

Ulige veje til mobilitet

Et feltstudie af hverdagsmobilitet i udsatte byområder
Trafikdage 2014

Lise Rask & Naja Poulsen
Speciale ved Plan, By & Proces, Roskilde Universitet 2014







Ind he

- med gyldigt
eller billet

Hør med

HELLO KITTY

Mobilitet – en ulige fordelt ressource

De mest velhavende danskere med en årsindkomst over 600.000kr rejser dagligt **over dobbelt så langt** som en dansker med en årsindkomst under 200.000kr

Indkomst har betydning for **valg af transportmiddel**: de mest velhavende kører helst i bil, mens mindst velhavende vælger bussen eller går til fods

Negativ sammenhæng mellem indkomst og transport både hvad angår **transportformer, antal tilbagelagte kilometer, antal ture og længden af de enkelte ture**

Værdier i trafikplanlægning

Hvilke værdier er bærende i trafikplanlægning:

- effektivitet?
- miljø?
- sundhed?
- **lighed?**



Analyse af voksne kvindelige immigranter med baggrund i ikke-vestlige lande, bosat i et udsatte boligområde.

Feltstudie i Sjælør, København

mobilitetsadfærd: transportformer



De mest anvendte transportmidler er bus, tog og gang. Bil og cykel bruges i væsentlig ringere grad, og bil oftest som passager.



De transportformer som normalt opfattes som 'individuelle' 'fleksible' eller 'frihedsskabende' er altså de mindst anvendte.

Forudsætninger for mobilitet

Mobilitetskapital → mobilitetsadfærd

mobilitetskaptal

1. ANALYSE AF FYSISKE OMGIVELSER (adgang)

store afstande

styret/adskilt mobilitet

familie- og indkøbsrelaterede destinationer/ture

2. ANALYSE AF PERSONLIGE KOMPETENCER (kompetence)

helbredsmæssige ressourcer

tekniske ressourcer

vidensmæssige ressourcer

økonomiske ressourcer

3. ANALYSE AF SOCIAL DISKURS (tilegnelse)

frygt/angst

social samvær

sundhed

1. Fysiske adgangsforhold



Skala



Sjælør i Sjælør

Sjælør i Brønshøj

Sjælør på Amagerbro

Sjælør er kendetegnet ved sin langstrakte form og store skala.

