regional Science* 91(1): 65–84.

2.4 Intervjuer med invånare som lever ett nära vardagsliv

En planering med mål att öka användningen av närliggande verksamheter behöver också bygga på detaljerad kunskap om olika gruppers möjligheter och hinder. Intervjuer är då en bra metod för att ta fram underlag. Det kan gälla barns, funktionsnedsattas eller ekonomiskt utsattas behov och förutsättningar i olika stadsdelar. Intervjuer kan också användas för få ett grepp om när hushåll själva aktivt bestämmer sig för att nyttja närhetens möjligheter, leva mer lokalt och avstå från att använda bilen. Detta avsnitt exemplifierar hur sådan kunskap om hushålls tillgänglighetsstrategier kan inhämtas genom intervjuer.

Att använda lokala och nära utbud handlar inte bara om var saker och ting lokaliseras, om att bygga tätt och blandat, och att erbjuda alternativ i grannskapet. Det handlar också om vilka handlingsmöjligheter hushållen har för att få vardagen att gå ihop. Dessa möjligheter skiftar mellan stadsdelar och grupper. Det är därför viktigt att närmare undersöka specifika grupper, vars behov man vet lite om eller som kan berätta mycket om aspekter som är viktiga även för andra grupper. Intervjuer utgör då ett bra komplement till den övergripande bild av närhetens betydelse som till exempel omfattande enkätstudier (se avsnitt 2.3) och tillgänglighetskarteringar ger (se avsnitt 2.5).

En grupp som man vet ganska lite om, och som kan berätta mycket om aspekter som är viktiga att ha god kunskap om i planeringen är hushåll som *aktivt* försöker inrätta sina liv och sin vardag med närhet som bärande princip. I en intervjustudie (Lagrell, Thulin, Vilhelmson 2018) baserad på åtta djupintervjuer studeras hushåll i Göteborg som frivilligt avstår från att ha egen bil, trots att de både har ekonomiska resurser och till synes behov av bilen i sin vardag. Respondenterna – som frivilligt har valt att vara billösa – ingick i dubbelarbetande hushåll med flera småbarn, förutsättningar som i de flesta fall kräver tillgång till bil. I korthet visar studien att:

- De frivilligt billösa hushållen aktivt har valt att bo (eller bo kvar) i ett relativt centralt läge i staden (i detta fall bland annat Olskroken, Majorna, Björkekärr, Kvillebäcken).
- De har utvecklat rutiner som gör att man klarar av att utföra vardagens aktiviteter utan bil, dvs. i närheten där de bor. Detta utan att uppleva problem och restriktioner, även om det kräver planering.
- De intervjuade lutar sig i mycket stor utsträckning på cykeln som relativt snabbt och flexibelt färdmedel. Cykeln definierar den vardagliga geografiska räckvidden.
- I vissa lägen förlitar de sig på andra som har bil (nära släkt och vänner) för skjuts eller lån. En del använder bilpool och andra delar bil.
- Internet används i stor utsträckning för att handla mat.
- De har möjlighet att nyttja flexibla arbetstider och distansarbete vilket underlättar att få ihop vardagen.
- Barnen besöker de fritidsaktiviteter som erbjuds i närområdet – och avstår de som ligger längre bort.
- Störst problem upplevs under helger och längre ledigheter. Då vill man gärna ta sig längre bort, samtidigt som omgivningens förväntningar på hög rörlighet (med bil) då är som störst.

Fallstudien illustrerar att det inte räcker med att bara bygga tätt och blandat för att det som finns nära ska användas. Det är också en fråga om aktiva beslut i hushållen om att vilja leva ett mer nära liv. Att planera för hållbar tillgänglighet handlar därför om att strukturellt möjliggöra en hållbar livsstil (såsom att erbjuda hållbara sätt att resa och förflytta sig). Men för att beteenden sedan ska förändras krävs också insatser som påverkar attityder och värderingar. Intervjuundersökningar kan på så sätt ge idéer kring ytterligare lösningar som kan krävas, liksom hur de kan utformas i dialog med andra aktörer (såsom arbetsgivare, hyresvärdar, med mera).

LÄSTIPS

Lagrell, E, Thulin, E, Vilhelmson, B, 2018. Accessibility strategies beyond the private car: A study of voluntarily carless families with young children in Gothenburg. *Journal of Transport Geography*, 72: 218–227.

2.5 Kartbaserad analys: att mäta och utvärdera den hållbara tillgänglighetens tillstånd och förändring

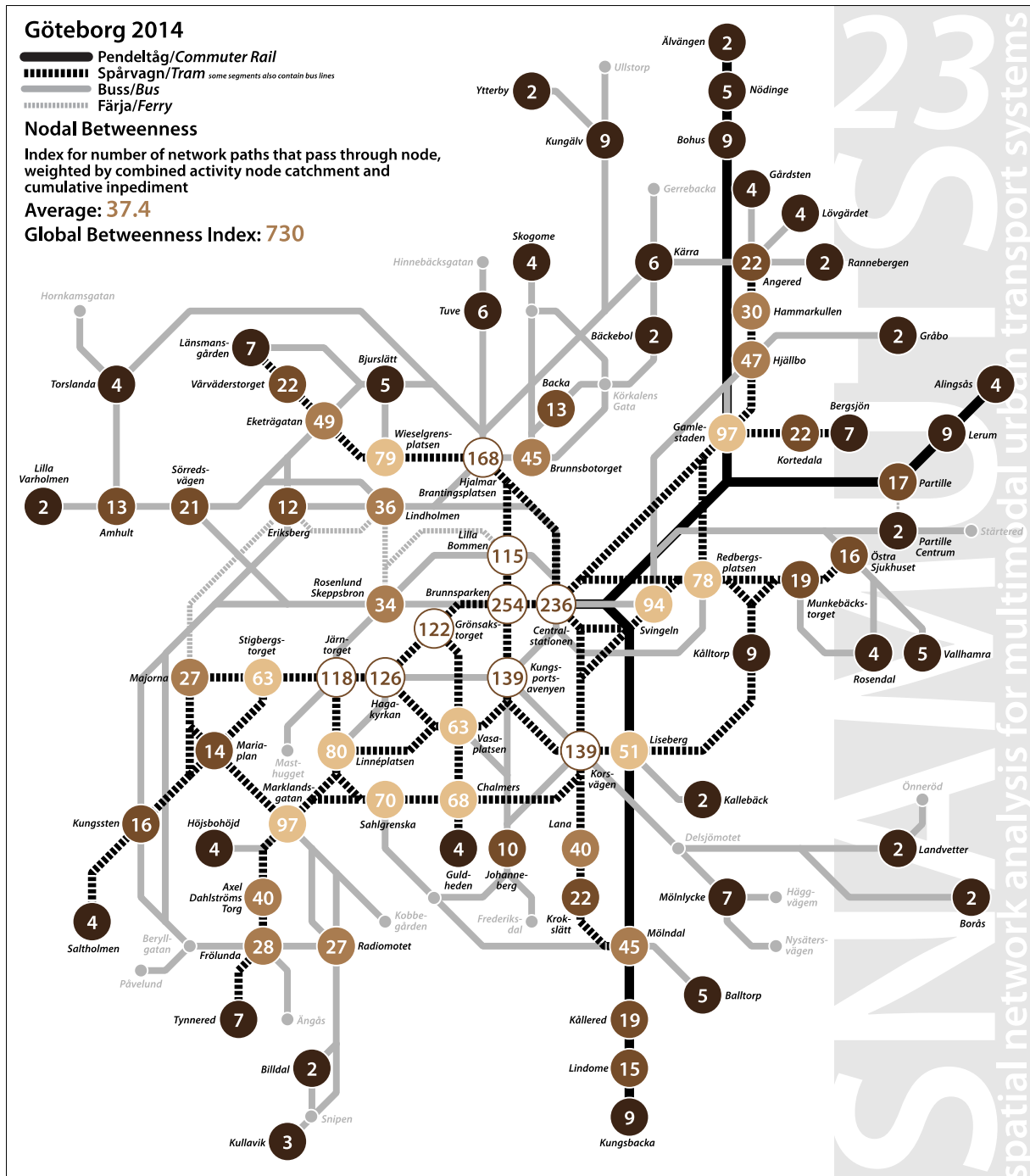
För att planera och följa upp politiska visioner och beslut behöver den hållbara tillgängligheten kunna mätas och utvärderas. Kartan ger då unika möjligheter för visualisering och analys av olika indikatorer och mått på hållbar tillgänglighet för olika grupper. Kartan utgör också en gemensam plattform för dialog mellan olika planeringsintressen inom en kommun eller region.

