



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

## Är du blind eller?!

Synskadades upplevelse av kollektivtrafikens tillgänglighet i  
Malmö

*Fredrik Andreasson & Mattias Lindblad*

Självständigt arbete • 30 hp  
Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram  
Alnarp 2019



**Titel:** Är du blind eller!? Synskadades upplevelse av kollektivtrafikens tillgänglighet i Malmö  
**Title:** Are you blind!? Perceived accessibility to public transport for visually impaired in Malmö

**Författare:** Fredrik Andreasson och Mattias Lindblad

**Handledare:** Maria Kylin, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Tiina Sarap, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Biträdande examinator:** Stefan Lindberg, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

**Kurskod:** EX0859

**Program/Utbildning:** Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - Masterprogram

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2019

**Omslagsbild:** Andreasson och Lindblad

**Elektronisk publicering:** [Http://stud.epsilon.slu.se](http://stud.epsilon.slu.se)

**Nyckelord:** Mobilitet, Upplevd tillgänglighet, Synskadad, Malmö

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Sammanfattning

Uppsatsens syfte är att belysa hur människor med nedsatt syn upplever tillgängligheten till kollektivtrafik i Malmö samt diskutera och problematisera det klassiska förhållningssättet gentemot begreppet tillgänglighet. Uppsatsens metod är av kvalitativ karaktär. Intervjuer genomfördes för att undersöka hur synskadade i Malmö upplever tillgänglighet till kollektivtrafiken. En dokumentstudie har genomförts för att undersöka hur Malmö stad och Region Skåne definierar och tillämpar begreppet tillgänglighet i sitt arbete mot mer hållbar mobilitet. Slutligen har vi genomfört en kompletterande deltagande övning där vi fick uppleva hur tillgänglig staden är utifrån blinda människors perspektiv.

Vi har kommit fram till att människor med nedsatt syn har behov som inte tillmötesgår av den allmänna kollektivtrafiken. En rad behov, exempelvis tillgång till information, är begränsad till följd av kollektivtrafikens bristande teknisk funktion. Ytterligare behov, till exempel självständighet och spontanitet, är svåra att tillmötesgå eftersom de återfinns bortom det kvantifierbara. Dessa icke kvantifierbara behov kan inte kopplas till specifik kvalitet vilket påvisar svagheten i att definiera kollektivtrafikens tillgänglighet utifrån befintliga kvaliteter. Dokumentstudien påvisar att de två administrativa organen Region Skåne och Malmö stad definierar och tillämpar tillgänglighet på ett sätt som fränkopplar individen. Fokus finns på mätbara indikatorer för att definiera tillgänglighet till kollektivtrafik. Dokumentstudien visar också att Malmö stad försöker inkorporera den individuella resenären vilket uppenbaras då kommunen genomför kvalitativa bedömningar av kollektivtrafikens tillgänglighet. Kvantifierbara indikatorers dominans i sammanhanget återspeglas dock då Malmö stad utför kvantitativa undersökningar som indexerar kollektivtrafikens kvalitet och tillgänglighet varje år och kvalitativa bedömningar vartannat år.

Uppsatsens slutsats är att begreppet upplevd tillgänglighet kan bidra till en mer samtalsdriven planering där människans behov står i fokus istället för kollektivtrafikens kvalitet. Genom att planera med människor skapas förutsättningar att inte missa behov som finns bortom det kvantifierbara. Om planering utförs med nuvarande och framtida brukare kan kollektivtrafiken bli mer tillgänglig för fler vilket är viktigt för den hållbara utvecklingen.

## Nyckelord

Mobilitet, Upplevd tillgänglighet, Synskadad, Malmö.

## **Abstract**

The aim of this study is to illuminate how the visually impaired experience accessibility to the public transport in Malmö and to discuss and problematize the classic approach to the concept. We have used a qualitative approach to the studied phenomenon. Interviews were conducted to examine how visually impaired in Malmö experience accessibility to public transport. We have also carried out a document study to examine how Malmö stad and Region Skåne defines and apply accessibility in their work for sustainable mobility. Finally we participated in a participation exercise where we got to experience how accessible the city are from the perspective of the visually impaired.

The interviews show that the visually impaired have needs which don't get met by the public transport system in Malmö. Some of the needs, for example access to information, are limited as a result of deficient technical function in public transport. Other needs, for example the need to be independent or spontaneous, are harder to meet because they exist beyond the quantifiable. These non quantifiable needs can't be coupled with a specific quality in public transport which accentuates the weakness in the classical way of defining accessibility within transport planning. The document study demonstrates that the two administrative agencies Region Skåne and Malmö stad defines and practice accessibility in a way that decouples the individual. Focus is on measurable indicators to define accessibility to public transport. The document study also shows that Malmö stad are conducting qualitative assessment in the context of accessibility to public transport. Yet quantifiable qualities are still dominating the work with accessibility which shows when quantifiable enquiries are executed more often than qualitative assessments.

The conclusion of the study is that the concept of perceived accessibility can contribute to a more discourse driven planning practice where the user stands in focus, not the quality of public transport. Planning with people generates better conditions to not undermine the needs that exists beyond the quantifiable. Planning with present and future users is key to create a more accessible public transport system, which is important for sustainable development.

## **Keywords**

Mobility, Perceived accessibility, Visually impaired, Malmö

## **Förord**

Vi vill i detta förord rikta tack till de människor som har gjort uppsatsen möjlig. Först vill vi tacka våra respondenter som gav tid från sin vardag för att prata med oss. Intervjuerna var insiktsfulla och utan era svar skulle uppsatsen inte blivit till. Vi vill även tacka vår handledare Maria Kylin för stöd och vägledning. Du har kommit med såväl tankeväckande frågor som konkreta exempel och din kunskap genomsyrar nu uppsatsen. Slutligen vill vi tacka Stugan och Fredagsgruppen för att ha stått ut med våra diskussioner om uppsatsen under dygnets alla timmar.

## Innehållsförteckning

### 1 Bakgrund och problemformulering / 7

1.1 Syfte och frågeställning / 8

1.2 Avgränsning / 8

1.3 Bakgrund / 8

1.3.1 Synskadade i samhället / 8

1.3.2 Lagar, förordningar och bestämmelser / 9

### 2 Metod / 10

2.1 Vetenskapsteoretisk ingång / 10

2.2 Empiri / 10

2.2.1 Intervju / 10

2.2.2 Dokumentstudie / 13

2.2.3 Deltagande studie - egen upplevelse / 14

### 3 Teori / 16

3.1 Humanistisk geografi och objektiva sanningar / 16

3.1.1 Den personliga sanningen / 16

3.1.2 Det upplevda rummet / 17

3.2 Mobilitet / 18

3.2.1 Att vara mobil med synnedsättning / 19

3.3 Tillgänglighet / 20

3.3.1 Perspektiv på tillgänglighet / 20

3.3.2 Intersubjektiv tillgänglighet till kollektivtrafiken / 22

3.3.3 Upplevd tillgänglighet till kollektivtrafik / 22

3.3.4 Tillgänglighet, mobilitet och social exkludering / 23

### 4 Resultat / 25

4.1 Malmös kollektivtrafik / 25

4.2 Dokumentstudie av offentliga dokument / 25

4.2.1 Malmös stad och tillgänglighet / 25

4.2.2 Hur Region Skåne definierar och operationaliserar tillgänglighet / 29

4.3 Intervjuer / 31

4.3.1 Upplevelsen av att vara mobil / 31

4.3.2 Viljan / 35

4.3.3 Erfarenhet / 35

4.3.4 Förtroende / 44

4.3.4 Sammanfattning av intervjuer / 48

### 5 Diskussion / 50

5.1 Tillgänglighet / 50

5.1.1 Kontextbaserad kvalitet för tillgänglig kollektivtrafik / 51

5.1.2 Hur tillgänglig ska kollektivtrafiken vara? / 51

5.2 Varför välja ett färdmedel? / 52

5.3 Upplevd tillgänglighet och social exkludering i Malmö / 53

5.4 Erfarenhet / 53

5.5 Metoddiskussion / 54

5.5.1 Generaliserbarhet / 55

5.6 Slutsats / 56

### 6 Förslag till vidare forskning / 57

### 7 Referenser / 58

7.1 Tryckta källor / 58

7.2 Elektroniska källor / 61

7.3 Bildkällor / 62

### 8 Bilaga / 63

## 1 Problemformulering

En självklarhet i de flesta människors liv är möjligheten att röra sig i samhället. Mänsklig rörelse är ofta synonymt med och utgör en del av begreppet mobilitet (Cresswell, 2010). Människans mobilitet skapar förutsättningar för social interaktion, arbete och god hälsa (Ureta, 2008; Lindqvist & Lundäl, 2012; K2, 2017; Wong, 2018). Individens mobilitet är därför viktig för vardagslivet. Det argumenteras för att transportsektorn måste genomföra ett paradigmskifte och sträva mot mer hållbar mobilitet där kollektiva alternativ premieras framför privatbilism (Banister, 2008; Schiller, Bruun & Kenworthy, 2010). För att människor ska vilja använda kollektiva färdmedel förutsätts dock att de är tillgängliga. Tillgängliggörande av kollektivtrafik är därför ett självklart verktyg för att nå det nya paradigmet och skapa ett mer hållbart transportsystem.

Trots att tillgängliggörande av kollektivtrafik är ett självklart verktyg för ökad individuell mobilitet återfinns problematik gällande begreppets definition och tillämpning. Den klassiska definitionen av tillgänglighet är: Möjlighet till interaktion (Straatmeier, 2008; Lättman, Friman, Olsson, 2018), och indikerar om människor har möjlighet att åka exempelvis buss eller tåg. Det klassiska tillämpandet av tillgänglighet genomförs på ett sätt som aggregerar grupper av människor och fränkopplar den individuella resenären. Anledningen att aggregera människor vid tillgängliggörande av kollektivtrafik är för att identifiera generella kvaliteter som ökar kollektivtrafikens tillgänglighet. Ett problem som uppstår är att aggregering av människor vid tillgängliggörande av kollektivtrafik riskerar missa de som är minst normativa (Lättman et al., 2018). Istället har tillgängliggörande utifrån den klassiska definitionen fokus på majoriteten.

Definitionen av tillgänglighet som aggregerar människor och grupper benämner Lättman (2018) som "objektiv" tillgänglighet. Det finns begreppsliga svagheter med att definiera tillgänglighet som objektiv eftersom den objektiva tillgängligheten är en konstruktion av gemensamma subjektiva uppfattningar inom grupper eller samhällen. En gemensam subjektiv uppfattning om företeelser kallas för intersubjektivitet. Till exempel är hundra meter en konstruktion av intersubjektiva föreställningar om avstånd (Tuan, 1974). Hur detta avstånd upplevs är ingen objektiv sanning utan påverkas av männ-

iskans subjektivitet. Den klassiska aggregerade tillgängligheten kommer därför benämnas som intersubjektiv tillgänglighet i denna uppsats.

Redan på slutet av 1970-talet etablerades en distinktion mellan tillgänglighet som åsyftade kvaliteter i kollektivtrafiken och tillgänglighet som utgick från individens värdering av nämnda kvaliteter (Morris, Dumble & Wigan, 1979). Begreppet som utgår från individens värdering av kvaliteter i kollektivtrafik benämns som upplevd tillgänglighet (Scheepers et al., 2016; Lättman, 2018). Upplevd tillgänglighet till kollektivtrafik definieras som: "individens upplevda möjlighet att leva önskvärt liv utifrån förutsättningar etablerade av kollektivtrafiksystemet" (Lättman, Friman & Olsson 2016, s.37). Eftersom det finns risk vid klassiskt tillgängliggörande av kollektivtrafik att missa individuella behov har upplevd tillgänglighet det senaste decenniet fått större uppmärksamhet samt teoretisk och praktisk relevans (Krizek, Hornig & El-Geneidy, 2012; Scheepers et al., 2016; Lättman, 2018).

En marginaliserad grupp vars mobilitet ofta begränsas i vardagslivet är synskadade (Salive, Guralnik, Glynn, Christen, Wallace & Ostfeld, 1994; Gallagher, Hart, O'Brien, Stevenson & Jackson, 201; Wong, 2018). Begränsningen härstammar från att kollektivtrafiken ofta är det enda alternativet för synskadade (Salive, et al., 1994; Wong, 2018), samt att kollektivtrafiken planerats med en klassisk syn på tillgänglighet som inte tar hänsyn till specifika behov (Lättman, 2018). Därför tror vi det är viktigt att belysa hur synskadade människor som reser i Malmö upplever tillgängligheten till kollektivtrafik.

## 1.1 Syfte och frågeställning

Uppsatsens syfte är att belysa hur människor med nedsatt syn upplever tillgängligheten till kollektivtrafik i Malmö samt diskutera och problematisera det klassiska förhållningssättet gentemot begreppet tillgänglighet. Genom att problematisera begreppet tillgänglighet samt belysa synskadade människors upplevda tillgänglighet till kollektivtrafiken hoppas vi bidra till diskursen kring praktiska lösningar gällande tillgänglighetsfrågor inom trafikplanering.

Utifrån den givna problemformuleringen och studiens syfte har följande två underfrågor formulerats för att besvara studiens huvudfråga:

- *Hur definierar och operationaliserar Malmö stad och Region Skåne begreppet tillgänglighet i sitt arbete för en mer jämlik kollektivtrafik?*
- *Hur upplever människor i Malmö med nedsatt syn sin möjlighet att vara mobil utifrån förutsättningar etablerade av kollektivtrafiksystemet?*
- *Hur kan individuella behov ges ett större fokus vid planering av tillgänglig kollektivtrafik?*

## 1.2 Avgränsning

Arbetet är avgränsat geografiskt i Malmö och teoretiskt inom ramen för hållbar mobilitet, humanistisk geografi, synnedsättning och tillgänglighet. Arbetet avgränsas geografiskt i Malmö eftersom kommunen betonar i flera måldokument hur viktig tillgänglighet till kollektivtrafik är (Malmö stad, 2008; Malmö stad, 2016; Malmö stad, 2018). Vi tror därför det är intressant att titta på hur kommunen arbetar med tillgänglighet till kollektivtrafik. Den uppmärksamhet som Malmöexpressen har fått som ett hållbart transportalternativ gör staden ytterligare intressant. Vi undersöker också Region Skånes tillämpning och definition av tillgänglighet eftersom landstinget har ansvar för kollektivtrafik i Malmö.

Vi är medvetna om att avgränsningar geografiskt och teoretiskt kommer ha inverkan på uppsatsens resultat. Till exempel kan det på andra platser finnas

kulturer där människor är mer benägna att hjälpa varandra privat och därför är upplevd tillgänglighet hög även om den intersubjektivt inte borde vara det. Typ av funktionsvariation kan också påverka resultatet. Det finns många former av variation som påverkar en människas förmåga att resa kollektivt (SOU, 1975:76), till exempel; astma, nedsatt hörsel eller kognitiv nedsättning. Att bussen inte ropar ut hållplatsläge i högtalaren är en större begränsning för någon som är synskadad än för en människa med nedsatt hörsel. Valet av funktionsvariation i uppsatsen bygger på den begränsade kunskap som finns gällande synskadades upplevda tillgänglighet till kollektivtrafik.

Eftersom det finns 1,3 miljarder synnedsatta människor i världen (WHO, 2014), så måste uppsatsen avgränsas ytterligare. Nedsatt syn inbegriper allt från behov av läsglasögon till att vara helt blind. Beroende på grad av nedsättning tror vi att människan begränsas olika mycket och vi väljer att fokusera på dem som potentiellt begränsas mest, alltså har sämst syn. Individer med synnedsättning är berättigade hjälpmedel som ska underlätta vardagen (Vårdguiden 1177, 2019). Definitionen av individer med synnedsättning i denna uppsats kommer vara personer som enligt läkare är berättigade synhjälpmedel.

## 1.3 Bakgrund

I följande avsnitt kommer en kortare beskrivning om synskadade i samhället samt en redogörelse för vilka lagar och förordningar som reglerar synskadades tillgänglighet i Sverige.

### 1.3.1 Synskadade i samhället

Synen är det huvudsakliga sinnet för att orientera den byggda miljön (Svensson, 2012). För människor med nedsatt syn är det därför viktigt att rummet innefattar egenskaper som underlättar rörelse trots begränsad förmåga att ta in visuell information. Återfinns inga eller få hjälpmedel som bidrar till kännedom och förståelse om rummet kan individer med synnedsättning begränsas i sin vardag, exempelvis till följd av otrygghet (Pelli, 1987). I Sverige finns det cirka 250 000 synskadade människor (Svensson, 2012). Gruppen synskadade innefattar människor som har något stadie av synned-



sättning, exempelvis blindhet, färgblindhet eller kikarsyn (SOU 1975:76). Synnedsättning innebär att individen har svårare att läsa, förflytta sig och orientera sig i rummet (SRF, 2019). Begränsad syn är ett informationshandikapp och synskadade människor måste förlita sig på annan information än den visuella. Exempel på annan information i olika rum kan vara audiell på en buss, GPS vid promenad eller vit käpp för att identifiera nivåskillnader och fysiska hinder (Svensson, 2012). Med tekniska hjälpmedel kan synskadade bli mer inkluderade i samhället och självständigt utföra fler aktiviteter (Hakobyan, Lumsden, O'Sullivan & Bartlett, 2013).

### *1.3.2 Lagar, förordningar och bestämmelser*

Det är huvudsakligen Plan- och bygglagen (2010:900) som reglerar tillgänglighet och användbarhet i den byggda miljön i Sverige (Svensson, 2012). Till exempel föreskriver PBL (2010:900) 8:4 att: ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper väsentliga i frågan om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, och PBL (2010:900) 8:1: byggnadsverkets utformning ska vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Ett byggnadsverk kan till exempel vara en busskur. Några exempel på kvaliteter som bidrar till ökad tillgänglighet och användbarhet är möjlighet att sitta på en bänk, hållplats som skyddar mot blåst samt olika former av information; visuell, audiell och taktil (Svensson, 2012).

Utformning av den byggda miljön med funktionsvarierade i fokus behandlas även i ALM, vilket är: boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2004; Svensson, 2012). Föreskrifterna behandlar generellt den byggda miljön, exempelvis framkomlighet och tydlighet på gångbanor, ljussättning samt informationens tydlighet i det offentliga rummet. Fokus på tydlighet i kollektivtrafik behandlas också då föreskriften 15:11 påvisar: Busshållplatser bör vara utformade så att de tydligt framträder mot omgivningen (BFS 2004; Svensson, 2012). En hållplats tydlighet kan accentueras genom exempelvis kontrasterande färg och markbeläggning, eller taktila plattor som leder fram till plattform och busskur.

I såväl Boverkets byggregler (BFS 2011:6) som ALM (BFS 2004:15) belyses vikten av god belysning längs gång- och cykelstråk och intill viktiga målpunkter. Viktiga målpunkter innefattar bland annat hållplatslägen och perronger. God belysning är viktigt så människor med begränsad orienterings- och rörelseförmåga får ökad tillgänglighet (Svensson, 2012). Beroende på grad av synnedsättning blir ljus mer eller mindre viktig. För personer med synrester kan visuell kommunikation vara viktig för att orientera sig. En människa som är blind har inte någon större nytta av visuella hjälpmedel utan behöver förlita sig på audiell och taktil information.

Vidare finns lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (SFS 1979:558), vilken ämnar lyfta och reglera tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafik i samhället. Lagen uttrycker att: "Den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder" (SFS 1979:558 2§), vilket påvisar att de som tillhandahåller kollektivtrafiken i Malmö har stort ansvar över tillgängligheten för funktionsvarierade människor. Människor med fysiska, psykiska eller kognitiva ska ha likvärdiga möjligheter att färdas kollektivt som personer utan funktionsvariation.

Slutligen uppdaterades Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) 2014 för att även inbegripa funktionsvarierade människors tillgänglighet i samhället. Lagen påvisar att en person med nedsatt funktion inte ska befinna sig i en sämre situation än människor utan funktionsvariation till följd av att åtgärder inte har vidtagits (SFS 2014:958). Tillgänglighetsförändringen ska vara skäligt vad gäller ekonomi, praktiskt genomförande och varaktighet.

## 2 Metod

### 2.1 Vetenskapsteoretisk ingång

Historiskt har vetenskapsteorin delats i två läger, dogmatiker och relativister (Thurén, 2007). Dogmatikern utger sig för att kunna uppnå absoluta sanningar och relativisten belyser svagheter och styrkor i samtliga idéer. De två grupperna delas i olika huvudinriktningar inom vetenskapsteorin vilka är positivismen, strävan efter absolut sanning, och hermeneutiken, med humanistisk prägel som syftar till fördjupad kunskap, skapad genom inkännande och empati. Ett målande exempel på skillnaden mellan de två vetenskapliga tillvägagångssätten är att vi logiskt kan förklara varför människor emigrerade till Amerika på 1800-talet. Människor söker sig från besvärande omständigheter till platser med bättre förhållanden. Emigrationen är inte svårt att begripa intellektuellt och dra positivistiska slutsatser från. En mer djupgående beskrivning om människor under emigrationen kan dock ge ytterligare förståelse. Genom hermeneutisk tolkning av individens resa kan vi förstå upplevelsen av att lämna hus och familj. Vi kan förstå för att vi också är människor och kan föreställa oss hur andra individer tänker, upplever och känner. Risken att missa något väsentligt är betydande om vi studerar historiska händelser utan att försöka förstå vad dessa händelser innebar för dåtidens människor (Thurén, 2007). I fallet för vår egen uppsats kan vi intellektuellt förstå att det finns begränsningar för människor med synnedsättning som innebär att de inte har samma möjligheter i samhället men inte hur begränsningen upplevs och varför individen skulle uppleva att så är fallet.

Utan att på något sätt underkasta oss de två vetenskapsteoretiska dikotomierna präglas vårt arbetssätt av den hermeneutiska skolan. Uppsatsens syfte lämnar lite utrymme för den positivistiskt inspirerade objektiva sanningen. Studien som genomförts är av kvalitativ karaktär, vilket innebär att utgångspunkten från författaren är skepticism gentemot objektiva sanningar (Malterud, 2009; Cresswell, 2003). En form av hermeneutiskt förhållningssätt är också lämpligt vid kvalitativa studier (Patel & Davidson, 2011; Thurén, 2007). Verkligheten kan upplevas på många olika sätt och någon universell objektiv verklighet finns inte.

Enligt Thurén (2007) finns det två besläktade problem vid tolkning av en annan människas upplevelse. Det är dels en fråga om projektion, mina känslor kommer avspegla tolkningen av andra människors berättelse, och dels en fråga om kontext. Skildras det förflutna eller en annan människas vardag finns risken att kontexten inte uppfattas korrekt. Därför tänker vi att det kan vara svårt att förstå något som hänt för länge sedan eller på en plats vi aldrig besökt. Därför är det viktigt att vara transparent gällande tolkning, och belysa att den bygger på vår egen erfarenhet och förståelse av världen.

Vidare är det viktigt att en författare i akademiskt skrivande är opartisk kring fenomenet som studeras (Cresswell, 2003), både gällande urval, tolkning av empiri samt val av litteratur och teorier. Som författare till denna uppsats är vi medvetna om att vår bakgrund, socioekonomiskt, kulturellt och akademiskt kommer ha inverkan på hur studien genomförs och dess resultat. Denna bakgrund kan också påverka intervjuer då respondenter tenderar att influeras och förändra sina svar beroende på hur de upplever personen som genomför intervjun (Denscombe, 2014).

### 2.2 Empiri

Nedan redovisas hur vi samlat in empiri till uppsatsen, hur empirin är bearbetad och hur den kommer att användas i analysen. Det är tre metoder som används är:

- Semistrukturerad intervju
- Dokumentstudie
- Deltagande studie - egen upplevelse

#### 2.2.1 Intervju

Intervju är en metod som använder individens svar på forskarens frågor som data för att studera ett fenomen (Denscombe, 2014). I denna uppsats grundar sig datainsamling i intervjupersoner med synnedsättning som bor eller rör sig i Malmö i sin vardag. Intervjuerna som genomförts bygger på vad Patel och Davidson (2011) kallar semistrukturerad intervju, det vill säga att frågorna som ställts har varit öppna för att tilldela respondenten stort utrymme att

själv formulera svaren. Denscombe (2014, s. 186) betonar styrkan med den semistrukturerade intervjun för att skapa detaljrikedom: 2.2.1.1 Genomförande av intervjuer:

*“The use of interviews in small-scale research tends to involve the use of semi-structured interviews to investigate attitudes and issues in detail, and is generally used as a part of qualitative research.”*

Detaljrikedomen i materialet som kan erhållas via semistrukturerade intervjuer är en fördel vid uppsatsens analys för att göra tolkningar av respondenternas upplevelser. Den semistrukturerade intervjun är flexibel, både gällande möjlighet att ställa följdfrågor vid specifikt tillfälle, men har också potentialen att förändras mellan olika intervjusituationer (Cloke et al., 2004; Denscombe, 2014). Flexibiliteten är viktigt eftersom intervjuer är kontextoch deltagarbaserade, beroende på vem som är respondent och i vilket sammanhang kommer olika aspekter av tillgänglighet till Malmös kollektivtrafik att belysas. Då är det viktigt att följa upp respondentens resonemang och inte driva stängda frågeställningar eller komma med förutfattade meningar.

Ett vanligt problem under en intervjusituation är att rollerna “forskare” och “respondent” är en social relation där intervjuaren hamnar i en maktposition (Kvale, 1996). Vi som intervjuar ramar in situationen, introducerar ämnet och styr utvecklingen på intervjun och har därför ett etiskt ansvar (Hedin, 1996; Patel & Davidson, 2011; Denscombe, 2014; Kvale & Brinkman, 2009). Etiska ställningstagande förekommer exempelvis vid urval av respondenter samt förberedande till och genomförande av intervjustudien. Det huvudsakliga syftet med att förhålla sig etiskt till forskning är att ingen ska komma till skada. Om en person, förtryckt av sin regering, intervjuas och berättar om brott mot mänskliga rättigheter i sitt land är det olämpligt att utge individens identitet. Istället är det viktigt att bibehålla integriteten hos respondenten vilket borde accentueras innan intervjun (Patel & Davidson, 2011). Vad som kan anses etiskt att forska om och att fråga är inte självklart (Denscombe, 2014). Eftersom varje individ upplever verkligheten olika kan forskaren ha det svårt att fastslå om ämnet eller frågorna skulle vara olämpliga. Individerna, förtryckt av sin regering, kanske ser värde i att utge sin identi-

tet för att uppmärksamma problematiken och bli förebild för motståndet.

En fingervisning gällande etiken vid forskning är att iaktta försiktighet och inte genomföra något som medför mer än minsta möjliga skada (Denscombe, 2014). Extra försiktighet iaktas när utsatta grupper studeras, exempelvis barn och funktionsvarierade, eller undersökningar av känsliga ämnen som olagliga handlingar och religion. Inom samhällsvetenskaplig forskning finns det fyra grundläggande etiska principer att förhålla sig till (Denscombe, 2014), dessa är som följer: skydda deltagande individers intresse, deltagande ska vara frivilligt och i samtycke, upprätthålla akademisk integritet och inte agera missvisande, samt följa lagen i samhället du befinner dig. Det är inte i samtliga fall som principerna kan följas, till exempel bedrivs forskning kring illegala migranter vilket blir problematiskt om man ska förhålla sig till de fyra grundläggande principerna. I de fall principerna inte går att följa krävs ytterligare etiska avvägningar, exempelvis överväger forskningens resultat potentiell skada den innebär.

#### 2.2.1.1 Genomförande av intervjuer

I denna uppsats har vi intervjuat sex personer. För att inte riskera att missa något delområde har vi utgått från samma intervjuguide (bilaga 1) vid samtliga intervjuer. Därför har respondenterna fått svara på frågor av liknande karaktär och ämne. Den inbördes ordningen för frågor i guiden har förändrats eftersom vi har varit flexibla och ämnat följa upp respondentens svar. Om intervjupersonen berört en fråga som ligger i slutet på guiden har den kommit tidigare i intervjun. Frågornas karaktär har varit öppna, för att inte leda respondenten i specifik riktning. Genom öppna frågor minskar risken att vi styr respondentens svar, vilket tenderar att skapa djupare och rikare kännetecken om människans upplevelse (Hedin, 1996; Patel & Davidson, 2011).

Redan vid urvalet av intervjupersoner finns en risk att skapa en onyanserad bild av ett problem (Kvale & Brinkman, 2009). Vi har därför försökt intervju människor i olika ålder och med olika former av synnedsättning. Innan genomförd intervju försäkrade vi respondenternas anonymitet. Denna försäkran föranleder att vi vidare i uppsatsen kommer benämna respondenterna vid andra namn vilket presenteras i matrisen på nästa sida.

Namn	Carl	Göran	Lisa	Anders	Niklas	Karin
Ålder	86	71	64	39	54	75
Synned-sättning	Ledsyn	Ledsyn	Blind	Blind	Blind	Ledsyn
Längd på intervju	60 minuter	60 minuter	60 minuter	75 minuter	50 minuter	65 minuter
Datum för intervju	13/2	11/2	18/2	14/2	14/2	28/2

Samtliga sex semistrukturerade intervjuer som utförts för datainsamling genomfördes under dagtid i februari 2019. Två av uppsatsens respondenter sökte vi själva upp, tre respondenter kontaktades av Synskadades riksförbund som vidarebefordrade respondenternas intresse till oss, och slutligen blev vi kontaktade privat av en respondent som hade intresse av att bli intervjuad. Vi tog ställning till att Synskadades riksförbund gjorde ett urval bland medlemmar, eftersom organisationen uppenbarligen har intresse i frågan. Vi är medvetna om att det kan finnas en extern agenda hos några av respondenterna, vilket kan ha haft inverkan på svaren. Det är dock svårt för oss att svara på huruvida respondenterna driver sin egen eller organisationens agenda. Det ska tilläggas att även om respondenten driver en agenda eller har intresse i frågan är det deras upplevelser i kollektivtrafiken och upplevda verklighet som ligger till grund för hur de uppfattar kollektivtrafikens tillgänglighet.

