

SOCIALT HÅLLBAR TRANSPORTPLANERING

Inspirationshandbok med exempel
från forskning och praktik

Lena Levin & Ana Gil Solá (red.)



Grafisk form

& illustrationer:

Jörgen Svensson (WSP)

Tryck:

LiU-tryck, september 2021

ISBN:

ISBN 978-91-986324-8-4

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Antologin kan laddas ner kostnadsfritt som pdf på www.vti.se, www.gu.se och www.k2centrum.se där ni också kan ta del av övriga publikationer.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

info@k2centrum.se

www.k2centrum.se

SOCIALT HÅLLBAR TRANSPORTPLANERING

Inspirationshandbok med exempel
från forskning och praktik

Lena Levin & Ana Gil Solá (red.)



FÖRORD

GENOM DENNA BOK vill vi sprida kunskap om pågående arbete med socialt hållbar transportplanering. Vi riktar oss till planerare som söker kunskap och inspiration kring metoder för att ta fram kunskapsunderlag och planeringsprocesser för att lyfta fram de sociala frågorna inom transportplaneringen. Vi riktar oss också till studenter inom ämnen såsom kulturgeografi, samhällsplanering, trafikplanering, urbana studier, och hållbar utveckling.

Bakgrunden till antologin är ett transdisciplinärt forskningsprojekt med syftet att utveckla metoder för social konsekvensbedömning inom svensk transportinfrastrukturplanering. Antologins kapitel skrivs av några av de engagerade planerare, utredare, konsulter och forskare som vi mött under arbetets gång och som utvecklat metoder för arbete med socialt hållbar planering eller som analyserar planeringens förutsättningar. Vi vill rikta ett varmt tack till dem för att de tagit sig tid att dela med sig av många värdefulla erfarenheter. Författarna svarar själva för innehållet i sina respektive kapitel.

I anslutning till forskningsprojektet har vi rådfrågat olika referensgrupper och -personer, och har också blivit inspirerade av andra pågåen-

de projekt. Vi har även engagerat invånare i intervjuer och fokusgrupper för att ta del av deras vardagsliv. Vi vill tacka alla som varit generösa med sin tid och sina kunskaper. Ett särskilt tack riktas till Sara Eriksson på Västra Götalandsregionen för att hon tidigt i forskningsprojektet oförbehållsamt lät oss följa och påverka hennes arbete med att ta fram en social konsekvensbeskrivning av Metrobuss ÅVS. Vi vill även tacka Malin Henriksson vid VTI och Bertil Vilhelmson vid Göteborgs universitet, som läst manus till handbokens inledande kapitel och gett värdefulla kommentarer, samt kommunikatör Andrea Kollmann som språkgranskat alla kapitel i antologin.

Bokens kapitel visar en bredd av tillämpbara metoder, strukturer och arbetssätt. Vi hoppas att den sammantaget ska leda till att det i samband med översiktsplaner, detaljplaner och olika typer av projekt genomförs fler och bättre sociala konsekvensbedömningar.

Linköping och Göteborg, juni 2021
Lena Levin & Ana Gil Solá

Arbetet med och utgivningen av inspirationshandboken har finansierats genom forskningsprojektet "Utveckling av metod för sociala konsekvensbedömningar för svensk transportplanering: ett transdisciplinärt angreppssätt", med stöd från Formas (#2015-01140). Arbetet har även delfinansierats med stöd av EU H2020 (#824349) och Energimyndigheten (#46925-1).

INNEHÅLL

FÖRORD	4
1 INTRODUKTION: STÖD OCH INSPIRATION FÖR NYA VÄGAR FRAMÅT	13
Ana Gil Solá, Göteborgs universitet & Lena Levin, VTI	
2 SOCIAL KONSEKVENSBEDÖMNING I TRANSPORT- OCH INFRASTRUKTURPLANERING – EN INTERNATIONELL UTBLICK	31
Lena Levin, VTI & Hans Antonson, KVM forum	
3 SOCIAL HÅLLBARHET I PRAKTIKEN: KARTLÄGGNING AV SVENSKA SKB MED FOKUS PÅ TRANSPORTER.....	57
Lena Levin, VTI & Ana Gil Solá, Göteborgs universitet	
4. SOCIAL HÅLLBARHET I DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN – EN METOD FÖR ANALYS AV TILLGÄNGLIGHET FÖR OLIKA GRUPPER	89
Eva Lindborg & Krister Sandberg, Trafikanalys	
5. VARDAGSKARTOR: KUNSKAPSUNDERLAG MED TIDSGEOGRAFISKT ANGREPPSSÄTT	107
Ana Gil Solá, Göteborgs universitet & Lena Levin, VTI	
6. VARDAGSKARTOR: ETT KOMPLEMENT TILL DET MÄTBARA	135
Moa Lipschütz & Lisa Wistrand, White Arkitekter	
7. GIS OCH KARTOR SOM UNDERLAG I SOCIALA KONSEKVENSBEDÖMNINGAR	147
Ana Gil Solá & Oskar Abrahamsson, Göteborgs universitet	