Kartor och GIS som verktyg kan integrera lager av data från flera källor – om befolkning och verksamheter; om nätverk för gång, cykel, kollektivtrafik och bil; samt om viktiga start- och målpunkter. Verktøyets flexibilitet tillåter därmed att tillgänglighet mäts utifrån det perspektiv eller problemområde som är aktuellt. Kartor och GIS kan därför samtidigt användas som ett verktyg för analys och interaktivt stöd mellan olika (delar av) organisationer. I detta avsnitt lyfter vi fram exempel på tillgänglighetskarter, vilka data som kan användas som underlag, liksom frågor att beakta när man ska göra eller beställa en tillgänglighetskarta.

Exempel på tillgänglighetskarter

Vanligtvis fokuserar tillgänglighetskarter på någon av fyra aspekter: infrastruktur, lokalisering, individer eller ekonomisk nytta. *Infrastrukturbaserade* mått innebär exempelvis hur väl en hållplats i spårvagnsnätet är uppkopplad mot alla andra hållplatser. Exempel på *lokaliseringsbaserade* mått är vilka platser i en kommun som har tillgång till en högstadieskola inom 10 minuters cykelavstånd. *Individbaserade* mått beskriver till exempel möjligheten för en person att med hjälp av kollektivtrafik både pendla till och från arbetsplatsen och kunna hämta och lämna barn på dagis inom givna tidsramar. Mått på *ekonomisk nytta* bygger på information om hur människor (i monetära termer) värderar nyttan av att kunna nå olika målpunkter och aktiviteter. Tack vare god tillgång till statistik och en förhållandevis enkel tolkning av resultaten är infrastruktur- och lokaliseringsbaserade mått vanligast förekommande (Geurs, Ritsema van Eck 2001).

I figur 10 återfinns exempel på tillgänglighetskarter med utgångspunkt i infrastruktur- och lokaliseringsbaserade mått. Karta a visar hur väl sammankopplade olika punkter i Göteborgsregionen är via kollektivtrafik. Karta b visar upptagningsområdet för hållplatser med högfrekvent kollektivtrafik i Uddevalla kommun. Kartan kompletteras med statistik över andelen invånare från olika grupper som har god tillgänglighet till hållplatser med hög turtäthet. Karta c visar restid med kollektivtrafik till närmsta delregionala pendlingsnod. Den fjärde kartan, Karta d, exemplifierar betydelsen av att inkludera individbaserade mått och beskrivningar, och visar områden i Mölndals kommun från vilka barn kan nå en skola inom 10 minuters cykelväg via trygga cykelvägar. Kartan kompletteras med statistik över antal och andel ungdomar 10-16 år som har trygg cykelväg till skolan.

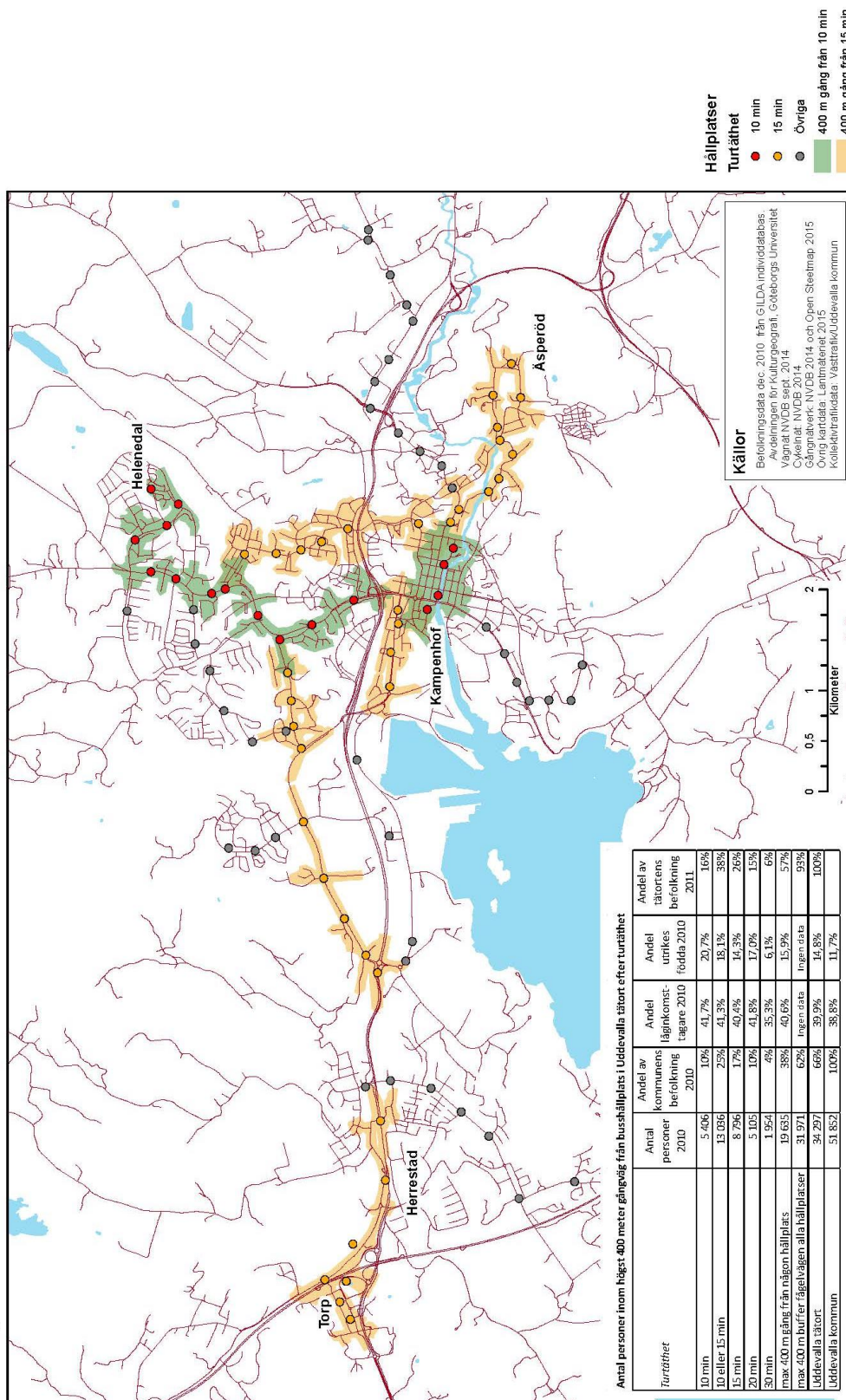


Figur 10a. Exempel på tillgänglighetskarta: Mått på hur väl sammankopplade olika punkter i Göteborgsregionen är via kollektivtrafik.