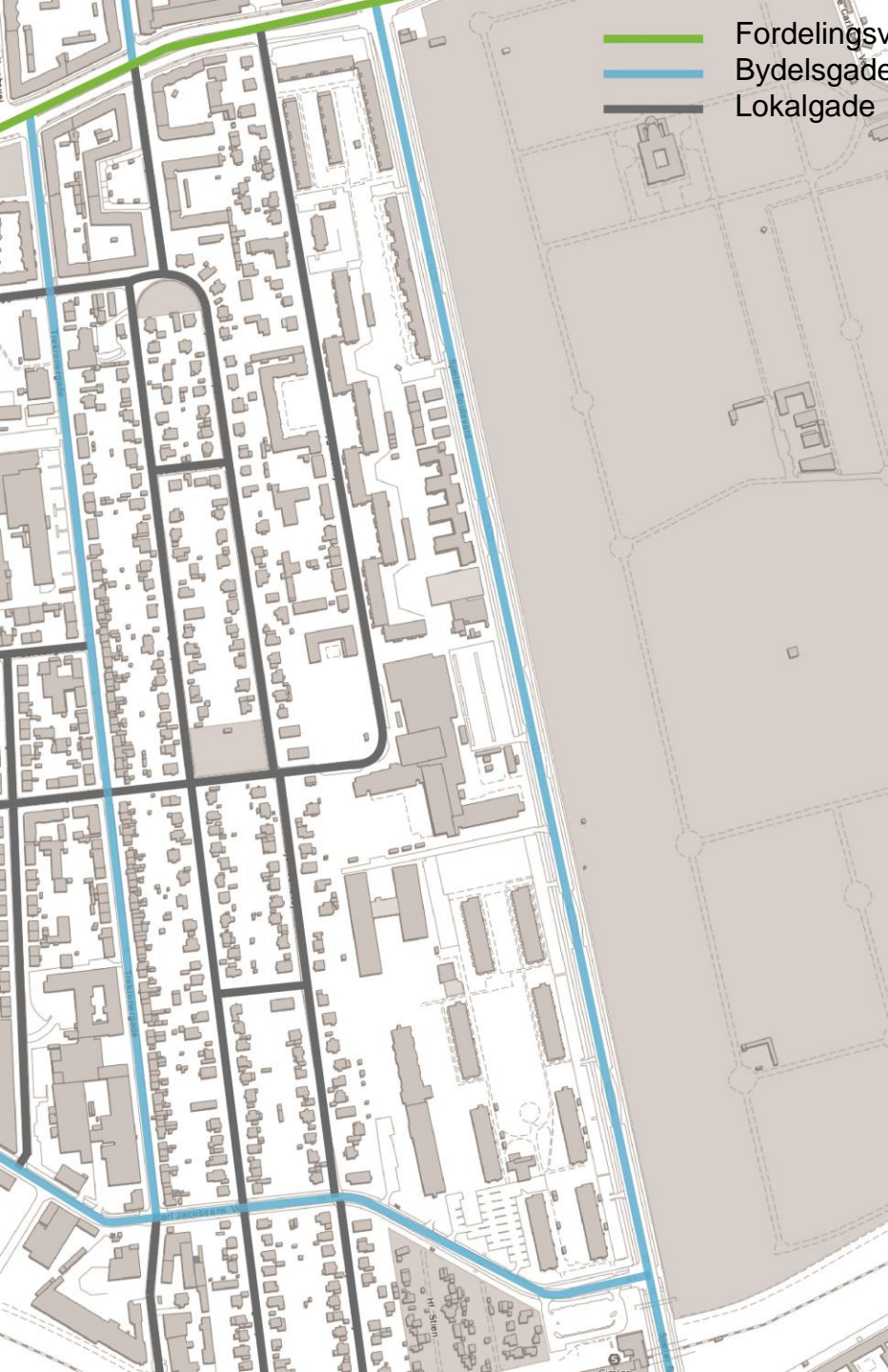
Destinationer

Sjælør består primært af boliger – men der er også ungdomsuddannelser og børneinstitutioner i områder.

Afstanden til dagligvareindkøb er mellem 1,2 og 2 km. Til sammenligning har 90% af alle københavnere max. 600m til nærmeste dagligvarebutik.

Samtidig er målgruppens mest hyppige destination netop indkøb.





Trafikal integration

Mobiliteten er i høj grad nord/syd rettet af Sjælør Boulevard, som er en bydelsgade. Der er ingen lokalgader forbundet med Sjælør Boulevard. Trafikken er derfor primært gennemkørende.