8	VAD HÄNDER NÄR BUSSEN SLUTAR ATT GÅ? OM SOCIAL KONSEKVENSPANALYS I REGIONAL TRANSPORTPLANERING, REGION KRONOBERG	173
	Camilla Ottosson & Elsa Anderman, Region Kronoberg	
9	REGIONAL PLANERING FÖR SOCIAL HÅLLBARHET, EXEMPLET METROBUSS.....	193
	Sara Eriksson, Västra Götalandsregionen	
10	ARBETE FÖR SOCIALT HÅLLBAR MOBILITET I STADSUTVECKLINGSSAMMANHANG MED PROCESSVERKTYGET PRISMA.....	207
	Karl de Fine Licht, Chalmers & Stefan Molnar, RISE	
11.	JÄMSTÄLLDHETSKONSEKVENSBEDÖMNING (JKB) I TRANSPORT- OCH INFRASTRUKTURPLANERING.....	223
	Charlotta Faith-Ell, Mittuniversitetet & Lena Levin, VTI	
12.	VAD HAR BUSSHÅLLPLATSER MED JÄMSTÄLLDHET ATT GÖRA?.....	247
	Emma Paulsson, Atkins	
13	NÄTVERKET SOCIALT HÅLLBAR TRANSPORTPLANERING: KUNSKAPSUTBYTE OCH KUNSKAPSSKAPANDE	257
	Ana Gil Solá, Göteborgs universitet & Lisa Ström, Göteborgsregionen	
	EPILOG.....	273

MEDVERKANDE FÖRFATTARE

Oskar Abrahamsson är doktorand i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Som en del av det tvärdisciplinära forskningsprogrammet Mistra Sport & Outdoors kretsar hans forskning kring friluftslivets och idrottens geografi, främst beträffande frågor som berör markanvändning, tillgänglighet och mobilitet.

oskar.abrahamsson@gu.se

Elsa Anderman är verksamhetsutvecklare på Region Kronoberg, med fokus på hållbarhet. Elsa är medförfattare till rapporten *Social konsekvensanalys i regional transportplanering* och har varit ansvarig för framtagandet av Region Kronobergs verktyg för hållbarhetssäkring.

elsa.anderman@kronoberg.se

Hans Antonson är senior forsknings- och utvecklingsstrateg vid KMV forum AB och docent i kulturgeografi vid Lunds universitet. Hans forskningsfokus är aspekter av planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå med aktörer från de offentliga, privata och idéburna sektorerna. Hans bedriver främst forskning om klimatförändring, kulturmiljö, landskap och miljöbedömningar, men i viss mån även om historia.

hans.antonson@kmvforum.se

Sara Eriksson är regionutvecklare med fokus hållbar transportplanering inom Västra Götalandsregionen. Hennes arbete handlar om att få med hållbarhet ur dess tre dimensioner i både kollektivtrafikplanering och regional infrastrukturplanering. I kollektivtrafiken är fokus på de sociala aspekterna och att få till en kollektivtrafik på jämlika villkor.

sara.eriksson@vgregion.se

Charlotta Faith-Ell är lektor i hållbar samhällsbyggnad på avdelningen för Ekoteknik och hållbart byggande på Mittuniversitetet. Hennes forsk-

ning fokuserar på verkningsfullheten hos olika typer av miljöbedömningar samt jämställdhetsintegrering i transportplaneringen.

charlotta.faith-ell@miun.se

Karl de Fine Licht är doktor i praktisk filosofi och lektor i etik och teknik vid Chalmers tekniska högskola. Hans forskning fokuserar på alltifrån det mest teoretiska inom stadsutvecklingsområdet som till exempel hur "social hållbarhet" bör definieras, till det mest praktiska som hur enskilda verktyg för stadsdelsutveckling bör utformas eller hur utemöbler på offentliga platser bör designas. För närvarande fokuserar han på beteende- och attitydmodifierande arkitektur samt vilka moraliska implikationer denna har.

karl.definelicht@chalmers.se

Ana Gil Solá är biträdande lektor i kulturgeografi vid Göteborgs universitet. Hennes forskning fokuserar på olika aspekter av människors vardagliga resande (mobilitet) och tillgänglighet, ofta ut ett genus- och socialt perspektiv och relaterat till ett planeringssammanhang. Ana samordnar, tillsammans med Lisa Ström, Nätverket socialt hållbar transportplanering.