Källa: SNAMUTS 2019.

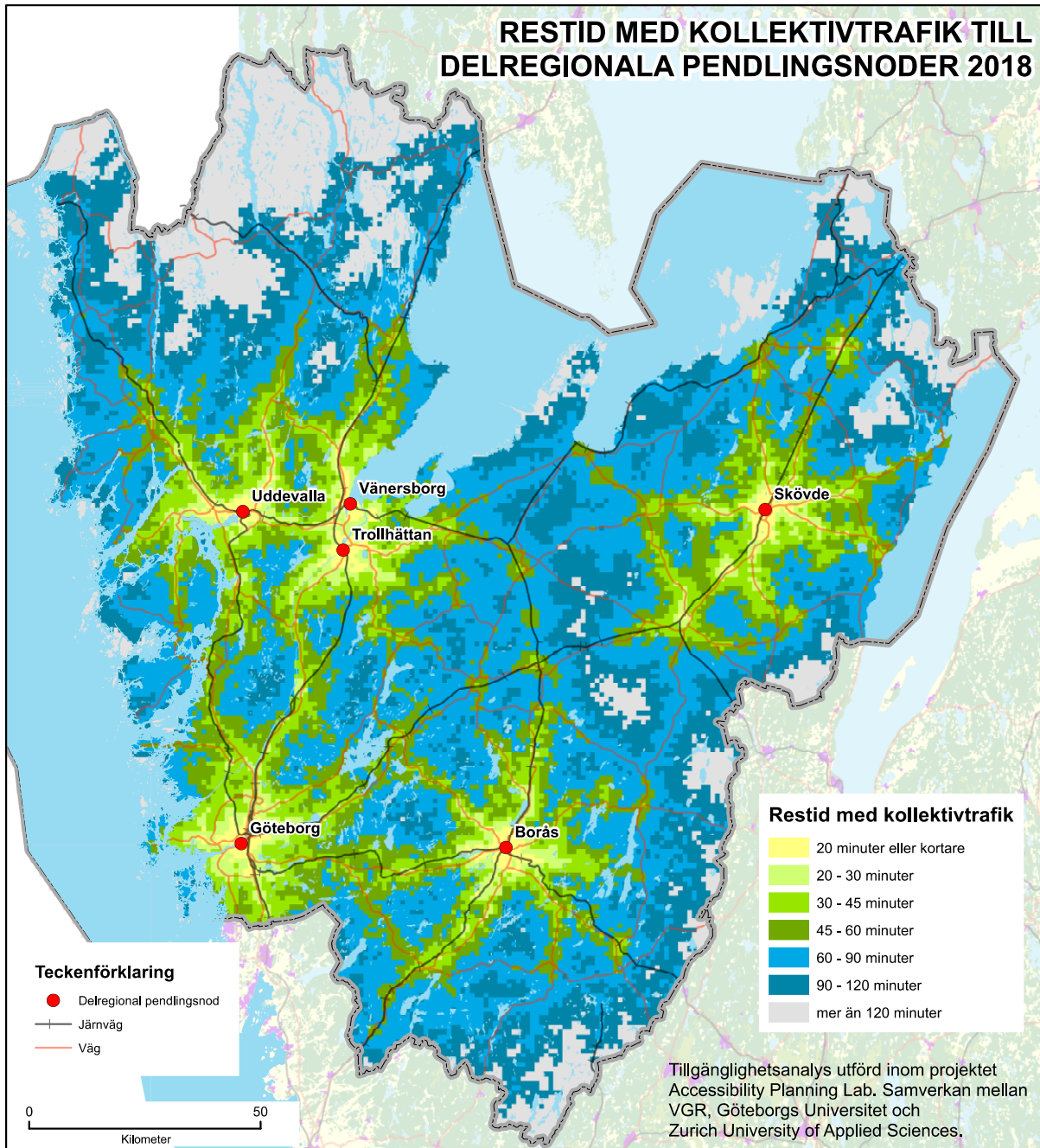
God tillgänglighet till busshållplatser med hög turtäthet

Kartan visar upptagningsområde för hållplatser med högfrekvent kollektivtrafik i Uddevalla tätort. Högfrekvent innebär 10 till 15 minuters turtäthet under högtrafik. Upptagningsområdet skall ha max 400 meters gångväg. Tabellen sammanfattar hur många invånare som omfattas av respektive upptagningsområde samt exempel på sociala indikatorer. Siffrorna jämförs med Uddevalla tätort och Uddevalla kommun.



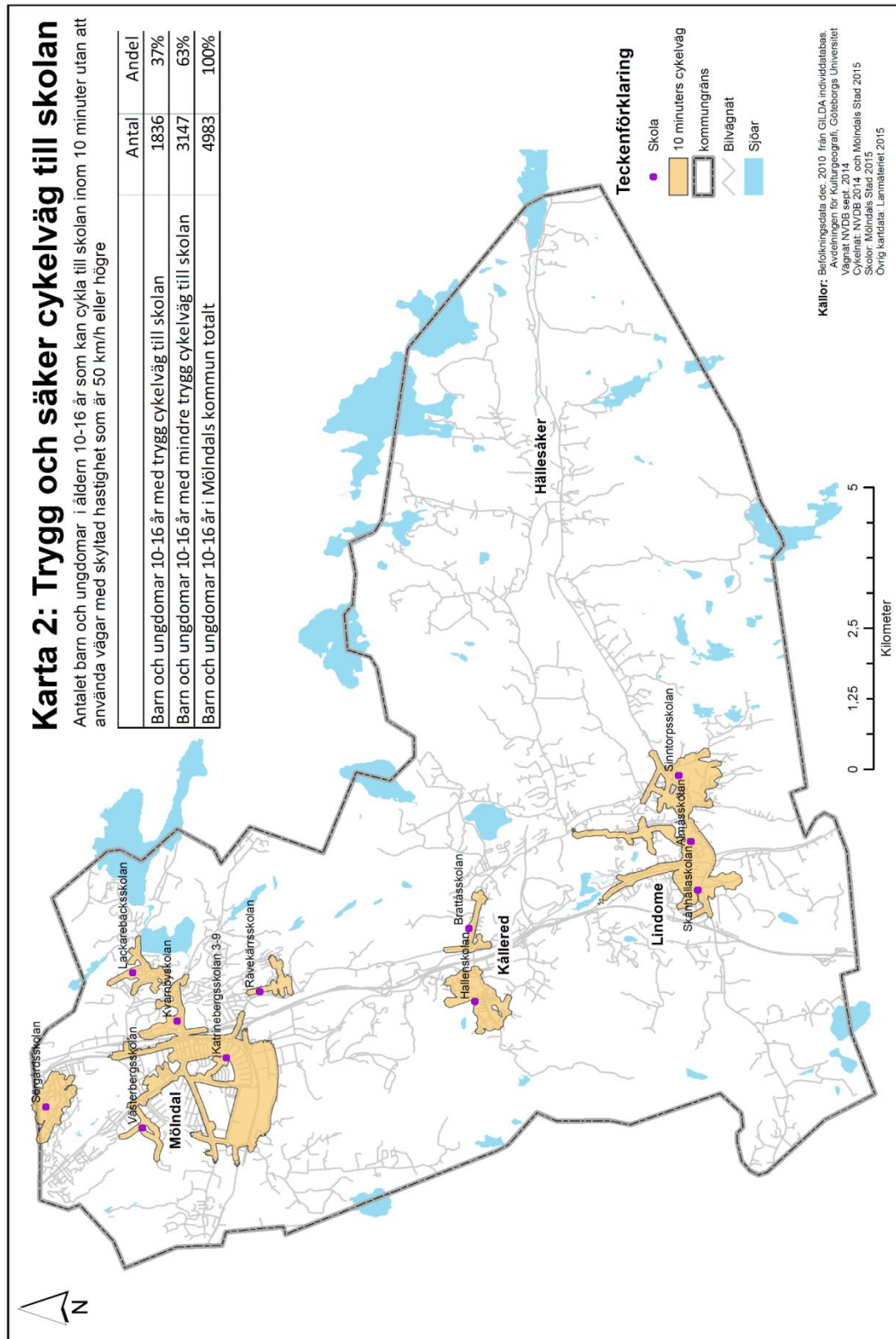
Figur 10b. Exempel på tillgänglighetskarta: Upptagningsområde för hållplatser med högfrekvent kollektivtrafik, Uddevalla kommun. Kartan kompletteras med statistik över andel invånare från olika grupper som har god tillgänglighet till hållplatser med hög turtäthet.

