

# RESECENTRUM FÖR JÄMLIKARE OCH EFFEKTIVARE VARDAGSRESANDE

Resultat från en studie av vardagsresande i Sverige och USA



**Policy brief**

15 april 2026

Innehållet i denna policy brief presenterades vid Transportforum 2026 och är framtaget av Living Cities and Communities och Shared-Use Mobility Center i ett projekt finansierat av Vinnova Future Mobility och the Equitable Transportation Fund. ISBN: 978-91-989640-6-6

Hur vi utformar våra resecentrum avgör vem som kommer att använda dem. I stället för att utgå från en norm om en ensam pendlare kan de utvecklas till tryggare och mer tillgängliga sociala nav genom att ta sin utgångspunkt i kvinnors och vårdgivares resor och därigenom bättre bidra till både grön omställning och jämlika resor.

Resecentrum och större hållplatser är centrala noder i transportsystemet. Idag planeras de ofta utifrån en norm om en ensam pendlare, trots att en stor del av vardagsresandet sker med barn, äldre eller bräckliga resenärer. Dessvärre innebär detta att kvinnors, ledsagares och vårdgivares faktiska vardagsresor sällan tas som utgångspunkt.

Vår studie av vardagsresor i Göteborg och Chicago visar att denna brist leder till ineffektiva, otrygga och delvis besvärliga resor – framför allt i städernas utkantsområden.

Genom intervjuer och dialoger med 66 kvinnor i städernas utkanter har vi identifierat sju designprinciper för resecentrum som stärker trygghet, funktionalitet och social tillhörighet. När planering utgår från kvinnors och vårdgivares behov förbättras transportsystemets funktion för samtliga resenärer.

## Policyrekommendationer

### 1. Integrera genus- och omsorgsperspektiv i planeringsprocesser

Gör konsekvensanalyser av hur resecentrum fungerar för vårdgivare och ledsagare.

### 2. Prioritera lågtrafikens kvalitet

Trygghet, funktionalitet och service i lågtrafik är avgörande för jämlik mobilitet.

### 3. Utveckla resecentrum som lokala och sociala vardagsnav

Kombinera mobilitet med social infrastruktur och vardaglig service.

### 4. Säkerställ tvärssektoriell styrning

Skapa former för samverkan mellan transportmyndigheter, kommuner och lokala aktörer för dem att tillsammans utveckla mobilitets-hubbar.

### 5. Använd planeringsverktyg baserade på resenärernas erfarenheter och behov

Implementera och pröva verktyget i pilotområden.

## Problembild

Traditionell transportplanering utgår ofta från pendlaren som reser ensam, i rusningstid, mellan bostad och arbete vid fasta tider.

Våra studier visar att:

- Kvinnor och vårdgivare gör kedjeresor (flera ärenden i samma resa).
- Resor sker ofta i lågtrafik och i områden med glesare turer.
- De kombinerar gång, kollektivtrafik och mikromobilitet.
- De reser med barnvagnar, matkassar, hjälpmedel eller följer äldre och personer med funktionsvariationer.
- De efterfrågar pålitlig information, säkerhet, trygghet, överblickbarhet och funktionella viloplatsar.

Trots det saknas systematiska sammanställningar av hur tillgänglighet, trygghet och funktionalitet samverkar i deras vardagsresor. Resultatet är resecentrum som inte fullt ut stödjer dem som ansvarar för och bär upp vardagens omsorgsarbete.



*I Göteborg studerades villkoren för vardagsresor i Tynnered och Lövgärdet. Därutöver ingick resor med kollektivtrafik i Chicagos utkanter i studien.  
Foto: Göteborgs stad.*

## Metod

Projektet inleddes med en översikt över tidigare studier som visade att ledsagares, vårdgivares eller kvinnors resvanor inte ligger till grund för planering av viktiga och större hållplatser eller mobilitetshubbar.

Vi undersökte resvanor hos kvinnliga resenärer och yrkesgrupper som åker med barn, äldre och/eller sköra personer med exempelvis funktionsvariationer. Vårdgivare följer barn till skolan och personer till vårdcentralen samtidigt som andra ärenden också uträttas. Vanligtvis åker de kortare sträckor till mindre platser med väskor för mat/kläder, barnvagnar och rollatorer. Resorna görs ofta vid lågtrafik eller på platser med glesare turer. De genomförs bitvis till fots och delvis med kollektivtrafik tillsammans med andra och obekanta resenärer.

År 2024 genomfördes intervjuer med forskare samt fokus- och dialog-grupper i så kallade blåljusområden i Göteborg och utkantsområden i Chicago.

Vi samlade in material från 66 yngre och äldre kvinnor boende i blåljusområden. Det framgick att det saknades sammanställningar av flera aspekter av deras vardagsresande och erfarenheter av exempelvis tillgänglighet, säkerhet, trygghet och funktionalitet.

Resenärerna bidrog med insikter om lokala förhållanden och rekommendationer om hur välfungerande hållplatser som möjliggör och underlättar deras vardagsresor kan praktiskt utformas. Det insamlade materialet bearbetades och ett planeringsverktyg för resecentrum som tillgodoser kvinnors och ledsagares vardagsresor i utsatta områden utformades.