ana.gilsola@geography.gu.se

Lena Levin, är forskningsledare för forskningsområdet Mobilitet, delaktighet och rättvisa vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI. Hennes forskning handlar om social hållbarhet och sociala konsekvenser med avseende på olika gruppers praktiker, villkor och förutsättningar kopplade till mobilitet och transporter. Lena bedriver forskning och utvecklingsprojekt om jämställdhet och genus i transportsektorn, såväl lokalt, nationellt som internationellt.

lena.levin@vti.se

Eva Lindborg arbetar som kvalificerad utredare på myndigheten Trafikanalys. Hon har bland annat arbetat med jämställdhetsanalyser, samhälls-ekonomiska analyser, marginalkostnader, mätmetoder, utvärderingar och besluts- och kunskapsunderlag inom transportsektorn. Hon har examen i nationalekonomi och genusvetenskap från Lunds respektive Linköpings universitet.

eva.lindborg@trafa.se

Moa Lipschütz har en masterexamen i kulturgeografi från Handelshögskolan/Göteborgs universitet och arbetade vid tillfället då kapitlet skrevs på White Arkitekter (numera är hon anställd på Trafikkontoret, Göteborgs stad). Moa är specialiserad på sociala aspekter inom fysisk planering och transportplanering. Som konsult har hon genomfört sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser för kommuner såväl som för Trafikverket, samt stöttat i dialogprocesser och metodutveckling.

moa.lipschutz@trafikkontoret.goteborg.se

Stefan Molnar är samhälls- och beteendevetare på det statliga forskningsinstitutet RISE. Han skriver även en avhandling på deltid i samarbete med Chalmers tekniska högskola. Stefan arbetar med frågor om människors liv och livsvillkor i städer. Ofta kopplat till frågor om offentliga platser, mobilitet samt lokaler och verksamheter. Hans arbete sker oftast i nära samarbete med aktörer så som bygg- och fastighetsbolag, kommuner och konsultfirmor.

stefan.molnar@ri.se

Camilla Ottosson är kulturgeograf och arbetar som samhällsplanerare med fokus på social hållbarhet och processledning på Region Kronoberg. Hon har bred erfarenhet av att jobba med sociala konsekvensanalyser i större infrastrukturprojekt. Camilla är medförfattare till rapporten *Sociala konsekvensanalyser i regional transportplanering*.

camilla.ottosson@kronoberg.se

Emma Paulsson är landskapsarkitekt och fil dr i landskapsplanering. Hon har skrivit kapitlet *Vad har busshållplatser med jämställdhet att göra?* Kapitlet utgår från Emmas arbete med jämställdhetsintegrering på Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad. Emma jobbar sedan 2020 som specialist i social hållbarhet på Atkins.

emma.paulsson@atkinsglobal.com

Krister Sandberg arbetar som kvalificerad utredare på myndigheten Trafikanalys med fokus på tillgänglighetsfrågor och transportpolitiska mål. Han har en doktorsexamen i nationalekonomi från Umeå universitet och har publicerat artiklar huvudsakligen inom regional- och transportekonomi med fokus på ekonomisk tillväxt, regionala skillnader, rumslig ekometri och hedoniska priser.