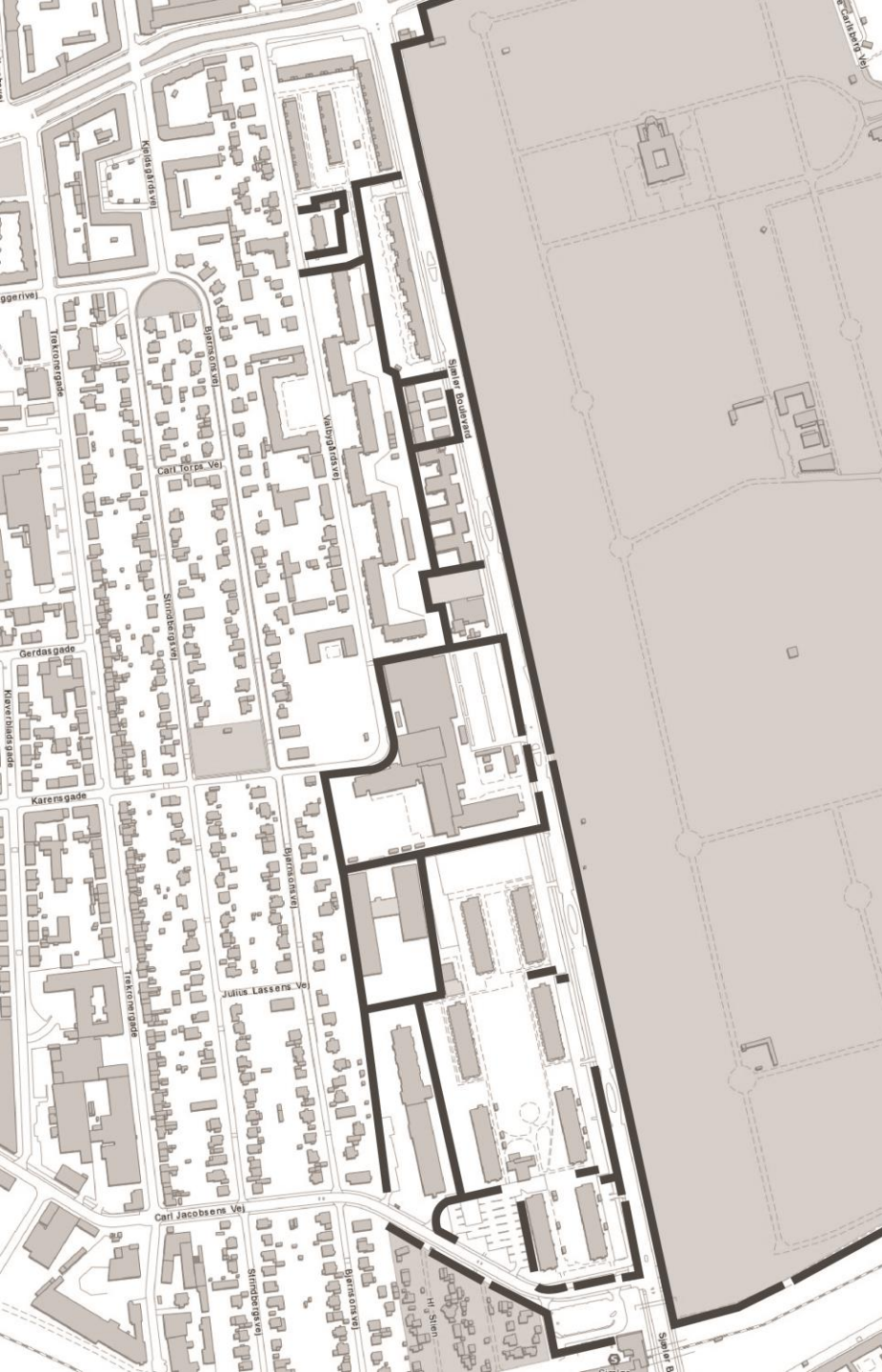
kort: vejrhierarki

Trafikal integration

Desuden er området karakteriseret af en del barrierer. Trafiknettets udformning kombineret med disse barrierer gør at området reelt er trafikalt adskilt fra det omkringliggende boligområde.

Det er uheldigt, denne adskillelse understøtter en social og økonomisk adskillelse mellem boliglejere og boligejere. Dette forhold understøttes også i vores kvalitative undersøgelse.