Källa: Larsson, Gil Sola, Vilhelmson 2016. Bakgrundskarta © Lantmäteriet.



Figur 10c. Exempel på tillgänglighetskarta: Restid med kollektivtrafik till närmsta delregionala pendlingsnod.

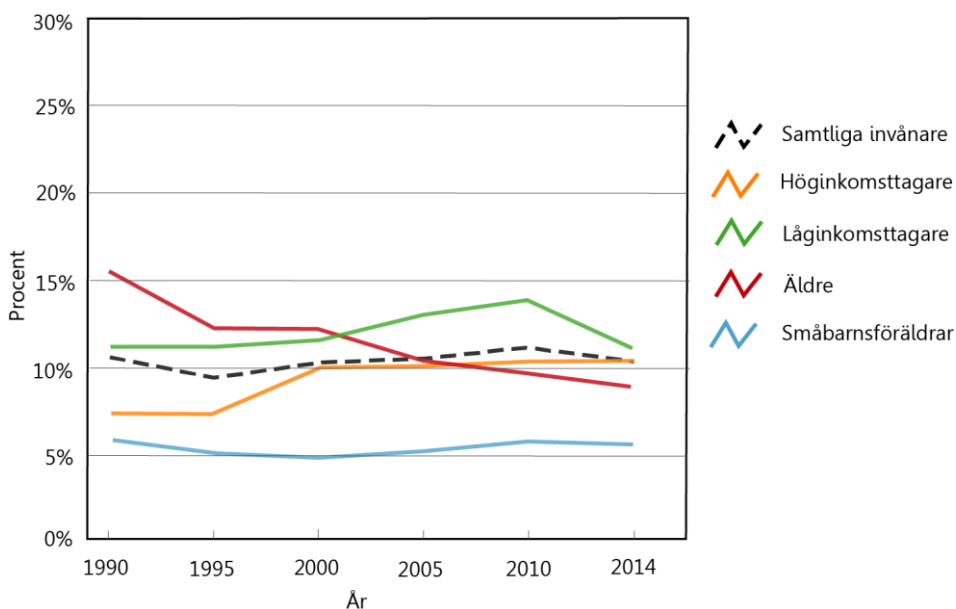
Källa: VGR 2019.



Figur 10d. Exempel på tillgänglighetskarta: Områden från vilka barn kan nå en skola inom 10 minuters cykelväg via cykelbanor och vägar med skyltad hastighet under 50 km/h, Mölndals kommun. Kartan kompletteras med statistik över antal och andel ungdomar 10-16 år (i kommunen) som har trygg cykelväg till skolan.

Källa: Gil Sola, Larsson, Vilhelmson 2015. Bakgrundskarta © Lantmäteriet.

Tillgänglighetsindikatorer kan även användas för analys och uppföljning av förändringar i hållbar tillgänglighet *över tid* för olika grupper. Exemplet i figur 11 visar människors tillgänglighet till bland annat butiker, restauranger och förskolor i Göteborgsregionen, och vilka förändringar som inträffat för låg- och höginkomsttagare, småbarnsföräldrar och äldre under en femtonårsperiod. Måttet på hållbar tillgänglighet är här satt till avståndet från individens bostad till viss service och handel inom 500 meter och ett större utbud inom en kilometer, dvs. som är inom räckhåll till fots eller med cykel. Av hela befolkningen är det bara 10% som bor så att ett stort utbud av affärer och restauranger kan nås inom en kilometer. Andelen har inte förändrats nämnvärt under den studerade perioden 1990-2014. Samtidigt är det tydligt att gruppen äldre (65+) har fått en gradvis sämre tillgänglighet över tid. Med tanke på att denna grupp skulle kunna dra stor nytta av att bo nära service jämfört med andra mer mobila grupper i samhället är det viktigt att fundera över vad detta betyder för en hållbar planering av bostäder, service och transporter i framtiden. På detta sätt kan tillgänglighetsmått knyta samman avstånd och resor med sociala frågor kopplade till en ojämn rumslig fördelning av förutsättningar för olika grupper. Analys av förändringar över tid är dock komplexa då förändringar av tillgängligheten inte enbart beror förändringar i utbudet av servicepunkter i ett område, utan också hänger samman förändringar i befolkningssammansättning och transportmöjligheter.



Figur 11. Andel av befolkningen i Göteborgs arbetsmarknadsregion som når minst ett visst antal målpunkter för service och handel (såsom förskolor, affärer, restauranger) inom 500 resp. 1000 meter. Utveckling mellan 1990-2014 för olika grupper.

Källa: Elldér, Larsson, Gil Solá, Vilhelmson 2018.