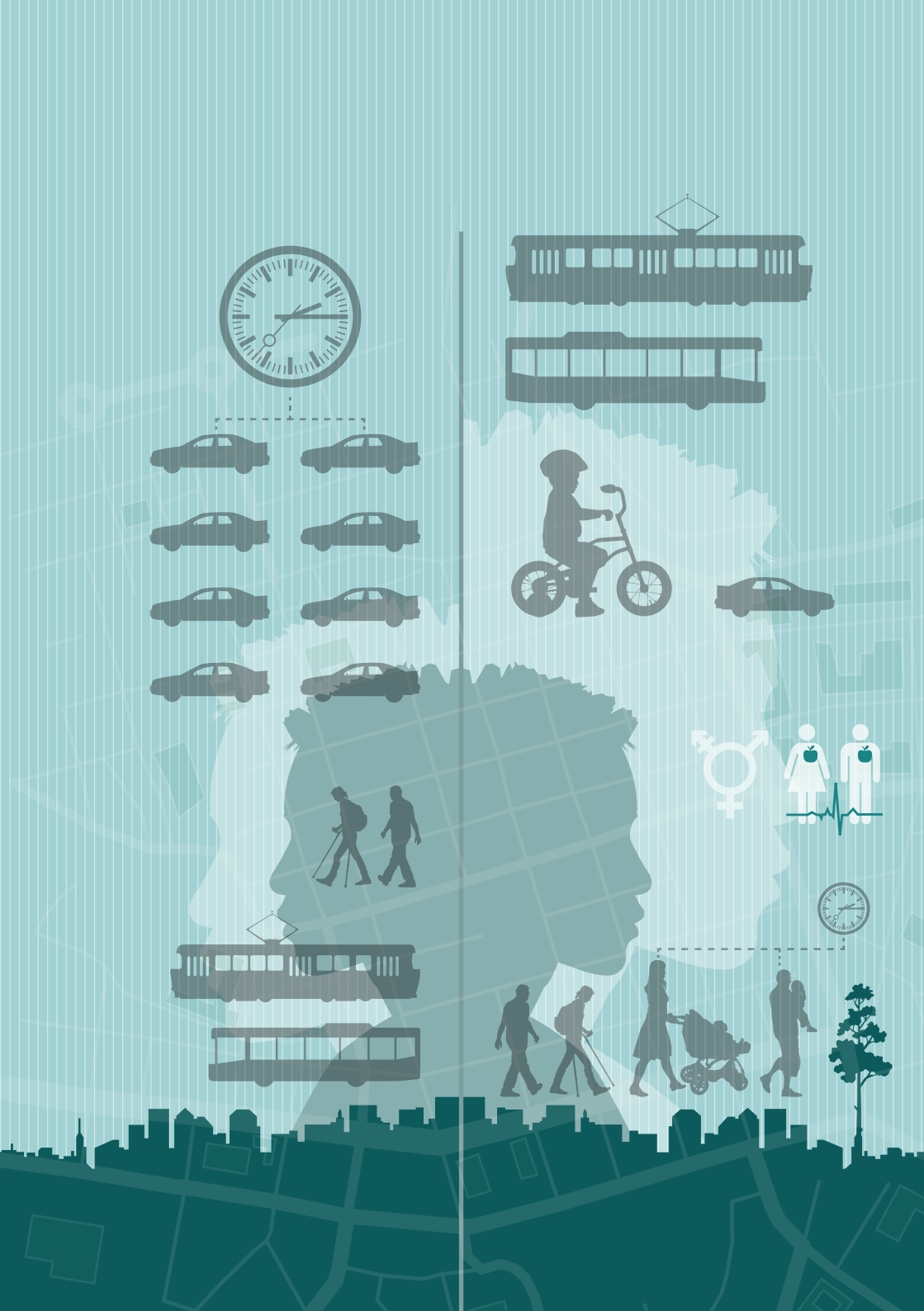
krister.sandberg@trafa.se

Lisa Ström är regionplanerare med fokus på social hållbarhet och arbetar på Göteborgsregionen. Hon har en bakgrund som miljövetare och har arbetat med hållbart resande och stadsutveckling på kommunal och regional nivå. Förutom socialt hållbar transportplanering arbetar Lisa även med boendesegregation och andra utmaningar kopplade till en socialt hållbar samhällsplanering. Lisa samordnar, tillsammans med Ana Gil Solá, Nätverket socialt hållbar transportplanering.

lisa.strom@goteborgsregionen.se

Lisa Wistrand har en magisterexamen i kulturgeografi vid Handelshögskolan/Göteborgs universitet, och arbetar som samhällsplanerare och processledare på White Arkitekter. Lisa har en specialistkompetens och fokus på social hållbarhet, delaktighet och värdeprocesser. Lisa arbetar med kommuner, myndigheter, regioner, fastighetsägare och byggaktörer, med bland annat analys och utredning, med mål- och visionsarbete och med metodutveckling, målstyrning och processledning.

lisa.wistrand@white.se



1 INTRODUKTION: STÖD OCH INSPIRATION FÖR NYA VÄGAR FRAMÅT

Ana Gil Solá och Lena Levin

1.1 SOCIAL HÅLLBARHET: ETT KUNSKAPSOMRÅDE I UTVECKLING

DET FINNS IDAG ett behov av att utveckla och förfina arbetet med sociala frågor inom fysisk planering, i synnerhet inom transportinfrastrukturplaneringen som sedan länge dominerats av tekniska och ekonomiska perspektiv. Det handlar både om att analysera fördelningsfrågor och förändringar i olika typer av sociala värden. Medan frågor om miljöpåverkan och klimatomställning successivt har fått mer utrymme under senare decennier, har den sociala dimensionen ofta varit frånvarande. Detta kan delvis härledas till att sociala frågor kräver andra kunskaper än de traditionella, och att analyserna i många delar behöver baseras på andra metoder än teknikutveckling, ekonomiska beräkningar och miljöbedömningar. Samtidigt finns ett stort engagemang och vilja att lyfta in social hållbarhet bland många av dagens planerare och beslutsfattare. Kunskaper om social konsekvensbedömning utvecklas och intresset för att implementera social hållbarhet inom fysisk planering har tagit fart sedan hållbarhetsmålen i Agenda 2030 formulerades år 2015 (Sánchez m.fl., 2018; SCB, 2021).