De respondenter som idag är blinda har tidigare haft ledsyn, men blivit blinda med åren. Hälften av respondenterna var i arbetsför ålder och hälften var pensionärer. Tre av respondenterna har tillgång till bil, exempelvis en familjemedlem som kan köra. Vad gäller användandet av kollektivtrafik fanns det stora skillnader. En respondent hade åkt kollektivt flera gånger i veckan i 50-års tid. En annan åkte knappt en gång i månaden. Beroende på vilken erfarenhet som respondenten har av den allmänna kollektivtrafiken i Malmö kan upplevelsen av systemets tillgänglighet påverkas. Ur ett genusperspektiv återfinns en skev fördelning då fyra män och två kvinnor har intervjuats. Vi är medvetna om att denna fördelning kan påverka resultatet men uppsatsens

syfte är inte att belysa könsrelaterade skillnader inom upplevd tillgänglighet.

Intervjuerna har spelats in och i efterhand transkriberats för att inte gå miste om information, vilket kan vara fallet om transkribering av en intervju sker från anteckningar och minnet (Patel & Davidson, 2011; Thurén, 2007; Cloke et al., 2004). Innan intervjun har startat har vi frågat respondenten om godkännande av ljudupptagning vid intervjun. Samtliga respondenter gav sitt godkännande att spela in. Vi är medvetna om att ljudinspelning kan ha inverkan på respondentens vilja att svara på frågor, vilket påverkar vilken information som delges under intervjun (Denscombe, 2014; Patel & Davidson, 2011). Viljan begränsas eftersom bandspelarens närvaro kan innebära en psykologisk barriär för respondenten som hamnar i en försvarsställning och blir formell i sina svar (Cloke et al., 2004). Trots den väldokumenterade problematiken med ljudupptagning vid intervjuer föredrog vi att vara ärliga med att vi spelade in, istället för att göra det utan respondentens vetskap. Detta för att inte agera missvisande, vilket är en av fyra etiska principerna (Denscombe, 2014). Vi erbjöd också att skicka det analyserade materialet innan vi publicerade uppsatsen för att respondenten skulle kunna verifiera tolkningen. Endast en respondent uttryckte intresse att tillgå det analyserade materialet i förväg, övriga ville ha uppsatsen i sin färdiga form.

Eftersom intervjuklimatet påverkar respondentens vilja att delge personliga upplevelser (Kvale & Brinkman, 2009), har vi vid varje intervjutillfälle varit mån om att respondenten ska vara bekväm med såväl frågor som val av plats för utförande. Respondenterna som deltagit i studien har därför fått välja plats för genomförande av intervju. Tre av intervjuerna genomfördes hos respondenten i fråga, två på respondenternas arbetsplats och en på ett café. Under intervjuerna uppmuntrade vi också respondenter att berätta om, för uppsatsen, mindre relevanta upplevelser. Detta för att respondenten skulle öppna upp sig och bli mer djupgående i sin berättelse.

#### 2.2.1.2 Bearbetning av material från intervjuer

Eftersom ett fåtal genomförda intervjuer innebär stora mängder data har vi liten möjlighet att presentera allt som sades under intervjuerna. Vi är medvetna om att urvalet av data härstammar från vår egen uppfattning om det stude-

rade fenomenet (Denscombe, 2014). Det är givetvis en omöjlighet för oss att bevisa att samtliga teman faktiskt var de mest framträdande i intervjuerna och inte uppkom till följd av vår partiskhet. Vi försöker vara så transparenta som möjligt kring vår metod för att öka uppsatsens legitimitet (Denscombe, 2014).

För att understödja analysen av kvalitativa data, öka läsbarheten för uppsatsen, samt skapa ökad legitimitet för arbetet har vi kodat, tematiserat och identifierat mönster i respondenternas svar (Denscombe, 2014; Hedin, 1996). Eftersom intervjuerna transkriberades hade vi möjlighet att läsa materialet flera gånger vid olika tillfällen. Första genomgången läste vi materialet och kommenterade vad vi trodde att respondenten menade med sitt uttalande. Vid andra genomläsningen gjorde vi en övergripande tematisering av materialet. Här började mönster och teman skönjas. Vid andra genomläsningen tog vi också bort material som inte var relevant för studien, exempelvis en respondents berättelse om skidåkning. I den tredje genomgången tog vi bort material med samma innebörd som var berättat av samma respondent. Vid den fjärde genomläsningen tolkade vi och skrev rent material, tog bort onödiga bisatser så som talspråk och olika ljud som vi transkriberat. Efter fyra genomläsningar så var materialet kondenserat för att presenteras i uppsatsens resultatdel.

### 2.2.2 Dokumentstudie

En dokumentstudie syftar till att lokalisera och sammanställa information om specifikt fenomen (Creswell, 2003). Dokumenten som metodens namn syftar till kan vara allt från personliga dagböcker, offentliga handlingar till akademiska rapporter, artiklar och böcker (Patel & Davidson, 2011). Viktigt vid genomförandet av en dokumentstudie är att inte selektivt välja material som stödjer författarens egna världsbild och förhålla sig kritiskt till de dokument som studeras (Patel och Davidson, 2011). Det finns en rad anledningar som har inverkan på författarens intention att producera och publicera en text (Thurén, 2007). Vi som utför dokumentstudien bör i samtliga fall undersöka externa incitament som kan ha inverkan på varför en text har skrivits och publicerats, exempelvis religion och kultur. Det finns anledning att förhålla sig kritisk till en rapport som behandlar vikten av kristendom i samhället om

den är skriven och finansierad av en kristen församling.

Eisenhart (1989) belyser studien av flera dokument som en nyckel för att skapa djupare insikt kring en organisations eller myndighets åsikter i en fråga. Ett vanligt förekommande problem i sammanhanget är att förkasta idéer som inte liknar eller motsäger författarens egna. Att inte belysa konflikter i det insamlade materialet kan vidare resultera i att uppsatsens förtroende minskar. Om motsägande tankar istället konsulteras i förhållande till egen uppfattning skapas rikare förståelse om det studerade ämnet (Eisenhart, 1989). En metod för att skapa en bred bild av en organisations ställning till specifikt fenomen är att använda en så kallad snowball effect (Eriksson & Svensson, 2015; Eisenhart, 1989), vilket innebär att forskaren utökar söksområdet under insamlandet av material. Insamling avslutas när det inte finns något nytt material att tillgå inom ramen för uppsatsens syfte och frågeställningar.

#### 2.2.2.1 Genomförande av dokumentstudie

I fallet för denna uppsats syftar dokumentstudie till undersökning, sammanställning, tematisering och kritisk granskning av officiella dokument från Malmö stad och Region Skåne med fokus på tillgänglighet. Utgångspunkt var Malmö stads översiktsplan tillsammans med det identifierade nyckelbegreppet tillgänglighet. Vi utgick från ett identifierat nyckelbegrepp eftersom det är ett effektivt tillvägagångssätt vid genomförande av dokumentstudier (Creswell, 2003). Malmö stads översiktsplan refererade till kommunens Trafik- och mobilitetsplan. Mobilitetsplanen nämnde tillgänglighetsprogrammet som också granskades. Malmö stad har en hemsida för olika utredningar om problem i staden. Det var på denna hemsida som Trafik- och mobilitetsplanen återfanns, men inget övrigt material som kunde användas. Därav samlades inget övrigt material från Malmö stad in. Vidare besöktes Region Skånes hemsida och nyckelbegreppet tillgänglighet användes i sökfunktionen för att identifiera två rapporter som behandlade ämnet. De två rapporter som används från Region Skåne är Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016 och Tillgänglighetsprogrammet för allmän kollektivtrafik för åren 2016-2020.

Dokumentstudien grundas således i fem olika dokument, tre från Malmö stad och två framtagna av Region Skåne. De dokument som vi studerat är:

- *Malmö översiktsplan (2018)*
- *Malmö tillgänglighetsprogram (2008)*
- *Malmö trafik och mobilitetsplan (2016)*
- *Region Skånes tillgänglighetsprogram för allmän kollektivtrafik för åren 2016-2020 (2016a)*
- *Region Skånes trafikförsörjningsprogram för 2016 (2016b).*

Genom att studera de fem dokumenten har vi försökt förstå hur begreppet tillgänglighet definieras och operationaliseras av de administrativa enheterna som ombesörjer Malmö kollektivtrafik.

Inledningsvis under dokumentstudien hade vi en idé om vad syftet för uppsatsen skulle vara, vilket har gjort att vi mer stringent kan hitta och studera olika dokument (Eisenhart, 1989). Om inte syftet fastställs tidigt under dokumentstudien finns det risk att bli överväldigad av all tillgänglig information. Vi var dock medvetna om att syftet skulle förändras under processens gång, men vi såg värde att identifiera riktning tidigt i processen.

#### 2.2.2.2 Bearbetning av material från dokumentstudie

Samtliga dokument har varit föremål för flertalet genomläsningar där vi har fokuserat på hur de två administrativa enheterna pratar om och tillämpar begreppet tillgänglighet. Efter första genomläsningen kunde vi identifiera avsnitt som behandlar tillgänglighet till kollektivtrafik. Vidare sammanfattades materialet i ett separat dokument så vi enkelt skulle kunna använda det i uppsatsens analys. I detta dokument började vi tematisera material relevant för studien. Slutligen genomfördes såväl tolkning som kritisk granskning av Malmö stad och Region Skånes förhållningssätt gentemot tillgänglighet.

#### 2.2.3 Deltagande studie - egen upplevelse

Eftersom den hermeneutiska vetenskapen bygger på igenkännande och empati från forskaren till det studerade objektet (Patel & Davidson, 2001;

Thurén, 2007), genomfördes en tillgänglighetsövning med syfte att öka vår förståelse för synnedsättning och tillgänglighet. Övningen genomfördes den 15 februari 2019 i Alnarp på Sveriges lantbruksuniversitet och i Malmö kring Borgarskolan. Övningen anordnades av företaget Hab-o-Lek och var del av en kurs i landskapsarkitektur på SLU i Alnarp. Förmiddagen bestod av en grundläggande föreläsning om tillgänglighet i den byggda miljön, i synnerhet med funktionsvarierade barn i fokus.

På eftermiddagen utfördes en praktisk övning i Malmö där vi fick åka rullstol samt gå med teknikkäpp och ögonbindel. Situationer som vi fick uppleva var bland annat att som blind; gå på en trottoar, försöka hitta information på en hållplats, hitta till en hållplats och gå på övergångsställe till en mittplattform omgiven av två körfält. I dessa moment uppmärksammades svårigheter som att korsa en cykelbana för att komma till ett hållplatsläge och att gå över gatan på ett övergångsställe.

Vi är medvetna om att omställningen från full syn till blind via ögonbindel ger en begränsad bild av synskadades verkliga upplevelser. När vi berättade om tillgänglighetsövningen som del av vår metod menade en av våra respondenter att:

*“Det finns ett problem med att ni ska testa på det, det är stor skillnad för ni har ju inte verktygen, det blir en chock-reaktion för er. Ni kommer tycka att det är väldigt mycket svårare än vad det egentligen är. Så det blir inte riktigt naturligt. Det är lite farligt att sätta bindel på folk och skrämja livet ur dem.”. (Anders, intervju)*

Människor med nedsatt syn har erfarenhet av att röra sig i den byggda miljön och har tekniker som hjälper dem i vardagen. Exempel på situation när erfarenhet kan behövas är att hitta till femmans buss i Malmö på hållplatser där många bussar stannar på rad vid samma hållplatsläge. Det framgick från en intervju att respondenten lyssnade på ljudet från motorn på de korta bussarna, ställde sig längre ned på hållplatsen för att komma in där bak på de längre bussarna som trafikerar linje fem. Denna typ av teknik kräver mer erfarenhet av funktionsvariation än vad vi kan få på en eftermiddag.



Bild 1. *Deltagande studie - Ögonbindel och teknikkäpp*

#### 2.2.3.1 Bearbetning av material från deltagande studie

Den egna upplevelsen ses som komplement till övriga metoder som kan bidra med igenkännande vid tolkning av det empiriska materialet. Det var framförallt upplevelsen av att inte ha någon syn som bidrog till förståelsen för hur den byggda miljön påverkar tillgängligheten till kollektivtrafik för synskadade. Efter deltagande i studien diskuterade vi olika upplevelser som var svåra men även aspekter som var förhållandevis enkla. Till exempel var det obehagligt att gå över gatan till mittplattformen på Gustav Adolfs torg då en buss inte stannade trots att vi hade käpp och var mitt på övergångsstället. Det stora fokus som krävdes för att känna på plattor påverkade också våra andra sinnen. Det var svårt att få en uppfattning genom sin hörsel eftersom

fokus låg på att känna sig fram och identifiera kontraster i markbeläggningen. Att hålla sig nära byggnader var en bra teknik för att följa gatan, och inte tappa bort sig.

### 3. Teori

I följande avsnitt kommer teori relevant för uppsatsens syfte presenteras. Begrepp och teorier har tematiserats för att skapa en överskådlig blick över forskning relevant för uppsatsen. Först presenteras en alternativ syn på geografi och objektiv verklighet. Vidare följer en presentation av tema hållbar mobilitet, vad det innebär och varför det är viktigt. Slutligen undersöks begreppet tillgänglighet, vars klassiska definition ifrågasätts och breddas samt kopplas till transportrelaterad social exkludering.

#### 3.1 Humanistisk geografi och objektiva sanningar

Historiskt finns det inom geografin en idé om objektiva sanningar (Tuan, 1974; Crampton, 1994). Kartans projektion, skala och generalisering utger sig att presentera verkligheten, frånkopplat individuella upplevelser. Ett humanistiskt perspektiv på geografi uppkom som reaktion till 1970-talets strävan efter sanning (Holloway & Hubbard, 2001), och hävdar i motsats till kartan, att individens upplevelse av rummet är högst personlig och relateras till vår föreställning och uppfattning om världen (Tuan, 1974). En person på gatan har en abstrakt bild av världen, dock inte lika abstrakt som geografens projicering av landmassa på en karta. Abstraktioner av geografisk verklighet är lättare att förstå ju mindre detaljrik den är. Till exempel kan det vara svårt för en människa som befinner sig i Stockholm att veta om staden är större än Malmö även om individen har en föreställning om båda rummen. På en karta är dock storleksmässiga skillnader uppenbara.

Kartografens abstraktion generaliserar bort överflödiga information och presenterar endast de objekt som är relevanta för kartans syfte. De abstraktioner som grundar den moderna geografin har en lång historia av tillämpning och kartografen vet vilken skala och generaliseringsgrad som ska användas för att belysa ett specifikt fenomen i ett avgränsat område (Longley, Goodchild, Maguire & Rhind, 2011). Här finns det utrymme för den humanistiska geografin att belysa mindre abstrakta verkligheter som utgår från individens kropp, föreställningar, förväntningar och upplevelser. Till exempel kan en karta som visar strömmen av flyktingar över medelhavet under 2015 inte på något sätt belysa vad alla dessa människor upplevt. Linjerna som visar

färdväg och pilarna som visar riktning på en karta är en grov abstraktion och generalisering av vad som verkligen hände ute på havet och vilka mål och ambitioner destinationen betingade för inblandade. Det återfinns således en diskrepans mellan klassisk geografisk teknokratisk abstraktion och individens abstraktion av sin egen upplevda verklighet (Tuan, 1974; Cloke et al., 2004).

##### 3.1.1 Den personliga sanningen

Människan tenderar att abstrahera och kategorisera kunskap eller begrepp för att göra dem möjliga att förstå (Bornemark, 2018). Emellertid återfinns ofta skillnader mellan individens kategorisering och verkligheten. Skillnaden uppkommer eftersom vårt språk och sätt att tänka inte kan matcha något så komplicerat som den värld vi lever i. Däremot kan människan selektivt fokusera på specifik information i rummet vilket påverkar abstraktionen av verkligheten (Holloway & Hubbard, 2001). Selektiviteten fokuserar på den information som är nödvändig i aktuellt åtagande, exempelvis att lyssna och titta efter en ankommande buss kommer påverka din möjlighet att se och höra fåglar i närheten.

Det finns en föreställning i samhället att fenomen som understöds av fysiken är objektiva sanningar (Tuan, 1974). Ett avstånd på hundra meter kommer alltid att vara hundra meter. Påståendet stämmer så länge du utelämnar vad människan upplever avståndet att vara. En människa som går kommer ha en annan uppfattning om avstånd än någon som kör bil. Detsamma gäller för barnet som kryper fram och damen på cykel. Avstånd som absolut sanning kan snarare ses som en konstruktion av gemensamma uppfattningar kring rörelse i rummet. Denna gemensamma uppfattning är inte nödvändigtvis fel utan är sanning för de människor som upplever den vara sann.

Sanningen är en bekräftande förståelse av verkligheten, något som individen upplever vara sant (Bornemark, 2018). Vad individen upplever vara sanningen anknyter ofta till sinnesintryck och språkets beskrivning av sanning. Objektiv sanning är således en aggregerad förståelse av verkligheten som delas av många människor. Tanken om rummet som objektiv sanning kan verka



lockande, men det objektiva rummet finns inte (Tuan, 1974). Vad som brukar benämnas som objektivt är snarare generaliseringar av fenomen där mycket information går förlorad. I varje individ och situation finns det aspekter som inte låter sig generaliseras (Bornemark, 2018). Hur väl vi än beskriver en person med ord kommer orden aldrig fånga upp vad hen är. Om vi inte kan beskriva och förstå vad en människa eller ett rum är, kan vi då säga att något är objektiv sanning?

### 3.1.2 Det upplevda rummet

Kunskap och produktion av kunskap kring geografi och geografiska sammanhang är ofta synonymt med användandet av begreppet *rum* (Gregory, Johnston, Pratt, Watts, Whatmore, 2009). Rummet är en konceptuell idé inom kulturgeografin vars mening klarnar när begreppet relateras till företeelser i samhället och de människor, sociala strukturer, byggnadsverk eller flöden som finns där. Beroende på vilken företeelse som begreppet relateras till kommer det beskrivas olika former av rum, exempelvis ett geometriskt rum, som skapas av gemensamma föreställningar om avstånd och yta. En människa producerar med sin närvaro, både mentalt och fysiskt, olika typer av rum som hon förhåller sig till i sin vardag (Tuan, 1974). Individen befinner sig hela tiden i olika rum till exempel på insidan av en buss, vid en hållplats eller i vandringen till närmaste järnvägsstation.

I en värld som är långt mer komplex än enstaka individ kan förstå, påverkas verkligheten som vi upplever den av våra sinnen (Holloway & Hubbar, 2001; Tuan, 1974). Genom våra sinnen skapas uppfattningar om de rum som kroppen passerar (Tuan, 1974). På grund av sinnenas begränsningar påverkar avstånd hur människan upplever ett rum. Beroende på var individen befinner sig i förhållande till rummet kommer olika sinnen att kunna bearbeta information. Rum långt bort upplevs endast med synen, vi ser en horisont eller små objekt i fjärran. Befinner sig individen närmare rummet, inkorporeras fler sinnen i upplevelsen. Rum intill kroppen förlitar sig mindre på synen eftersom övriga sinnen utökar förståelsen. Det är möjligt att förstå rummet utan synen genom att ta in lukter, höra ljud, och känslan av att röra vid objekt. Ett kort besök i ett rum etablerar visuella intryck, men för att förstå det specifika rummets ljud, textur på markbeläggning och väggar, eller dofter,

krävs ett längre stopp. Ökad erfarenhet av ett rum innebär minskat beroende av synen för att känna igen sig (Tuan, 1974).

Människans upplevelse av rummet i nutid bygger på erfarenheter i dåtid och åtaganden i framtiden (Tuan, 1974). En människa som upplevt 1950-talets träbänkar på regionaltågen i Skåne kommer ha en annan upplevelse av komfort på dagens tåg än någon som brukar åka första klass i ett flygplan. Har du fått din plånbok stulen på en buss kommer färden upplevas mindre trygg än för någon som inte har blivit utsatt för brott. Människors mål och ambitioner i framtiden kommer också påverka hur rörelse i rummet upplevs (Tuan, 1974). Förseningen av ditt tåg verkar inte lika betungande om målet för din rörelse genom rummet inte är tidsbestämd. Värre blir det om du ska på din första arbetsintervju på ett jobb du verkligen vill ha. Beroende på vilka händelser som väntar i framtiden kommer rummet och rörelse genom rummet att skapa olika känslor och påverka upplevelsen.

Hur en människa betar sig i given situation påverkas av vad hen vet. Människan försöker handla rationellt utifrån givna förutsättningar i och kunskap om rummet (Holloway & Hubbard, 2001). Till exempel fordrar individuell mobilitet med kollektivtrafik att det finns avgångar, men också att individen vet om att avgångarna existerar (Lättman et al., 2016). Finns inte kunskap om specifik avgång kommer inte avgången att användas. Vad som är rationellt i given situation är inte självklart. Att en människa kan ta sig dit hon vill utan att vara orolig borde vara mer rationellt än att försöka använda transportsystemet på ett sätt som inte behärskas. Inom geografin är rationalitet ofta kopplat till tid och avstånd (Holloway & Hubbard, 2001), där snabbaste och kortaste väg är mest rationell. Det återfinns ofta skillnader mellan kortaste eller snabbaste väg samt individens uppfattning och upplevelse om bästa väg. Skillnaden kan uppkomma då människan tenderar att uppleva avstånd längre i rum som är mer komplexa och genererar fler intryck (Križek et al., 2012). En kilometer genom centrala delar av en stad kommer att upplevas längre än en kilometer på en stig i skogen. Kännedom om specifikt rum påverkar också hurvida en människa väljer en sträcka (Holloway & Hubbar, 2001). I de fall kännedom om rummet påverkar, förlorar avståndet sin relevans kring vad som är rationellt. En gångväg som människor tycker om och upplever trygg kommer användas även om avståndet är längre vilket

skulle göra den mindre rationell.

Vi vill lyfta den humanistiska geografins perspektiv på objektivitet eftersom moderna transport- och mobilitetsanalyser utgår från olika former av absoluta sanningar som oftast bygger på avstånd och tid (Lättman, 2018). Eftersom samhällets utveckling drivs med tilltro på mätbarhet (Bornemark, 2018), riskerar många icke mätbara indikatorer på tillgänglighet att undermineras (Lättman 2018). Här menar vi att en alternativ syn på människors rörelse kan bidra till större förståelse för individens vardagliga mobilitet. Hur kan exempelvis upptagningsområde för hållplatser på en karta på något sätt representera individens upplevda tillgänglighet till kollektivtrafik? För individen finns det föreställningar, erfarenheter och mål som påverkar hur de agerar i och upplever rummet. Om planeraren förlikar sig mot människans upplevelse, hur kan då planering som ett samhällsutvecklande verktyg legitimera sin förekomst?

### 3. 2 Hållbar mobilitet

Mobilitet innefattar tre dimensioner; *faktisk rörelse*, att fysiskt ta sig från en plats till en annan; *vad rörelse representerar*, förståelse mellan individer om vad förflyttning innebär; samt *hur rörelse upplevs* (Cresswell, 2010). Dimensionerna är tätt sammanflätade med varandra och utgör kärnan av mobilitet. Mobilitet innefattar både storskalig förflyttning av människor, objekt, kapital och information, men även lokala processer som pendling och människor som går på gatan (Hannam, Sheller, Urry, 2006). Mobilitet är en förutsättning för den moderna människans sociala liv men utgör även en produkt av det sociala (Thomsen, Drewes Nielsen & Gudmundsson, 2005). Exempelvis kan en resa utan någon specifik destination utgöra den sociala aktiviteten. Behovet av mobilitet har sin grund i människors levnadsvanor, var de bor, rekreerar och arbetar (K2, 2018). Förändring i demografisk sammansättning, till följd av boendepreferenser och barnafödande, har därför inverkan på var mobilitet utförs.

Individuell mobilitet sätter gränsen för människors aktivitetsutrymme (Hannam, Sheller, Urry, 2006). Aktivitetsutrymme definieras som det fysiska rum som människor dagligen rör sig i (Dijst, Rietweld & Steg, 2013; Wong,

2018). Snabbare rörelse innebär ökad möjlighet för längre resor eftersom temporala avstånd minskar. Fenomenet kallas för *tidsrumslig konvergens* och betonar hur världen blir mindre i takt med att individen får ökade möjligheter att röra sig (Holloway & Hubbard, 2001). Konvergensen produceras via utveckling av såväl teknologi, exempelvis telefonen transporterar informationsflödet genom rummet snabbare än vad människan kan röra sig, som transport, utveckling av fordon och infrastruktur. I takt med att den tidsrumsliga konvergensen blir större så ökar förväntan i samhället på att människor ska vara mobila (Holloway & Hubbard, 2001; Ureta, 2008).

Utöver teknologi och fordon möjliggörs mobilitet av fasta immobilare ting i den byggda miljön, *ankarpunkter*, exempelvis järnvägsstationer, vägar, flygplatser, radiosändare vilka sätter ramar för rörelse av information, människor och kapital i samhället (Hannam, Sheller & Urry, 2006). En järnvägsstation i sig är immobil, men utgör en nod med integrerad infrastruktur, som skapar förutsättningar för och möjliggör rörelse i rummet. Eftersom ankarpunkterna faciliterar mobiliteten i samhället, och har väl utbyggd stödjande infrastruktur, skapas ett nätverk mellan de platser vars huvudsakliga syfte är mänsklig, ekonomisk och informativ mobilitet. Tillgången till mobilitet är därför inte jämlik i samhället då ankarpunkter inte är jämt fördelade i det geografiska rummet. Den skeva fördelningen av ankarpunkter i det geografiska rummet kan begränsa människor från att genomföra en önskvärd förflyttning (Ureta, 2008). Vad som blir tydligt är att god mobilitet skapas genom samspel mellan den byggda miljön, ankarpunkter och kollektivtrafiksystemet, exempelvis fordon och tidtabeller. Till exempel spelar frekvens för avgångar, vilket anses vara en tillgänglighetsförande kvalitet (Redman et al., 2013), ingen roll om människor inte kan gå till en hållplats.

För att uppfylla samhällets ökade krav på individuell mobilitet samt begränsa inverkan på miljö, argumenteras för ett paradigmskifte inom transportutvecklingen från kvantitet till kvalitet (Schiller et al., 2010; Banister, 2008). Paradigmskiftet syftar till att skapa mer hållbar mobilitet. Utvecklingen ska frångå ett paradigm med fokus på kvantitativa lösningar, fler filer som gör plats för fler fordon, till ett transportsystem som är mer effektivt gällande yta via exempelvis tillgänglig kollektivtrafik. I det nya paradigmet uppmärksammas de mobilitetstrender som är skadliga för både människa och miljö,

och nya lösningar lyfts fram för att minska negativ inverkan på samhälle och natur. Ökat behov av resor från platser matchas inte längre med större vägar.

Istället ligger fokus på planering för markanvändning och kollektivtrafik. Genom mer effektiv markanvändning minskar mobilitetens betydelse i samhället. Till exempel kan serviceresor genomföras lokalt istället för regionalt. Likaså bygger det nya paradigmet på medborgarsamtal och inflytande över planer istället för utbyggnad efter prognoser (Nkolaeva, Adey, Cresswell, Yeonjae Lee, Nóvoa, Temenos, 2019). En av de mest tongivande aspekterna i det nya paradigmet är vikten av intermodalitet, noder där olika transportmedel möts och byten mellan fordon möjliggörs. Exempel på detta är cykel-parkeringar vid hållplats eller park'n'ride-system där människor kör bil till en hållplats utanför staden för att åka kollektivt till centrum (Schiller et al., 2010). Trots att det nya paradigmet fått mer plats inom transportforskningen höjs röster som menar att ytterligare ansträngningar krävs för att skapa hållbar mobilitet. Nikolaeva et al. (2019) menar att förändringen hämmas av en teknokratiskt styrd transportutveckling och att skifte till det nya paradigmet kräver gemensamma ansträngningar från professionella och medborgare. Mobilitet ska ses och behandlas som ett allmänt intresse där alla är med i utvecklingen.

Den ökade individuella mobilitetens syfte är att tillgängliggöra exempelvis den byggda miljön, sociala relationer, arbete och rekreation för individen (Ureta, 2008). Människor tenderar att förflytta sig i den utsträckning som krävs för att överleva, exempelvis för att skaffa mat, hitta skydd eller utföra lönearbete (Thackara, 2015). Mobilitet är därför ett sekundärt behov i människans existens, men har en viktig roll för tillgång till primära behov. Vi menar att människans möjlighet att vara mobil har en nyckelroll gällande tillgängliggörandet av samhället, vilket påverkar människors välmående, sociala relationer och således den hållbara utvecklingen (Parkhurst & Meek, 2014; Lättman et al., 2016; Schiller, et al. 2010). Därför är hållbar mobilitet en av utgångspunkterna för denna uppsats.

### *3.2.1 Att vara mobil med synnedsättning*

Människor med begränsad eller ingen syn stöter på många problem i var-

dagen kopplat till möjligheten att vara mobil (Lindqvist & Lundälv, 2012; Wong, 2018; Swenor, Simonsick, Ferrucci, Newman, Rubin & Wilson, 2015). Ett av problemen är användandet av kollektiva färdmedel (Lindqvist & Lundälv, 2012; Wong, 2018). En människa som har begränsad förmåga att röra sig i samhället riskerar att vara immobil vilket får en rad negativa konsekvenser (Lucas, 2012; Ureta, 2008). Immobilitet kan till exempel innebära; försämrad hälsa på grund av mindre motion, avsaknad av rekreation eller begränsad tillgång till sjukvård (Çolak et al., 2004; Gallagher et al., 2011), begränsningar på arbetsmarknaden som innebär sämre ekonomi vilket leder till låg levnadsstandard och sämre psykisk hälsa (Lindqvist & Lundälv, 2012, Wong, 2018), bristande möjlighet att ta del av socialt liv och politiska forum vilket leder till mindre inflytande i samhället och socialt utanförskap (Farrington, 2007; Lucas, 2012; Levy, 2013; Ureta, 2008; Wong, 2018).

Ett ständigt närvarande problem för människor med nedsatt syn är den potentiella begränsning i självständighet som kollektivtrafiksystemet skapar (Wong, 2018). Begränsningen härstammar från att synskadade har få eller inga alternativ att vara mobila, utöver kollektivtrafik. När kollektivtrafiksystemet inte understödjer synskadades möjlighet att vara mobila så riskerar upplevelsen av begränsning till följd av funktionsvariation att förstärkas. Ett icke tillgängligt kollektivtrafiksystem påverkar därför synskadades faktiska möjlighet att röra sig och deras syn på sig själv. Eftersom erfarenhet påverkar hur människan upplever verkligheten (Tuan, 1974), kommer en rad av negativa upplevelser av kollektivtrafiken skapa en verklighet där människan känner sig oförmögen att använda allmän kollektivtrafik. Upplevelsen av att inte kunna använda kollektivtrafik förstärker känslan av hjälplöshet och gör en synskadad människa mindre benägen att försöka resa på egen hand och ta del av samhällsaktiviteter (Wong, 2018; Scheepers et al., 2016).