Att göra tillgänglighetskartor

För att göra en analys av tillgänglighet med ett rumsligt utfall som resultat krävs både någon typ av transportdata och statistik, liksom en programvara för beräkning och visualisering av resultatet. Mer specifikt kan följande krävas:

- *Infrastrukturnätverk för biltrafik, cykel och gång* beroende på vad ska analyseras. Nationella vägdata basen (NVDB) erbjuder ett bilvägnät av hög kvalitet och finns tillgängligt för fri nedladdning via Trafikverket. Här finns även cykelvägar, men i skrivande stund med olika detaljrikedom och kvalitet för olika kommuner. Gångvägar utöver bil- och cykelvägar får man skapa själv i de fall detta behövs. En bra och fri datakälla är Open Streetmap. Men även kommunala detaljkartor eller Lantmäteriets officiella kartor kan användas som underlag.
- *Kollektivtrafikens restider*. Eftersom kollektivtrafiken inte fungerar enligt principen "snabbaste vägen" behövs information om restider. Detta finns tillgängligt från Samtrafiken eller från regionala kollektivtrafikföretag såsom Västtrafik. Formatet som kallas GTFS är en standard som gör det möjligt att jämföra mellan olika län. I dagsläget erbjuds all trafik enligt tidtabell, men utveckling pågår för att också kunna använda realtidsinformation.
- *Lokalisering av start- och målpunkter*. Utöver förutsättningarna för förflyttning behövs kunskap om var utgångspunkten och målet för resan är beläget. Datat utgörs i de flesta fall av adresser, administrativa områden, eller ett nät med rutor som täcker undersökningsområdet. Det är viktigt att datat väljs med omsorg innan databasen byggs upp då det styr detaljeringsgrad och geografisk upplösning på den information som ska analyseras och redovisas.
- *Ytterligare information om start- och målpunkter*. Beroende på vilken fråga som ska belysas krävs förutom lokaliseringen ytterligare information om start- och målpunkternas kvalitétéer. För detta steg krävs att problemet är tydligt identifierat i tillgänglighetstermer. Till exempel: hur många mellanstadieelever i kommunen kan nå en skola inom 10 minuter med cykel? För att svara på denna fråga krävs information om var just skolor med mellanstadium är lokaliserade, liksom vilka vägar som är lämpliga för cykling och var befolkningen i relevanta åldrar bor.
- *Individdata*. Ofta behövs information om de individer som ska ta sig mellan olika platser. Det kan vara dag- och nattbefolkning, liksom ytterligare information om ålder, inkomst, kön. Liksom för start- och målpunkter behöver datat vara på detaljerad nivå för att resultat och analys ska kunna göras med tillfredsställande detaljeringsgrad. Lägesbestämda registerdata över befolkningen från SCB erbjuder här en möjlighet.
- *Övrig information om barriärer*. Eventuellt kan ytterligare information om barriärer behövas för att göra en tillgänglighetsanalys. Vilken information som krävs beror på planeringsproblemet samt behov och begränsningar hos den grupp som står i fokus för analysen. Till exempel kan en viktig barriär vara marklutning mellan start- och målpunkt eller vid en busshållplats, vilket är en viktig aspekt för äldre eller rullstolsburna. I exemplet trygga cykelvägar för skolbarn skulle det kunna vara farliga korsningar.
- *Datorprogram för beräkning och visualisering*. När all ingående, geokodade information är samlad krävs en programvara som kan hantera koordinatinformation. De flesta avancerade GIS-program (såsom ArcGIS, MapInfo eller den öppna programvaran QGIS) kan hantera denna data och göra restidsberäkningar i olika nätverk för bil, cykel och gång. För kollektivtrafikdata i GTFS format krävs speciella tillägg. Ett alternativ är den öppna programkoden OpenTripPlanner vilken är speciellt utvecklad för avancerad hantering av kollektivtrafikdata i GTFS format. Samtliga programvaror har även funktioner för kartillustration och -analys av den statistisk som blir resultatet av en tillgänglighetsanalys.

Det krävs således ett visst mått av erfarenhet för att hantera geografiska data om man själv ska genomföra hela den process som beskrivs ovan. Men med stöd från GIS-avdelningen kan många steg med datahantering förberedas och själva analysen sedan göras av en planerare utan GIS-kompetens.

Viktiga aspekter att tänka på i processen

Studier av användningen av programvaror för tillgänglighetsanalys i praktisk planering visar att kartan utgör en nyckelfunktion (Larsson, Elldér, Vilhelmson 2019; te Brommelstroet et al 2016). Komplexa frågor och beräkningar kan visas på ett tydligt sätt. Tillgänglighetskarter fungerar också mycket bra som plattform för samverkan och diskussion och dess visuella kraft kan användas för att understödja samarbete i planeringsprocessen. Men även om tillgången till öppna data med bra kvalitet idag är god, så är en begränsning att stegen fram till en färdig karta (liksom siffror som beskriver tillgängligheten) är beroende av kunskap kring databearbetning och databasuppbyggnad. Detta är ett hinder som bör tas i beaktande innan man investerar tid och resurser i tillgänglighetsberäkningar.

När väl beslutet att arbeta med tillgänglighetskarter är taget är det viktigt att ha ett antal potentiella fallpropar i åtanke i syfte att öka nyttan av analysen:

- Tillgänglighetsfrågor tenderar att i första hand handla om transportlösningar på planeringsproblem. Det är viktigt att inte falla i denna fälla utan att istället dra nytta av begreppets integrativa kraft för att även belysa sociala frågor, exempelvis jämförelse mellan olika samhällsgruppers tillgänglighet till viktiga vardagliga aktiviteter. Inte sällan kan ett nytt bostadsområde eller skola ha en betydligt mer utjämnande effekt på tillgänglighet än en ny väg.
- En klurig fråga är skillnaden mellan mått på tillgänglighet *som en potential* (det vill säga teoretisk möjlighet) att kunna nå olika målpunkter å ena sidan, och människors *verkliga beteende* i form av resmönster å andra sidan. För att inte riskera missförstånd är det viktigt att tydliggöra vilken fråga man ämnar besvara. En karta över vilka områden som når närmaste skola inom 10 minuter med cykel visar på möjligheten. Om man däremot vill veta hur barnen i verkligheten cyklar krävs andra data och analysmetoder.
- Att arbeta med tillgänglighetsanalys kräver, som framgår ovan, ett visst mått av kunskap kring datahantering och GIS. Alla inblandade i samhällsplaneringsfrågor i en kommun kan inte förväntas ha denna kompetens. Därför är det viktigt att redan i ett tidigt skede identifiera olika användares behov och anpassa verktyg och metoder efter detta.
- Lika mycket som kartorna kan locka fram samarbete och nya idéer så finns ett stort behov av enkel tillgång till data och statistik för egna analyser i det vardagliga arbetet. Någonstans i kommunen finns ofta den information som efterfrågas, men det är i många fall oklart för den enskilda planeraren, som icke-expert på GIS och statistik, hur man kan komma åt denna. Att investera i avancerade digitala databaser och verktyg kan visa sig vara av begränsad nytta om de som dagligen arbetar med samhällsplanering inte kan göra analyser eller få tillgång till resultat på ett enkelt sätt.

Avslutningsvis vill vi rikta blicken mot en allmän slutsats av tillgänglighetsanalys och -kartor. Det är svårigheten och samtidigt behovet av att *tydligt koppla politiska mål till indikatorer, mått och kartor*. När planeringsfrågorna blir mer konkreta är det viktigt att ta ett steg tillbaka och identifiera (politiska) mål som ligger bakom de aktuella frågorna. Ett på så vis genomtänkt angreppssätt stödjer en transparent process där olika aktörer – inklusive den politiska nivån – tydligt kan tolka och förhålla sig till karta och analys. Ett exempel på denna princip visas i tabell 2 nedan, med tillhörande karta och statistik i figur 10d ovan. Exemplet lyfter fram målet att barn ska klara sitt vardagsliv utan att behöva köras i bil av en vuxen.