Syftet med denna inspirationshandbok är att lyfta fram en del av det arbete som görs i Sverige idag avseende metoder för att ta fram ändamålsenliga kunskapsunderlag, samt arbetsprocesser och åtgärder för att integrera social hållbarhet i transportplaneringen. Med grund i detta vill vi även peka på utmaningar och definiera framtida utvecklingsbehov inom fältet. Exempelen i boken kommer från flera håll i Sverige. Dels sammanfattar vi redaktörer våra erfarenheter från ett eget forskningsprojekt som syftat till att utveckla metoder för sociala konsekvensbedömningar (SKB) inom svensk transportplanering. I detta arbete följde vi genomförandet

av en SKB för ett BRT-system (expressbussystem) – Metrobuss, i Göteborgsområdet. Dels har vi bjudit in kunniga planerare och forskare som vi mött under arbetets gång för att berätta om sitt arbete med socialt hållbar transportplanering. Utan att göra anspråk på att samla alla gedigna insatser i landet visar antologins olika kapitel på en stor bredd av insatser inom olika fält. Det handlar till exempel om lokala åtgärder för att skapa jämställda busshållplatser, och regionala arbetsprocesser för konsekvensbedömning av transportsystem. De olika kapitlen berör fundamentala frågor som vi ofta hör diskuteras bland aktiva planerare och forskare: Vad innebär socialt hållbar transportplanering? Vilka kunskapsunderlag behöver vi för att ta socialt hållbara beslut? Vilka planeringsprocesser har vi till stöd för att ta oss hela vägen fram?

Att arbetet med sociala konsekvensbedömningar är under utveckling i Sverige speglas i att det saknas konsensus kring vissa centrala begrepp, liksom etablerade arbetsmetoder. *Social konsekvensbedömning* (SKB) eller *social konsekvensanalys* (SKA) är återkommande begrepp i handboken. Vi redaktörer använder i våra kapitel det svenska begreppet social konsekvensbedömning, och lutar oss då mot definitionen av *social impact assessment* (SIA) (IOCPG, 2003; Vanclay, 2002, 2003; Vanclay & Esteves, 2011). Med denna utgångspunkt innebär konsekvensbedömningen *både* processen att integrera sociala hänsynstaganden i planeringsprocessen, *och* den konkreta analys och slutrapport som ofta blir resultatet av att utvärdera ett projekts sociala konsekvenser. Syftet med en SIA är också att åstadkomma en organiserad uppföljning av åtgärder som kan tillvarata sociala intressen – det vill säga att slutrapporten inte stannar vid att bli en skrivbordsprodukt. Begreppet *bedömning* är den mest direkta översättningen av *assessment*, och implicerar ett vidare arbete som bygger på en eller flera analyser. Flera av antologins författare använder dock begreppet social konsekvensanalys med i princip samma betydelse, varför begreppet SKA inte ska tolkas innebära mindre arbete eller lägre ambitioner än för en SKB. Viktigt i sammanhanget är också att planeringsprocesser inte ska förminskas till den avgränsade analysen och rapportskrivandet. Sociala hänsynstaganden ska tas under hela planeringsprocessen, och inte minst vid beslut.

Syftet med detta inledande kapitel är att ge en introduktion till begreppet socialt hållbara transporter, att sätta begreppet i en planeringskontext, samt att presentera antologins olika kapitel. Inledningsvis presenterar vi kort den övergripande planeringskontexten gällande nationella och internationella mål som kopplas till transportområdet. Därefter diskuterar vi vår tolkning av vad socialt hållbara transporter innebär, och relaterar det till ett urval av närliggande, centrala begrepp. Därpå konkretiseras vad socialt hållbara transporter kan innebära inom ramarna för en konsekvensbedömning. Avslutningsvis beskriver vi kortfattat de olika kapitel som ingår i antologin.

1.2 MÅLSÄTTNINGAR NATIONELLT OCH INTERNATIONELLT

En utgångspunkt för alla som arbetar med transporter i Sverige, är den svenska transportpolitiken och hur den uttrycks i de transportpolitiska målen. Där konkretiseras den sociala dimensionen främst inom det så kallade *funktionsmålet*. Funktionsmålet säger att ”transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.” (Regeringskansliet, u.å.). I propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* definierade regeringen funktionsmålet närmare med hjälp av sju preciseringar (Prop. 2008/09:93:18):

- Förbättring av medborgarnas resor när det gäller ökad bekvämlighet, trygghet och tillförlitlighet.
- Förbättring av kvalitén för näringslivets transporter, vilket också stärker internationell konkurrens.
- Ökad tillgänglighet mellan såväl regioner som mellan Sverige och andra länder.
- Transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle genom sitt genomförande och resultat.