Människor med nedsatt syn måste förlita sig mer på kollektivtrafiksystemet än någon som har möjlighet att köra bil vilket kan skapa tidsrumsliga begränsningar (Wong, 2018; Pred, 1977). Om din buss ankommer tio minuter försent varje dag, är det inte orimligt att en arbetsgivare föredrar en person som kan köra bil och följaktligen kommer i tid. Den begränsade flexibiliteten som kan skönjas i synnedsatta människors rörelsemönster blir synnerligen besvärande i takt med samhällets ökade krav på individuell mobilitet (Ureta,

2008). Att samhället kräver mer mobilitet kommer framförallt påverka de som har begränsade möjligheter att röra sig.

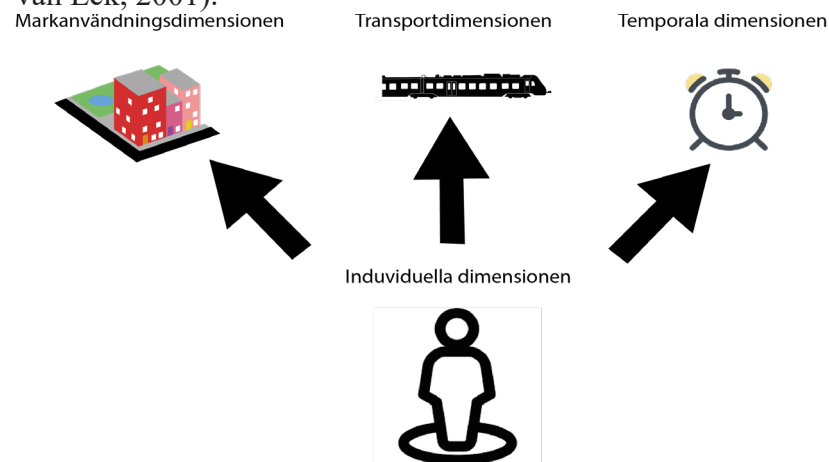
### 3.3 Tillgänglighet

De flesta människor är förtrogna med betydelsen av tillgänglighet. Att något är tillgängligt för en individ innebär möjligheter att besöka, förstå eller interagera (Straatmeier, 2008). Det råder inget tvivel om vikten av att tillgängliggöra individuell mobilitet eftersom möjligheter i vardagslivet ökar (Farrington, 2007). Transportpolitiskt bereds idag lösningar som gynnar en aggregerad grupp av människor, mest nytta för flest är det klassiska tillvägagångssättet att verkställa tillgänglighetspolicys och strategier (Se Schiller et al., 2010). Vikten av att kunna mäta resultat av insatser har genererat starkt fokus på framtagandet av kvantifierbara indikatorer vars syfte är att tillgängliggöra kollektivtrafiken (Lättman, 2018). Idag är tillgänglighet inom transportplanering i princip synonymt med ett system som transporterar individen från en plats till en annan på kortast möjliga tid (Schiller et al., 2010). Det återfinns lite tid kring reflektion gällande vem som får det tillgängligt och vem som stängs ute från systemet. Istället för att fortsätta i befintliga hjulspår finns ett värde i att ifrågasätta innebörden av ett begrepp, för då synliggörs bristen på kunskap kring vad vi vet (Bornemark, 2018). Då kan ett begrepp återfodas och få ny innebörd i samma eller annan kontext. Vidare i detta avsnitt kommer tillgänglighetens funktion och betydelse att presenteras.

#### 3.3.1 Perspektiv på tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet kan delas upp i fyra dimensioner. Dimensionerna benämns som; *markanvändningsdimensionen*, *transportdimensionen*, *temporal dimensionen* och *individuella dimensionen* (Lättman, 2018; Geurs & Ritsema van Eck, 2001). Markanvändningsdimensionen bygger på kvalitet och kvantitet av aktiviteter och dess spridning i rummet. Tillgängligheten definieras av diskrepansen mellan behov, hur många som bor eller besöker ett område, och vilka aktiviteter där finns, antalet jobb, skolplatser eller platser för rekreation. Markanvändningsdimensionen är således starkt förankrad i den byggda miljön. Den transportrelaterade dimensionen karaktäriseras av tillgång och lokalisering av infrastruktur i samhället. Dimensionen behandlar

olika former av transportmedel, exempelvis buss, bil och gång. Förekomst av flest kvaliteter kopplat till ett transportmedel vad gäller exempelvis tid, komfort, säkerhet och kostnad, utgör det mest tillgängliga alternativet för en resa. Dimensionen inkluderar hela transportkedjan (Geurs & Ritsema van Eck, 2001), vilket innebär all form av personlig rörelse och handling, från resans startpunkt till destination (SOU, 1975:76), exempelvis gång från ytterdörren till bilen eller inköpet av biljett på järnvägsstationen. Den temporala dimensionen syftar till att inkorporera tillgänglighet vid olika tider på dygnet, veckodagar och årstider. Dimensionen är starkt förankrad i markanvändningsdimensionen då aktiviteter påverkas av dygnets olika timmar samt begränsas av den transportrelaterade dimensionen då resor tar tid. Exempel på hur den temporala dimensionen och markanvändningsdimensionen sammanflätas är via begreppet *coupling constraints*, matchning i tid och rum (Pred, 1977). För att människor ska kunna interagera med andra människor och stadens utbud, krävs det en matchning i tid och rum. Vill individen handla mitt i natten blir det svårt eftersom möjligheten att interagera med någon som säljer varor vid den tiden på dygnet är begränsad. Den individuella dimensionen grundas i hur människor värderar övriga dimensioner. Faktorer som påverkar hur övriga dimensioner värderas bygger på exempelvis; ålder, inkomst, hälsa och erfarenhet (Tuan, 1974; Lättman, 2018; Geurs & Ritsema van Eck, 2001).



Figur 1. Tillgänglighetens dimensioner - Individen värderar utbud av aktiviteter i den byggda miljön, tillgång till transportmedel och tid när aktivitet eller transport kan genomföras.

De tre förstnämnda dimensionerna utgår från kvantifierbara faktorer, mängden arbetsplatser, busslinjer från specifik hållplats, frekvens för avgångar, och används således i transportutvecklingssammanhang som objektiva sanningar (Lättman, 2018). Exempelvis går det att mäta möjligheten att handla i en affär utifrån tillgänglighetsdimensionerna då öppettider, transportmöjlighet och varor i en affär tenderar att vara konstanta. Vad som inte går att mäta är individens vilja av att handla i specifik affär, föreställningen om specifikt transportmedel, eller möjligheten att handla under givna öppettider. Om transportmedel, öppettider och utbud av varor inte stämmer överens med individens behov och möjligheter finns en diskrepans mellan en form av intersubjektiv tillgänglighet och individens subjektiva upplevelse om tillgänglighet.

Trots problematik med att definiera ”objektiva” indikatorer utifrån den individuella dimensionen är det vanligt förekommande inom transportutveckling och planering (Lättman et al., 2018), till exempel via analyser om kön och ålder. I dessa analyser har subjektivitet hamnat i skuggan av tron på objektiv sanning i samhällsutveckling (Bornemark, 2018; Cloke et al., 2004). Då den objektiva sanningen inte är beroende av en person, kan exempelvis den byggda miljön fastställas som objektiv sanning genom rationellt tänkande som sträcker sig bortom individen. Ett hus är just ett hus. Inte en historia, ett hem eller en trygghet.

Genom att belysa kärnan i de fyra tillgänglighetsdimensionerna utkristalliserar Lättman (2018) två nya kategorier av tillgänglighet, objektiv och subjektiv. Ett objektivt perspektiv analyserar tillgänglighet utifrån befintliga riktlinjer kring genomförande och metod, definierar tillgängliggörande kvantifierbara kvaliteter, vilket sätts i relation till individens och grupper av individers förmåga (Iwarsson & Ståhl, 2003). Vad gäller subjektiv tillgänglighet kan det argumenteras för att bara den individuella resenären kan svara på vad som upplevs vara tillgängligt. Relevant i sammanhanget är om definierade indikatorer för tillgänglighet kan benämnas vara objektiva. Om kvaliteter inom transportutvecklingen definieras som objektiva borde de vara absoluta sanningar och värderas likartat av samtliga individer. Samtidigt är det välkänt att samtliga människor inte har samma möjligheter att tillgodogöra

sig kvaliteter i kollektivtrafiken (Ureta, 2008; Wong, 2018; Lättman et al., 2018). Det finns många kvaliteter som idag i princip är etablerade sanningar gällande tillgängliggörande av kollektivtrafiken, exempelvis hög frekvens för avgångar och valmöjlighet av destinationer (Redman et al., 2013; Schiller et al., 2010). Kvalitetens funktion för kollektivtrafikens tillgängliggörande blir ”objektiv” sanning eftersom majoriteten delar subjektiv uppfattning.

Det som Lättman (2018) och Lättman et al. (2018) benämner som objektiv tillgänglighet kan snarare liknas vid intersubjektiv tillgänglighet, uppkommen i ett samhälle som strävar efter objektiv sanning (Bornemark, 2018). Intersubjektivitet innebär att det inom delar av samhället finns gemensamma subjektiva föreställningar om vad som är sant (Tuan, 1974). I strävan efter objektiv sanning skyler objektivitet, som snarare är intersubjektivitet, subjektiviteten (Bornemark, 2018). När kollektivtrafik har utvecklats i ett samhälle som premierar objektivitet har det skapats en aggregerad tillgänglighet, som inte kan benämnas som objektiv eftersom den bygger på en intersubjektiv sanning (Lättman et al., 2018; Tuan, 1974; Bornemark, 2018). Det är denna aggregerade intersubjektiva tillgänglighet som idag är utgångspunkt vid majoriteten av transportrelaterat tillgängliggörande av samhället. Indikatorer kan definieras eftersom majoriteten delar subjektiv uppfattning om vad som är tillgängligt.

Vidare i denna uppsats kommer det göras en distinktion mellan de två perspektiven, intersubjektiv och subjektiv tillgänglighet. Subjektiv tillgänglighet kommer benämnas som upplevd tillgänglighet då känslan av vad som är tillgängligt baseras på individens upplevelser (Lättman et al., 2016). Upplevd tillgänglighet förekom i diskursen redan på 1970-talet, då skillnaden mellan ”objektiva” indikatorer inom tillgänglighet och individens föreställning av nämnda indikatorer etablerades (Morris et al., 1979). Upplevelsen av tillgänglighet har varit förekommande, dock ej framträdande, inom diskursen om kollektivtrafikens tillgänglighet sedan dess (Lättman, 2018; Scheepers et al., 2016; Iwarsson & Ståhl, 2003). Argument för att benämna aggregerad tillgänglighet som intersubjektiv är att människans värderingar av kvaliteter i kollektivtrafiken bygger på subjektiva uppfattningar (Tuan, 1974; Geurs & Ritsema van Eck, 2001). Därför är inte tillgängligheten objektiv utan intersubjektiv. En verklighet som inte återfinns hos alla människor kan inte

vara objektiv. Matrisen nedan presenterar identifierade skillnader mellan intersubjektiv och upplevd tillgänglighet. De två kategorierna kommer vidare att fördjupas.

Begrepp	Intersubjektiv tillgänglighet	Upplevd tillgänglighet
Utgår från	Grupper	Individen
Definierar	Kvaliteter i kollektivtrafiken	Individens behov
Fångar upp	Majoriteten	Alla

Figur 2: Matris som förklarar de viktigaste skillnaderna som framkommit från teori om upplevd och intersubjektiv tillgänglighet.

### 3.3.2 Intersubjektiv tillgänglighet till kollektivtrafiken

Intersubjektiv tillgänglighet till kollektivtrafik utgår från etablerade kvaliteter som indikerar graden av tillgänglighet (Lättman et al., 2018). Antaganden görs om att varje människa upplever sin livssituation lika. Intersubjektiv tillgänglighet definieras som “möjligheten till interaktion” (Lättman, et al, 2016; Lättman et al., 2018; Straatmeier, 2008), och utgår från aspekter kopplade till tid, rum och distans. Således går det utifrån intersubjektiv tillgänglighet att definiera hurvida en busshållplats eller busslinjedragning är tillgänglig. Avgångars frekvens och avstånd till hållplats är aspekter som kan kategoriseras för att precisera en grad av intersubjektiv tillgänglighet (Lättman et al., 2018). Hänsyn tas inte till hur en människa värderar definierad kvalitet.

Framväxten av intersubjektiv tillgänglighet kan tillskrivas transportutvecklingens historiska fokus på kvantifierbara indikatorer inom ekonomi och miljö (Levy, 2013). Historiskt har det varit viktigt att kunna kvantifiera ekonomiska kostnader i förhållande till positiva effekter som en buss eller järnvägslinje genererar. På senare tid har miljö fått allt större fokus inom transportutveckling. Även om miljöfrågor är mindre benägna att vara absoluta än ekonomiska faktorer har kvantifierbara miljöaspekter varit starka

argument för att skynda på den hållbara transportutvecklingen (Schiller et al., 2010). Till exempel har ökad koldioxid i atmosfären kunnat kvantifieras för att påvisa vikten av mer miljövänliga transportalternativ.

Exempel på en befintlig indikator för intersubjektiv tillgänglighet är Malmö stads vision att samtliga invånare ska ha tio minuters gång till närmaste hållplats (Malmö stad, 2009). Utifrån Malmös invånare som grupp etableras ett temporalt avstånd som inkorporeras av ett upptagningsområde på tio minuters gångavstånd. En snitthastighet för gång för alla Malmös invånare beräknas och appliceras. Studeras beståndsdelarna av den större gruppen enskilt, blir det svårare att legitimera specifikt avstånd kopplat till angivelsen tio minuter eftersom varje individ går olika fort och har olika upplevelse av avstånd och rörelse i rummet (Tuan, 1974; Krizek, et al., 2012). En människa som inte känner till Malmö eller har fysiska, psykiska eller kognitiva begränsningar, rör sig långsammare och kan trots god intersubjektiv tillgänglighet uppfatta begränsningar kring sin möjlighet att vara mobil. Om hållplatsen som finns inom tio minuters gångavstånd innefattar icke önskvärda linjedragningar påverkar detta den upplevda tillgängligheten. Således är kollektivtrafiken intersubjektivt tillgänglig för individen men då den önskvärda linjedragningen återfinns på en mer avlägsen hållplats är upplevelsen av tillgänglighet svag. Här belyses en vanlig konflikt där en form av definierad intersubjektiv tillgänglighet, skiljer sig från individuella föreställningar om tillgänglighet (Lättman et al., 2018). Det kan därför argumenteras för kompletterande dimension som fångar upp individuella behov.

### 3.3.3 Upplevd tillgänglighet till kollektivtrafik

Definitionen av upplevd tillgänglighet till kollektivtrafik är: “*individens upplevda möjlighet att leva önskvärt liv utifrån förutsättningar etablerade av kollektivtrafiksystemet*” (Lättman et al., 2016, s. 37). Lättman et al., (2016) lyfter några kvaliteter inom två dimensioner som synnerligen bidrar till upplevelsen av tillgänglighet. De två dimensionerna är tillgänglighet och tillförlitlighet samt enkelhet och användarvänlighet. Dimensionen tillgänglighet och tillförlitlighet innefattar kvaliteter som avstånd till hållplats, frekvens för avgångar samt hur biljetter anskaffas. Enkelhet och användarvänlighet fångar upp kvaliteter som närvarande personal, hur information tillgodogörs och

hur på- och avstigning fungerar (Lättman et al., 2016). Eftersom det bara är den individuella resenären som kan definiera vilka kvaliteter som tillgängliggör kollektivtrafiken (Iwarsson & Ståhl, 2003), överensstämmer inte nämnda dimensioner med tillhörande kvaliteter alltid med individens behov.

Vad en människa upplever tillgängliggörande för specifik resa med kollektivtrafik är högst individuellt och påverkas av fysiska, psykiska och kognitiva förutsättningar, erfarenheter, föreställningar om möjligheter samt systemets faktiska funktion och form (Lättman et al., 2018; Wong, 2018; SOU 1975:76; Tuan, 1974; Redman et al., 2013). Då olika människor, kulturer och samhällen skiljer sig åt kan en analys utifrån begreppet upplevd tillgänglighet inte på förhand definiera indikatorer som genererar ett högkvalitativt transportsystem (Lättman et al., 2018; Lättman, 2018). Definieras indikatorer på förhand riskerar kvaliteter som potentiellt bidrar mest till individens upplevda tillgänglighet att förbises vilket i sin tur begränsar den specifika personens mobilitet.

Upplevd tillgänglighet har inverkan på människors uppfattning om specifikt färdmedel (Scheepers et al., 2016; Lättman, 2018). Vad en människa tycker om ett färdmedel påverkar viljan att använda det (De Vos, 2018). Upplevs buss eller tåg mer tillgängligt än andra alternativ kommer kollektivtrafiken att användas (Scheepers et al., 2016). Om specifikt färdmedel, färdväg eller destination inte tangerar individens upplevda ideal begränsas den upplevda tillgängligheten och färre resor kommer att genomföras. En intersubjektiv positiv förändring, exempelvis fler avgångar till specifik destination, behöver inte öka den upplevda tillgängligheten för en individ som sällan reser till platsen. Likaså gör extra avgångar på linjer som används av individen ingen skillnad om personen i fråga inte känner till det ökade utbudet (Lättman et al., 2016; Redman et al., 2013).

Styrkan att definiera kollektivtrafikens tillgänglighet utifrån upplevd tillgänglighet är utgångspunkt från individen (Lättman et al. 2018). Som tidigare nämnt finns det värde i en mer humanistisk analys som omfamnar individuella erfarenheter, känslor och ambitioner och låter specifika människors abstraktioner av verkligheten få utrymme i transportutvecklingen (Tuan, 1974). Genom att operationalisera upplevd tillgänglighet går det att definiera

specifika behov, oftast bortglömda i aggregerade intersubjektiva analyser, som bidrar till marginaliserade individers mobilitet och ett mer jämlikt transportsystem (Lättman et al., 2016; Lättman et al., 2018). Att undersöka specifika behov är viktigt eftersom upplevd och intersubjektiv tillgänglighet inte alltid sammanfaller. Den individuella dimensionen har historiskt varit åsidosatt inom transportplanering trots teoretisk och reell relevans (Ibid). Genom att belysa den upplevda tillgängligheten skapas mer utrymme för individen i diskursen kring tillgång till samhället och hållbar mobilitet. Utrymmet bereder väg för hur tillgänglighetsproblematik inom hållbar mobilitet ska tacklas.

Ett uppdagat problem vid operationalisering av tillgänglighet utifrån individens upplevelse är dess föränderlighet. Krizek et al., (2012) påvisar att människans upplevelse kring avstånd är föränderlig och blir därför i olika situationer missvisande utifrån vad människan tror sig vilja ha och faktiskt vill ha. Eftersom människans uppfattning om avstånd bygger på individuell rörelse i rummet (Tuan, 1974), och rum skapar olika upplevelser kring avstånd (Krizek et al., 2012), finns det liten möjlighet att etablera vilket avstånd som skulle definieras som tillgängligt. Om tillgängliggörandet utgår från den individuella resenärens upplevelse kring avstånd, som visar sig vara felaktig, riskerar utfallet av insatser att få begränsad positiv effekt. Den begränsade effekten härstammar från att resenärens önskemål inte är konsekvent i stadens olika rum.

### *3.3.4 Tillgänglighet, mobilitet och social exkludering*

Tillgänglighet är ett kraftfullt retoriskt verktyg för att belysa social orättvisa kopplat till transportsystemet (Levy, 2013). Om en busshållplats, buss, eller destination inte är tillgänglig kommer individens mobilitet att begränsas. Det har etablerats ett samband mellan människans möjlighet att vara mobil och risk att bli socialt exkluderad (Hine & Mitchell, 2016). Mindre rörelse innefattar större risk. Socialt exkluderad innebär att: en individ eller grupp står utanför en barriär som gör det omöjligt att till fullo ta del av allt vad samhället erbjuder (Levy, 2013; Lucas, 2012; Levitas, Pantazis, Fahmy, Gordon, Lloyd, Patsios, 2007), exempelvis arbete, rekreation och sociala relationer. Definitionen och förekomsten av social exkludering förhåller sig till övriga grupper och individer i samhället (Lucas, 2012), vilket innebär att utanför-

skapet fordrar ett utanförskap (Stigendal, 2012). Om samtliga individer i ett samhälle inte har möjlighet att rekreativt kan denna brist inte heller definieras som ett utanförskap och social exkludering.

Social exkludering har tre inneboende faktorer som bidrar till olika former av utanförskap och begränsade möjligheter. Dessa faktorer kan vara; *individuella*, exempelvis kön och fysiska förutsättningar; *den byggda miljön*, innefattar aspekter som begränsad tillgång till kollektivtrafik och undermåliga gång- och cykelbanor; *ekonomi*, inkluderar regionförstoring, kulturella influenser och migration (Lucas, 2012). Samtliga aspekter kan kopplas till individens möjlighet att vara mobil på ett eller annat sätt (ibid), vilket påvisar vikten som människors rörelse har för att undvika social exkludering (Hine & Mitchell, 2016).

Begränsade transportmöjligheter behöver inte innebära att en människa är socialt exkluderad (Lucas, 2012). Likaså är tillgång till transport inte ett självklart motgift mot social exkludering. En individ som har förhållandevis goda förutsättningar att transportera sig kan på grund av funktionsnedsättning ändå inte uppleva tillräckliga möjligheter att vara mobil, vilket kan producera ett utanförskap. I kontrast kan en människa som "intersubjektivt" har bristande tillgänglighet till mobilitet uppleva sig ha goda möjligheter i samhället. Det finns röster som menar att mobilitet har en så pass central roll gällande social exkludering att människans rörelse borde inorporeras av fenomenet. I fall där mobilitet inkluderas av social exkludering definieras det som: "*process där individen förhindras delta i politiskt, ekonomiskt och socialt liv på grund av bristande tillgänglighet till service, sociala nätverk och möjligheter beroende på ett samhälle med bristande mobilitet som fordrar hög mobilitet*" (Ureta, 2008, s. 271). Det går i detta fall att skönja tanken om att mobilitet som fenomen, till följd av ökat krav på rörelse i samhället, är en förutsättning för att inte bli socialt exkluderad.

Det kan argumenteras för att i takt som transportsystem effektiviseras, bättre bilar, snabbare tåg eller egna körfält för bussar, ökar risken för de som inte kan vara mobila att hamna mer utanför samhället (Kenyon, 2003; Pooley, 2016). Generellt ökad mobilitet i samhället ökar förväntan på rörelse vilket exkluderar de som inte upplever befintliga transportalternativ tillgängliga.

Det är synnerligen bilismens framväxt som bidragit till transportrelaterad social exkludering (Pooley, 2016), då urbana områden har planerats utan hänsyn till de som inte har bil att tillgå (Hine & Mitchell, 2016). Skillnaden i restid, valmöjligheter gällande rutt, och avgång för resa är stor mellan den privata bilisten och människan som endast har tillgång till kollektiva färdmedel. Skillnaden blir större om individen i fråga, på grund av ekonomi, hälsa eller funktionsvariation inte kan använda kollektivtrafiken för att vara mobil. Människor med funktionsvariation är därför en utsatt grupp eftersom de oftast har sämre transportmöjligheter (Lucas, 2012; Wong, 2018).

Viss kritik kan riktas mot inställningen inom forskning om transportrelaterad social exkludering då den bygger på ett samhälle där kravet på mobilitet ökar. En motsatt idé, för rörelse, är att individen ska vara immobil och att de platser där vi lever ska facilitera sådan verklighet (Banister, 2008). Perspektivet att facilitera mindre rörelse med stadsbyggnad, snarare än mer rörelse för marginaliserade, är ett alternativ för att belysa kärnan till uppkomsten av transportrelaterad social exkludering (Banister, 2008). Målet med transportplanering borde vara ökad tillgänglighet till samhället, inte ökad mobilitet (Morris et al., 1979). Om individuell mobilitet inte tillgängliggör samhället blir den överflödig.



## 4. Resultat

### 4.1 Malmös kollektivtrafik

Malmös allmänna kollektivtrafik består av pendeltåg samt stads- och regionbussar. Särskild kollektivtrafik utgör ett komplement och trafikeras av färdtjänst.

Genom Malmö går citytunneln som förbinder Skåne med Själland vilket innebär att samtliga Öresundståg går genom Malmö och stannar vid de tre större stationerna, Malmö C, Triangeln och Hyllie. Genom citytunneln går även flertalet pågatågslinjer som förbinder Malmö med resten av regionens större knutpunkter. I Malmö finns det sedan 2018 pendeltågstrafik i en ringlinje runt staden (Region Skåne, 2018b). Ringlinjen innefattar sju stationer vilka är; Malmö central, Östervärn, Rosengård, Persborg, Svågertorp, Hyllie och Triangeln. Vid samtliga stationer finns det möjlighet att beställa ledsagning som hjälper resenären att hitta till tåget och möter upp vid slutdestination (Trafikverket, 2013).

Stadsbussnätet består av åtta huvudlinjer och fem pluslinjer (Skånetrafiken, 2018a). Huvudlinjerna trafikerar stråk med många resenärer och går som minst var 20:e minut. Pluslinjerna täcker in stadsdelar som har ett mindre resandeunderlag och går som minst var 30:e minut. Regionbussnätet består av bussar som utgår från Malmö och åker till andra platser i regionen (Skånetrafiken, 2018b). Regionbussarna stannar på större knutpunkter i staden och fungerar som ett komplement till stadsbussarna för resor inom staden. Av både stads- och regionbussarna skiljer sig stadsbusslinje fem i Malmö från övriga bussar gällande på- och avstigning och kontakt med busschauffören. På linje fem är det tillåtet att kliva av och på bussen vid samtliga dörrar (Malmö stad, 2018b). Bussarna som trafikerar linje fem är längre än vanliga stadsbussar och chauffören sitter i en avskild hytt längst fram. Linje fem kör på specifika sträckor i bussfil och har på dessa sträckor hållplatslägen i anslutning till bussfilen. Varken Skånetrafiken eller Malmö stad tillhandahåller ledsagning vid resor med stadsbuss eller regionbuss i Malmö. Istället kan en resenär berättigad färdtjänst ta med en medpassagerare gratis, som agerar ledsagare (Skånetrafiken, 2019).

För särskilda resor finns ingen specifik tidtabell att förhålla sig till, utöver att resor på dagen kan beställas varje kvart och på natten varje halvtimme. Ju längre din beställda resa är, desto tidigare fordras beställning, upp till två arbetsdagar i förväg. I Malmö kan alla människor som har rätt till ett färdtjänstkort åka såväl den allmänna som särskilda kollektivtrafiken på kortet (Malmö stad, 2015).

### 4.2 Dokumentstudie av offentliga dokument

I detta kapitel kommer vi presentera hur Malmö stad och Region Skåne, som tillhandahåller kollektivtrafik med tillhörande infrastruktur i Malmö, definierar och tillämpar tillgänglighet till arbetet mot jämlik kollektivtrafik. Genom att presentera rådande mål och visioner kan vi förstå hur offentlig sektor genomför det lokala tillgänglighetsarbetet. Först presenteras Malmö stads syn på tillgänglighet, mobilitet, den byggda miljön och upplevd tillgänglighet. Därefter beskrivs Region Skånes definition av tillgänglighet och följs upp av synen på individuella resenärer. Anledningen till uppdelning av de två administrativa enheterna beror på att Region Skåne och Malmö stad arbetar i liten respektive stor skala.

#### 4.2.1 Malmös stad och tillgänglighet

Vid granskningen av Malmö stads dokument blev det uppenbart att tillgänglighet till kollektivtrafik är en prioriterad fråga. Samtliga dokument belyser vikten av att människor ska ha likvärdiga möjligheter att vara mobila i staden. Trafik- och mobilitetsplanen (2016) samt Tillgänglighetsprogrammet (2008) har huvudsakligt fokus på människors möjlighet att självständigt resa kollektivt. Det självständiga resandet ska gälla såväl människor med funktionsvariation som utan. I Översiktsplanen (2018a), vilket är ett strategiskt övergripande dokument, behandlas tillgänglighet till kollektivtrafik i ett mindre avsnitt. Dokumentet belyser att Malmö ska tillgängliggöras för människor med funktionsvariation eftersom den fysiska miljön skapar varierade möjligheter för individen att röra sig. Det uttrycks också explicit att funktionsvarierade är en viktig grupp som inte ska ha sämre möjligheter än någon annan.

Utifrån vad som skrivs i de tre dokumenten återfinns uppenbarligen en förståelse från kommunen kring vikten av att människor kan röra sig i den byggda miljön. Rörelse ska huvudsakligen faciliteras med hjälp av den allmänna kollektivtrafiken, åtminstone för personer som har svårt att gå, cykla eller köra bil. Tillgänglighet lyfts som det främsta verktyget i arbetet mot att fler människor ska använda kollektivtrafik. Malmö stad är således medvetna om hur viktig tillgänglighet till kollektivtrafiken är för att skapa en jämlik stad där alla har likvärdiga möjligheter. Att alla kan använda kollektivtrafiksystemet och vara mobila är viktigt eftersom samtliga geografiska punkter i Malmö inte har samma förutsättningar att låta människor leva sina vardagliga liv. Exempelvis är utbudet av kvaliteter i den byggda miljön i förhållande till kvantiteten av människor som vistas där inte likvärdig i Oxie som i centrum. Kvaliteter i den byggda miljön är exempelvis möjlighet till rekreation och konsumtion.

För att tillgängliggöra Malmö för alla människor har kommunen definierat vad tillgänglighet är. I Malmö stads (2016, s. 27) Trafik- och mobilitetsplan återfinns definition: *“möjlighet att kunna nå en målpunkt”*. Malmö stad (2016, s. 27) skriver att tillgänglighet; *“Skapar förutsättningar till förflyttningar för både medborgare och näringsliv avseende såväl persontrafik som godstransporter”*. Kvaliteter som benämns tillgängliggöra kollektivtrafik är exempelvis ett system som har hög effektivitet och fordon med stor kapacitet. I arbetet med ökad mobilitet för samtliga invånare kompletteras begreppet tillgänglighet med vad kommunen kallar för framkomlighet. Framkomlighet till specifik destination bygger på avstånd i tid, alltså hur lång tid det tar att röra sig till olika platser. Det mest framkomliga alternativet är det som tar kortast tid att röra sig till (Malmö stad, 2016).