Tabell 2. Exempel på mål, indikator och mått avseende barns och ungdomars hållbara tillgänglighet till omgivningen. Tillhörande karta visas i **Figur 10d**.

| Mål | Indikator | Mått |
|---|-----------------------------------|--|
| Barn ska klara sitt vardagsliv utan att behöva köras i bil av en vuxen. | Kunna nå skola inom cykelavstånd. | Andel av alla barn i Mölndal som har 10 minuters cykelväg till skolan (som inte går längs väg med hastighet 50 km/h eller högre). Barn 10-16 år. |

Tydliga indikatorer på *var* och *för vilka grupper* som förbättringar faktiskt sker är även centrala för det långsiktiga arbetet med hållbar tillgänglighet, och här är kartor till stor hjälp. Kartor kan visualisera var olika planeringsinsatser bör göras (till exempel införande av en ny, trygg cykelväg i närheten av en skola), och samtidigt användas som underlag för uppföljning av effekternas spridning i tid och rum.

LÄNKTIPS - Tillgänglighetsverktyg

| | |
|------------------------|--|
| snamuts.com | SNAMUTS. Verktyget utvecklades inom ramen för ett Australiensikt forskningsprojekt för att analysera och jämföra tillgänglighet med kollektivtrafik. Här kan resultat från nästan 30 olika städer jämföras. Idag är Göteborg den enda svenska staden, men sidan uppdateras kontinuerligt. |
| pedcatch.com | Pedestrian Catch. Verktyg utvecklat av University of Melbourne för att beräkna hur långt man kan komma till fots inom olika tidsintervall baserat på gatunätet. Fungerar globalt. Enkelt att exportera färdiga tidsomland till GIS-program för vidare analys. |
| www.walkscore.com | Walkscore. En kommersiellt utvecklad tjänst där man gratis kan söka på tillgängligheten till utbud av olika tjänster från en adress baserat på gångtid. Ger ett internationellt jämförbart index. |
| urbanaccessibility.com | Chicago Urban Accessibility Explorer. Verktyg för att analysera och visualisera tillgänglighet för ett stort antal olika variabler i Greater Chicago. Ett bra exempel på ett enkelt och effektivt användargränssnitt. |
| tillvaxtverket.se | Pipos. Verktyg utvecklat av Tillväxtverket för att analysera tillgänglighet till social service. |

LÄSTIPS

Eldér E, Larsson A, Gil Solá A, Vilhelmson B, 2018. Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International Journal of Sustainable Transportation* 12: 271-285.

Geurs KT, Ritsema van Eck JR, 2001. *Accessibility measures: review and applications*. Bilthoven: Netherlands National Institute of Public Health and the Environment. RIVM report 408505 006.

te Brommelstroet M, Curtis C, Larsson A, Milakis, D, 2016. Strengths and weaknesses of accessibility instruments in planning practice: technological rules based on experiential workshops. *European Planning Studies* 24(6): 1175-1196.

Trivector Traffic, 2014. *Normativt index för mer hållbar tillgänglighet i Malmö*. 2013:96, beställd av Malmö stad, Gatukontoret.

3. Synvänder för hållbar tillgänglighet

Detta kapitel summerar och blickar framåt. En framgångsrik planering för hållbar tillgänglighet och mobilitet förutsätter synvänder. En handlar om vikten av att tänka till kring *var* aktiviteter av värde för invånarna lokaliseras i staden och regionen. Vi lyfter fram betydelsen av medvetna lokaliseringsstrategier som viktig väg att gå vidare. Vi understryker vidare tillgänglighetsbegreppets samlande betydelse och behovet av att släppa in fler sektorer än de som traditionellt ansvarar för tillgänglighetsfrågor, samt att ge dessa en viktig roll i planeringsprocessen. Det kräver i sin tur att spänningar som uppkommer mellan tolkningar, värderingar och i målkonflikter uppmärksammas och hanteras konstruktivt.

3.1 Att lokalisera för hållbar tillgänglighet

Att planera för den hållbara staden innebär en synvända. Kort och förenklat gäller det en övergång från ett transportorienterat till ett lokaliseringsorienterat synsätt (Banister 2008). En ökad betoning på geografisk närhet – genom förtätning, blandning, närhet till fots, med cykel och kollektivt – förutsätter en medveten strävan att lokalisera verksamheter på "rätt" plats i förhållande till var människor bor och vistas i sin vardag. Lokaliseringsfrågor i sin tur handlar om makten över marken, byggandet och verksamhetens innehåll och kvalitet. Det rör å ena sidan vad som är marknadsmässigt möjligt och önskvärt, och vad som är önskat och påverkbart genom politik, planering och förhandling. Det är ett omfattande problemkomplex. Inom ramen för projektet avgränsade vi frågan till att diskutera några principiella vägar för att åstadkomma ökad närhet genom fysisk planering. Vi sammanfattar här, som underlag för reflektion och analys, några av de lokaliseringsstrategier som framkommit i projektet i dialog med planerna.

Samlokalisering av flera aktiviteter på en plats. Principen avser när flera aktiviteter lokaliseras nära varandra, till exempel för att nå många kunder/klienter samtidigt. Ofta avses när flera av varandra funktionellt oberoende verksamheter lokaliseras på en plats, till exempel köp- och servicecentra. Men syftet kan även vara att skapa samordningsvinster, som när en återvinningsstation etableras i omedelbar anslutning till en större livsmedelsbutik, vilket möjliggör effektivare resor när varor och material fraktas i båda färdriktningar. Ett annat exempel är sekventiell samlokalisering, till exempel förskola, skola och fritidsgård lokaliseras i anslutning till varandra. Det underlättar föräldrars hämtning och lämning av barn och möjliggör att lokaler kan samutnyttjas och användas av den verksamhet som har mest behov vid en given tidpunkt.

Tidsmässigt separerade aktiviteter i en lokalisering. Principen avser när olika aktiviteter utnyttjar samma lokal men vid olika tider under dygnet eller i veckan. Exempel är när en skolas gymnastiksal används i olika syften: dagtid av skolbarn och övriga tider av äldre motionärer eller idrottsföreningar. Lösningen kräver att det finns en samlad bokningsfunktion. Det kräver även eftertanke när nya lokaler planeras och byggs så att de flexibelt kan anpassas till flera syften och olika gruppers behov.

Flexibel lokalisering av aktiviteter. Principen gäller mobila aktiviteter utan fast lokalisering och som flyttar mellan olika platser under olika tider. Syftet är att komma nära många användare där de bor och vistas, till exempel bokbussen, glassbilen, pop-up food trucks eller avfallscontainern som tillfälligt hyrs av en bostadsrättsförening.

Lokalisering av aktiviteter i nära anslutning till bostad (eller arbete). Principen avser aktiviteter och service som görs åtkomlig omedelbart utanför dörren, exempelvis fastighetsnära insamling av retursopor, nära bilpoolsparkering och hyr/lånecyklar vid arbetsplatsen.

Virtuell lokalisering av aktiviteter. Avser när service via nätet nyttjas eller beställs från bostaden, eller där individen befinner sig för tillfället, helt oberoende av geografiskt avstånd. Det avser till exempel att handla livsmedel på Internet som sedan fraktas till hemmet, utföra ärenden på Internetbanken, lån av e-böcker på biblioteket, köp av streamade filmer och musik, eller att träffa en läkare via videosamtal.