- Transportsystemet är utformat så att personer med funktionsnedsättning kan använda det effektivt.
- Ökade möjligheter för barn att använda transportsystemet på ett självständigt och säkert sätt, samt att på säkra grunder vistas i trafikmiljöer.
- Ökade förutsättningarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel.

Direktiv som berör socialt hållbara transporter finns även internationellt. Begreppet social hållbarhet har sitt ursprung i Brundtlandkommissionen och dess rapport *Vår Gemensamma Framtid* (1987). Den betonar att hållbar utveckling inbegriper såväl ekonomiska som ekologiska, och sociala aspekter. Rapporten ligger till grund för fortsatt internationellt arbete, och nu gällande hållbarhetsmål enligt Agenda 2030 (UN, 2015), där den sociala dimensionen återfinns i flera av de 17 hållbarhetsmålen. Framförallt poängteras stadsbyggandets och infrastrukturens sociala dimension inom mål 11 om Hållbara städer och samhällen. Men dimensionen har även kopplingar till flera av de andra målen, såsom mål 1 om Ingen fattigdom, 3 om Hälsa och välbefinnande, 4 om God utbildning för alla, 5 om Jämställdhet, och 10 om Minskad ojämlikhet. Det handlar då bland annat om individers och grupperas rättigheter (till exempelvis försörjning och ekonomiskt oberoende, god hälsa, makt och inflytande), samt rättvisa i samband med fördelning av resurser och tillgång till service, arbete och utbildning.

1.3 BEGREPPET SOCIALT HÅLLBARA TRANSPORTER

Inom forskningen finns flera etablerade begrepp och förståelser som relaterar till begreppet socialt hållbara transporter. Dessa kan på många sätt vara användbara i ett planeringssammanhang, för att sätta ord på, eller förklara, strukturer och processer som återfinns inom den bedrivna verksamheten, eller som relaterar till fastställda mål. Vi definierar nedan vad vi menar att socialt hållbara transporter innebär, och konkretiserar begreppet genom att diskutera några viktiga närliggande begrepp. Flera av dessa närliggande begrepp återkommer även – direkt eller indirekt – i flertalet kapitel i antologin.

Begreppet *socialt hållbara transporter* har – liksom begreppet social hållbarhet – inte en självklar definition, varken som teoretiskt begrepp eller i sin implementering. En grundläggande svårighet när det gäller förståelse för och integrering av social hållbarhet i transportplanering, är att det i grunden handlar om att knyta samman två olika kunskapsfält: det tekniska och det sociala. Att utvecklingen av fordon, vägar och järnvägar, primärt skett inom det tekniska kunskapsfältet är därför en förklaring till att den sociala dimensionen hittills varit underordnad och underutvecklad inom planering av transportinfrastruktur.

Vi menar att social hållbarhet i ett transportsammanhang handlar om att *sätta människan i centrum*, istället för till exempel trafikmiljön eller färdmedlen. Utifrån denna ståndpunkt är människors *välfärd* ett överordnat mål i transportplaneringen, och transportsystemet utgör en möjliggörare (i vissa fall en förutsättning) för välfärd, eftersom fysiska förflyttningar ofta är ett krav för att människor ska kunna få tillgång till viktiga verksamheter och service. Vi betraktar därmed transportsystemet som ett åtagande som kommuner, regioner och staten har, i syfte att säkerställa ett visst mått av välfärd för dess invånare (jämför Hartman, 2011).

När syftet är att öka människors välfärd blir fördelningsfrågan om vem transportinvesteringar gynnar och missgynnar central, och den har också kommit att bli viktig i analyser av sociala konsekvenser: om vi vill öka välfärden – vem ökar vi den egentligen för? Detta är en viktig fråga då internationell forskning visar att de mest utsatta grupperna i ett samhälle tenderar att ha sämre möjligheter att nyttja ny transportinfrastruktur, och kan vara de som också har mest olägenheter av den (Lucas m.fl., 2016). Socialt hållbara transportsystem kan därför förstås som system som tillåter alla samhällsgrupper att nå viktiga destinationer i vardagen – såsom förvärvsarbete, i syfte att kunna försörja sig – inom rimlig tid och kostnad. *Social rättvisa* är då ett viktigt begrepp som belyser frågor om fördelningen av resurser, och makten att göra denna fördelning (se exempelvis Fainstein, 2014; Sheller, 2018). I offentliga sammanhang blir social rättvisa ofta en ekonomisk fråga för politik och förvaltning att hantera, och är i allra högsta grad relevant för planering som rör transportinfra-

struktur. Begreppet används ofta för att motivera insatser som syftar till att tillgodose välfärd – i detta fall utbud av lämpliga transportmöjligheter – för särskilda grupper såsom ungdomar, kvinnor, äldre, och ekonomiskt utsatta grupper, som ofta riskerar att hamna i utsatta situationer i samhället. Vi menar därför att fördelningsfrågan behöver komma in tidigt i transportplaneringsprocessen. I kapitel 2 diskuteras denna begreppstolkning vidare, med fokus på principer för social konsekvensbedömning.