Trafik- och mobilitetsplanen (2016) påvisar en definition av tillgänglighet där intersubjektiv möjlighet definierar graden av tillgänglighet. Att definiera tillgänglighet utifrån att nå en målpunkt missar att belysa huruvida en människa upplever sig ha den möjligheten. Det kompletterande begreppet framkomlighet, som definieras utifrån tid, befäster att Malmö stads arbete med tillgänglighet utgår från kvantifierbara indikatorer. På förhand definierade indikatorer är en svaghet med den klassiska intersubjektiva definitionen av tillgänglighet då den individuella resenärens behov riskerar att inte

fångas upp (Lättman et al., 2018). De kvaliteter som identifieras på förhand riskerar att inte tangera behov hos specifik människa på grund av exempelvis funktionsvariation. Till exempel är det problematiskt att definiera grad av tillgänglighet eller framkomlighet utifrån tidsangivelse eftersom varje människa upplever tid olika. Det tar också olika lång tid för människor att transportera sig en sträcka. Kvantifierbara kvaliteter är också en problematik eftersom önskemål som inte går att mäta får begränsat utrymme i kollektivtrafikutvecklingen. När den individuella resenärens preferenser inte fångas upp kommer inte kollektivtrafiken att erbjuda önskvärd service för specifikt åtagande. Om verkligheten skiljer sig för mycket från resenärens ideal riskerar personen i fråga att inte använda ett färdmedel.

#### 4.2.1.1 Hur den byggda miljön ska tillgängliggöra Malmö

I samtliga dokument är tillgänglighet till staden det huvudsakliga argumentet för jämlik mobilitet och kollektivtrafikens självklara roll i stadsutvecklingen. Ökad tillgänglighet i den byggda miljön skapar förutsättningar för mer mänsklig rörelse som uppmuntrar till möten med människor från olika delar av staden samt ökar möjligheten för individen att tillgodogöra sig samhällets utbud (Malmö stad, 2016). Därför vill Malmö stad (2008; 2016; 2018a) utveckla en byggd miljö som främjar människors möjligheter att röra sig fritt i staden. Designen av den byggda miljön ska beakta specifika behov och låta människor, oavsett funktionsvariation, upprätthålla självständig mobilitet (Malmö stad, 2016).

Det blir tydligt utifrån Malmö stads intentioner gällande tillgängliggörande av staden att de är medvetna om att den individuella mobiliteten skapas via ett samspel mellan den byggda miljön och kollektivtrafik. För att människor med nedsatt syn ska kunna ta del av allt som samhället erbjuder måste såväl stadsbyggnad som kollektivtrafik tillgodose specifika individuella behov som annars riskerar att begränsa. Exempel på när den byggda miljön inte samspelar med kollektivtrafiken kan vara att en plattform inte är i nivå med bussen. Samspelet måste också finnas i mer övergripande skala. Om en person vill åka från specifik plats som hen känner till, är det fördelaktigt om där också går en buss. Här finns det ett problem kopplat till hur staden är uppbyggd.

När Malmö växer fram skapas fasta noder i den byggda miljön, exempelvis Södervärn och Triangeln, vars huvudsakliga syfte är att bidra till människors rörelse. Noderna besitter tillhörande infrastruktur och är del av ett större mobilitetsnätverk som kopplar samman befintliga ankarpunkter. För att genomföra en resa krävs det en ankarpunkt, exempelvis en hållplats, och tillhörande infrastruktur, väg och fordon. Dessa noder är dock inte jämnt fördelade i det geografiska rummet vilket föranleder att samspelet mellan byggd miljö och kollektivtrafik endast fungerar på ett fåtal platser i Malmö. En människa som har svårt att ta sig till någon av dessa platser kommer inte ha möjlighet att använda kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att stadsrummets design tillgängliggör ankarpunkterna men också att ankarpunkterna är jämt fördelade i staden. I annat fall kommer inte alla människor ha likvärdiga möjligheter att vara mobila.

Utöver kollektivtrafik lyfter Malmö stad (2018) också en kompletterande strategi för att utveckla jämlik hållbar mobilitet. Denna strategi avser stadsbyggnad med fokus på tät och blandad stad med ett hållbart transportsystem som bygger på kollektivtrafik, gång- och cykelbanor som ska facilitera malmöiternas mobilitet. I en tätare stad ökar underlaget för lokal service närmare människors bostäder (ibid). Kravet på rekreation ökar också vilket innebär att nya grönsystemer måste planeras in i bostadsområdena. I en tätare stad minskar behovet att vara mobil för tillgång till grundläggande utbud i staden. Staden blir tillgänglig för alla grupper i samhället om specifika behov beaktas i det lokala bostadsområdet (Ibid).

Det kompletterande idealet för hur människor ska få tillgång till samhällets utbud påvisar att Malmö stad ser kollektivtrafiken som sekundär i förhållande till den byggda miljön för att tillgängliggöra staden. Det viktigaste är inte att människor kan röra sig obehindrat utan att de har tillgång till service, rekreation och bostäder. Tanken om den täta staden kan kopplas till det nya paradigmet inom transportutveckling. När kvantitet, bilar med tillhörande infrastruktur, lämnar plats åt allmän kollektivtrafik frigörs yta, som istället för att understödja privatbilisters mobilitet, nu kan husera service, bostäder och grönsystem. Trots att staden blir tätare finns det fortfarande incitament att upprätthålla god mobilitet. Eftersom aktiviteter inte kan vara jämt fördelade över det geografiska rummet fordras möjligheten att röra sig till andra

platser. Om en person vill spela tennis med sin kompis som bor på andra sidan staden är det fördelaktigt om båda har möjlighet att transportera sig till en tennisbana med hjälp av den allmänna kollektivtrafiken. Om inte möjligheten att transportera sig finns, uteblir möjligheten att spela tennis med sin kamrat. Att tillgängliggöra kollektivtrafik kommer därför fortsatt att vara ett viktigt redskap för stadsutvecklingen.

Tanken från Malmö stad verkar vara att alla stadsdelar ska kunna möta människors individuella behov i vardagen. Det blir dock problematiskt om inte varje stadsdel erbjuder samma utbud av service och rekreation eftersom det då finns skillnader i tillgängligheten kopplat till markanvändningsdimensionen (Geurs & Ritsema van Eck, 2001). Dessa skillnader begränsar utbudet vilket föranleder att människors mobilitet fortsatt kommer vara viktig för att tillmötesgå vardagliga behov.

#### 4.2.1.2 Malmö stads syn på mobilitet

Trots att tillgängligheten till den byggda miljön prioriteras är individuell mobilitet en viktig aspekt som samtliga studerade dokument belyser. I Malmö stads (2016) Trafik- och mobilitetsplan framhävs betydelsen av att samtliga befintliga färdmedel är tillgängliga för människor med funktionsnedsättning. Tillgängligheten är viktig för att människan ska kunna vara mobil. Vidare är hela transportkedjan av stor vikt för att skapa en jämlik och hållbar mobilitet (Malmö stad, 2008; 2018). Malmö stad exemplifierar helhetstänket med att det ska vara lika enkelt att ta sig på och av en buss som att ta sig till och från en busshållplats, oavsett funktionsvariation.

Malmö uttalande om tillgänglighet till samtliga befintliga färdmedel tyder på att det inte nödvändigtvis är den allmänna kollektivtrafiken som prioriteras. Det är lika viktigt att gångbanan är tillgänglig, att färdtjänsten dyker upp och att tåget kommer i tid. Genom att belysa att samtliga befintliga färdmedel ska vara tillgängliga undermineras vikten som den allmänna kollektivtrafiken har för tillgängliggörandet av staden till förmån för såväl hållbara som ohållbara alternativ. Den faktiska mobiliteten är därför viktigare än att människor rör sig med hållbara färdmedel. Vikten som mobilitet har kan exemplifieras genom att kollektivtrafiken inte tillgängliggörs för alla utan särlösningar eta-

bleras som ska tillgodose funktionsvarierades behov. Det verkar enklare för Malmö stad att erbjuda särlösningar än att fullt ut tillgängliggöra transportkedjan och den allmänna kollektivtrafiken för människor med funktionsvariation. Eftersom fokus ligger på människans rörelse, spelar det mindre roll för Malmö stad hur en människa tar sig från en plats till en annan. Att kunna använda den allmänna kollektivtrafiken är dock en fråga om självständighet, människors reella möjligheter och syn på sig själv (Wong, 2018). Således finns det starka incitament för Malmö stad att bortprioritera särlösningar och istället låta den allmänna kollektivtrafiken ombesörja synskadades mobilitet. särlösningar etableras som ska tillgodose funktionsvarierades behov.

#### 4.2.1.3 Malmö stad och den individuella resenären

Upplevelsen av tillgänglighet är inget begrepp som används eller definieras i de tre dokument av Malmö stad som studerats. Det går dock att skönja en del skrivelser som påvisar att kommunen beaktar hur olika företeelser i den byggda miljön och kollektivtrafiken upplevs. I Trafik- och mobilitetsplanen (Malmö stad, 2016) betonas vikten av hur trygg, säker och tillgänglig stadsmiljön och kollektivtrafiken i Malmö upplevs. Upplevelsen av exempelvis trygghet är resultatet av arbetet med en säkrare trafikmiljö. Vidare belyser Översiktsplanen (Malmö stad, 2018) att den mänskliga skalan och upplevelsen är viktiga faktorer för människans välmående. I Översiktsplanen är upplevelse framförallt kopplat till konsumtion och rekreation, inte mobilitet. Vidare i den mänskliga skalan och med utgångspunkt från individuella preferenser betonar Malmö stad (2008; 2018a) att olika funktionsnedsättningar ställer olika krav på den byggda miljön. En åtgärd som underlättar för en grupp, kan fungera sämre för en annan. Det är därför viktigt att ta hänsyn till individuella behov vid utveckling av såväl byggd miljö som kollektivtrafik.

Omnämmandet av individuella upplevelser påvisar att kommunen är förtrogen med att varje människa kommer uppleva situationer olika. Detta blir framförallt tydligt när Malmö stad nämner funktionsvarierade människors olika behov. Att betona hur tillgänglig kollektivtrafiken upplevs är ett viktigt steg för tillgängliggörandet av kollektivtrafiksystemet. I synnerhet är den individuella upplevelsen av tillgänglighet viktig att betona i förhållande till människor och grupper som är minst normativa gällande vilka kvaliteter som

kan tillgodogöras i kollektivtrafiken. En synskadad har varken verkliga eller upplevda möjligheter att tillgodogöra sig visuell information på en buss. Även inom gruppen synskadade finns det olika behov att tillgodose, vilket Malmö stad lyfter. Att Malmö stad har identifierat att människans upplevelse av verkligheten är unik har lagt grunden för kommunens arbete med en mer individuellt behovsorienterad transportutveckling.

För att fånga den individuella resenärens behov samt ha statistik att lita på, presenterar Malmö stad (2016) i sin Trafik- och mobilitetsplan en uppföljningsplan för trafikarbetet i Malmö. Uppföljningen sker genom kvalitativa undersökningar och trafikräkningar. En indikator på hur trafiken i Malmö utvecklas mäts utifrån tillgänglighet. Varje år ska ett "objektivt" tillgänglighetsindex, som bygger på statistik, genereras. Likaså ska ett subjektivt tillgänglighetsindex redovisas vartannat år, vilket utgår från kvalitativa bedömningar.

Trots att det finns tendenser till att upplevd tillgänglighet och subjektiva preferenser får större utrymme är den intersubjektiva definitionen av tillgänglighet fortfarande primär. Den intersubjektiva definitionens dominans blir tydlig utifrån att subjektiva undersökningar som ämnar definiera upplevelsen av tillgänglighet utförs mer sällan. Eftersom upplevd och intersubjektiv tillgänglighet fångar olika behov hos resenären finns ett värde i att ge dem lika stort utrymme i kommunens undersökningar. När kvalitativa undersökningar genomförs sällan tappas individuella behov bort eftersom dessa tenderar att förändras över tid och rum. Vilka kvaliteter som tillgängliggör specifik resa är högst kontextbaserad, vi kallar det för kontextbaserad kvalitet, och bygger på människans föränderliga natur. Ett exempel är att kvaliteten tillförlitlighet är viktigt om du har en tid att passa, samtidigt som bekvämlighet kan vara viktigare om du ska resa långt. Dessa kontextbaserade kvaliteter kan inte definieras utifrån intersubjektiva tillgänglighetsindex utan fordrar djupare förståelse för individens rörelsemönster och upplevelse av tillgänglighet till kollektivtrafik i olika sammanhang.

#### 4.2.2 Hur Region Skåne definierar och operationaliserar tillgänglighet

Till skillnad från Malmö stad (2016) uttrycker inte Region Skåne (2016a; 2016b) i någon av de två studerade dokumenten hur organisation definierar tillgänglighet utan har istället identifierat perspektiv på tillgänglighet. I Trafikförsörjningsprogrammet (2016b) beskrivs geografisk tillgänglighet och i Tillgänglighetsprogrammet för allmän kollektivtrafik (2016a) återfinns fysisk och kommunikativ tillgänglighet. Geografisk tillgänglighet har som utgångspunkt ett regionalt perspektiv och utgår från det temporala avståndet. Kortare restid innebär mer tillgängligt. Fysisk tillgänglighet handlar om att kunna röra sig i den byggda miljön och på Skånetrafikens fordon. Kommunikativ tillgänglighet berör hur information om systemet når resenären, exempelvis genom personal som berättar vilka tåg som ankommer, utskick om hur en funktionsvarierad ska resa med allmän kollektivtrafik och utrop på buss som berättar vilken nästa hållplats är. Ett uttalat mål från Region Skåne (2016a) är att fysisk och kommunikativ tillgänglighet ska vara likvärdig för alla människor oavsett förmåga. Även om tillgänglighet inte definierats menar Region Skåne (2016b) att såväl bussar, enligt branschstandarden *Buss 2010* och tåg är tillgängliga.

Temporalt avstånd som indikator för tillgänglighet påvisar en intersubjektiv definition av begreppet. Den intersubjektiva tendensen blir tydlig eftersom på förhand etablerade tidsangivelser definierar hur tillgänglig destinationen är. Att definiera tid som en intersubjektiv kvalitet är vidare problematiskt eftersom varje människa har olika uppfattning gällande hur lång en resa bör vara för att den ska upplevas tillgänglig. Med tid som kvalitet kan också kontexten åberopas. En försening kommer upplevas värre på vägen mot ett viktigt möte än vad den gör om du nöjesåker med kollektivtrafiken. Eftersom människans preferenser kan förändras dagligen och i olika situationer blir det problematiskt att definiera tillgänglighet utifrån temporala avstånd. Vi är därför kritiska till den positiva trend som Region Skåne (2016b) presenterar gällande den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik i Skåne. Vi menar att den positiva trenden framförallt berör människor som idag har goda förutsättningar att använda kollektivtrafiksystemet och upplever det som tillgängligt.

För att kollektivtrafiksystemet ska vara fysiskt och kommunikativt tillgängligt har en rad kvaliteter kopplat till dimensionerna etablerats. Vad gäller de etablerade kvaliteterna benämns utformning av hållplatser och fordon samt adekvat trafikinformation och service som tillgängliggörande kvaliteter. Således finns på förhand bestämda indikatorer som är utgångspunkt vid bedömning av tillgängligheten till kollektivtrafik. De nämnda kvaliteterna kommer öka tillgängligheten för systemet i stort men värderas inte nödvändigtvis högt av alla människor. Om en person inte hittar till en hållplats spelar det ingen roll hur väl gestaltad den är eller hur ofta bussen går. Sättet som Region Skåne ämnar tillgängliggöra systemet visar på det klassiska tillvägagångssättet för att öka den intersubjektiva tillgängligheten i kollektivtrafiken. Här hamnar upplevelsen i skuggan av kvantifierbara indikatorer som etablerats till följd av subjektiva värderingar från en majoritet.

Vidare är det problematiskt att Region Skåne hävdar att såväl tåg som bussar är tillgängliga. Om fordonen ska vara helt tillgängliga måste de besitta kvaliteter som alla människor värderar högt och kan tillgodogöra sig. Hur människor värderar tillgängliggörande kvaliteter på fordon är dock inget som nämns i dokumenten. Ett perspektiv med den individuella resenären i fokus hade gjort det svårare att benämna fordonen som tillgängliga eftersom kvaliteter som finns på bussar och tåg tilltalar varje person på olika sätt. Det kan därför finnas en skillnad mellan vad Region Skåne menar är tillgängliga fordon och hur individen tycker att ett tillgängligt fordon ska vara. Utifrån erfarenhet från vår deltagandestudie blir det också uppenbart att det finns skillnader kring vad som upplevs tillgängligt beroende på om vi såg eller inte. En hållplats som upplevdes tillgänglig när vi hade full syn gjorde inte det när vi istället fick förlita oss på känsel och hörsel för att navigera. Att definiera kollektivtrafiken som tillgänglig påvisar en viss okunskap från Region Skåne kring att alla människor har olika behov som ska tillfredsställas. Att en branschstandard definierar tillgängligheten förkastar den individuella resenärens särskilda behov. Det blir direkt felaktigt att benämna fordonen som tillgängliga utifrån på förhand identifierade kvantifierbara indikatorer. Region Skåne verkar således definiera tillgänglighet utifrån att majoriteten har möjlighet att interagera med ett fordon eller en hållplats.

Det blir tydligt i de studerade dokumenten att den individuella dimensionen

av tillgänglighet, som belyser hur den individuella resenärer värderar kollektivtrafikens kvalitet (Geurs & Ritsema van Eck, 2001), inte står i fokus vid Region Skånes definition och tillämpning av begreppet tillgänglighet. Trots riktad kritik mot Region Skåne förstår vi att det kan vara problematiskt att utgå från individuella resenärer. Problemet härstammar från att Region Skåne arbetar i en mer övergripande skala än exempelvis Malmö stad. De två olika skalorna som Region Skåne och Malmö stad arbetar med tillåter olika mycket förankring i den individuella dimensionen. I Malmö stads arbete finns det utrymme för kvalitativa analyser, om dock mer sällan än kvantitativa, vilket inte är fallet för Region Skåne. En enkel förklaring skulle kunna vara att Region Skåne ska samverka och utveckla kollektivtrafik med och i alla kommuner i Skåne, Malmö inräknat. Malmö stad behöver bara se efter sina egna intressen. Vid utveckling i mer detaljerad skala är det lättare att fånga upp den lokala befolkningens önskemål och värderingar i förhållande till den regionala nivån. Kollektivtrafikutveckling på regional nivå står därför inför stora utmaningar för att tillämpa upplevd tillgänglighet i praktiken.

#### 4.2.2.1 Region Skånes syn på den individuella resenären

I såväl tillgänglighetsprogram som trafikförsörjningsprogram lyfter Region Skåne (2016a; 2016b) det individuella perspektivet på mobilitet. Till exempel menar Region Skåne (2016a, s. 8) att: *“vi är alla unika, har olika behov och förutsättningar för hur vi kan ta till oss, förstå och använda oss av den information som krävs för att kunna planera och genomföra en resa”*. I Trafikförsörjningsprogrammet belyser Region Skåne (2016b) vikten som kollektivtrafiken har för att frigöra individen. Samtliga människor som vill färdas kollektivt ska få sina behov mötta. Oavsett fysisk, psykisk eller kognitiv nedsättning ska möjligheten att använda kollektivtrafiksystemet inte begränsa individen (Region Skåne, 2016a; Region Skåne, 2016b).

Upplevd tillgänglighet är inget begrepp som används i de två dokumenten som analyserats. Det går dock att se tendenser på människans centrala roll trots det stora fokus som Region Skåne har på kvantifierbara indikatorer. Båda dokumenten belyser hur tillgänglighet kommer upplevas på olika sätt. Vikten av information verkar självklar, men hur information kan tillgodogöras varierar. En blind människa har mindre nytta av informationsskärmar

på bussen vilket Region Skåne verkar ha insikt om. Det finns således insikt om vikten av planering från ett individuellt perspektiv. Inom det individuella perspektivet inryms den frigörande kvaliteten som kollektivtrafiken kan bidra med. Den inkluderande diskursen påvisar också att det finns ett intresse från Region Skåne att människor med funktionsvariation ska kunna ta del av vad samhället erbjuder.

Skånetrafiken (Region Skåne, 2016a, s. 3) har ett uttalat mål att: *“(…) utveckla den allmänna kollektivtrafiken att vara mer attraktiv än andra förslag för kunder med funktionsnedsättning”*. Det är viktigt att tillgängligheten är god så människor med funktionsnedsättning gör det aktiva valet att använda den allmänna kollektivtrafiken framför andra färdstätt. Olika former av särlösningar som kan uppfattas diskriminerande ska arbetas bort (Region Skåne, 2016b). En särlösning står utanför normen och definierar inte individens behov av hjälp, till exempel färdtjänst.

Region Skånes intersubjektiva definition på tillgänglighet lyser igenom i såväl Trafikförsörjningsprogram som Tillgänglighetsprogram för allmän kollektivtrafik. Det finns dock värde i att belysa den individuella resenären i de två utvecklingsprogrammen. Inte för att det tillför utvecklingen i dagsläget, men visar på förståelse kring problematiken förankrad i intersubjektivt tillgängliggörande av kollektivtrafik. Att belysa människans individuella förmåga kan bli uppslag för framtida tillgängliggörande av kollektivtrafiken i Skåne. Att Region Skånes sätter människan i fokus visar att det finns en förståelse kring hur den individuella tillgänglighetsdimensionen påverkar övriga. Det sätt som Region Skåne ämnar tillgängliggöra kollektivtrafiken visar dock inte på denna förståelse. Att förståelsen inte genomsyrar arbetet blir tydligt eftersom Region Skåne definierar och tillämpar geografisk, fysisk och kommunikativ tillgänglighet. De dimensioner som Region Skåne har identifierat utgår från kvantifierbara indikatorer vilket medför risk att det individuella behovet inte tillmötesgås. Fokuset på individen verkar snarare vara ett retoriskt verktyg för att öka den administrativa enhetens egen legitimitet gentemot sina resenärer och staten. Eftersom det finns tydliga krav från nationell lagstiftningen att varje människa ska ha likvärdiga möjligheter måste Region Skåne beakta en inkluderande agenda och arbeta mot en allmän kollektivtrafik som alla kan använda. Trots detta ser Region Skåne den

särskilda kollektivtrafiken som ett reellt verktyg för att skapa förutsättning för den individuella mobiliteten i samhället. Precis som Malmö stad, verkar det vara lättare att tillämpa olika former av sÄrlösningar än att utveckla allmän kollektivtrafik som både är och upplevs tillgänglig.

Om inte Region Skåne arbetar för en mer inkluderande kollektivtrafik kan det vara brottsligt då såväl Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) som Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (SFS 1979:558) påvisar att den som ombesörjer kollektivtrafiken ska facilitera anpassning av systemet så långt det är möjligt. Både Region Skåne och Malmö stad har således krav på sig från nationell lagstiftning att arbeta mot en mer inkluderande och jämlik allmän kollektivtrafik. Jämlik mobilitet för alla förutsätter jämn fördelning av ankarpunkter i det geografiska rummet och att kollektivtrafikens kvaliteter värderas likvärdigt av alla människor. Denna vision är inte praktiskt genomförbar inom ramarna för vad de olika lagarna kräver eftersom människor upplever olika verkligheter, och därför värderar kollektivtrafikens kvalitet på olika sätt. Anpassningen av kollektivtrafiken ska vara realistisk utifrån möjlighet att genomföra och till en begränsad kostnad. Det kan därför inte förväntas att någon av de två administrativa enheterna skapar jämlik mobilitet för alla som inte förlitar sig på särskild kollektivtrafik. Avsaknad av förväntan på jämlik kollektivtrafik betyder inte att Region Skåne och Malmö stad inte borde arbeta mot en kollektivtrafik som upplevs tillgänglig för alla. En strategi för att inkludera fler skulle kunna vara att bredda tunnelseendet som finns på kvantifierbara faktorer. Genom att undersöka människors upplevelser inkluderas användare och framtida användare i kollektivtrafikutvecklingen. Först när civilsamhället är med och utvecklar kollektivtrafiken kan vi nå en jämlik och hållbar mobilitet i samhället (Nikoleva et al., 2019).

### 4.3 Intervjuer

I följande avsnitt kommer vi att presentera och analysera resultatet från de intervjuer som genomförts. Respondenternas upplevda tillgänglighet till kollektivtrafik kommer ställas i relation till teori, dokument och vår deltagande studie. Utifrån ambitionen att fånga upp det icke mätbara så har följande kategorier identifierats; upplevelsen, viljan, erfarenhet och förtroende. Materialet har kategoriserats för att strukturera upp kommande kapitel och göra

intervjuerna lättare att beskriva. Tematiseringen härstammar från att upplevd tillgänglighet ämnar att fånga upp subjektiva och ibland icke kvantifierbara behov (Lättman, 2018).

#### 4.3.1 Upplevelsen av att vara mobil

Upplevelsen av hur tillgänglig kollektivtrafiken är skiljer sig mellan intervjupersonerna beroende på grad av synnedsättning. De respondenter som har någon form av ledsyn upplever systemet mer tillgängligt och påvisar relativt goda möjligheter att fÄrdas dit de vill. Till exempel berättar Göran (intervju) som har nedsatt syn "är det längre avstånd så använder jag stadens bussnät. Finmaskiga bussnät kan man till och med säga, för det tycker jag faktiskt att det är". Att bussnätet upplevs finmaskigt påvisar att Göran kan ta sig till många olika platser med Malmös kollektivtrafiksystem och inte är begränsad till ett fåtal linjer. De blinda respondenterna upplever systemet annorlunda vilket kan exemplifieras när Anders berättar:

*"Nu åker jag bara busslinjer som jag klarar. [...] Det är ju skillnad, ni kan ju titta ut genom fönstret, men ni kan tänka er, man kan säga det att jag sitter i ett slÄp med tÄckta väggar. Och sen så kör en buss som stannar lite då och då, samtidigt ska du hålla kolla på när du ska hoppa av, det är lite den situationen jag är i." (Anders, intervju)*

Här uppdagas en skillnad där Anders som är helt blind endast åker en busslinje samtidigt som Göran kan orientera sig i den byggda miljön och använda fler linjer. Hur tillgänglig kollektivtrafiken upplevs skiljer sig således åt mellan de två respondenterna. Anders har inte samma möjlighet som Göran att ta in visuell information som underlättar kollektiva resor. Denna begränsade möjlighet påverkar hur kollektivtrafiken används. Att blinda har mer begränsat aktivitetsutrymme går också att skönja när Niklas (intervju) berättar "dem gånger jag åker buss, det är i princip ned till stan eller hem". Precis som Anders har Niklas lärt sig en busslinje som upplevs tillgänglig. Busslinjen går från hemmet till arbetsplatsen och Niklas upplever den enkel att använda mellan två hållplatser. Övriga busslinjer i Malmö upplevs inte vara tillgängliga och används därför inte.

Den desorientering som Anders upplever på stadsbussar i Malmö förekommer inte i samma utsträckning hos de respondenter som har ledsyn. Respondenter med ledsyn har möjlighet att använda den byggda miljön och sin begränsade syn för att få information om var de befinner sig. Till exempel menar Karin:

*“Jag som har ledsyn och åker ganska många olika linjer, jag skaffar mig ju landmärken om jag ska åka till hållplatser som jag åker till relativt ofta. ‘När jag kommit förbi där’, då ska jag trycka på stopp så jag kan gå av.” (Karin, intervju)*

Karin använder, trots begränsad syn, möjligheten att se olika landmärken i den byggda miljön för att veta var bussen är. Det bygger dock på att hon måste lära sig olika landmärken och förutsätter en god kännedom om Malmö. En synskadad människa som inte känner till stadens landmärken och linjedragning har inte samma möjligheter att använda den byggda miljön för att veta var bussen befinner sig.

Det är en klar fördel att ha någon form av syn för att kunna orientera sig i den byggda miljön. Det är därför svårare för de blinda respondenterna att lära sig hur de åker kollektivt i staden eftersom de inte kan ta hjälp av landmärken för att veta var de är. Istället används andra sinnen för att skapa abstraktioner av de rum som respondenterna färdas igenom. Anders berättar:

*“På femman har jag ju lärt mig, så jag räknar ju hållplatserna och guppen i gatan. Det är ju en sträcka jag åker varje dag och därför har jag koll på det. Men det gör ju att jag har svårare att åka en ny sträcka.” (Anders, intervju)*

Likaså menar Niklas som pratar om ljud i staden att:

*“Det blir markörer man lär sig. Det är så mycket sådana småsaker som jag brukar säga. Om ni hör ett ljud då vänder ni er om och tittar vad det är för något. Det är ju den naturliga reaktionen. Jag lägger det på minnet, så nästa gång jag hör samma*

*ljud, så vet jag var jag är.” (Niklas, intervju)*

De blinda respondenterna använder primärt hörsel och känsel för att förstå verkligheten.

Det är därför naturligt att de inte upplever kollektivtrafikens tillgänglighet likvärdig i förhållande till de respondenter som har ledsyn. Eftersom människan använder sina sinnen för att skapa sig en förståelse av verkligheten kommer den uppfattas på olika sätt beroende på vilka sinnen som nyttjas. Respondenternas blandade förmåga att lära känna stadens rum och var kollektivtrafikens fordon befinner sig påverkas, i likhet med vad Tuan (1974) menar, av vilka sinnen som kan användas. Synen är det primära verktyget för att skapa en överskådlig bild av rummet och kännedom kan skapas relativt snabbt. Övriga sinnen används för att göra upplevelsen av specifikt rum rikare och skapar en djupare förståelse men kräver en längre vistelse på en plats för att individen ska generera en tydlig abstraktion av rummets utformning. Det blir således lättare för människor som kan se, även begränsat, att på kortare tid kunna lära sig navigera i den byggda miljön och använda kollektivtrafiken.