kort: Barrierer og hegn



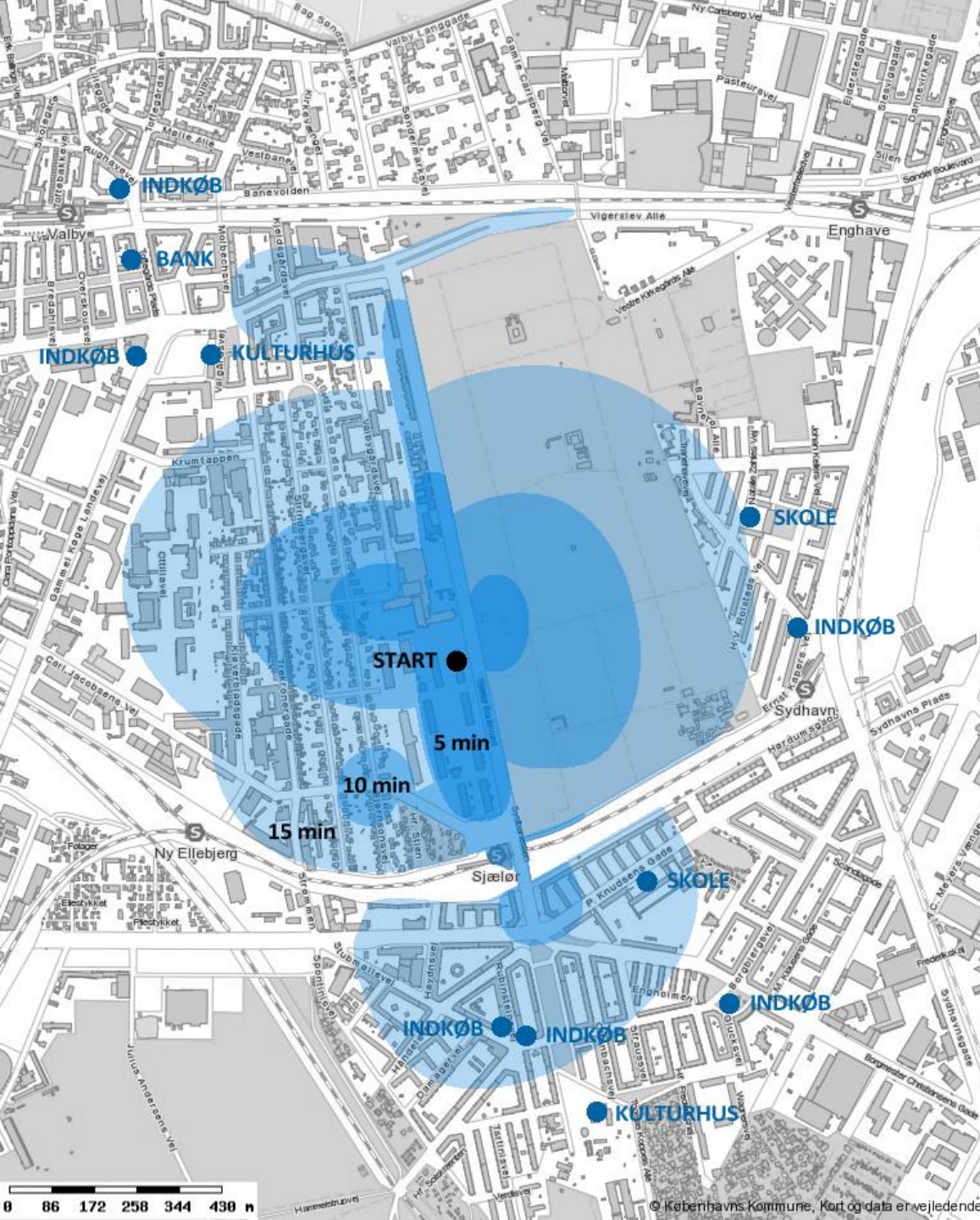
Relative distancer

Fra vores stikprøveundersøgelse ved vi, at målgruppens primære individuelle transportform er gang.

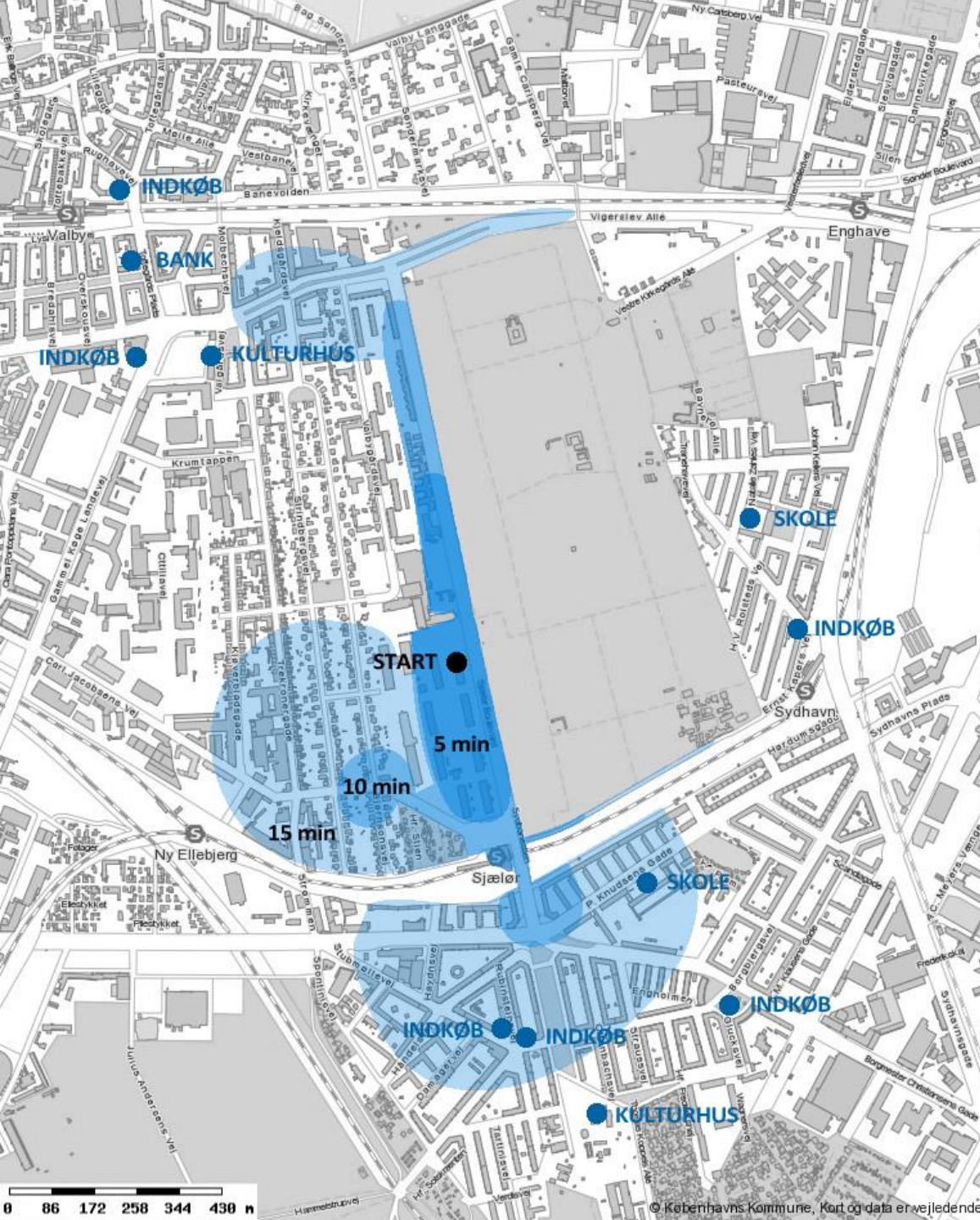
Distancer til fods er i høj betinget af de førnævnte fysiske vejforhold og barrierer. Derfor kan hverdagsmobilitet bedre måles i tid frem for afstande.