När det gäller att motivera investeringar i transportsystem, som kommer att gynna olika geografiska områden och grupper på olika sätt, är det även viktigt att skilja mellan människors *potentiella* och *faktiska* förflyttningar. Detta handlar i grunden om en djupare förståelse för varför vi reser till olika aktiviteter, och vilken roll transportsystemet har i detta sammanhang. Frågan är därför av central betydelse i sociala konsekvensbedömningar. I detta sammanhang är det viktigt att beakta att människor har olika behov, förutsättningar och önskemål när det gäller hur de reser och uppnår välfärd. Grundläggande frågor är i vilken omfattning olika grupper av människor *kan* resa (till exempel har råd, tid, fysisk förmåga), om de *vill* resa, och om de *måste* resa (exempelvis arbetspendla långt) (Vilhelmson, 2002). Medan vissa grupper kan genomföra de resor de behöver för att kunna försörja sig – men inte vill och behöver då de kan arbeta hemifrån – kanske andra grupper inte kan genomföra de resor de behöver för att kunna ta ett arbete (jämför begreppet *latent demand*) (Clifton & Moura, 2017). Ett aktuellt exempel på hur behov av förflyttningar kan skilja sig mellan grupper är hur covid19-pandemin påverkade olika gruppers resande på olika sätt. En tydlig skiljelinje har visat sig mellan de som har möjlighet att välja att arbeta på distans och de som måste befinna sig på en viss arbetsplats och på så vis är mer utsatta och beroende av ett fungerande transportsystem (Almlöf m.fl., 2021; Musselwhite m.fl., 2021).

I detta sammanhang är även begreppet *transportfattigdom* (*transport poverty*) viktigt (Lucas m.fl., 2016). Även om begreppet utvecklats inom internationell forskning har det på många sätt bäring i ett svenskt sammanhang. Begreppet tar fasta på att det hos vissa grupper finns en avsaknad av transportmöjligheter i relation till de strukturella krav på rörlighet som

den fysiska och sociala omgivningen ställer (Lucas m.fl., 2016). Begreppet tar avstamp i att ekonomiskt utsatta grupper (bland andra) har ett annat rörlighetsmönster än ekonomiskt starka. De är mindre rörliga och har sämre tillgång till motoriserade privata färdmedel såsom bil. De går och cyklar därför i högre utsträckning, och har ofta långa avstånd till viktiga verksamheter då de ofta bor i mindre centrala delar av städer och regioner. En individ kan därför vara transportfattig av flera skäl. I ett svenskt sammanhang kan orsaker till transportfattigdom vara att det inte finns ett lämpligt utbud av färd sätt i relation till individens fysiska förmåga, att utbudet av färd sätt inte är tillräckligt för att individen ska nå verksamheter som är viktiga för att uppnå skäligen livskvalitet, eller att utbudet av färd sätt kräver så långa restider att resorna leder till en tidspressad vardag, stress och social isolering (se exempelvis Joelsson m.fl., 2021).

Begreppet *hållbar tillgänglighet* (Gil Solá m.fl., 2018; Gil Solá m.fl., 2019) belyser, i likhet med begreppet transportfattigdom, att social exkludering både kan motverkas och förstärkas av transportsystemet i relation till verksamheters lokaliseringsmönster (Church, Frost & Sullivan, 2000). Hållbar tillgänglighet definieras som att (olika grupper av) människor på ett miljömässigt hållbart sätt lätt kan nå viktiga verksamheter i sin vardag, och knyter därmed samman den ekologiska och den sociala dimensionen. Begreppet relateras av Gil Solá med flera (2018, 2019) både till ett individperspektiv och till ett planeringssammanhang. Författarna menar att människor kan använda olika så kallade *tillgänglighetsstrategier* för att få tillgång till viktiga verksamheter och service i vardagen. En sådan strategi är att använda geografiskt närbelägna utbud (oftast med långsamma färd sätt som att cykla eller gå), en andra är att använda snabba färd sätt och därmed få tillgång till ett utbud längre bort, och en tredje är att digitalt nå olika utbud. Valet av tillgänglighetsstrategi görs av varje individ beroende på bland annat behov, resurser och värderingar. Inom planeringen handlar det om att bidra till strukturer som underlättar för de mer hållbara tillgänglighetsstrategierna, genom exempelvis medveten lokalisering av verksamheter, ändamålsenlig förtätning, förbättrade gång- och cykelmöjligheter och tillgänglighet till bra

kollektivtrafik. Vidare menar författarna att analyser och bedömningar av hållbar tillgänglighet bör ställa tre frågor: tillgänglighet till vad, för vem och med vilka medel? Dessa enkla frågor hjälper till att belysa hur planeraren (eller beslutsfattaren) i en hållbar implementering av tillgänglighetsbegreppet måste prioritera mellan olika gruppers behov och önskemål (Gil Solá m.fl., 2019).