#### 4.3.1.1 Upplevelse av den allmänna kollektivtrafikens trafikslag

Under intervjuerna uppdagades att tåg upplevs mer tillgängligt än buss för de respondenter som var blinda. Förklaringen till tågets tillgänglighet är en rad kvaliteter som är vanligt förekommande på fordonet. Eftersom tåget innefattar kvaliteter som utgör ett ideal upplevs buss mindre tillgängligt eftersom nämnda kvaliteter saknas. Tåget har fler kvaliteter som värderas högt och kommer uppfattas som det mest tillgängliga alternativet utifrån den individuella dimensionen (Geurs & Ritsema van Eck, 2001). Niklas berättar om en viktig kvalitet eftersom han har ledarhund:

*“Nackdelen om jag tar bussen hemifrån, så ligger busshållplatsen väldigt bra till, inga problem. Men det kan vara olika mycket folk på bussarna, det kan vara svårt att hitta någon bra plats om det är mycket barnvagnar just om man har hund.” (Niklas, intervju)*



Då Niklas har ledarhund är det viktigt att de båda får plats på bussen, vilket upplevs problematiskt när många människor ska trängas i samma fordon. Bussarna upplevs inte ha förutsättningar att motverka den trängsel som begränsar bekvämligheten och Niklas vilja att åka. Således tangerar inte bussens utformning och antalet andra resenärer Niklas ideal vid utförandet av en resa vilket innebär att andra fordon upplevs mer tillgängliga. I kontrast har Niklas annan upplevelse av tågets tillgänglighet:

*“På tåget är det gott om plats för hunden. Och det är ju därför jag gärna åker det här tåget. Jag tycker det är smidigt för det är mycket bättre plats och det är bättre än att ta bussen.” (Niklas, intervju)*

Citatet påvisar att Niklas upplever tåget rymligt vilket gör att bussen inte kommer premieras om alternativet finns. Eftersom rummet som utgörs av tågets vagnar upplevs rymligare är känslan av trängsel inte närvarande i samma utsträckning. Att inte behöva trängas på ett fordon i den allmänna kollektivtrafiken är en kvalitet som Niklas upplever bidrar till systemets tillgänglighet. Den trängsel Niklas beskriver på bussen kan också förekomma på tåg. Att det inte upplevs begränsande i samma utsträckning kan bero på att tågresan tar kortare tid. Detta resulterar i att trängsel som stundom återfinns på tåg inte är långvarig. Även om järnvägsstationen ligger längre bort än vad busshållplatsen gör, underlättar kvaliteten rymlighet mer än vad avståndet begränsar. Det blir således tydligt att människor kommer värdera kollektivtrafikens kvaliteter på olika sätt. Om Niklas till exempel färdas utan hund är risken att inte få plats mindre vilket innebär att rymligheten är mindre viktig. Beroende på vad som utgör idealet för specifik resa kommer preferenser kring och behov av kvaliteter att förändras.

Det finns situationer när intersubjektiva kvaliteter utgör ett hinder för människor vilket påverkar hur tillgänglig kollektivtrafiken upplevs. Ett exempel på sådan kvalitet är effektivitet och flexibilitet. Bussen är mer flexibel än tåget vilket innebär att det inte alltid nödvändigt att stanna vid varje hållplats om det inte finns människor som ska stiga av och på. När bussen inte behöver stanna kommer den snabbare fram i stadens rum vilket bidrar till effektivitet och därför intersubjektiv tillgänglighet (Redman et al., 2013).

Bussen rör sig med ungefärliga tider och kan avgå när chauffören anser det lämpligt vilket också är anledningen till att hållplatser kan passeras. Ett tåg befinner sig i ett slutet system och avgår inte innan aviserad avgångstid (Trafikverket, 2018). Likaså stannar tåget på de stationer som finns längs linjen, oavsett avsaknad av på- och avstigande resenärer. Eftersom tåget alltid måste stanna påverkas effektiviteten vilket får negativ inverkan på den intersubjektiva tillgängligheten. För Lisa (intervju) är dock tågens stopp ett bra riktmärke för var hon befinner sig: *“Tåget stannar ju vid varje station. Och det är inte alltid att det är stationsutrop inne på tåget heller men då har jag ju klockan som jag lyssna på”*, vilket påvisar att den potentiellt minskade intersubjektiva tillgängligheten på grund av minskad effektivitet snarare bidrar till Lisas upplevda tillgänglighet till järnvägstrafiken. Tåget har fasta avgångstider och stannar på planerade stationer vilket gör det enkelt för Lisa att förstå vart fordonet befinner sig.

#### 4.3.1.2 Upplevelsen av allmän och särskild kollektivtrafik

Respondenternas inställning till allmän och särskild kollektivtrafik varierar. Fyra av sex respondenter använder färdtjänst vid olika tillfällen och av olika anledningar. De två övriga respondenterna upplever det allmänna kollektivtrafiksystemet som tillräckligt och har därför inget behov av särlösningar. De respondenter som brukar den särskilda kollektivtrafiken har olika uppfattning om dess tillgänglighet och användarvänlighet utifrån enskilda behov. Carl förklarar varför han väljer särskild kollektivtrafik framför allmän:

*“Jag har fått färdtjänst, och det är rena lyxen. Det är hur lyxigt som helst. [...] Gå på här hemma och komma ända fram till dörren, har inga problem med byte eller så [...] Så problemet, inte problemet men, följden är att jag inte använder allmänna färdmedel sen två eller tre månader tillbaka.” (Carl, intervju)*

Lisa berättar också:

*“Men det tar mycket energi att åka buss, det behöver vara enkla. Varför hålla på att trassla så? 'Nä jag tar en färdtjänst'. Det är väl som att ta cykeln eller bilen ungefär. Det tar ännu*

*mer energi när bussarna inte fungerar. 'Nä men nu är jag inte här och bussen har åkt och var är jag?' I Malmö hittar jag ju inte på egen hand .” (Lisa, intervju)*

Även Anders berättar:

*“Ja på det viset att jag blir begränsad, jag får ju använda färdtjänsten istället. På det viset är jag kanske inte begränsad för jag har ju ett alternativ där men, jag väljer att åka mer färdtjänst än vad jag hade gjort om kollektivtrafiken fungerat bättre. [...] Men då upplever jag det stressande med bussen, att jag får sitta på helspänn. När jag åker färdtjänst kan jag ju till och med sova en liten stund och bara slappna av. Det vill man ju göra på bussen också. Det hade jag gjort, bara det var fungerande utrop .“ (Anders, intervju)*

Den huvudsakliga kvaliteten som uppdragas är hur bekväm den särskilda kollektivtrafiken är. Det finns flera anledningar till varför särskild kollektivtrafik upplevs mer bekväm. Till exempel belyser Carl att färdtjänstens service är från dörr till dörr. Avsaknad av tydliga ankarpunkter, exempelvis hållplatser, skapar ett system som inte är låst till specifika noder i den byggda miljön. Därför behöver Carl inte gå till närmaste hållplats eller byta buss för att utföra en resa. Bekvämligheten som särskild kollektivtrafik skapar, när servicen är från dörr till dörr, bidrar till att Lisa inte känner sig otrygg vid genomförande av en resa. Risken att stiga av på fel hållplats och hamna i otrygga situationer minskar då den särskilda kollektivtrafiken tar respondenten till en bestämd plats. Eftersom kollektivtrafikens huvudsakliga syfte är att transportera människor till olika platser verkar det rimligt att det alternativet som har störst möjlighet att facilitera önskvärd rörelse också är det som används. Vidare belyser Anders hur resor med allmän kollektivtrafik kan upplevas stressande, till följd av begränsad information om lokalisering. När alternativet skapar förutsättning att slappna av och kunna koncentrera sig på annat än resan är det självklart att särskilda kollektivtrafik upplevs mer tillgänglig.

Den allmänna kollektivtrafiken innefattar dock kvaliteter som stundom överväger den bekvämlighet som återfinns i färdtjänsten och därför upplevs mer

tillgänglig. Utifrån en fråga om att resa till arbetet berättar Anders (Intervju) “ Med färdtjänst står man mycket och väntar på bilar som man inte vet när dem kommer ”. Likaså menar Niklas:

*“[...] men rätt vad det är så är det någon chaufför som inte vill köra hunden och då kommer det ingen bil och då får man stå där och vänta och ringa och ha sig. Det finns fördelar med att åka allmän kollektivtrafik. ” (Niklas, Intervju)*

Det verkar finnas ett betydande problem med tillförlitlighet och punktlighet när det gäller den särskilda kollektivtrafiken i Malmö. Att beställa färdtjänst som inte dyker upp eller inte kan transportera ledarhund upplevs problematiskt av respondenterna. I kontrast till Anders tidigare uttalande om hur viktig bekvämligheten är, finns det situationer när tillförlitlighet värderas högre. I dessa situationer är chansen större att Anders färdas med allmän kollektivtrafik. Beroende på ideal i specifik situation så kommer kollektivtrafikens kvaliteter värderas olika. Att konsekvent och självständigt kunna ta sig till sitt arbete verkar självklart. Samma självständighet och tillförlitlighet upplevs mindre viktig vid resor till okända platser.

#### 4.3.1.3 Upplevt avstånd

En viktig kvalitet kopplat till kollektivtrafiksystemet som två av respondenterna nämner är avstånd till hållplats. Ju närmare en hållplats upplevs, desto mer benägen är respondenterna att använda den. Niklas berättar om när en hållplats blev flyttad:

*“Det var väl en av anledningarna till att jag blev sämre på att åka buss till och från jobbet, för innan gick bussen lite närmare. Nu ska jag bort, längst bort på Gustav Adolfs torg, mot kyrkogården och ta bussen därifrån. ” (Niklas, intervju)*

Det blir tydligt att avståndet spelar stor roll för Niklas upplevda tillgänglighet till kollektivtrafiken. När hållplatsen blev flyttad så ökade det faktiska avståndet vilket gjorde Niklas mindre benägen att färdas med allmän kollektivtrafik. Vidare berättar Anders om avstånd till hållplats:

*“Femman åker jag, och den känner jag inga problem med, förutom att hoppa på vid stadshuset och studentgatan vid rusningstrafik. Då väljer jag att gå till Djäknegatan, det är längre att gå dit. Och det är just Studentgatan och Stadshuset som ligger närmast.” (Anders, intervju)*

Det finns en tydlig vilja från Anders att åka från Studentgatan eller Stadshuset, vilka är stora ankarpunkter i Malmö, men eftersom samspelet mellan den byggda miljön och kollektivtrafiksystemet inte faciliterar sådant beteende i rusningstid används andra alternativ, i detta fallet busshållplatsen Djäknegatan. Det är inte nödvändigtvis att det fysiska avståndet är längre till Djäknegatan än de två andra hållplatserna men Anders upplever att så är fallet. Eftersom Anders upplever avståndet till Studentgatan och Stadshuset kortare än till Djäknegatan skapas en upplevd begränsning till följd av att de två förstnämnda hållplatserna är svåra att använda. Det är vanligt att människor rör sig i rummet på ett sätt som inte intersubjektivt skulle vara rationellt (Holloway & Hubbard, 2001). Trots att Djäknegatan ligger närmare upplever Anders avståndet som längre vilket innebär att det finns en vilja att åka från de två andra hållplatserna. Till följd av viljan att åka från Studentgatan och Stadshuset upplevs systemet begränsande när Anders inte kan göra det. Det kan vara så att Anders hittar bättre till de hållplatser han helst åker från vilket gör beslutet högst rationellt. Att det geografiskt skulle vara närmare till en hållplats än en annan spelar mindre roll eftersom upplevelsen av rörelse i rummet är individuell.

#### 4.3.2 Viljan att resa självständigt

Samtliga respondenter berättar att de gärna vill använda allmän kollektivtrafik och vara självständiga i sin mobilitet. Möjligheten att vara självständig i sin vardagliga mobilitet upplevs dock begränsad. Lisa (intervju) svarar på en fråga om självständigt i den byggda miljön och kollektivtrafiken: *“Ja visst är det bra. Alltså man blir ju begränsad. Jag har ju inga fel i benen, men jag hittar ju inte. Jag kan ju gå ifrån men jag hittar ju inte tillbaka.”* Här påvisas viljan att självständigt använda kollektivtrafik för att kunna röra sig, men eftersom den byggda miljön är svår att navigera och kollektivtrafiksystemet svårt att använda så upplever Lisa inte att kollektivtrafiken kan facilitera

önskvärt beteende. Vidare berättar Anders om sin vilja att åka allmän kollektivtrafik:

*“Jag gillar att åka kollektivt. [...] Jag väljer att åka kollektivt till och från jobbet. Jag tycker det fungerar. [...] Det finns på något sätt ett slags flyt i det som gör att det är skönt att åka kollektivt.” (Anders, intervju).*

Den begränsade upplevda tillgängligheten är inget som påverkar Anders vilja att använda allmän kollektivtrafik. Eftersom kravet på mobilitet i samhället ökar så kan vad mobilitet representerar vara en förklaring till den bestående viljan (Ureta, 2008; Cresswell, 2010). I takt med det ökade kravet så representerar mobilitet självständig rörelse i samhället och en mer fri vardag. Både Lisa och Anders ser därför en fördel med att använda allmän kollektivtrafik, även om den inte alltid upplevs tillgänglig. Det är därför inte självklart att begränsad upplevd tillgänglighet har negativ inverkan på människors benägenhet att använda kollektivtrafik, beroende på vad mobiliteten som kollektivtrafiken faciliterar representerar.

Anders vilja att resa med den allmänna kollektivtrafiken härstammar också från dåliga erfarenheter i den särskilda kollektivtrafiken. Tillförlitligheten och flexibiliteten i den allmänna kollektivtrafiken överväger den bekvämlighet som färdtjänst erbjuder. Rytmen som finns i busstrafiken gör det lättare att vara flexibel och självständig. Anders kan själv bestämma vilken avgång som passar och behöver inte ringa samtal för att planera en resa. Via erfarenheten som Anders besitter om den opålitliga färdtjänsten påverkas upplevelsen av den allmänna kollektivtrafiken och han blir mer positivt inställd.

#### 4.3.3 Erfarenhet

Vid genomförandet av intervjuerna blev det tydligt att upplevd tillgänglighet till kollektivtrafiken påverkas av respondenternas erfarenheter. Respondenternas berättelser berör såväl erfarenhet av kollektivtrafik som den byggda miljön. Erfarenheterna kan delas i två kategorier. Den första är att mängden erfarenhet påverkar hur tillgänglig kollektivtrafiken upplevs. Den andra är att erfarenheter från ett kollektivtrafiksystem påverkar hur människan värderar

ett annat. Till exempel berättar Lisa:

*“Bussarna ska ju ha utrop, utanför bussen. Och sen när jag kommer in på bussen så ska det ju vara hållplatsutrop, och det är ju inte alltid. Så buss åker inte jag på egen hand.” (Lisa, intervju)*

På grund av att Lisa har erfarenhet av ett system som inte upplevs möta det individuella behovet åker hon inte längre på egen hand. Erfarenhet av bristfällig funktion på fordon påverkar därför hur Lisa upplever tillgängligheten till kollektivtrafiken. Istället får hon förlita sig på en medresenär vilket påvisar begränsad självständighet. Utöver erfarenhet med undermålig funktion på fordon är begränsad lokalkännedom ett problem som påverkar Lisa (intervju): *“ det beror ju på att jag inte är så hemma i stan, jag har ju bara bott här i sex år. Och det kan man lära sig hitta på, men när man åker färdtjänst så åker man via adresser ”.*

Även Karin berättar om erfarenhet och lokalkännedom:

*“I Malmö vet jag ju hur saker och ting vätter. Och även om jag inte varit på vissa platser så vet jag ju namn och sådär. Men om jag är i Göteborg [...] Hamnar jag fel där, riktigt fel, då går det ju inte att komma ifrån, om man inte riktigt vet ens vad stadsdelarna heter eller så, då är det ju betydligt svårare. Och jag kan ju inte läsa en enda gatuskylt. ” (Karin, intervju).*

Hur lokalkännedom påverkar upplevelsen av tillgänglighet exemplifieras ytterligare när Anders (Intervju) berättar: *“ det är inte så att jag kan åka till en hållplats, i Malmö vågar jag inte åka till en hållplats som jag aldrig varit på, alltså om jag skulle träffa er någonstans ” .*

Svaren tyder på att varken Anders eller Lisa har tillräcklig erfarenhet av att åka kollektivt och navigera i den byggda miljön i Malmö för att kollektivtrafiksystemet ska upplevas tillgängligt. Karins citat belyser hur viktig lokalkännedomen är för att känna sig trygg att åka allmän kollektivtrafik. Eftersom Anders och Lisa använder särskild kollektivtrafik i de fall som buss

eller tåg inte upplevs tillgängligt minskar möjligheten att lära sig hur Malmö breder ut sig eftersom färdtjänst kör raka vägen till adresser. Den bristande erfarenheten skapar därför en situation där den särskilda kollektivtrafiken är det enda alternativet i många fall. Samtidigt begränsar färdtjänsten respondenternas möjlighet att lära sig använda den allmänna kollektivtrafiken och att bli självständiga i framtiden. Karin är bekant med Malmös byggda miljö och kollektivtrafik vilket underlättar den individuella mobiliteten. Det är huvudsakligen den trygghet som erfarenhet och lokalkännedom bidrar med som skapar bättre förutsättningar för Karin att uppleva systemet som tillgängligt.

I kontrast till Lisas och Anders begränsade erfarenhet av att resa kollektivt i Malmö berättar Niklas att han kan åka kollektivt med specifik busslinje trots att den audiella informationen inte alltid fungerar:

*“Ner till stan har jag åkt så mycket så jag vet i princip var vi är ändå, också har jag GPS om det skulle vara så. Men det handlar ju om en trygghet. Skånetrafiken har ju mer eller mindre lovat att det ska finnas hållplatsutrop, men det är ju långt från alltid att det funkar .” (Niklas, intervju)*

På grund av erfarenheten att åka ned till stan känner Niklas igen rummet vilket ökar möjligheten att åka på egen hand. Vidare förklarar Niklas var trygghet för specifik resa härstammar från:

*“Men det handlar ju om att man åker mycket, då blir problemen ofta mindre än om man bara åker någon enstaka gång. Då blir varje liten sak en större stötesten. Det handlar ju mycket om trygghet, att känna sig trygg och det bygger ju på, desto mer man gör någonting. [...] Allting är ju nytt i början. Det handlar ju om att ta sig ut och ta den där dusten. Vet man att det kan hända saker så i det här fallet är det ingenting jag oroar mig för nästa gång så att säga .” (Intervju, Niklas)*

Problem som uppstår i kollektivtrafiken blir mindre problematiska ju mer Niklas har färdats kollektivt. Det blir tydligt att ju mer en person använder

den allmänna kollektivtrafiken så skapas en trygghet att hantera trångmål som uppstår. Denna trygghet bidrar till den upplevda tillgängligheten till allmänna kollektivtrafik för Niklas. I likhet med Niklas berättar Karin om hur viktig erfarenheten är för att känna sig trygg i kollektivtrafiken:

*“Man måste tänka, 'jaha, hur löser jag det här problemet nu då'. I början var jag mycket mer stressad och kände att det blev lite besvärligt. Men sen har jag lärt mig att för det mesta så löser det sig. Man får ta det vartefter det kommer. Så det är lite det här tänka tre steg före.” (Karin, intervju)*

Precis som Niklas menar Karin att det inte bara är trygghet i den vardagliga pendlingen som ökar med erfarenhet utan också hur olika trångmål upplevs. Ett exempel på trångmål kan vara att bussen plötsligt kör en ny sträcka. Karin och Niklas som har erfarenhet av att systemet kan förändras upplever inte situationen lika problematisk som Lisa gör. Karin var osäker i början vilket har försvunnit i takt med att systemet används. Istället upplevs systemet, trots brister, underlätta Karins vardagliga mobilitet.

Vidare påverkar erfarenhet från tidigare resor hur kollektivtrafikens kvalitet värderas. Hur kvaliteter värderas kan exemplifieras när Carl berättar om tre olika resor med tåg:

*“Då åkte vi ju, jag tyckte det var jökla bra, jag har ju inte åkt tåg på jättemånga år, och då när jag kom på de moderna tågen, oj vad fin upplevelse det var. Mjukt och fint när det både starta och stanna, i förhållande till förr. Jag är så gammal att jag åkt tåg på träbänkar [...] Tåg var ju liksom annorlunda, förr lät det 'bump bump', också plötsligt smyger det fram hur fint som helst. Om jag ska berätta en riktigt bra tågupplevelse. Jag har ju åkt med Shinkansen (Japanskt snabbtåg) i Japan. 330 kilometer i timmen. Ja det är grejor. Ja det går ju så mjukt och fint, det är helt sagolikt.” (Carl, intervju).*

Eftersom Carl har erfarenhet av äldre tåg som skumpade fram på rälsen har det moderna pågatåget som smyger fram en högre komfort vilket uppskattas.

Likaså har upplevelsen av komfort på tåget förbättrats när sittplatserna blivit mjukare. Det blir tydligt att komfort är en kvalitet i kollektivtrafiken som Carl värderar högt. Den bästa upplevelsen som Carl berättade om innehöll såväl hög komfort som effektivitet. Shinkansen utgör därför idealet för hur Carl vill att den allmänna kollektivtrafiken ska fungera. Eftersom en tidigare resa utgör ideal kommer resor som inte tangerar idealet att upplevas mindre tillgängliga. Likaså påverkas upplevelsen av tillgänglighet till Shinkansen av tidigare erfarenhet i kollektivtrafiken. Att ha upplevt träbänkar och skumpande tåg skapar perspektiv på hur det är att vara mobil med hjälp av den allmänna kollektivtrafiken. Perspektivet som skapats av erfarenhet påverkar hur Carl upplever resor som utförs idag. Carl skapar med hjälp av sin erfarenhet en abstraktion av verkligheten där Shinkansen är fantastisk och de äldre tågen saknar förutsättningar för en bra resa.

Även om erfarenhet av kollektivtrafiken har presenterats som något positivt så finns det situationer när det kan uppstå problem till följd av tidigare erfarenheter. Niklas berättar om hur erfarenhet av och förändring i kollektivtrafiksystemet skapar problem:

*“Ja jag skulle ju till exempel ta det här nya tåget hemifrån till jobbet. Dem körde så långt fram med tåget och då fick jag istället ta bussen till stan. Men det var ju också nytt, det gick ju tåg där förr i tiden, Ystadstågen stannade ungefär där vindskydden stod, men nu kör tågen betydligt längre fram. Så det var jag inte beredd på så jag hann inte gå på helt enkelt, så det var snällt att gå ned och ta nästa buss som gick till stan.” (Niklas, intervju)*

Till följd av att Niklas har erfarenhet av att tågen som trafikerar Malmöringen stannar på viss plats längs perrongen uppstår komplikationer när så inte längre är fallet. Stationen upplevdes tillgänglig för specifik resa men utfallet blev inte som förväntat. Det skapades en situation när upplevd tillgänglighet till kollektivtrafik är god, Niklas upplevde sig ha möjlighet att använda tåget, men på grund av bristande information om perrongens utformning och tågets uppehållsplats kunde inte resan genomföras. Det är därför viktigt att kollektivtrafiksystemet faciliterar såväl upplevda som verkliga möjligheter att resa för att människor ska använda systemet. I annat fall riskerar människor som

upplever systemet som tillgängligt ändå inte ha möjlighet att resa. Erfarenheten verkar dock inte ha påverkat upplevelsen av tillgänglighet till kollektivtrafiken i stort eftersom Niklas istället använde buss som var alternativet. På grund av kunskapen om befintliga alternativ vågade Niklas prova att åka i ett system som hade förändrats. Kunskapen om kollektivtrafik är också en kvalitet som tidigare påvisat ha positiv inverkan på den upplevda tillgängligheten (Lättman et al., 2016; Lättman et al., 2018). I detta fall bekräftar respondenterna att kunskap är viktigt för upplevd tillgänglighet.

#### 4.3.3.1 Att hitta rätt

Samtliga respondenter belyser problem med att åka allmän kollektivtrafik till platser som de inte vanligtvis vistas på. Det finns framförallt två anledningar, svårighet att navigera i ofamiljära miljöer samt problem att hoppa av bussen på rätt hållplats. Respondenterna belyser problem men också möjligheter för att kunna resa till ofamiljära platser. Anders berättar om problem vid resa till ett rekreationsområde:

*“Om jag åker femman ut till andra hållet så finns det ett naturområde vid Stenkällan. Dit åker jag om jag vill gå ut och rasta hunden, för där kan hon springa lös. Ett motstånd som gör att jag inte åker dit, det är det här med utropen, för att åka dit är inte några problem, det är ändhållplatsen. Men hem så är jag lite osäker på om jag skulle klara att åka utan utrop. Så det finns iksom ett motstånd där att jag kanske inte åker dit, för då måste jag fråga på bussen. Så det gör jag, då frågar jag men det blir ändå lite jobbigt så då man väljer att inte åka dit. Om jag hade vetat att det var utrop varje dag så hade jag gjort det oftare, det skulle kännas tryggare.” (Anders, intervju)*

Resan dit fungerar bra eftersom destinationen ligger vid bussens ändhållplats. På vägen hem är det svårare för Anders att veta vilken hållplats som bussen stannar vid på grund av lite erfarenhet och bristande audiell information. Bristande erfarenhet och utrop påverkar Anders möjlighet att rasta hunden och rekreera vilket är en indikator för social exkludering (Ureta, 2008; Lucas, 2012). Frånvarande utrop blir en katalysator för att producera

transportrelaterad social exkludering för Anders som inte har samma möjlighet att utföra en resa för att rekreera som seende människor. Den potentiella exkluderingen kan här förankras i två av de inneboende faktorerna som producerar social exkludering, den byggda miljön och individens förutsättningar (Lucas, 2012). Den byggda miljön och kollektivtrafiken skapar inte förutsättningar för Anders att röra sig som han vill till följd av sin synskada. I Malmö finns dock alternativet att färdas med särskild kollektivtrafik. I den särskilda kollektivtrafiken blir Anders inte begränsad av sina fysiska förutsättningar utan har möjlighet att röra sig dit han vill. Särskild kollektivtrafik är därför ett inkluderande redskap som motverkar utanförskap som kan produceras av exempelvis den byggda miljön eller fysiska förutsättningar. Den särskilda kollektivtrafikens inkluderande kvalitet bygger dock på att allmän kollektivtrafik inte upplevs tillgänglig för alla.

Sociala relationer kan skapa möjligheter att resa till platser som respondenterna inte känner till. Ett alternativ till en osäker resa är att ta hjälp av någon bekant vilket Karin belyser:

*“Är det någon ny linje jag behöver åka för att jag får några andra vanor, då åker jag en gång med någon som ser. Så jag ser hur och var den här bussen går. [...] är det en miljö där man aldrig varit, då kan jag säga att om man är synskadad så blir man mer osäker.” (Karin, intervju)*

Även Lisa (Intervju) berättar om att resa med någon som ser: *”Jag åker buss med kompis, alltså seende. Vi tar bussen, men jag åker inte ensam.”*

Således finns det en begränsning i Karins och Lisas möjligheter att resa självständigt till en ny plats, men möjligheten finns fortfarande. Istället för att undvika en resa förlitar sig Karin och Lisa på människor med syn för att komma fram till destinationen. Genom att första gången resa med någon som ser eller hittar kan Karin skapa sig en uppfattning om den byggda miljön och var bussen stannar. Detta skapar trygghet till nästa gång samma busslinje ska användas. Att slippa osäkerheten som nya platser betingar gynnar Karins upplevda tillgänglighet till kollektivtrafiken. Att resa med någon bekant i Malmös busstrafik är det enda sättet som Lisa vågar resa med buss. Om det

inte finns någon kompis att resa med så utför inte Lisa en resa med Malmös bussar. Anledning till de två respondenternas olika upplevda förmåga att resa självständigt kan härledas till mängden erfarenhet de båda har av att resa med allmän kollektivtrafik i Malmö. Lisa har lite och Karin stor erfarenhet.

Ytterligare strategi för att kunna resa till platser som sällan besöks är att använda den särskilda kollektivtrafiken. Istället för att förlita sig på en person i umgängeskretsen används professionell hjälp för att ta sig till en plats. Niklas beskriver hur han går tillväga för att åka till nya platser:

*“Är det något ställe jag inte alls hittar på, då tar jag färdtjänst dit jag ska och sen tar jag mig med bussen därifrån. Då kan jag fråga vart busshållplatsen ligger och hoppa på bussen där och åka till ett känt ställe så att säga. Lite så lärde jag mig mycket att ta mig fram med buss från början. Det är något man fortfarande kan använda sig av.” (Niklas, intervju)*

I likhet med Karin och Lisa menar Niklas att resandet underlättas av att någon åker med dig och visar vart du ska. När Niklas får stöd första gången ökar erfarenheten i rummet vilket hjälper honom att ta sig runt på egen hand i framtiden. Att använda den särskilda kollektivtrafiken kan som tidigare nämnt hämma människors möjlighet att lära sig använda den allmänna kollektivtrafiken eftersom den inte bidrar med erfarenhet som behövs för att resa självständigt med buss och tåg. Det finns dock ett värde i särskild kollektivtrafik, i synnerhet när det gäller resor till ofamiljära miljöer.