## Resultat

### *Sju designprinciper för jämlikare resecentrum*

Med inspiration från berörda resenärer och Jan Gehls analyser av människors rörelser identifierades sju principer:

- 1. Tillit och trygghet:** Ett resecentrum skall vara pålitligt och säkert. Det skall knyta samman flera färdstätt inklusive mikromobilitet, underlätta byten och skydda mot väder och vind.
- 2. Komfort:** Resecentrum skall vara lätt att nå och använda. Det skall finnas ramper för barnvagnar och fungerande hissar. Trappor, väntrum och fordon skall vara lättillgängliga, bekväma och ha bra ljus. Uniformerad personal som inger trygghet och kan hjälpa till är en stor tillgång.
- 3. Begriplighet och användarvänlighet:** Det bör finnas lättbegriplig och användarvänlig information om samtliga färdstätt, avgångar och betalning. Resecentrum skall vara inbjudande, trevliga och praktiska.
- 4. Tillgänglighet och användbarhet:** De skall tillgodose alla besökares behov, inklusive äldre och barn. Sittplatser och andra ytor för att vänta och vila skall vara ändamålsenliga för att pausa och mötas i vardagen.
- 5. Säkerhet och hälsa:** Området skall vara städat (klotterfritt), säkert och hälsosamt med ren luft och miljövänlig inredning.
- 6. Omsorg och tillhörighet:** Klätterställningar för barn samt utställningar/försäljning av lokalproducerade varor och tillfälliga event bidrar till att göra hållplatsen till en lokal mötesplats för samvaro.
- 7. Valmöjligheter och överkomlighet:** Resecentrum behöver erbjuda vardaglig service som dricksvatten och toaletter. Informanterna efterlyste också affärer med ett vardagsutbud och enklare kaféer.

## Varför detta är en policyfråga

Att utveckla resecentrum enligt dessa principer kräver samordning mellan:

- Trafikplanering
- Stadsbyggnad
- Fastighetsägare
- Sociala verksamheter / skola / förskola
- Näringsliv
- CIVILSAMHÄLLE

## Omställningspotential

När resecentrum planeras för dem med störst komplexitet i sina resor:

- Ökar kollektivtrafikens attraktivitet
- Minskar bilberoendet och föroreningarna
- Stärks lokal social sammanhållning
- Förbättras effektiviteten i transportsystemet som helhet

Att anpassa infrastrukturen till kvinnors och vårdgivares vardagsresor är en handfast åtgärd med flera positiva sociala och miljömässiga effekter.

## Slutsats

Resecentrum som anpassas till kvinnors och vårdgivares medresenärer och deras resor bidrar till tryggare, effektivare och bekvämare vardagsresor.

När planeringen tillgodoser kvinnors och ledsagare/vårdgivares vardagsresor fungerar transportsystemen bättre för samtliga användare.

Slutligen konstaterades att nya sociala, trygga, lokala och vardagliga mötespunkter efterfrågades av de tillfrågade oavsett ålder.

## Referenser

- Action Plan for Green Mobility, 2023, Copenhagen.
- Allen, H., 2018, Module 7a: Approaches for gender responsive urban mobility. GTZ.
- Arnold, T., Frost, M., Timmis, A., Dale, S., & Ison, S., 2023, Mobility Hubs: Review and Future Research Direction. Transportation Research Record, 2677(2), pp. 858–868.
- van Eldijk, J., 2022, Platsutvärderingsmetoden, Urban Futures Rapport, Göteborg.
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese, S. et al., 2020, Gender gaps in urban mobility. Humanities Social Sciences Communications 7, 11.
- Gustavsson, E., 2009, "People-friendly public spaces according to Jan Gehl" Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU i Alnarp.
- Massey, D., 1994, Space, Place, and Gender Univ of Minnesota Press, Minnesota.
- Quattro, C., & Z., Yao, 2025, Evaluating public transportation through a caregivers' lens. Cities & Health, 1–16.
- Sánchez de Madariaga, I., & E., Zucchini, 2020, "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte in CIUDAD Y TERRITORIO, ESTUDIOS TERRITORIALES. ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254 Vol. LII, N° 203, pp. 89-102.
- Thynell M., et al, 2009, Social Impact Assessment of Public Transport in Cities: An approach for people involved in the planning, design, and implementation of public transport systems, Project Number: TA 6291, Final Report Asian Development Bank, ADB.
- Yao, Z., Blumenberg, E., and M., Wander, 2024, "Sex Differences in Child Care Travel." Journal of Transport Findings.

## Kontaktuppgifter

### Marie Thynell

Senior rådgivare, docent i Freds- och utvecklingsforskning,  
Wexus – West Sweden Nexus for Sustainable Development  
031-786 49 37  
[marie.thynell@wexusus.se](mailto:marie.thynell@wexusus.se)  
[www.wexusus.se](http://www.wexusus.se)

### Henrik Nolmark, Karin Henriksson

Living Cities and Communities  
Sundre Digrans 708  
623 30 Burgsvik, Sverige  
[info@livingcc.se](mailto:info@livingcc.se)

### Benjamin de la Peña

Shared-Use Mobility Center, USA  
Chicago, IL & Los Angeles, CA, USA  
[info@sharedusemobilitycenter.org](mailto:info@sharedusemobilitycenter.org)  
[www.sharedusemobilitycenter.org](http://www.sharedusemobilitycenter.org)  
20 N. Wacker Drive, Suite 1000  
Chicago, IL 60606  
+1 312.448.8083