De lokaliseringsstrategier som diskuteras här kan ses som exempel, och är vare sig uttömmande eller ömsesidigt uteslutande. Till exempel är lokaliseringen av knutpunkter i kollektivtrafiken, cykeluthyrning, infartsparkeringar och terminaler för utlämning av paket (e-handel) också viktiga i sammanhanget. Vilken lokaliseringsprincip som är mest lämplig skiftar beroende på aspekter såsom geografisk kontext (till exempel bebyggelsestäthet, utbyggd infrastruktur), typ av verksamhet eller service som avses (till exempel livsmedelsförsäljning, vård), liksom vilken målgrupp som avses och deras behov och restriktioner (till exempel begränsad rörlighet, tidsbrist, kunskap om IKT) – eller kort sagt med hänsyn "till vad, för vem och med vilka medel" den hållbara tillgängligheten ska skapas.

3.2 Att hantera konflikter i tolkningar, värderingar och mål

I denna rapport har vi diskuterat hur visionen om en hållbar urban tillgänglighet tolkas av olika aktörer i samhällsplaneringen. Vi har redovisat konkreta metoder som kan användas för att närmare undersöka, precisera och implementera mål om att medborgarna ska kunna nå aktiviteter viktiga i sin vardag på miljövänliga sätt, till fots, med cykel eller kollektivt. Frågor om närhet, förtätad lokalisering, levande stadsdelar och minskat bilberoende blir då dominerande. Ständigt ökade transporter som lösning på tillgänglighetsproblem får stå tillbaka. Förverkligandet av en gemensam målbild om hållbar tillgänglighet handlar därför också om att hantera de spänningar mellan olika tolkningar, värderingar och målkonflikter som uppkommer under planeringens gång. I våra studier framskymtar några sådana kritiska spänningsfält att lägga märke till (exemplifierade med citat i marginalen):

Olika förståelser i den planerande organisationen. Den process som krävs för att ta fram en konkretare målbild avseende den hållbara tillgängligheten nås genom sektorsövergripande dialog och samverkan. De flesta förvaltningar arbetar med tillgänglighetsfrågor men gör det utifrån skilda utgångspunkter. Förvaltningar som hanterar befolkningens tillgänglighet till skolor, hälsa, vård och omsorg, park och natur, fritidsaktiviteter, trafik, infrastruktur, miljö och energi, med mera, bör då samarbeta, samordna och kompromissa. En spänning som uppstår är mellan olika professionella förståelser av begreppet närhet – inte minst vad som ska finnas nära, för vem och vilken geografisk nivå som ska fokuseras vid implementeringen av hållbar tillgänglighet. Vi urskiljer tre grundläggande förståelser, se tabell 3.

... Alla jobbar utifrån nämndernas och styrelsernas inriktningar, men det finns ingen gemensam målbild. Den gemensamma målbilden måste man ha om man ska kraftsamla för att få saker och ting att hända snabbare ... alla vill väl, men de samlas inte.

En ofta etablerad förståelse av geografisk närhet fokuserar på lokaliseringen av verksamheter i förhållande till mönster av bostadsbebyggelse och förflyttningsstråk, sett i ett övergripande kommunperspektiv. Detta är en expertförståelse ofta förankrad i gängse transport- och översiktsplanering. En andra förståelse utgår ifrån grannskap och invånarnas vardagliga sociala sammanhang, med en strävan att skapa fungerande och attraktiva stadsdelar där invånarna trivs och verkar. En tredje förståelse betonar tillgänglighetens betydelse vid utformningen av människors bostäder, lokaler och absoluta närmiljö, inte minst viktigt för att reducera funktionshinder och tillgängliggöra samhället i stort.

Tabell 3. Planerares förståelse av närhetsbegreppet.

| Kärnaspekter | Etablerad förståelse | Grannskapsförståelse | Närmiljöförståelse |
|-------------------------------|--|--|--|
| <i>Centrala kännetecken</i> | Närhet ses som viktigt för ett fungerande vardagsliv, fokus på lokalisering av destinationer och aktiviteter i förhållande till transportstråk | Fokus på nära relationer inom stadsdelar, tillgängliga mötesplatser nära medborgarna, betydelsen av gång och cykling | Barriärer i närmiljön avgörande för individens tillgänglighet till omgivningen i stort |
| <i>I fokus</i> | Inkluderande urbana strukturer som understödjer ett hållbart vardagsliv | Individen och bostadsområdet | Individens framkomlighet i närmiljön (inom och utanför hemmet) |
| <i>Typiska representanter</i> | Översiktsplanerare, trafik- och infrastrukturplanerare, fastighetskontor | Planerare inom socialtjänst, hälsovård, äldreomsorg, park och natur | Planerare inom socialtjänst, hälsovård, äldreomsorg |
| <i>Sociala aspekter</i> | Social och rumslig fördelning viktig utifrån ett övergripande välfärds perspektiv | Social interaktion i stadsdelar, lokalt deltagande, hälsa och livskvalitet | Samhällsdeltagande på alla nivåer |
| <i>Skalnivå</i> | Regional nivå | Lokal nivå (grannskap) | Närmsta fysiska omgivning |

Källa: Gil Solá, Vilhelmson 2019.

Olika grupper, verksamheter och färdstätt – olika förutsättningar. Överlag kan det finnas målkonflikter på grund av skillnader i olika gruppers förutsättningar, önskemål och behov. Det kan till exempel handla om vilka verksamheter som människor i olika livsfaser behöver ha i sin närhet, speciellt om de kräver mycket yta såsom förskolor och äldreboenden. Det kan handla om hur förtätning av städernas centrala delar kan exkludera ekonomiskt svaga grupper då nya, dyrare bostäder kan leda till gentrifiering. Täthet, blandning och hållbar tillgänglighet blir då kvalitéer förbehållna ekonomiskt starka grupper.

... det som planeras för och det som byggs nytt är dyrt, generellt. De förtätningar vi gör nu, det blir en viss kategori av människor som har möjlighet att bosätta sig där. Men det är en fråga om hur man planerar med det befintliga, det som faktiskt är möjligt för fler att bo i ... Hur man bevarar det, som har en annan standard.

Ett annat exempel på spänning gäller konkurrensen i lokalisering av verksamheter, när förtätning av bostäder och kontor genom hård exploatering kan tränga bort verksamheter som är viktiga i vardagen såsom skolor och kommersiell service. I förlängningen leder det paradoxalt nog till minskad närhet och längre resor.

Andra exempel på konflikter handlar om avvägningen mellan olika trafikslag och att prioritera förflyttningar till fots, cykel och kollektivt. Här kan finnas motstridiga politiska mål och en otydlighet i viljan att aktivt påverka bilens roll och förutsättningar i den urbana miljön. Dubbla budskap sänds om att invånarna ska klara vardagslivet utan bil, samtidigt som få aktiva åtgärder görs för att dämpa bilanvändningens kortsiktiga attraktivitet och framkomlighet – och därmed dess fortsatt utglesande inverkan på stadsstrukturen.