#### 4.3.3.2 Vikten av ett konsekvent transportsystem

Vid intervjuer med de respondenter som är helt blinda var förändrade linjedragningar och hållplatslägen ett stort hinder för att använda allmän kollektivtrafik. Respondenterna påvisar att förändringar är relativt vanliga vilket kan påverka benägenheten att använda kollektivtrafiksystemet. Niklas berättar om sin erfarenhet kring förändringar av busslinjernas dragningar:

*“Nä men det är att man måste lära om var bussarna går varje gång de förändras. Jag kan ju mina bussar som går hem till mig*

*och så. [...] Sen drar man ju sträckningarna lite annorlunda så det kan ju påverka hur mycket man åker också.” (Niklas, intervju)*

Likaså menar Anders: (Intervju) *“Man kan bara flytta på eller stänga av en hållplats. Man kan inte riktigt göra så med tåg. Femman är ju som en spår-vagn och det känns väldigt bra”.*

När busslinjerna läggs om kan man inte längre förlita sig på sin erfarenhet. Den kännedom som Niklas och Anders har byggt upp genom att åka specifik busslinje blir oanvändbar när linjedragningar och hållplatslägen förändras och flyttas. Det blir tydligt att rutiner är viktigt för synskadade. Likaså blir det tydligt att olika typer av förändringar kräver att respondenterna måste skapa nya rutiner. Omläggning av en busslinje som gör systemet mer effektivt är ingen kvalitet som Niklas eller Anders uppskattar eftersom kvaliteter som bidrar till att upprätthålla rutiner är högre värderade. Det blir i detta fall uppenbart att det kan återfinnas skillnader mellan vad individen upplever tillgängligt och vad som intersubjektivt borde vara det. Ett effektivare system ökar kollektivtrafikens attraktivitet och intersubjektiva tillgänglighet men begränsar behovet av rutin som Niklas har. Vidare utvecklar han sitt resonemang:

*“Det har ju blivit lite så ja, för att när man lagt om har man kanske inte varit så motiverad att starta upp direkt så att säga, det är svårt att säga exakt vad det beror på men som sagt det är, det underlättar inte det hela när man lägger om allting.” (Niklas, intervju)*

Det går här att skönja att flexibiliteten som finns i busstrafik inte är en kvalitet som uppskattas av respondenten. Niklas upplever att de omledningar som ofta genomförs i den lokala busstrafiken skapar osäkerhet kring hur systemet fungerar. Att lära sig ny linjedragning är en jobbig process där ljud och bussens rörelse måste läras på nytt. Denna process kan ta tid eftersom visuell information inte kan konsulteras. Under upplärningstiden upplevs inte resan trygg då Niklas inte vet var han befinner sig och har svårt att hoppa av på rätt plats. Här återfinns en paradox där Niklas fria rörelse kräver erfarenhet

från den nya linjedragningen. Samtidigt påverkar den nya linjedragningen huruvida Niklas upplever sig ha möjlighet att resa. Att uppleva sig ha sämre möjligheter att utföra en resa gör inte Niklas mer benägen att ge sig ut i kollektivtrafiken. Busslinjernas flexibilitet medför att Niklas förhåller sig kritisk kring värdet att starta en ny process av lärande när kunskapen ändå blir oanvändbar inom snar framtid. Mer prioriterad kollektivtrafik i Malmös stadsrum med konsekvent busstrafik som inte förändras är därför en väsentlig åtgärd för att underlätta synskadades rutiner och öka den upplevda tillgängligheten till kollektivtrafiken för synskadade i Malmö.

#### 4.3.3.3 Erfarenhet av att tillgodogöra sig information

Den huvudsakliga anledningen till respondenternas begränsade upplevda tillgänglighet till kollektivtrafik i Malmö är möjligheten att tillgodogöra sig information. Att få tag på information kan därför benämnas vara en av de viktigaste kvaliteterna för att kollektivtrafiken ska upplevas tillgänglig, vilket Lättman et al. (2016) också påvisar. Göran lyfter problematik med information om förändringar i systemet: *“ i somras när linje tre och fyra flyttade till utanför ICA fanns det personal första dagen. Men då var jag inte där så den informationen fick jag inte.”* (Intervju, Göran)

Även Niklas:

*“Man måste ju själv nästan söka upp sådan information. Vi har ju en taltidning som kommer en gång i veckan där dem brukar ha lite information om bussar, ändrade sträckor, indragna hållplatser och sånt. Så där kan jag höra det någon gång.”* (Niklas, intervju)

Det verkar krävas att respondenterna själva ska leta upp information om förändringar i kollektivtrafiksystemet. Niklas vet om att det kan ske förändringar och söker därför den typen av information när möjligheten finns. Göran däremot visste inte att någon förändring skulle ske vilket föranledde en negativ upplevelse när hållplatsläget hade flyttats utan att han visste om det. Okunskapen om förändringen resulterade i att Göran missade ett byte vilket kan ha inverkan på hur kollektivtrafiken upplevs för Göran.

Ytterligare brist gällande tillskansandet av information är utropens funktion på bussar i Malmö. Samtliga respondenter var kritiska gentemot de bristfälliga utropen och menade att de fungerade väldigt dåligt på bussen. Den bristfälliga funktionen kunde vara låg volym eller total avsaknad av utrop. Att utrop inte ligger i takt med bussens geografiska position uppdagades också som en problematik. Anders berättar om hur det är att åka utan utrop på bussen:

*“Om det inte är utrop så måste jag hela tiden hitta någon som jag kan fråga och få kontakt med den personen och fråga ungefär när det är dags att gå av. Frågar jag för tidigt som måste jag fråga en gång till, om det är någon som ska hoppa av eller sådär. Så det blir ju ett större projekt om man ska fråga på bussen.”* (Anders, intervju).

Eftersom Anders måste förlita sig på medresenärer för att vet var han befinner sig är situationen på en buss utan utrop stressande. En eller flera medresenärer måste tillfrågas under resans gång vilket inte uppskattas av Anders. De bristfälliga utropen påverkar också huruvida Anders kan sitta i olika delar av bussen då han menar:

*“Dem här, med utropen gör att jag kan slappna av, att jag kan lyssna på något annat, att jag kan leta upp en sittplats och sätta mig så jag inte sitter nära dörrarna. För om det inte är utrop, då vill jag gärna stå på bussen och vara nära dörren så att jag hör när det är hållplatser.”* (Anders, intervju).

Till följd av att utropen inte fungerar och den osäkerhet som bristande information på fordon medför upplever Anders att han helst vill sitta nära utgången. Om Anders sitter vid utgången är det lättare att höra om bussen stannar vid en hållplats och öppnar dörrarna eller om bussen står still vid ett rödljus. Det är dock inte samtliga respondenter som upplever sittplatsen nära dörren som tillräcklig tryggt vid resor med kollektivtrafik utan audiell information. Det finns ibland möjlighet att fråga chauffören. Lisa berättar om en sådan upplevelse:



*“Jag pendlade till Lund ett tag och då var det inte heller hållplatsutrop. Då fick man ju säga till chauffören, 'du kan du säga till när vi är vid konserthuset i Malmö'. Då ska man lita på att han kommer ihåg det också. Oftast gjorde dem det. Men när dem inte gör det då har jag en bil som står på fel ställe och väntar på mig med färdtjänst sista biten.” (Lisa, intervju)*

Lisa behövde inte prata med andra resenärer utan kommunicerade sina behov direkt till personal på fordonet. I de flesta fall fungerade strategin men den upplevda tillgängligheten till kollektivtrafik blev begränsad till följd av att bli bortglömd. När Lisa blev bortglömd av chauffören hamnade hon på fel hållplats vilket upplevdes jobbigt. Lisa (intervju) utvecklar: *“Ja, sen tar det för mycket energi att misslyckas, att det inte fungerar, det är ganska ansträngande när en buss har åkt förbi den hållplatsen där jag ska av”*. Problematiken blir dels en fråga om att färdtjänsten står och väntar på en annan plats, vilket försvårar möjligheten att nå slutdestination, och dels att hamna i en ofamiljär miljö vilket upplevs stressande. Till följd av Lisas negativa upplevelser på bussar blir hon negativt inställd till fordonet och föredrar andra alternativ.

Betydelsen av utrop på utsidan av fordon accentueras av samtliga respondenter. Anders belyser hur busstrafiken upplevs utan audiell information på utsidan av fordonet:

*“Så man måste liksom tränga sig fram och fråga busschauffören vilken buss det är. På femman kan man inte fråga och det enda som gör att jag hör att det är femman är det är när dörrarna stängs. Då får man ju lite bråttom att öppna för det är det enda, det ljudet skiljer sig från de andra bussarna om det är dem här superbussarna. Och det är då jag förstår att det är en femma som kommer. Och det är då den jag ska åka.” (Anders, intervju)*

I de fall som utrop på utsidan av fordon inte återfinns uppstår problem för Anders. Det är synnerligen i rusningstid när många andra människor åker som det är svårt att ta sig fram till bussen för att fråga en chaufför vilken busslinje det rör sig om. Den “audiella information” som Anders kan förlita

sig på för att veta att han kliver på rätt buss är ljudet när dörrarna stängs. Här finns ett uppenbart problem då dörrarna stängs för att bussen ska köra iväg i samma stund som Anders får information om vilken buss det är. Denna situation är stressande för Anders då ambitionen finns att självständigt utföra en resa. För att kunna utföra en resa måste Anders hitta alternativa lösningar i vardagen, exempelvis att gå längre sträckor till stationer han känner till för att stiga på önskvärd buss.

Flera respondenter nämner pratorer som ett verktyg för att veta var dem är och vilken buss de ska hoppa på. Prator är en talande dator som med en knapptryckning ger information om hållplats och kollektivtrafiksystem (Se bild 2) (Svensson, 2012). Niklas berättar om pratorer:

*“Busslinjernas nummer till exempel, det skulle kunna vara någonting. Det finns ju sådana här små lådor, pratorer. De fungerar vid stationen, du kan trycka på en knapp och höra när bussen beräknas komma. Jag ser ju inte på några skyltar när bussen är på ingång. Typ en sån finns ju för att höra när tågen går, på spår tio på centralen, så kommer jag dit, nu går ju ofta det tåget jag tar hem nu från tian. Då trycker jag på den, så säger den “Öresundståg bla bla”, från, klockan 16:20, sen kommer nästa tåg och nästa tåg tills mitt tåg kommer. Sånt är ju bra just informationen när min buss beräknas komma in.” (Niklas, intervju)*



Bild 2. Prator på Östervärns station.

Även Karin berättar om hur synskadade kan få information:

*“Om man tar kollektivtrafiken i Malmö. I Stockholm har dem så att på alla busshållplatser så har dem så man kan trycka på en knapp och då läser en syntetisk röst upp vad som står där uppe på skylten. [...] Här har man ju inte det. Och jag tycker att där dem har satt upp digitala skyltar där man ändå har elektricitet och hela det där, så skulle dem kunna ha att man trycker på en knapp och får det uppläst.” (Karin, intervju)*

Likaså menar Anders:

*“Jag upplever en jättestor skillnad, jag tyckte det var mycket mer lättare för mig att åka i SL:s trafik, trots att det är ett mycket större och komplext kollektivsystem. Dem har ju pratorer, knappar man kan trycka på nästan alla busshållplatser som man kan få vilka anländande bussar och avgående.” (Anders, intervju)*

Eftersom synskadade har liten eller ingen möjlighet att läsa när en buss ankommer eller vilken linje en buss trafikerar måste information tillgodoses på annat sätt. Det är tydligt att respondenterna känner sig tryggare och upplever sig ha större möjlighet att åka allmän kollektivtrafik i de fall som audiell information finns att tillgå. Anders och Karin som har rest i ett system med tillgängliga pratorer har ett ideal för att införskaffa information. Eftersom inga busshållplatser i Malmö är utrustade med pratorer kommer systemet inte att upplevas lika tillgängligt som i Stockholm. Karin känner att systemet endast anpassas för människor med syn eftersom infrastrukturella förutsättningar och teknologi skulle tillåta pratorer på Malmös busshållplatser. Istället återfinns endast digitala skärmar med visuell information.

Pratorens funktion blir begränsad i de fall som utropen på utsidan av fordon inte fungerar. Det går då att få information om avgångar men inte vilket tåg som står framför respondenten. Lisa (intervju) berättar hur hon inte längre kan åka tåg från Triangelns station: *“Där stängde dem utropen. Helt plötsligt kunde jag inte åka på egen hand fast jag upptäckt att jag kunde.”* Trots befintlig pratorer som ger information om avgångar upplever Lisa inte infor-

mationen tillräcklig för att kunna åka själv. Det verkar finnas liten förståelse från de som tillhandahåller kollektivtrafiken att bristande information om ankommande tåg kan skapa stora problem för synskadade människor som vill använda allmän kollektivtrafik. Att det finns närvarande pratorer spelar ingen roll om Lisa inte vet vilket tåg som rullar in på stationen. Pratorer är ett av många verktyg som underlättar och möjliggör synskadades resor. Det blir dock tydligt att kollektivtrafiken blir inte tillgänglig bara för att pratorer finns utan det audiella informationsflödet måste genomsyra alla delar av systemet. Det gäller såväl på in och utsidan av fordon, som på plattformar och i stationshus.

#### 4.3.3.4 Teknik eller personlig service

Respondenterna har delade meningar angående om kollektivtrafiksystemet bäst tillgängliggörs genom tekniska lösningar eller personlig service. Det återfinns också tendenser hos samma respondenter att vid olika tillfällen premiera teknik eller service. Det blir tydligt att såväl personlig service som tekniska lösningar är undermålig i olika situationer. Karin lyfter hur teknisk utveckling för biljettköp påverkar resandet:

*“För att få åka med bussarna så skulle man antingen ha en app på telefonen. Jag har en Iphone men jag tror att det där blir väldigt stressande om jag ska göra det precis när jag ska på bussen. [...] Så det ger mig en stressituation om jag ska ut och åka buss, och ska börja hålla reda på den här appen. [...] Som synskadad har jag ingen lust att plocka upp mitt bankkort varje gång jag ska åka med bussen. Men jag tror att, eftersom jag har fått ett plastkort som jag åker gratis med, så hoppas jag att dem kommer ha kvar dem andra korten också.” (Karin, intervju)*

I den byggda miljön känner sig Karin utsatt till följd av sin synnedsättning. Trots att Karin har förutsättningar, både med bankkort och telefon, att köpa biljett uppstår en stressande situation. Biljettköp med mobiltelefonen upplevs svårare än att använda ett Jojo-kort vilket innebär att kortet premieras. Jojo-kort är ett elektroniskt kort som används vid köp av biljetter i den allmänna

kollektivtrafiken i Skåne.

Skillnaden mellan att köpa biljett med Jojo-kort istället för i Skånetrafikens applikation är möjligheten till personlig service vilket underlättar mer komplexa resor. Karin berättar om att lösa biljett:

*“För att ta ett exempel då så var det ju det här med att lösa biljett som inte är världens enklaste då. [...] om jag ska åka till Lund. Och åker jag buss då kan jag ju ta mitt Jojo-kort och det är ju inga problem att säga till, men om jag ska åka tåg. [...] då kan jag ju gå på en lokalbuss i Malmö, och då säger jag att jag ska ha till Lund och då får jag en biljett av honom. Då behöver jag aldrig bekymra mig. [...] man får inte gå på buss fem, för den är inte bemannad så man kan inte köpa biljett.” (Karin, intervju)*

När Karin köper biljett med Jojo-kortet finns möjligheten att prata med en chaufför. Chauffören löser biljett efter Karins önskemål vilket upplevs som tillgängliggörande, åtminstone för resor som är komplexa och sträcker sig utanför Malmös lokaltrafik. I de fall som Karin ska resa utanför Malmö blir servicen en viktig kvalitet vilket upplevs fungera bra på samtliga bussar i Malmö utöver linje fem. Chaufförer på bussar som trafikerar linje fem sitter avskilt vilket upplevs begränsa möjligheten till personlig service ombord. Utan personlig service vid biljettköp blir resor utanför Malmös lokaltrafik svåra att genomföra.

Personlig service påverkar också tryggheten för att använda systemet. Tillgänglig personal bidrar till att respondenterna kan åka mer självständigt, vilket kan exemplifieras när Anders berättar:

*“En upplevelse var i London för ett antal år sedan med en synskadad kompis, och vi åkte tunnelbana där på egen hand. De hade väldigt bra personlig service. När vi kom in på stationen fanns där en knapp man skulle trycka på, men det visste inte vi. Men då kom det fram några vakter där och frågade vart vi skulle och sen så ordnade dem att vi kom dit och att vi blev uppmötta av stationsvärdar när vi skulle byta tåg, utan någon förbokning.*

*Just med tillgängligheten för synskadade så kände jag att det var på en helt annan nivå. [...] Jag tror nog att busstrafiken kan bli så tillgänglig också. För det handlar ju om någon slags attityd.” (Anders, intervju)*

När Anders fick personlig service ökade förtroendet för Londons tunnelbanesystem och det upplevdes tillgängligt trots att det aldrig tidigare använts. Att kunna använda Londons tunnelbanesystem självständigt är en väldig kontrast till Anders upplevda möjlighet att använda den allmänna kollektivtrafiken i Malmö. I Malmö används endast en busslinje och Malmöringen. Den personliga servicens bidrag till Anders verkliga och upplevda möjlighet att färdas kollektivt är således uppenbar. När hjälp finns att tillgå i situationer som upplevs osäkra kommer systemet som helhet att vara mer tillgängligt. Anders menar också att bra personlig service i anknytning till bussar hade varit ett tillgängliggörande inslag i Malmös kollektivtrafik.

En teknisk detalj i den byggda miljön som ämnar att underlätta resandet för synskadade människor är ledstråk som utgörs av kontraster i markbeläggning. Samtliga ankarpunkter i Malmö har kontrasterande markbeläggning men på de större noderna, Malmö C, Hyllie och Triangeln, finns fler funktioner vilket ökar antalet ledstråk. Problem återfinns eftersom noder med många ledstråk huserar ett komplext nätverk av kontrasterande markbeläggning. Lisa berättar om Malmö centralstations ledstråk:

*“Det finns ju ledstråk. 'Men vart leder dem då? Till hissen?' Och sen kan man ju gå genom hela centralen och komma ut till där bussarna går. Men hur ska man veta det om jag är på centralen första gången?” (Lisa, intervju)*

Det verkar finnas en tro att särlösningar, som ledstråk, ska vara tillräckligt för att tillgängliggöra en större nod. Tilltron att noden är anpassad efter synskadades behov riskerar att hämma faktiskt tillgängliggörande av hållplatsen för Lisa via personlig service. Lisa berättar vidare kring problematiken att hitta rätt funktion på en större nod:

“Hur tidigt ska jag vara ute för att kunna hitta tågprator. Och sen finns det *inte ett enda tåg som kommer där prator står*. Utan då säger dem att tåget avgår från spår 3b. 'Okej, var är det? Hur ska jag hitta dit då?' Vi måste ha personlig service och/eller och personlig service och utrop.” (Lisa, intervju)

Lisa menar att ledsagning är den enda fungerande lösningen eftersom pratorer och utrop inte är tillräckliga. Ledsagningssystemet är ett komplement för de som inte har lärt sig vart ledstråken leder, men kräver bokning i för tid (Skånetrafiken, 2019). Det blir uppenbart att Lisa värderar personlig service högt och inte upplever sig ha möjlighet att resa utan att någon hjälper till.

Utifrån intervjuerna finns det också exempel på tillfällen när tekniken värderas högre än personlig service. Om tekniken fungerar, exempelvis utrop, återfinns en konstant ström av information som respondenterna kan förhålla sig till. Denna ström av information bidrar till att respondenten själv kan veta var hen befinner sig och ta beslut om att hoppa av fordonet. När personlig service ska tillgodose kravet på information kan det uppfattas som stressande till följd av risken att bli bortglömd. Anders berättar:

“Busschaufförerna säger att 'vi ska säga till när du ska hoppa av', ja men då, om man har utrop hela tiden, då vet jag att det är två hållplatser kvar, nu är det en hållplats kvar, nu ska jag göra mig i ordning. Och om dem säger att dem ska ropa ut, då sitter man på spänn, 'kommer dem komma ihåg, kommer dem komma ihåg, nä nu måste han ha kört förbi'. Också till sist, 'Ja juste' säger dem, och sen är jag någonstans jag inte alls vet var jag är. [...] det är ett stressmoment, så det är jättestor skillnad att få reda på varje hållplats. Det är liksom, där tror jag det finns en dålig förståelse, Det är väldigt stressande att man, ja om jag säger till när du ska hoppa av, också när det har hänt ofta att dem inte gör det, att dem glömmet bortdet.” (Anders, intervju)

När tekniken delger information som Anders behöver för att vara självständig i kollektivtrafiken blir det lättare att kontrollera sin egen resa. Var

informationen kommer ifrån, verkar inte beröra Anders allt för mycket som tidigare ofta frågade chauffören om att ropa ut varje hållplats om inte tekniken fungerade. Till följd av att chaufförerna inte ville ropa ut ankommande hållplatser blev behovet av tekniska lösningar större. För Anders handlar det inte om hurvida en människa eller en dator hjälper till, utan att tidigare erfarenhet har visat att teknologin är mer pålitlig i de fall den fungerar. Kravet på det konstanta flödet av information gällande bussens lokalisering har blivit än större till följd av att Anders har blivit bortglömd på bussen och stigit av på fel plats.

#### 4.3.4 Förtroende för kollektivtrafiksystemet

Lågt förtroende för kollektivtrafiksystemet i Malmö var framträdande under intervjuerna. Det låga förtroendet avspeglas i hur respondenterna pratar om sina möjligheter att leva önskvärt liv utifrån förutsättningar etablerade av kollektivtrafiken och var de menar att skulden till upplevda begränsningar finns. Begränsat förtroende till systemet är mest påtagligt hos de respondenter som är blinda. Anders berättar om tidigare och nuvarande upplevelser när något inte fungerar i kollektivtrafiken:

“Om det inte fungerade så kunde man ringa och anmäla att bussen inte fungerade och det blev också åtgärdat. Om jag ringe till Skånetrafiken och anmäler bussarna, så upplever jag att det är inget som åtgärdas. Dem beklagar att det inte fungerar men det börjar ju inte fungera bättre efteråt. Om jag anmälde en knapp som inte pratade i Stockholm så var den lagad inom en veckas tid. [...] Det är en skillnad. Det upplever jag inte om jag felanmäler utrop eller tillgängligheten i Skånetrafiken, att det blir åtgärdat. [...] eftersom jag inte känner att jag får någon respons från Skånetrafiken har jag slutat höra av mig till dem. Jag har säkert gjort flera hundra anmälningar och har inte fått något. Jag får bara svar att dem beklagar att jag inte upplever att det fungerar.” (Anders, intervju)

Eftersom Anders inte upplever att Skånetrafiken åtgärdar bristfälliga kvaliteter som underlättar synskadades resor minskar entusiasmen för att resa med

den allmänna kollektivtrafiken. Anders har upplevt ett system där åtgärder varit mer frekventa vilket påverkar förtroendet för systemet i Malmö. Att Anders inte känner förtroende för systemet påverkar vidare hur han upplever sig ha möjlighet att vara mobil. Detta blir tydligt när han berättar om att felanmälningar inte åtgärdas:

*“Jag blev frustrerad och lite besviken och sur och tyckte det var svårt och åker mindre kollektivt. Jag åker med färdtjänst helt enkelt för jag tycker det är lättare. Jag utnyttjar inte kollektivtrafiken i samma utsträckning som i Stockholm.” (Anders, intervju)*

En rad negativa upplevelser vid icke åtgärdade felanmälningar i kollektivtrafiken förstärker känslan av att systemet inte är tillgängligt vilket i detta fall innebär att Anders får åka färdtjänst, även om han inte vill eller behöver. Eftersom Anders “tvingas” åka med särskild kollektivtrafik begränsas möjligheten att vara självständig då det finns få alternativ. Tillika kontrasterar Anders resande mot Region Skånes (2016b) vision att reducera antalet sår-lösningar och att den allmänna kollektivtrafiken ska vara det naturliga valet. För Anders finns viljan att använda allmän kollektivtrafik men lågt förtroende för systemet innebär att den särskilda kollektivtrafiken stundom upplevs som ett bättre alternativ.

Till följd av att kollektivtrafiksystemet ska vara mer effektivt, exempelvis ska bussar inte stå still för länge, upplever Carl problem vid byte av buss. Ansvar för problemet ligger enligt Carl hos de tjänstemän som utformar tidtabellen:

*“Det finns anslutningar som inte fungerar. Dem som bestämmer begriper sig inte på att det ska finnas tid att byta buss. Dem har väl bil allihop, så dem vet inte hur det är att åka buss skulle jag tro. Helt verklighetsfrämmande. Någon skrivbordsprodukt.” (Carl, intervju)*

Tillförlitligheten till systemet begränsas till följd av negativa upplevelser vid byte av buss vilket påverkar förtroendet för att kollektivtrafiken ska kunna understödja önskvärt rörelsemönster. Då bytet mellan två busslinjer inte

fungerade kommer Carls benägenhet att utföra samma resa i framtiden att minska. Det återfinns här en skillnad mellan hur kollektivtrafiksystemet är tänkt att fungera i teorin och hur Carl upplever att det fungerar i praktiken. Eftersom den temporala och transportrelaterade dimensionen av tillgänglighet inte samverkar uppstår en skillnad mellan när Carl har möjlighet att vara på en plats och när kollektivtrafiken förutsätter att han ska vara där. Problematiken grundas alltså i matchningen mellan tid och rum eftersom interaktionen mellan Carl och en buss kräver att dem är på samma plats vid samma tid (Pred, 1977). Att systemet blir mer effektivt kan därför skapa problem i tidsrumsliga matchningar för människor som har svårt att röra sig i den byggda miljön.

Det låga förtroendet som återfinns hos respondenterna härstammar också från känslan att vara bortprioriterad. Till exempel menar Lisa (intervju): *“Jag har pratat med transportstyrelsen som är ansvarig för det här. Inget gehör. Dem lyssnar inte på oss. Det måste tydligen, eller ja, jag är rädd att det ska bli en dödsolycka”.*

Och Anders: *“För mig är det mycket irritation. Om man tittar på Skånetrafiken och vad de utlovar och politikerna vill att det här ska vara.” (Anders, intervju)”*

Det blir tydligt att såväl Anders som Lisa menar att Region Skåne och Malmö stad bär ansvar för den begränsade tillgängligheten i kollektivtrafiken. Såväl Region Skåne (2016a; 2016b) som Malmö stad (2016; 2018) belyser hur alla människor, oavsett funktionsvariation, ska ha lika möjligheter att färdas med allmän kollektivtrafik och att buss eller tåg ska vara det självklara valet. Denna målbild är inget som respondenterna upplever vara verkställd. Istället blir olika mål och visioner ett irritationsmoment för respondenterna som varken upplever kollektivtrafiken tillgänglig eller att Region Skåne och Malmö stad förstår vilka behov de har. Kritiken mot Region Skåne och Malmö stad kan också rättfärdigas utifrån nationell lagstiftning, exempelvis Diskrimineringslagen (2008:567) och Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (1979:558). Det finns därför betydande skillnad mellan de två administrativa enheternas målbild, vad lagen föreskriver och vad respondenterna upplever.

#### 4.3.4.1 Att vara spontan i kollektivtrafiken

Kvaliteter som faciliterar respondenternas självständiga resande har tidigare etablerats som högt värderade. Självständighet kopplat till kollektivtrafik handlar inte bara om möjligheten att genomföra en resa utan också när och hur en resa kan genomföras. Ett hjälpmedel för att öka synskadades möjlighet att resa relativt självständigt är ledsagning på järnvägsstationer. Ett uppdagat problem med ledsagning är dess bristfälliga flexibilitet. Anders berättar om ledsagning i Malmö:

*“I Malmö och i Skånetrafiken har dem ju ledsagning men den är ju så bristfällig och den gäller ju bara tågtrafik. [...] det ska bokas ett dygn i förväg och sådär. Den är inte flexibel.” (Intervju, Anders)*

Det finns två problem kopplat till huruvida ledsagningservice bidrar till Anders upplevda möjlighet att utföra önskvärd resa. Dels handlar det om att ledsagning endast gäller vid resor från järnvägsstationer, och dels att tjänsten måste bokas i förväg. Det finns därför få möjligheter för Anders att utföra resor med buss vid tillfällena då ledsagning krävs. Den förbokning som krävs påverkar också möjligheten att utföra mer spontana resor. Exempelvis berättade Lisa om när ledsagning fick avbeställas till följd av sjukdom. Lisa kände sig bättre på eftermiddagen men kunde då inte utföra den planerade resan eftersom ledsagningen var avbokad.

Carl (intervju) belyser sin syn på resande: *“Jag är ju en realist, så jag har ju alltid klart för mig var jag ska och hur det är. Jag åker ju aldrig på vinst eller förlust och hoppas på att det ska gå bra, jag vet vart jag ska”*. Systemets begränsade möjligheter att facilitera mindre planerat resande har gjort att Carl är väldigt strukturerad när en resa ska utföras. Carl åker inte spontant med den allmänna kollektivtrafiken utan planerar avgång, byten och destination i förväg. Eftersom människans vardagliga liv fordrar möjlighet till interaktion med funktioner i den byggda miljön kan begränsad spontanitet bli ett problem. Om Carl inte har livsmedel hemma finns heller inte möjligheten att åka och handla eftersom kollektivtrafiken inte upplevs tillgänglig utan noggrann planering.

Bristande möjlighet att resa spontant är närvarande vid både planering och utförande av resa. Att inte uppleva sig ha möjlighet att hoppa av på andra hållplatser än den inplanerade kan begränsa människans självständighet. Möjligheten att vara spontan i kollektivtrafiken är en kvalitet som Lisa belyser:

*“Alltså ta bussen, då måste man ju arbeta in två busshållplatser och då är det så. Om ni åker kan komma på 'juste jag har ingen mjölk'. Då hoppar ni av en busshållplats tidigare och går in på Ica. Men sånt funkar ju inte. Det där spontana. [...] avvik inte från vanan.” (Lisa, intervju)*

Här går det att skönja en begränsning i hur Lisa upplever tillgängligheten till den byggda miljön, trots att hon intersubjektivt har goda möjligheter att interagera. Lisa åker förbi många platser i staden men upplever sig inte ha möjligheten att hoppa av bussen på platser hon inte är bekant med vilket begränsar möjligheten till interaktion. Eftersom Lisa har lärt sig två hållplatser och inte upplever sig ha möjlighet att hoppa av på några andra stationer uppstår en diskrepans mellan faktisk och upplevd möjlighet att interagera med den byggda miljön. Den tidsrumsliga konvergensen som bussresan bidrar med gynnar inte Lisa på samma sätt som medresenärer utan funktionsnedsättning. Detta eftersom Lisa inte kan tillgodogöra sig den ökade rörelsen i samma utsträckning på grund av sin begränsade upplevda förmåga att hoppa av på olika hållplatser. Därför skapas en skillnad gällande valmöjligheter mellan Lisa och resenärer med syn. Ökade valmöjligheter bidrar till intersubjektiv tillgänglighet (Lättman, 2018; Geurs & Ritsema van Eck, 2001), men underlättar inte Lisas möjlighet att leva sitt vardagliga liv. I det moderna samhället, som har större krav på mobilitet, ökar risken för Lisa att bli socialt exkluderad eftersom den tidsrumsliga konvergensen ger större valmöjlighet i kollektivtrafiken för den generella befolkningen, men utökar inte Lisas aktivitetsutrymme och möjligheter i samma utsträckning. Eftersom social exkludering härstammar från diskrepansen mellan den normativa människan och en människa som inte är normativ blir de stora skillnaderna i mobilitet och därav möjligheter att ta del av samhället som illustreras på Lisas bussfärd en form av utanförskap.