Her har vi målt afstande i dagtimer og aftentimer

kort: relative distancer, dagtimer, gang m. 5km/t



Relative distancer



kort: relative distancer, aften og nattetimer, gang m. 5km/t

2. Personlige kompetencer



Ressource-behov

De mest fremtrædende (manglende) kompetencer, som udgør barrierer for målgruppens mobilitet er:

Vidensmæssige ressourcer

Eks. "Jeg ved ikke hvilken slags cykel jeg skal købe"

Tekniske ressourcer

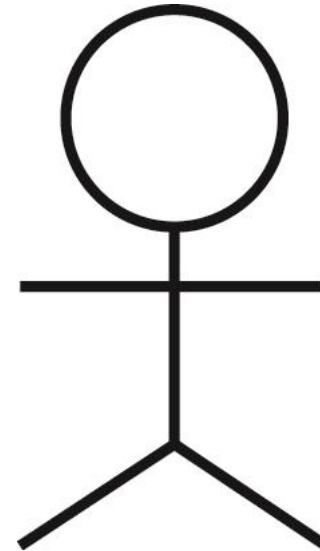
Eks. "Jeg har aldrig lært at køre bil"

Økonomiske ressourcer

Eks. "Jeg har ikke råd til en cykel"

Helbredsmæssige ressourcer

Eks. "Jeg har ondt i knæene når jeg bevæger mig"





3. Social diskurs

social diskurs

Der er flere værdier i spil omkring mobilitet blandt målgruppen. Blandt andet er socialt samvær og sundhed positive værdier forbundet med mobilitet og transport. Den mest fremtrædende negative værditilskrivning er dog utryghed:

- Utryghed overfor kriminalitet i området
(jf. boligsocial planlægning)
- Utryghed overfor medtrafikanter
(jf. trafikplanlægning)
- Utryghed overfor egen formåen

Tre ting på samme tid

Hovedkonklusionen er, at ingen af de tre mobilitetsdimensioner kan stå alene, hvis man ønsker at styrke de udsatte borgeres mobilitetskaptal:



fysiske adgangsforhold

+



kompetencer & ressourcer

+



social diskurs

Hvorfor mobilitetsudvikling?

- Fordi det giver bedre muligheder for den enkelte (personlig empowerment)

"Jeg cykler rundt alle steder nu. Det er en rigtig dejlig følelse, man føler sig fri!"

- Fordi de opbygger social kapital & netværk i et udsat lokalområde (lokal empowerment)

sociale relationer som en sideeffekt af mobilitetsudviklingsarbejde.

- Fordi det modvirker segregering i byen

via bedre trafik integration mellem byområder, og potentielt bedre kendskab mellem boligområder og befolkningsgrupper.

Tværfaglighed i byplanlægningen

planværktøjer i
BOLIGSOCIAL
PLANLÆGNING

planværktøjer i
TRAFIK-
PLANLÆGNING

adgang

fysisk planlægning



adgang

kompetence



*netværksdannelse
ressourceudvikling*

kompetence

tilegnelse



*imagepleje
netværksdannelse
oplysningskampagner
politisk diskurs
mobility management*



tilegnelse

Politik for social transport?

Eksempler:

- Social Transit Unit, Victoria, Australien
- Accessibility Planning, Social Exclusion Unit, Department of Transportation, UK
- Konference: Social Hållbarhet i trafik- och stadsplanering, Lund, Sverige

Making the Connections:
Transport and Social Exclusion

Interim findings from the
Social Exclusion Unit



LUND

4 SEPT 2014

Är stadens trafik för alla?

– Social hållbarhet i trafik- och stadsplaneringen

Accessibility Planning Policy:
Evaluation and Future Directions
Final Report

Kelly Kilby (Atkins) and Noel Smith (CRSP)
June 2012

CRSP

ATKINS

Design Enable

Sociale policy- mål for trafik?