Närhet, funktion och kvalitet. Närhet till olika målpunkter är centralt för hållbar tillgänglighet. Samtidigt är målpunktens funktion och kvalitet betydelsefull för att närheten verkligen ska utnyttjas av många. Är till exempel det nära utbudet av livsmedelsbutiker eller skolor attraktivare jämfört med kvalitén på utbud som ligger längre bort? I planeringen är det viktigt att beakta att allt som är nära inte nödvändigtvis är tillräckligt bra för att tillgodose invånarnas önskemål. På samma sätt kan lokalt framgångsrika förtätningar av utbud av service, restauranger och kultur leda till att en stadsdels regionala attraktionskraft också ökar med ökande regionala transporter som följd. Målkonflikten antyder att en framgångsrik hållbar förtätning också är en fråga om samtidiga åtgärder inom transportsystemen och en hållbar mobilitet.

Det är givet att många målkonflikter och avvägningar i den hållbara samhällsplaneringen ytterst rör frågor om värderingar, makt och politik. De sträcker sig bortom planerarnas uppdrag, metoder och räckvidd. Den hållbara tillgängligheten som mål och medel handlar om den värdegrund som avgör vilka närhetsmål som är viktiga, vilka förflyttningsmedel som ska prioriteras, samt vilka kriterier som väger tungt i avvägningen mellan olika gruppers behov.

... Vi kan inte tänka traditionella förskolebyggnader inne i [området]. För att vi kommer att ha kvartersmiljöer som ... är av storstadskarakter. Då kan man inte lägga en förskolematta; envånings[hus], sex avdelningar, utegård 8000 kvadrat.

Nu handlar det här [samtalet] mycket om avstånd och färdmedel, men tillgänglighet är också ganska mycket om hur tillgänglig upplever jag en plats, känner jag mig välkommen, känner jag mig trygg på platsen. Känner man sig inte trygg där, eller rör sig i den miljön, så kvittar det ju hur nära eller hur lätt [det är] att ta sig dit, på något sätt.

LÄSTIPS

Banister D, 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15: 73–80.

Gil Solá A, Vilhelmson B, 2019. Negotiating proximity in sustainable urban planning: A Swedish case. *Sustainability* 11(1), 31 (open access).

Gil Solá A, Vilhelmson B, Larsson A, 2018. Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension. *Journal of Transport Geography* 70, 1–10.

Källor

- Banister D, 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15: 73–80.
- Church A, Frost M, Sullivan K, 2000. Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7: 195–205.
- Eldér E, Larsson A, Gil Solá A, Vilhelmson B, 2018. Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International Journal of Sustainable Transportation* 12: 271–285.
- Frändberg L, Thulin E, Vilhelmson B, 2005. *Rörlighetens omvandling. Resor och virtuella kontakter - mönster, drivkrafter, gränser*. Studentlitteratur, Lund.
- Geurs KT, Ritsema van Eck JR, 2001. *Accessibility measures: review and applications*. Bilthoven: Netherlands National Institute of Public Health and the Environment. RIVM report 408505 006.
- Gil Solá A, Larsson A, Vilhelmson B, 2015. *Återkopplande arbetsrapport till Mölndals stad. Baserad på workshops inom forskningsprojektet Mot en hållbar urban och regional tillgänglighet*. Arbetsmaterial oktober 2015, ej publicerad.
- Gil Solá A, Larsson A, Vilhelmson B, 2016. *Återkopplande arbetsrapport till Göteborgs stad. Baserad på workshops inom forskningsprojektet Mot en hållbar urban och regional tillgänglighet*. Arbetsmaterial maj 2016, ej publicerad.
- Gil Solá A, Vilhelmson B, 2019. Negotiating proximity in sustainable urban planning: A Swedish case. *Sustainability* 11(1), 31 (open access).
- Gil Solá A, Vilhelmson B, Larsson A, 2018. Understanding sustainable accessibility in urban planning: Themes of consensus, themes of tension. *Journal of Transport Geography* 70: 1–10.
- Göteborgs stad, 2014. *Trafikstrategi för en nära storstad*.
- Haugen K, 2011. The advantage of 'near': which accessibilities matter to whom? *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11(4): 368–388.
- Haugen K, 2012. *The accessibility paradox: Everyday geographies of proximity, distance and mobility*. GERUM 2012:1, avhandling vid Institutionen för geografi och ekonomisk historia, Umeå universitet.
- Haugen K, Holm E, Strömberg M, Vilhelmson B, Westin K, 2012. Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition? *Papers in Regional Science* 91(1): 65–84.
- Lagrell E, Thulin E, Vilhelmson B, 2018. Accessibility strategies beyond the private car: A study of voluntarily carless families with young children in Gothenburg. *Journal of Transport Geography* 72: 218–227.
- Larsson A, Eldér E, Vilhelmson B, 2019. Usability of Accessibility Instruments in Regional Planning: The Case of Labour Markets and Daily Commuting in the Food Sector in Västra Götaland, Sweden. I: Silva C, Pinto N, Bertolini L (Red). *Designing Accessibility Instruments. Lessons on Their Usability for Integrated Land Use and Transport Planning Practices*. Routledge, Abingdon.
- Larsson A, Gil Solá A, Vilhelmson B, 2016. *Återkopplande arbetsrapport till Uddevalla kommun. Baserad på workshops inom forskningsprojektet Mot en hållbar urban och regional tillgänglighet*. Arbetsmaterial maj 2016, ej publicerad.
- SNAMUTS 2019. Hemsida för tillgänglighetsverket SNAMUTS: www.snamuts.com. Besökt 2019-02-13.
- te Brommelstroet M, Curtis C, Larsson A, Milakis D, 2016. Strengths and weaknesses of accessibility instruments in planning practice: technological rules based on experiential workshops. *European Planning Studies* 24(6): 1175–1196.
- Trivector Traffic, 2014. *Normativt index för mer hållbar tillgänglighet i Malmö*. 2013:96, beställd av Malmö stad, Gatukontoret.
- VGR, 2019. *Uppföljning 2018 av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet*. Västra Götalandsregionen: VGR Analys 2019:6.
- Waldo Å, 2003. *Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv*. Lund Dissertations in Sociology 49.

Tillgänglighet – dvs. att lätt kunna nå olika platser i staden och regionen – är centralt i människors vardag. Det är också ett viktigt politiskt mål nationellt, regionalt och lokalt. Samtidigt blir etablerade synsätt och metoder för att öka människors tillgänglighet till omgivningen alltmer problematiska och konfliktfyllda. Historiskt baseras de på ökade transporter, vilket har bidragit till stadsutglesning, ständigt ökade behov av ny infrastruktur och tilltagande beroenden av fossila bränslen. Detta har i sin tur fört med sig konsekvenser för miljö, hälsa, segregering och trängsel. Idag formulerar istället kommuner och regioner allt tydligare visioner och mål om tillgänglighet i termer av närhet, täthet, funktionsblandning och hållbara färdstätt. Frågan är hur vi går från vision till förverkligande.

I denna rapport utvecklar vi begreppet **hållbar tillgänglighet** och gör det användbart i den urbana och regionala planeringen. Utgångspunkten har varit att det behövs nya metoder och verktyg för att definiera, analysera, utvärdera och kommunicera vad som är en miljömässigt och socialt hållbar god tillgänglighet. Rapporten är en praktikerorienterad slutrapport från forskningsprojektet "Mot en hållbar urban och regional tillgänglighet".

Författarna är forskare verksamma vid Avdelningen för kulturgeografi, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.