#### 4.3.4.2 Samspel mellan byggd miljö och kollektivtrafik

Känslan av att vara bortprioriterade som tidigare nämndes återfinns också när det gäller vilka färdmedel och resenärer som premieras i staden. Respondenterna målar upp en problembild som uppkommer till följd av att flera bussar stannar vid samma hållplatsläge. Köbildning vid busshållplatsen gör det svårt för en synskadad att veta vilken buss som ska beträdas och om den egna bussen står och väntar. Niklas uttrycker hur köbildning kan bli ett problem:

*“Det stora problemet är att på vissa ställen stannar bussar på rad. Jag märker kanske inte om min buss står sist i den här kön. Då jag missar den och då är man inte lika sugen på att ta en buss därifrån.” (Niklas, intervju)*

Att bussarna stannar på rad och inte vid hållplatsläget påverkar Niklas möjlighet att åka kollektivt. Erfarenhet av att missa en buss skapar negativa associationer till att färdas med allmän kollektivtrafik från specifika ankarpunkter. Dessa ankarpunkter kommer inte upplevas tillgängliga och därför ha begränsad möjlighet att bidra till Niklas självständiga mobilitet. Likaså menar Karin att bussar som inte stannar vid ett hållplatsläge är jobbigt:

*“På vissa busshållplatser så ställer sig ju flera bussar efter varandra. Då räknar dem ju med att människor ser att nummer tre som står där borta. Men jag måste ju gå ända fram till bussen för att se att det är nummer tre. Och då ibland så svänger dem ju ut och kör iväg, för då upplever dem att, “ja då har alla som vill åka med den här bussen”. Och det har hänt flera gånger.” (Karin, intervju)*

Det verkar finnas en tro från de som planerar att alla människor har goda möjligheter att navigera i den byggda miljön och att se vilken buss som ankommer. Eftersom Karin behöver längre tid på sig att hitta till en buss uppstår problem. Att bussar som hamnar i kö vid ett hållplatsläge inte kör fram till hållplatsstolpen tyder på att chaufförer vill köra in tid och skapa en effektivare kollektivtrafik. Effektiviseringen gör det dock svårare för Karin

och Niklas att hitta rätt buss innan den kör iväg.

Det uppdragas ytterligare problem till följd av bussars köbildning in till perronger. På hållplatser finns det ledstråk i olika typer av kontrasterande markbeläggning som leder till hållplatslägets påstigningsplats. Anders lyfter sin erfarenhet av att använda ledstråk på ett hållplatsläge där flera bussar stannar *“dem har dem markeringarna i marken så att man kan känna vart bussen ska stanna, och det fungerar ju inte för bussar stannar bakom varandra.”* (Anders, intervju). Det blir tydligt att Anders upplevda tillgänglighet begränsas på grund av att samspelet mellan den byggda miljön, kupolplattor och plattform, och kollektivtrafiken inte fungerar. Den kontrasterande markbeläggningen som syftar till att underlätta Anders resande utgör snarare ett irritationsmoment eftersom bussen inte stannar där ledstråken påvisar att påstigning ska ske (Se bild 3). På grund av erfarenheten av bristande samspel mellan kollektivtrafik och byggd miljö så minskar Anders förtroende för att fysiska egenskaper i den byggda miljön, som syftar till att underlätta resandet, ska fylla sin funktion.



Bild 3. Bristande samspel mellan byggd miljö och fordon. Funktionen uteblir när bussen inte stannar vid hållplatsstolpe och kupolplattor.

Respondenterna påvisar även att det finns en konflikt i den byggda miljön mellan olika färdmedel. Denna konflikt förstärks till följd av vilka prioriteringar som den fysiska planeringen har. Cykelbanor, som oftast ligger intill gatan, kan utgöra en barriär. Cyklister vill ha en rak cykelbana, vilket påverkar var busskuren kan stå i förhållande till hållplatsstolpen (Se bild 4).

Att behöva dela stadens rum med olika transportmedel påverkar hur trygga respondenterna känner sig när de ska ta sig till en hållplats. Karin (intervju) berättar om cyklar i staden: *“cykelbanor är fruktansvärt svårt alltså. Och cyklister kommer ganska fort.”* Som synskadad kan det vara svårt att upptäcka cyklister då fordonet är relativt tyst. Eftersom gående och cyklister ofta delar utrymme upplever Karin situationen otrygg. Exempel på när det kan vara svårt att veta om du befinner dig på en cykelbana eller gångbana är när det inte finns kontrasterande markbeläggning. Istället skiljs de två fälten med en målad vit skiljelinje. Eftersom det är svårt att upptäcka cyklister, finns det också otrygghet förankrad i de hållplatser i Malmö där busskuren och hållplatsstolpen separeras av en cykelbana. Göran (intervju) berättar om sin lokala hållplats: *“om jag väntar i busskuren så kör cyklarna precis framför [...] jag måste vara försiktig när jag ska gå till bussen där”*. Att Göran behöver fokusera på både ankommande bussar och cyklister gör situationen mer komplex. Eftersom människan har begränsade möjligheter att ta in information återfinns ofta fokus på specifik företeelse (Holloway & Hubbard, 2001), exempelvis en ankommande buss. Att situationen kräver delat fokus bidrar till att Göran känner viss osäkerhet vilket påverkar hur tillgänglig den specifika hållplatsen och kollektivtrafiken upplevs. Förtroendet för systemet påverkas också eftersom cykeln prioriteras över Görans upplevda tillgänglighet vid den specifika hållplatsen.



Bild 4. Hållplatsstolpen och busskuren på var sida om cykelbanan.

#### 4.3.4 Sammanfattning av intervjuer

I följande kapitel sammanfattas resultatet från intervjuer så det blir överskådligt inför kommande diskussion. Utifrån vår tolkning av resultatet presenteras de viktigaste aspekterna som kan bidra till den mer övergripande diskussionen angående tillgänglighetsfrågor inom trafikplanering. Sammanfattningen utgår identifierade teman i intervjumaterialet.

Vad gäller temat “upplevelsen” så menar vi att följande aspekter är de viktigaste:

- De respondenter som har ledsyn upplever kollektivtrafiken mer tillgänglig i förhållande till de respondenter som är blinda. Skillnaden kan förklaras med att synen skapar bättre förutsättningar att ta in information om rummet på kort tid.
- Tåg upplevs mer tillgängligt än buss. De intersubjektiva kvaliteterna effektivitet och närhet övervägs av att tåget betingar trygghet och är rymligt.



- Särskild kollektivtrafik är bekvämare och upplevs tryggare än vad allmän kollektivtrafik gör. Därför är särskild kollektivtrafik att föredra när komplexa resor ska genomföras. Två av respondenterna påvisade dock att självständigheten som allmän kollektivtrafik bidrar med och den tillförlitlighet den innefattar ibland överväger kvaliteterna i den särskilda kollektivtrafiken. Kvaliteter i den allmänna kollektivtrafiken värderas högre när en resa till arbetsplatsen ska genomföras.

Utifrån temat "viljan" så visar materialet följande:

- Respondenterna påvisar en vilja att kunna resa självständigt. Denna vilja kan överväga begränsning som återfinns till följd av bristande upplevd tillgänglighet. Anledningen att viljan finns kan vara att allmän kollektivtrafik, och i förlängningen mobilitet, representerar en självständig och fri vardag. Vad mobiliteten representerar blir viktigare än hur kollektivtrafiken upplevs.

Flera intressanta aspekter tillkännagavs utifrån temat "erfarenhet". Dessa aspekter kan sammanfattas som följer:

- Erfarenhet påverkar på två sätt. Dels genom att mängden erfarenhet påverkar hur tillgängligt systemet upplevs och dels att erfarenhet från samma eller annat system påverkar hur kvaliteter i kollektivtrafiken värderas.
- Att kunna behålla rutiner är viktigt för respondenterna. Förändringar i systemet upplevs besvärande och en stor anledning till att tåg upplevs mer tillgänglig än buss är dess bestående struktur.
- Den främsta anledningen till att respondenterna upplever kollektivtrafiksystemet som otillgängligt är brist på information. Bristen på information återfinns både på och utanför fordon samt om systemet. Befintliga hjälpmedel upplevs inte tillräckliga för att underlätta respondenternas självständiga resande.
- De finns delade meningar om teknik eller personlig service är det bästa sättet att tillgodogöra sig information. En respondent menade att det inte

gick att åka utan personlig service samtidigt som en annan menade att det spelade mindre roll var informationen kommer från.

- I respondenternas svar finns tendens till social exkludering. Det finns generellt sämre möjligheter för respondenterna att använda kollektivtrafik vilket exempelvis gör det svårare att rekreera än för seende människor..

Temat "förtroende" kan sammanfattas på följande vis:

- Förtroende för systemet var lågt hos de tillfrågade respondenterna. Det var huvudsakligen tre anledningar som producerade det låga förtroendet. Bristande teknisk funktion som inte åtgärdas, dåligt fungerande tidtabell samt känslan av att vara bortprioriterad. Känslan av att vara bortprioriterad återspeglas bland annat när respondenterna belyser hur samspelet mellan byggd miljö och kollektivtrafik huvudsakligen prioriterar andra grupper i samhället, exempelvis seende resenärer och cyklister.

## 5. Diskussion

I följande avsnitt kommer vi driva en diskussion om uppsatsens resultat. Syftet med diskussionen är framförallt att problematisera begreppet tillgänglighet och hur det används eller borde användas i kollektivtrafikutveckling. Vi kommer även diskutera problematik med att tillämpa upplevd tillgänglighet. Slutligen kommer vi också att problematisera uppsatsens metod för att belysa potentiella brister och styrkor utifrån vårt metodologiska förhållningssätt samt diskutera uppsatsens generaliserbarhet.

### 5.1 Tillgänglighet

I uppsatsen har vi undersökt hur Malmö stad och Region Skåne arbetar med tillgänglighet samt intervjuat människor för att förstå hur kollektivtrafiken i Malmö upplevs för individer med nedsatt syn. Uppsatsens resultat påvisar att det finns många olika sätt att indikera kollektivtrafikens tillgänglighet. Utformning av fordon, temporalt avstånd till en plats och tillgången till information för att nämna några exempel som Region Skåne och Malmö stad lyfter. Såväl Region Skåne som Malmö stad har större fokus på kvantifierbara kvaliteter för att tillgängliggöra kollektivtrafiken vilket påvisar ett intersubjektivt förhållningssätt mot tillgänglighet. Malmö stad lyfter dock vikten av kvalitativa bedömningar av kollektivtrafikens tillgänglighet vilket påvisar att det finns förståelse kring individuella behov. Den kvalitativa bedömningen hamnar dock i skymundan av mer kvantitativa undersökningar som indexerar och definierar tillgänglighet utifrån mätbara kvaliteter. Underminerandet av den upplevelsebaserade bedömningen av tillgänglighet blir tydlig då kvantitativa mätningar genomförs mer frekvent av Malmö stad.

Problematisering utifrån hur Malmö stad och Region Skåne definierade tillgänglighet är att respondenterna i denna uppsats lyfte behov som ligger bortom det kvantifierbara, exempelvis spontanitet, självständighet och rutiner. Det blir tydligt att en intersubjektiv syn på tillgänglighet ofta missar individuella behov (Lättman et al., 2018), och inte alltid överensstämmer med vad individen upplever tillgänglighet att vara. Skillnaderna tar sig uttryck i hur Region Skåne och Malmö stad menar att kollektivtrafiken ska tillgängliggöras och vilka kvaliteter och brister som respondenterna lyfter.

Exempel på behov som uppkommit under intervjuer är möjligheten att vara spontan vid olika resor med allmän kollektivtrafik. Behovet att vara spontan kan inte kopplas till någon specifik kvalitet utan vad som bidrar till spontanitet är högst individuellt. Till exempel nämner respondenterna både personlig service och tekniska lösningar som redskap för att öka möjligheten att resa spontant. Lisa behöver personlig service och spontaniteten begränsas i de fall hjälp inte finns att tillgå. Ytterligare exempel på icke kvantifierbara behov är självständighet som respondenterna eftersträvar vid vardagliga resor. Att respondenterna har behov av självständighet vid vardagliga resor blir tydligt då exempelvis Anders och Niklas har lärt sig den busslinje som de främst använder. Eftersom busslinjen låter de två respondenterna resa självständigt används särskild kollektivtrafik i mindre utsträckning. Vilken kvantifierbar kvalitet som bidrar till självständigheten framgår inte från intervjuerna. Istället är det erfarenhet av att åka och kunskap om specifik busslinje som möjliggör det självständiga resandet. Det verkar problematiskt att kvantifiera och planera för resenärers kunskap om eller erfarenhet av kollektivtrafiksystemet vilket belyser behovet av att prata med människor vid planering av kollektivtrafik.

Att utgå från den klassiska synen på tillgänglighet som definierar kvaliteter frånkopplat individen kommer missa behoven självständighet och spontanitet. Här återfinns också kärnan i skillnaden mellan intersubjektiv och upplevd tillgänglighet. Intersubjektiv tillgänglighet har fokus på kollektivtrafiksystemet och vilka kvaliteter som finns där. Upplevd tillgänglighet koncentrerar sig istället på människan och vilka behov som återfinns hos individen. I dagens samhälle finns ett stort fokus på det kvantifierbara vilket riskerar att dölja känslor och upplevelser (Bornemark, 2018). För att undvika risken att individens behov slukas av kvantifierbara kvaliteter vid tillgängliggörande av kollektivtrafiken skulle upplevd tillgänglighet kunna vara ett viktigt verktyg. Genom att samtala med användare kan behov som inte går att mäta fångas upp. Istället för att teknokratiskt definiera tillgängliggörande kvaliteter i kollektivtrafiken uppmuntrar begreppet upplevd tillgänglighet en samtalsdriven planering där människor har möjlighet att lyfta enskilda behov. Att frångå den historiskt toppstyrda planeringen är också en av de huvudsakliga utmaningarna för implementering av det nya transportparadigmet (Nikoleva, et al., 2018). Tillgängliggörande av kollektivtrafiken utifrån det

samtalsdrivna begreppet upplevd tillgänglighet har därför verklig potential att skynda på omställningen till ett nytt transportparadigm. Vi menar därför att upplevd tillgänglighet borde få en större del i framtidens transportplanering.

Den intersubjektiva synen ska inte förkastas utan de två definitionerna ska komplettera varandra. Inom diskursen för intersubjektiv tillgänglighet finns verktyg och kvaliteter som kan gynna individuella behov och upprätthålla en generell standard och attraktivitet för kollektivtrafiken (se Redman et al., 2013). Problem uppstår när intersubjektiv och upplevd tillgänglighet motverkar varandra. Till exempel menade Karin, Anders och Niklas att det var problematiskt när bussar stannar på rad efter varandra. Bussar kan släppa på och av resenärer längs hela plattformen och behöver därför inte köra fram till påstigningsplatsen vilket sparar in tid och gör systemet mer effektivt. Här uppstår en konflikt mellan respondenternas trygghet i kollektivtrafiken och hur effektivt systemet ska vara. Konflikten belyser problematiken som ofta återfinns inom planering där en människas mobilitet kan försämrats för andra (Cresswell, 2010). Det är ingen kontroversiell tanke att bussen borde köra ända fram till hållplatsstolpen och låta människor som behöver taktill information hoppa på. Problemet blir att majoriteten kommer att uppleva systemet som mindre tillgängligt vilket kan resultera i att de åker mindre.

### *5.1.1 Kontextbaserad kvalitet för tillgänglig kollektivtrafik*

Utifrån transportdimensionen av tillgänglighet innefattar det mest tillgängliga alternativet för en resa flest kvaliteter i förhållande till övriga alternativ (Geurs & Ritsema van Eck, 2001). Utifrån vårt empiriska resultat uppdagas att så inte alltid är fallet. Till exempel belyser Lisa att sämre effektivitet för tåget och begränsade stationer som påverkar valmöjligheten inte är problematiskt så länge avsaknad av dessa kvaliteter innebär att det blir lättare att hoppa av rätt. Valmöjlighet och effektivitet övervägs av att kunna komma till rätt plats. Det är huvudsakligen en eller ett fåtal kvaliteter som påverkar individens upplevda möjlighet att resa. Vilken kvalitet som individen värderar högst är inte självklart i alla sammanhang utan tenderar att förändras beroende på åtaganden i framtiden. Till exempel menar Anders att bekvämlighet och trygghet som särskild kollektivtrafik bidrar med ibland övervägs av den

självständighet och tillförlitlighet som finns i allmän kollektivtrafik. Att olika situationer betingar olika värdering av kollektivtrafikens kvalitet är innebörden av kontextbaserad kvalitet i kollektivtrafiken.

Att utgå från upplevd tillgänglighet vid tillgängliggörande av kollektivtrafiksystemet har verklig potential att förbättra systemet genom att identifiera högt värderad kvalitet i olika kontexter. Om huvudsakligt resandeunderlag för specifik busslinje utgörs av jobbresor är det fördelaktigt att utgå från individens upplevelse. Genom att definiera kvaliteter som människor värderar högt vid jobbresor kan busslinjen tillgängliggöras med den typen av resa i fokus. Empiriskt material har påvisat tillförlitlighet och självständighet som viktiga kvaliteter vid resa till arbetet. Specifik busslinje som huvudsakligen faciliterar resor till arbete skulle kunna fokusera på att öka de två kvaliteterna för alla människor. Därför kan resurser som allokeras till andra kvaliteter på busslinjen istället förbättra möjligheten att vara självständig och göra kollektivtrafiken tillförlitlig.

Vid tillgängliggörande av en busslinje utifrån kvaliteter kopplat till jobbresor uppdagas ett problem. Utgångspunkt är fortfarande vad majoriteten eftersträvar vilket definierar den klassiska synen på tillgänglighet (Lättman, 2018). Det är inte nödvändigtvis så att varje människa som reser med en specifik busslinje åker till en arbetsplats eller värderar tillförlitlighet och självständighet högt. Är målet för resan rekreation kan det spela mindre roll om bussen kommer exakt i tid, vilket är mer viktigt om närvaro på morgonmötet krävs. Tillgängliggörandet av busslinjen utifrån kvaliteter kopplade till jobbresor kommer därför inte bidra till den individuella mobiliteten för alla människor. Här belyses en återkommande konflikt gällande kollektivtrafikens funktion. Vilka kvaliteter borde finnas i kollektivtrafiken och vem tilltalar kvaliteterna? Hur långt ska kollektivtrafiken tillgängliggöras och för vem? Det finns inget självklart svar men utgångspunkt från upplevd tillgänglighet och kontextbaserade kvaliteter skulle på ett bättre sätt kunna tangera människors ideal för specifik resa med kollektivtrafik.

### *5.1.2 Hur tillgänglig ska kollektivtrafiken vara?*

En fråga i sammanhanget är hur långt kollektivtrafiksystemet kan tillgänglig-

görs utifrån individuella behov innan dess tillgänglighet för övriga resenärer begränsas. Ett exempel som påvisats kan vara att respondenterna hade olika uppfattning om huruvida teknik eller personlig service bidrog till upplevd tillgänglighet i kollektivtrafiken. Lisa menade att det inte gick att åka utan personlig service. Anders upplevde att adekvat teknisk lösning gör personlig service överflödig. En investering i personlig service kan begränsa utrymmet som kollektivtrafikens tekniska kvaliteter tilldelas eftersom Region Skåne och Malmö stad har begränsade resurser att investera.

För att dra exemplet till sin spets hade alla säten på en buss kunnat försvinna till förmån för rullstolsburna. Det blir dock uppenbart att människor som uppskattar sittplats på bussen kommer opponera denna förändring som gör resan mer tillgänglig för resenärer med rullstol. Den intersubjektiva bekvämligheten blir i detta exempel begränsad till förmån för rullstolsburnas tillgänglighet. Det gäller att hitta en balans mellan generella lösningar som tilltalar majoriteten av kollektivtrafikens resenärer och de lösningar som underlättar för människor med särskilda behov. Denna balans kan vara svår att tangera till följd av att alla människor behöver olika stöd för att kunna använda den allmänna kollektivtrafiken. Gränsen för tillgängliggörandet skulle kunna landa vid att ingen annan resenär ska få det sämre till följd av att individuella behov tillmötesgås. En sådan lösning verkar huvudsakligen prioritera normativa människor vilket tillgängliggörande av kollektivtrafik redan gör i dagsläget. Det finns inget definitivt svar kring hur långt kollektivtrafiken ska tillgängliggöras och vilka behov som ska prioriteras.

Utifrån rådande planeringspraktiker verkar det finnas få möjligheter att frånga mer kvantifierbara kvaliteter vid planering av kollektivtrafik. Vi nämnde tidigare att såväl Malmö stad som Region Skåne har större fokus på kvaliteter som går att mäta, exempelvis temporalt avstånd och antalet avgångar. Eftersom kollektivtrafik ska ombesörja hela städer och regioner är det omöjligt att tillfredsställa alla behov och preferenser. Ett första steg mot omställning inom planering är att ge större utrymme åt det upplevelsebaserade. För att upplevelsen ska få större utrymme krävs en form av samtalsdriven planering där tjänstemän pratar med människor som bor i staden. Med samtalsdriven planering skapas ett skifte från att planera för människor till att planera med människor. Behovet av att planera med människor blev också uppenbart

utifrån deltagande studien i denna uppsats. Det uppdragades att vi har liten förståelse för hur människor med andra förutsättningar upplever verkligheten vilket belyser hur viktigt det är att planera tillsammans med användare.

## 5.2 Varför välja ett färdmedel?

Vårt empiriska resultat påvisar till skillnad från Scheepers et al. (2016), De Vos (2018) och Lättman (2018) att den upplevda tillgängligheten och vidare uppfattning om kollektivtrafik inte nödvändigtvis påverkar viljan att använda den. Respondenter har såväl bekräftat som motbevisat att upplevd tillgänglighet skulle påverka viljan att resa med specifikt färdmedel. Till exempel upplever Anders kollektivtrafiken otillgänglig men har ändå en vilja att använda allmän kollektivtrafik. Niklas menar i kontrast att när kollektivtrafiken upplevs mindre tillgänglig är han mindre intresserad av att åka. Vi menar att det kan finnas flera anledningar till att resultaten skiljer sig åt. Det är dels en fråga om val av metod, dels vad allmän kollektivtrafik representerar för respondenterna och dels urvalet av människor.

Vad gäller metoden har de tre artiklarna utgått från större urval där enkäter har ämnat fånga människans upplevda tillgänglighet. Att använda enkät för insamling av empiriska data riskerar att förlora nyanser i människans upplevelse eftersom svaren är definierade på förhand och tenderar att bli korta. För att fånga upp en människas upplevelse är det mer fördelaktigt att utgå från intervjuer (Kvale, 1996; Patel & Davidson, 2011). Längre samtal med en respondent kan undersöka hur och varför en upplevelse är på ett specifikt sätt. Därför blir svaren inte absoluta motsatser utan respondenten har ett stort svarsspektrum.

Eftersom självständigheten som mobilitet representerar värderas högt av intervjuade respondenter, bland annat Lisa och Anders berättar om hur viktig självständighet är, återfinns trots begränsad upplevd tillgänglighet en vilja att färdas med buss och tåg. Problemen som gör det svårt att resa för respondenterna överväger inte viljan som finns att självständigt kunna röra sig med kollektivtrafik. Självständig mobilitet förankras vanligtvis i den privata bilistens resvanor (Schiller et al., 2010). Att som privatbilist stå i kö på motorvägen i timmar övervägs av den självständighet som föraren upplever genom

att själv kunna styra över sitt resande. Liknande resonemang går att driva för synskadade respondenter i denna uppsats. Eftersom privatbilism inte är ett alternativ är allmän kollektivtrafik det primära färdmedlet för självständig mobilitet. Trots undermålig kvalitet skapar strävan mot självständighet en verklighet där viljan att färdas kollektivt finns.

Urvalet av människor tror vi har stor inverkan på den etablerade skillnaden. Varken Scheepers et al. (2016), De Vos (2018) eller Lättman (2018) har utgått från människor med nedsatt syn. Det är därför inte orimligt att den etablerade skillnaden uppkommer till följd av den begränsade valmöjlighet av färdmedel som återfinns bland människor med nedsatt syn (Wong, 2018). I ett större urval har en högre andel tillgång till bil än i denna studie vilket kan påverka benägenheten att använda kollektivtrafik om bilen upplevs mer tillgänglig (Scheeper et al., 2016). Eftersom den moderna staden är uppbyggd med bilen i fokus (Hine & Mitchell, 2016; Pooley, 2016), är det inte konstigt om bilen fortfarande är det mest tillgängliga och premierade alternativet. Tillgång till bil är dock inget som garanterar individens upplevda möjlighet att vara mobil. Lättman et al. (2018) påvisar att människor som huvudsakligen åker bil eller kollektivtrafik i Malmö har likvärdiga förutsättningar att leva önskvärt liv utifrån förutsättningar etablerade av transportsystemet. Bilinnehav i det större urvalet är därför ingen självklar förklaring till skillnaden.

### 5.3 Upplevd tillgänglighet och social exkludering i Malmö

Hine och Mitchel (2016) menar att mindre möjlighet att vara mobil innebär större risk att bli socialt exkluderad. Även om inte samtliga respondenter upplever resor till specifika platser i Malmö med den allmänna kollektivtrafiken som tillgängliga har de fortfarande alternativet att åka med särskild kollektivtrafik. Möjligheten att rasta hunden finns även om den allmänna kollektivtrafiken inte faciliterar aktiviteten. Huruvida det är tal om social exkludering är därför inte självklart. Eftersom utanförskapet definieras av det normerande innanförskapet (Lucas, 2013; Stigendahl, 2012; Kenyon, 2003), skulle de upplevda och verkliga begränsningarna som respondenterna påvisat kunna indikera social exkludering.

Att Malmö stad och Region Skåne faciliterar särskild kollektivtrafik medför

att den byggda miljön och fysiska förutsättningar hos individen inte är faktorer som skapar social exkludering hos respondenterna. En taxi plockar upp dig i hemmet och släpper dig vid destinationen så att varken funktionsvariation eller den byggda miljön påverkar din möjlighet att ta dig dit du vill. Där den allmänna kollektivtrafiken brister fyller den särskilda på. Problematiskt för framtiden är Region Skånes vision om att fasa ut särskild kollektivtrafik. Eftersom särskild kollektivtrafik idag tillgodoser behov för synskadade är det viktigt att den allmänna kollektivtrafiken kan fylla de luckor som uppstår efter utfasning av färdtjänst. Om Region Skåne fasar ut olika alternativ för synskadade människor i Malmö ökar risken att social exkludering uppstår i framtiden. Vi menar att begränsad upplevd tillgänglighet till allmän kollektivtrafik blir synnerligen problematiskt när alternativ saknas. Den tendens till social exkludering som finns hos respondenterna, exempelvis Anders begränsade möjlighet att rasta hunden eller Lisas begränsade spontanitet, motverkas av att den särskilda kollektivtrafiken utgör ett alternativ som faciliterar den rörelse som respondenten inte klarar på egen hand.

När och hur en resa kan genomföras skulle kunna producera en känsla av utanförskap. Det låga förtroendet och känslan av att bli bortprioriterad som framgår från intervjuerna kan vara en indikator på att respondenterna upplever en form av social exkludering. Exkluderingen tar sig dock inte uttryck i hur respondenterna berättar om deltagande i olika former av aktiviteter i samhället. Såväl arbete som rekreation och social interaktion är huvudsakliga anledningar till att respondenterna är mobila. Att en resa kan genomföras för dessa ändamål indikerar att det inte handlar om någon utbredd social exkludering för synskadade som reser kollektivt i Malmö (Lucas, 2012; Levi, 2013; Ureta, 2008).

### 5.4 Erfarenhet

Det är uppenbart att erfarenhet påverkar upplevd tillgänglighet till kollektivtrafik för synskadade i Malmö. I likhet med Tuan (1974), menar vi att erfarenhet i dåtid kommer påverka upplevelsen i nutid. Det är framförallt två typer av erfarenhet som påverkar. Erfarenhet från tidigare resor skapar ett ideal vilket påverkar upplevd tillgänglighet om idealet inte tangeras. Till exempel menar Carl att Shinkansen är bäst eftersom fordonet innefattar såväl

hög effektivitet som komfort. Färdmedel som inte innefattar hög komfort och effektivitet kommer inte tangeras Carls ideal vilket påverkar huruvida de kommer upplevas tillgängliga. Likaså påverkas upplevd tillgänglighet av den trygghet som stor erfarenhet av ett kollektivtrafiksystem skapar. Lisa har synnerligen svårt att åka i Malmö på grund av ett bristfälligt system samt begränsad kunskap om staden och systemet. Niklas som reser mycket upplever att problematik blir mindre ju fler resor som genomförs.

Den inverkan som erfarenhet har på respondenternas upplevda tillgänglighet medför några problem som måste belysas. Främst påverkar respondenternas erfarenhet av bristande utrop tillgängligheten till allmän kollektivtrafik i Malmö. Det historiska fokus på intersubjektiv tillgänglighet inom kollektivtrafikutvecklingen har skapat ett system som inte tillgodoser synskadades individuella behov. När synskadade får erfarenhet av kollektivtrafik som inte tillgodoser behov kommer andra färdmedel som upplevs mer tillgängliga att premieras (Scheepers, et al., 2016; Lättman, 2018). I fall där kollektivtrafikens kvalitet skulle förbättras för att närmare tangeras synskadades ideal finns risk att denna förbättring inte uppdagas eftersom andra alternativ används (Lättman et al., 2016). Situation kan därför uppstå där förbättringar genomförs men inte bidrar till synskadades upplevda möjlighet att vara mobil eftersom de inte känner till förbättringen.

En människa med nedsatt syn som har tillräcklig kunskap för att använda systemet idag behöver inte nödvändigtvis uppskatta förändringar som ämnar att tillgängliggöra. Till exempel menar Niklas, Göran, Lisa och Anders att det är viktigt med ett konsekvent kollektivtrafiksystem som inte förändras. Förändringar i systemet innebär nya rutiner som respondenterna måste lära sig. Förändrade rutiner upplevs problematiskt för respondenterna vilket uppenbaras när Niklas och Anders berättar om att ny busslinjedragning medför en process av lärande som är jobbig. Det är också vikten av rutiner som gör att samtliga blinda respondenter föredrar spårbunden kollektivtrafik för buss då tåg befinner sig i ett slutet system som sällan förändras. Eftersom spårbunden trafik är mer konsekvent och mindre benägen att förändras finns större förtroende för att den kunskap som inhämtas om specifik linje inte kommer vara onödig i framtiden.

Tillgängliggörande insatser för synskadade belyser därför den konflikt som ofta återfinns inom transportplanering mellan brukare och potentiella brukare (Cresswell, 2010; Schiller et al., 2010). En förändring som syftar till att förbättra för respondenterna innebär en ny period av lärande med nya rutiner där kollektivtrafiken kommer vara svår att använda. Exempelvis berättar Niklas om att inte vilja åka efter omläggning av en busslinje. Systemet i sin befintliga form skapar förutsättning för synskadade människor med erfarenhet att använda kollektivtrafik. Problemet är att synskadade som idag saknar erfarenhet och inte kan använda allmän kollektivtrafik inte heller har möjlighet att lära sig hur systemet fungerar. Den begränsade möjligheten att lära sig härleds till att människor som inte förstår systemet inte heller använder kollektivtrafik. Då finns det få möjligheter att skaffa sig den erfarenhet som behövs för att resa självständigt. Konflikten sätts på sin spets när planering måste väga befintliga resenärer mot nya användare. Är det viktigare att människor får behålla sina rutiner eller att nya resenärer ska kunna använda systemet?

Konflikten avspeglar också ett mer övergripande problem inom hållbar mobilitet och transportplanering. I den mer övergripande skalan behandlar konflikten hur kollektivtrafikutveckling ska förhålla sig till att göra kollektivtrafiken attraktiv för privatbilister eller mer tillgänglig för befintliga användare (Schiller et al., 2010). Tillgängliggörande av kollektivtrafik för synskadade är således del av en större problematik som finns inom diskursen för transportutveckling. Vi menar därför att tillgängliggörande av kollektivtrafik för synskadade blir en produkt av hur planeringsdiskursen etablerar riktlinjer för hur konflikten ska lösas. Utgångspunkt i upplevd tillgänglighet för en mer samtalsdriven planering kan lägga grunden för det praktiska arbetet med att utveckla kollektivtrafik för såväl befintliga som nya resenärer. Det kommer dock behövas ytterligare ansträngningar från såväl professionella som civilsamhället för att nå en lösning.

## 5.5 Metoddiskussion

Trots uppsatsens kritiska förhållningssätt mot objektiva sanningar är vi säkra på att det finns andra metoder som skulle kunna användas vid undersökningar av liknande karaktär. Fler metoder är inte nödvändigtvis bättre utan besit-

ter styrkor och svagheter som kan beskriva ett fenomen från olika perspektiv (Patel & Davidson, 2011). Till exempel hade en deltagande observation, där författaren fått vara med och uppleva objektets vardag, bidragit med en annan syn på det studerade fenomenet än vad intervjun gör. Skillnad mellan metoderna grundar sig i att observation identifierar "vad individen gör", och intervjun studerar "vad människor upplever att de gör" (Denscombe, 2014). Det uppstår således en diskrepans i kärnan av uppsatsen, beroende på om metoden observation eller intervju används, mellan verklighet och upplevd verklighet. Därför uppstår en skillnad i vilken typ frågeställning som kan besvaras. En studie med empiriska data insamlad genom observation hade snarare fokuserat på hur någon har möjlighet att röra sig i förhållande till hur de upplever sig ha möjligheten.

Ett mer kvalitativt förhållningssätt med fokus på empirisk data i form av semistrukturerade intervjuer kan vara ett välkommet inslag till forskningsdisciplinen hållbar mobilitet och transportplanering som stadsutvecklingsprocess. Vanligt förekommande vid transportrelaterade studier är metoder som exempelvis enkätundersökningar (se Lättman et al., 2016; Wong, 2018, Scheepers et al, 2016), alternativt stora mängder strukturerade intervjuer (se Lättman et al., 2018), som försöker kvantifiera och aggregera människors handlingar, upplevelser och föreställningar. Detta trots att undersökningarnas fokus är individuella behov och upplevd tillgänglighet. En fördel med klassiska metoder för forskningsfältet är att resultatet kan få hög tillförlitlighet och generaliseringsgrad eftersom många människor tillfrågas och har samma upplevelse av exempelvis kollektivtrafik och privatbilism (Patel & Davidson, 2011). Som tidigare nämnt finns det ett individuellt perspektiv som ofta undermineras av mer kvantifierbara indikatorer på tillgänglighet. Här vill vi mena att vi har en relativt unik ingång till fenomenet tillgänglighet till kollektivtrafik vilket ses som en styrka med metodvalet.

Den genomförda deltagandestudien är som tidigare nämnt ett komplement till de två övriga metoderna. Därav har det empiriska materialet som inhämtats från deltagandestudien fått begränsat utrymme i uppsatsen. Framför allt gav vår egna upplevelse förståelse för hur människor kommer uppleva tillgänglighet på olika sätt. Den förståelse som vi fick från den egna upplevelsen hade kunnat användas mer i uppsatsen men vi valde att ha större fokus

på intervjuer och dokumentstudie. Det är svårt att undersöka hur andra upplever ett fenomen genom våra egna upplevelser. Därför var intervjuerna den primära metoden för att förstå hur människor upplever tillgänglighet till kollektivtrafik i Malmö.

Ett uppdatat problem med urvalet i uppsatsen är att samtliga respondenter åker eller har åkt mycket kollektivt i sitt liv. Ett urval som istället ämnar att studera människor som inte har förmåga eller vilja att använda allmän kollektivtrafik på en plats utan särlösningar hade genererat ett resultat som exempelvis påvisat högre grad av social exkludering. Därför är vårt urval missvisande i förhållande till drivet att resa och tillgång till alternativ. Därav menar vi att den upplevda tillgängligheten till kollektivtrafik kan vara en indikator för utanförskap, vilket också Lättman et al. (2016) påvisar.

### *5.5.1 Generaliserbarhet*

Uppsatsens bidrag till diskursen behandlar hur administrativa enheter i södra Sverige definierar och tillämpar tillgänglighet. Det sätt som tillgänglighet definieras menar vi är problematiskt för samhällsutvecklingen. Problematiken härstammar från att rådande praktiker för att identifiera tillgänglighet har utgångspunkt i kollektivtrafikens kvantifierbara kvaliteter istället för individens behov. Vi hävdar att behovsdriven syn på tillgänglighet kan vara ett välkommet inslag till kollektivtrafikutveckling oavsett geografisk eller kulturell kontext. Till exempel är information om kollektivtrafiksystemet och hur det ska användas en viktig kvalitet för tillgängligheten. Information som kvalitet är nödvändig oavsett vilket system det handlar om. Här kan vår uppsats bidra till hur informationsproblematiken ska tacklas.

Används klassisk definition av tillgänglighet kommer närvaron av information på en buss definiera tillgängligheten. Utgångspunkt från upplevd tillgänglighet ämnar istället att identifiera hur resenärer vill och har möjlighet att tillgodogöra sig information om kollektivtrafiken och därefter etablera systemets tillgänglighet. Ett stående problem vid studier av kvalitativ karaktär är hurvida resultatet kan generaliseras i annan kontext (Patel & Davidson, 2011). Resultatet från den empiriska undersökningen speglar vår samtid och Malmös geografi, ekonomi och kultur. I dagsläget är mobilitet viktigt

för vardagslivet. I framtiden kan denna syn på människans rörelse komma att förändras vilket påverkar huruvida människor upplever kollektivtrafikens möjlighet att facilitera önskvärd rörelse. Om samhället kräver minimal förflyttning kommer även undermålig kollektivtrafik att upplevas adekvat i förhållande till dagens läge. Utifrån ekonomiska förutsättningar finns det länder med sämre förhållanden och därav färre möjligheter att facilitera tekniska lösningar än i Sverige. I dessa länder borde den personliga servicen spela större roll än i denna studie. Uppsatsens empiriska resultat blir snarare en historieskrivning för problematiken och synen på mobilitet och tillgänglighet som varit närvarande i västvärlden de senaste 50 åren.

## 5.6 Slutsats

I början av denna uppsats ställde vi frågan: Hur kan individuella behov ges ett större fokus vid planering av tillgänglig kollektivtrafik? Upplevs kollektivtrafiken tillgänglig används den mer och skapar ökade möjligheter för människor som har få alternativ att vara mobila i samhället. Att skapa högkvalitativ allmän kollektivtrafik innebär möjlighet att fasa ut särskild kollektivtrafik vilket är bra för klimatet men främst för människan som får ökad möjlighet att resa självständigt. Att kollektivtrafiken upplevs tillgänglig är därför viktigt för den hållbara utvecklingen.

Genom att problematisera begreppet tillgänglighet uppdagas att planering inte längre kan vara en prognosstyrd eller kvantifierbar praktik utan människans upplevelse måste få större utrymme inom transportplanering. Vår dokumentstudie påvisar att såväl Region Skåne som Malmö Stad har stort fokus på att tillgängliggöra kollektivtrafiken fränkopplad individen och med fokus på det mätbara. Konstant strävan efter mätbarhet lämnar lite eftertanke åt de behov som återfinns bortom det kvantifierbara. Bristen på eftertanke om behov bortom det kvantifierbara är också anledning till rådande diskrepans mellan vad som intersubjektivt är tillgängligt och vad respondenterna upplever tillgängligt. Upplevd tillgänglighet är ett begrepp som kan belysa problematiken med rådande praktiker. När människors upplevelse undersöks på djupet framkommer behov som inte låter sig generaliseras och kvantifieras. Till exempel är behovet av information kritiskt för såväl intersubjektiv som upplevd tillgänglighet. Hur informationen tillgås är dock inget som

kan generaliseras utan varje människa har olika förutsättningar och behov vad gäller att tillgodogöra sig kunskap om kollektivtrafiksystemet. Hur icke kvantifierbara behov ska omsättas i praktiken är inte självklart men viktigt.

Utifrån resultatet i denna uppsats framkommer att det är allt svårare att legitimera transportplanering som en toppstyrd praktik som verkställer planer med lite hänsyn till individen. Ett större fokus på individuella behov vid utveckling av allmän kollektivtrafik verkar självklart i strävan mot hållbar stadsutveckling. Detta menar vi sker när de som ska facilitera allmän kollektivtrafik går ut och samtalar med befintliga och framtida brukare. Här kan upplevd tillgänglighet vara ett begrepp som lyfter vikten av mer samtals- och behovsdriven planering. Det måste därför ske ett skifte från rådande planeringspraktiker där fokus inte längre går ut på att undersöka, sammanställa och verkställa det kvantifierbara. En planerares huvudsakliga uppgift för att skapa ett hållbart transportsystem borde vara att kommunicera med människor för att undersöka och omsätta specifika behov till ett system som inkluderar det subjektiva. Vi måste börja planera med människor, inte för dem.



## 6. Vidare forskning

Efter flera månaders arbete med upplevd tillgänglighet i Malmö har det framkommit en rad aspekter som kan vara av intresse för andra akademiker att undersöka för att täcka upp de hål som återfinns i denna uppsats. Ett exempel skulle kunna vara att även intervjua tjänstepersoner som arbetar med tillgänglighet i kommunen. Genom att intervjua tjänstepersoner hade vi kunnat svara på vilka incitament kommunen eller Region Skåne har för att använda den klassiska definitionen av tillgänglighet. Med större inblick i hur de två administrativa organen arbetar med tillgänglighet hade också förändringspotential i nuvarande praktiker kunnat etableras. Istället för att belysa fördelar gällande förändring av tillgänglighetsarbetet hade verktyg för att mäta icke kvantifierbara faktorer kunnat utvecklas.

Ytterligare uppslag för vidare forskning kan vara att i likhet med Lättman et al. (2016) försöka indexera den upplevda tillgängligheten med större fokus på synskadade människor. Skillnader i aggregerade grupper hade således kunnat definieras och påvisat marginaliserade grupper vars behov inte tillmötesgår i kollektivtrafikens befintliga tillstånd. Ett större fokus på människor utan modala alternativ kan också vara ett välkommet uppslag för vidare forskning. Detta för att undersöka hur mängden alternativ att vara mobil kan påverka upplevd tillgänglighet till samhället och kollektivtrafik.

## 7 Referenser

### 7.1 Tryckta källor

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

Bornemark, J. (2018). *Det omätbaras renässans: en uppgörelse med pedanternas världsherravälde*. (Första upplagan). Stockholm: Volante.

*Boverkets byggregler*. (SFS 2011:6). Karlskrona: Näringsdepartementet.

*Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader*. (SFS 2004:15). Karlskrona: Näringsdepartementet.

Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000) Transport and social exclusion in London, *Transport Policy*, 7. 195–205. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X)

Cloke, P.J. (red.) (2004). *Practising human geography*. London: SAGE.

Çolak, T., Bamaç, B., Aydin, M., Meriç, B., & Özbek, A. (2004). Physical fitness levels of blind and visually impaired goalball team players. *Isokinetics and Exercise Science* 12, 247–252

Crampton, J. (1994). "Cartography defining moment: The Peters projection controversy, 1974–1990."; *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization*, 31(4), 16-32. doi: [10.3138/1821-6811-L372-345P](https://doi.org/10.3138/1821-6811-L372-345P)

Cresswell, J. (2003). *Research design: Qualitative, quantitative and mixed methods approaches* (2nd ed.) Thousand Oaks, CA: SAGE.

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, volume 28, pages 17 - 31. doi: <https://doi.org/10.1068/d11407>

Denscombe, M. (2014). *The good research guide: for small-scale social research projects*. (5th ed.) Maidenhead, England: McGraw-Hill/Open University Press.

De Vos, J. (2018). Do people travel with their preferred travel mode? Analysing the extent of travel mode dissonance and its effect on travel satisfaction. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 117, 261-274. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.034>

Dijst, M., Rietveld, P. & Steg, L. (2013). Individual needs, opportunities and travel behaviour: a multidisciplinary perspective based on psychology, economics and geography, i Wee, B.V., Annema, J.A. & Banister, D. (red.), *The transport system and transport policy: an introduction*. 19.-50. Cheltenham, UK: Edward Elgar.

*Diskrimineringslag*. (2008:567). Stockholm: Arbetsmarknadsdepartementet

Eisenhardt, K.M. (1989). Building Theories from Case Study Research. *The Academy of Management Review*, 14 (4), 532-550. doi: [10.2307/258557](https://doi.org/10.2307/258557)

Eriksson, D., & Svensson, G. (2015). Elements affecting social responsibility in supply chains. *Supply Chain Management*, 20(5), 561–566. <https://doi-org.proxy.mau.se/10.1108/SCM-06-2015-0203>

Farrington, J. (2007). The new narrative of accessibility: Its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), 319-330. doi: [10.1016/j.trangeo.2006.11.007](https://doi.org/10.1016/j.trangeo.2006.11.007)

Gallagher, B. A. M., Hart, P. M., O'brien, C., Stevenson, M. R., &

Jackson, A. J. (2011). Mobility and access to transport issues as experienced by people with vision impairment living in urban and rural Ireland. *Disability & Rehabilitation*, 33(12), 979–988. doi: 10.3109/09638288.2010.516786

Geurs, K., & Ritsema van Eck, J. (2001). *Accessibility measures: Review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transportation scenarios, and related social and economic impact*. Utrecht, the Netherlands, RIVM.

Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M.J., Whatmore, S. (2009). *The dictionary of human geography*. (5th ed.) Malden, MA: Wiley-Blackwell.

HAKO-utredningen (1976). *Handikappanpassad kollektivtrafik: sammandrag av SOU 1975:76 = Adapting public transport for the handicapped : a summary of the report in Swedish SOU 1975:76 = Den Behinderten angepasster öffentlicher Verkehr : Zusammenfassung des Staatlichen Erhebungsberichts SOU 1975:76*. Stockholm: LiberFörlag/Allmänna förlag

Hakobyan, L., Lumsden, J., O’Sullivan, D., & Bartlett, H. (2013). ” *Mobile assistive technologies for the visually impaired*”. Elsevier Volume 58(6), 513-528. doi: 10.1016/j.survophthal.2012.10.004

Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006) Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings, *Mobilities*, 1(1), 1-22, doi: 10.1080/17450100500489189

Hine, J., & Mitchell, F. (2016). *Transport disadvantage and social exclusion : exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland*. London : Routledge, 2016.

Holloway, L., & Hubbard, P. (2001). *People and place : the extraordinary geographies of everyday life*. Harlow : Prentice Hall, 2001

K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (2018). *Vilken framtid har bussen?: omvärldsanalys inom ramen för projektet Buss 2030*.

[Lund]: K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun* (andra upplagan). Lund: Studentlitteratur.

Kvale, S. (1996). *Interviews: an introduction to qualitative research interviewing*. Thousand Oaks: SAGE.

Kenyon, K., (2003). Understanding social exclusion and social inclusion. *Municipal Engineer* 156 (Issue ME2), 97–104. doi: 10.1680/muen.2003.156.2.97

Krizek, J.K., Hornig, J. & El-Geneidy, A. (2012). Perceptions of accessibility to retail and other public services, I Geurs, K (red.), *Accessibility Analysis and Transport Planning Challenges for Europe and North America*. (s. 96-117). Cheltenham, UK: Edward Elgar

*Lag om handikappanpassad kollektivtrafik* (1979:558). Stockholm: Näringsdepartementet

Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., & Patsios, D. (2007). *The multidimensional analysis of social exclusion*. Department of Sociology and School for Social Policy, Townsend Centre for the International Study of Poverty and Bristol Institute for Public Affairs. Bristol, University of Bristol.

Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport, *Environment & Urbanization*. 25(1): 47–63. doi: 10.1177/0956247813477810

Lindqvist, R., & Lundälv, J. (2012). Participation in Work Life and Access to Public Transport – Lived Experiences of People with Disabilities in Sweden. *Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 18(2), 148-155. doi: <https://doi.org/10.1017/jrc.2012.15>

Longley, P., Goodchild, M.F., Maguire, D.J. & Rhind, D. (2011). *Geographic information systems & science*. (Fourth edition.), Hoboken:

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: where are we know? *Transport Policy*, 20, 105-113

Lättman, K., Friman, M., & Olsson, L. (2016). *Perceived Accessibility of Public Transport as a Potential Indicator of Social Inclusion*. *Social Inclusion* (ISSN: 2183-2803) 4 (3), 36-45 doi: 10.17645/si.v4i3.481

Lättman, K. (2018). *Perceived accessibility, living a satisfactory life with help of the transport system*. (Doktorsavhandling, Karlstad universitet). Hämtad från <http://kau.diva-portal.org/smash/get/diva2:1258116/FULLTEXT01.pdf>

Lättman, K., Friman, M., & Olsson, L. (2018). A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. *Research in Transportation Economics*, Volume 69, 501-511. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.06.002>

Malterud, K. (2009). *Kvalitativ metod i medicinsk forskning*. Lund: Studentlitteratur

Mc Cracken G. (1988). *The long interview. Qualitative Research Methods*. London: Sage Publications

Morris, J.M., Dumble, P.L., & Wigan, M.R. (1979). Accessibility indicators for transport planning. *Transportation research*, 13(2), 91- 109. doi: [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(79\)90012-8](https://doi.org/10.1016/0191-2607(79)90012-8)

Nikolaeva, A. Adey, P. Cresswell, T. Lee, J. Y. Nóvoa, A. & Temenos, C. (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*. <https://doi.org/10.1111/tran.12287>

Parkhurst, G., & Meek, S. (2014). The effectiveness of park-and-ride as a policy measure for more sustainable mobility. *Transport and sustainability*, 5(5), 185- 211. doi: 10.1108/S2044-994120140000005020

Patel, R & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder: Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Pelli, D. G. (1987). *The Visual Requirements of Mobility*. Berlin: Springer Verlag

*Plan- och bygglag*. (2010:900) Stockholm: Näringsdepartementet

Pooley, C. (2016). Mobility, Transport and Social Inclusion: Lessons from History. *Social Inclusion*, 4 (3), 100-109. doi: <http://dx.doi.org/10.17645/si.v4i3.461>

Pred, A., (1977). The choreography of existence: comments on Hägerstrand's time-geography and its usefulness. *Economic Geography*, 53, 207-221

Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport Policy*, 25, 119-127. doi: 10.1016/j.tranpol.2012.11.005

Salive, M. E., Guralnik, J. , Glynn, R. J., Christen, W. , Wallace, R. B. and Ostfeld, A. M. (1994). Association of Visual Impairment with Mobility and Physical Function. *Journal of the American Geriatrics Society*, 42, 287-292. doi: 10.1111/j.1532-5415.1994.tb01753.x

Scheepers, C., Wendel-Vos, G., van Kempen, E., de Hollander, E., van Wijnen, H., Maas, J., & Schuit, A. (2016). Perceived accessibility is an important factor in transport choice — Results from the AVENUE project. *Journal Of Transport & Health*, 396-406. doi: 10.1016/j.jth.2016.01.003

Schiller, P.L., Bruun, E.C. & Kenworthy, J.R. (2010). *An introduction to sustainable transportation: policy, planning and implementation*. London: Earthscan.

Straatemeier T. (2008). How to plan for regional accessibility? *Trans-*

port Policy, 15, 127-137. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.002>

Svensson, E. (2012). *Bygg ikapp: för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: Svensk byggtjänst

Swenor, K., Simonsick, E., Ferrucci, L., Newman, A., Rubin, S., & Wilson, V. (2015). Visual Impairment and Incident Mobility Limitations: The Health, Aging and Body Composition Study. *The American Geriatrics Society*, 63 (1) 46-54. doi: 10.1111/jgs.13183

Thackara, J. (2015). *How to thrive in the next economy: designing tomorrow's world today*. London: Thames and Hudson.

Thurén, T. (2007). *Vetenskapsteori för nybörjare*. (2., uppl.) Stockholm: Liber.

Tuan, Y. (1974). Space and Place: Humanistic Perspective. *Progress in Human Geography*, 6:233–46

Ureta, S. (2008). To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), 269-289. doi: 10.1080/17450100802095338

Wong, S. (2018). The limitations of using activity space measurements for representing the mobilities of individuals with visual impairment: A mixed methods case study in the San Francisco Bay Area. *Journal of Transport Geography*, 66, 300–308. doi: <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1016/j.jtrangeo.2017.12.004>

## 7.2 Elektroniska källor

Hedin, A. (1996). *En liten lathund om kvalitativ metod med tonvikt på intervju*. Hämtad 2019-01-30 från [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:kVA1duHZ13UJ:https://studentportalen.uu.se/uusp-fil-learea-tool/download.action%3FnodeId%3D459535%26toolAttachmentId%](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:kVA1duHZ13UJ:https://studentportalen.uu.se/uusp-fil-learea-tool/download.action%3FnodeId%3D459535%26toolAttachmentId%3D108197+&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se)

[3D108197+&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:kVA1duHZ13UJ:https://studentportalen.uu.se/uusp-fil-learea-tool/download.action%3FnodeId%3D459535%26toolAttachmentId%3D108197+&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se)

K2 Handbok. (2017). *Kollektivtrafik -Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. K2 Lund ISBN 978-91-7753-342-9, [http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/kollektivtrafik\\_utmaningar\\_mojligheter\\_och\\_losningar\\_for\\_tatorter.pdf](http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kollektivtrafik_utmaningar_mojligheter_och_losningar_for_tatorter.pdf)

Malmö stad. (2008). *Tillgänglighetsprogram, Krav och riktlinjer för god tillgänglighet för funktionshindrade vid ny- och ombyggnad av allmän plats*. Hämtad 2019-02-12 från <http://www.projektering.nu/files/Tillganglighetsprogr.pdf>

Malmö stad. (2015). *Serviceresor: Information om färdtjänst och riksfärdtjänst*. Hämtad 2019-02-25 från [https://malmo.se/download/18.36b-261d714e4d980ad02ad9/1491302139981/fardtjanst\\_juni2015.pdf?f-bclid=IwAR2pF4DXIFLV-U1KAje8xc6tdEZ-5YTNOFKTWvwcow7N-RAfw3t4j4SQhKz0](https://malmo.se/download/18.36b-261d714e4d980ad02ad9/1491302139981/fardtjanst_juni2015.pdf?f-bclid=IwAR2pF4DXIFLV-U1KAje8xc6tdEZ-5YTNOFKTWvwcow7N-RAfw3t4j4SQhKz0)

Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan: För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. Hämtad 2019-01-21 från <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html>

Malmö stad. (2018a). *Översiktsplan för Malmö: planstrategi*. Hämtad 2019-01-18 från [https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN%2BF%C3%96R%2B-MALM%C3%96\\_antagen\\_31maj2018\\_lowres.pdf](https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN%2BF%C3%96R%2B-MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf)

Malmö stad (2018b). *Malmöexpressen*. Hämtad 2019-02-25 från <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Nar-du-aker-kollektivt/MalmoExpressen.html>

Regeringskansliet. (2017). *Mål för transporter och infrastruktur*. Hämtad 2018-04-04 från <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Region Skåne. (2016a). *Tillgänglighetsprogram för allmän kol-*

*lektivtrafik för åren 2016-2020*. Hämtad 2019-02-20 från <https://www.skane.se/Public/Protokoll/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/2016-05-02/Tillg%C3%A4nglighetsprogram%20f%C3%B6r%20den%20allm%C3%A4nnan%20kollektivtrafiken/Tillg%C3%A4nglighetsprogram%20f%C3%B6r%20allm%C3%A4n%20kollektivtrafik%202016-2020.pdf>

Region Skåne. (2016b). *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016*. Hämtad 2019-02-20 från: [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/trafikforsorjningsprogram2016.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/trafikforsorjningsprogram2016.pdf)

Region Skåne. (2018a). *Kollektivtrafik i Skåne*. Hämtad 2019-02-20 från <https://www.skane.se/organisation-politik/Vart-uppdrag-inom-kollektivtrafik/>

Region Skåne (2018b). *Kontinentalbanan (Malmöringen)*, Hämtad 2019-02-25 från: <https://www.skane.se/organisation-politik/Vart-uppdrag-inom-kollektivtrafik/Nya-linjer-och-fordon/Nya-taglinjer-och-stationer/Mal-moringen/>

SKR. (2019). *Att ta sig fram*. Hämtad 2019-02-01 från <http://www.srf.nu/leva-med-synnedstning/att-ha-en-synnedstning/att-ta-sig-fram/>

Skånetrafiken. (2018a). *Malmö linjenät*. Hämtad 2019-02-25 från [https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/linjekartor/linjekartor-2018/malmo\\_linjenat\\_dec17.pdf](https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/linjekartor/linjekartor-2018/malmo_linjenat_dec17.pdf)

Skånetrafiken. (2018b). *Kartaaffish Skåne*. Hämtad 2019-02-25 från [https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/linjekartor/ovriga-kartor-linjer/kartaaffisch\\_skane\\_dec18\\_a3.pdf](https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/linjekartor/ovriga-kartor-linjer/kartaaffisch_skane_dec18_a3.pdf)

Skånetrafiken. (2019). *Medresenär - Ledsagare*. Hämtad 2019-04-08 från <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/tillganglighet/medresenar---ledsagare/>

Skånetrafiken. (u.å.). *En app är bara början*. Hämtad 2019-04-03 från: <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/skanetrafi-kens-nya-app/nu-borjar-resan-till-framtiden/>

Stigendal, M. (2012). *Malmö - de två kunskapsstäderna*. Hämtad 2019-01-29 från: [http://muep.mau.se/bitstream/handle/2043/14036/Stigendal\\_20120130.pdf?sequence=2&isAllowed=y](http://muep.mau.se/bitstream/handle/2043/14036/Stigendal_20120130.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Trafikverket. (2013). *Stationshandbok*. Hämtad 2019-03-20 från: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10338/RelatedFiles/2013\\_060\\_Stationshandbok.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10338/RelatedFiles/2013_060_Stationshandbok.pdf)

Trafikverket. (2018). *Punktlighet på järnvägen*. Hämtad 2019-03-21 från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall-av-vag-och-jarnvag/Sa-skoter-vi-jarnvagor/Jarnvagens-utmaningar/Punktlighet/>

Vårdguiden 1177. (2019). *Synnedstning*. Hämtad 2019-02-01 från <https://www.1177.se/Stockholm/Fakta-och-rad/Sjukdomar/Synnedstning/#-section-9>

WHO. (2014). *Blindness and vision impairment*. Hämtad 2019-02-05 från <https://www.who.int/blindness/en/>

### 7.3 Bildkällor

Figur 1. Andreasson, F., & Lindblad, M. (2019). *Tillgänglighetens dimensioner*. 2019-04-05

Figur 2. Andreasson, F., & Lindblad, M. (2019). *Matris som förklarar de viktigaste skillnaderna som framkommit från teori om upplevd och intersubjektiv tillgänglighet*. 2019-04-05

Bild 1. Andreasson, F., & Lindblad, M. (2019). *Deltagande studie*. 2019-02-15

Bild 2. Andreasson, F., & Lindblad, M. (2019). *Prator*. 2019-02-25

Bild 3. Andreasson, F., & Lindblad, M. (2019). *Bristande samspel mellan byggd miljö och fordon*. 2019-04-23

Bild 4. Andreasson, F., & Lindblad, M. (2019). *Cykelväg som barriär*. 2019-05-03

## Arbetsfördelning

Författarna har varit närvarande vid samtliga intervjuer. Fredrik har haft ansvar över det grafiska materialet i såväl uppsats som poster. Båda författarna har bidragit till uppsatsens teoretiska ramverk och metodologiska utgångspunkt. Textens samtliga delar är komponerade via ett samarbete mellan de två författarna. De få tillfällen som arbetet fortskridit utan en av författarnas närvaro har det i huvudsak arbetats med korrekturläsning. Detta har hänt tre dagar under terminen.

## 8 bilaga

### *Bilaga 1*

#### *Intervjuguide*

Namn?

Ålder?

Var bor du idag?

Kan du berätta lite om din synsättning?

Hur mycket använder du kollektivtrafik?

Vad tycker du om kollektivtrafiken i Malmö?

Kan du berätta om upplevelsen från en dag du åkt kollektivt i Malmö?

Finns det någon speciell anledning till att du reser?

Kan du berätta om en riktigt bra resa du gjort?

Vill du berätta om en riktigt dålig resa?

Hur gör du när du åker till nya platser?

Hur upplevs nya miljöer?

Finns det något som skulle kunna underlätta ditt resande?

Känner du till hur en använder kollektivtrafiksystemet?

Hur är det att resa vid olika tider på dygnet?