Som ett stöd i analyser av hur grupper inkluderas eller exkluderas genom transportsystemet, är begreppet *intersektionalitet* användbart (jämför Lykke, 2003). Begreppet kommer från engelskans *intersection*, som betyder korsning eller skärning. Ett intersektionellt perspektiv innebär att belysa hur diskrimineringsgrunder eller maktordningar kan överlappa, påverka och ibland förstärka varandra. Detta kan handla om att skilja mellan olika grupper av kvinnor, som kommer att uppleva exempelvis kollektivtrafik på olika sätt beroende på ålder, etnicitet, och inkomst. Samtidigt bör det understrykas att det i planeringen ofta inte är en grupp i sig som man vill beakta eller inkludera, utan individer som bär på specifika, exkluderande *erfarenheter* (Larsson & Jalakas, 2014). Begreppet *erfarenheter* lyfts ofta fram i litteratur om jämställd transportplanering (Friberg m.fl., 2004; Friberg m.fl., 2005; Larsson & Jalakas, 2014), bland annat som ett sätt att hantera föränderliga genusstrukturer. Man vill då beakta erfarenheter som traditionellt i högre omfattning återfunnits bland kvinnor – som oftare har hushållsansvar och sämre tillgång till bil – och som inte har beaktats i tillräckligt hög omfattning i planeringen. Genom att sätta fokus på erfarenheten i stället för gruppen kvinnor, inkluderas exempelvis även (jämställda) män med hushållsansvar och sämre tillgång till bil.

1.4 SOCIALA KONSEKVENSER AV TRANSPORTPLANERING

En viktig fråga relaterad till definitionen av begreppet socialt hållbara transporter avser vad transportrelaterade sociala konsekvenser kan vara. Vi menar att innebörden är kontextuell; vad som är en viktig aspekt eller konsekvens av ett transportinfrastrukturprojekt beror på det sammanhang det genomförs i, vilket skiftar mellan olika geografier, samhällen, och grupper. En småbarnsfamilj eller pensionär påverkas inte likadant

av en motorväg i Stockholm som i Mexikos rurala områden – av många olika skäl. Transportrelaterade projekt kan också vara av väldigt olika karaktär; det kan handla om en ny järnväg genom flera orter, indragna busshållplatser på landsbygd, utbyggnad av elvägar, cykelvägnät och säkra ytor för gångtrafikanter. Därtill har skalan betydelse (Göteborgs stad, 2016); en och samma motorväg påverkar till exempel den lokala omgivningen på ett sätt, och regionen i sin helhet på ett annat.

Inom forskningen har olika typer av transportrelaterade sociala konsekvenser uppmärksamrats. Dessa kan handla om förändringar avseende tillgänglighet, påverkan på realiserade förflyttningar och aktiviteter, hälsorelaterade konsekvenser, ekonomiska konsekvenser för individen, och konsekvenser för grannskap och samhällen (*community*) (Jones & Lucas, 2012). Det kan även handla om platserns förändrade identitet och förändringar i förutsättningar för en smidig vardag (Brusman, 2008). Dessa konsekvenser, eller aspekter, återkommer även i hög omfattning i matriser som används som underlag för sociala konsekvensbedömningar i olika delar av Sverige (jämför Göteborgs stad, 2016; Malmö, 2020; Stockholms läns landsting, 2017). Nedan går vi kort igenom de olika konsekvenserna. *Tillgänglighet* handlar i stort sett om möjligheten att nå aktiviteter som är viktiga för individen i vardagen. Tillgänglighet kan analyseras i olika geografiska skalor och utifrån olika begreppsdefinitioner. Då tillgänglighet till olika verksamheter och platser i vardagen är grundläggande för samhällsdeltagande och därmed individens välfärd, är det en återkommande aspekt i analyser av transportsystemets effekter. Tillgänglighet bedöms då som *potentialen* att nå olika platser (utifrån infrastrukturens beskaffenhet, och ibland även individens förmågor). *Förflyttningar och aktiviteter* fokuserar i stället hur faktiskt genomförda förflyttningar och aktiviteter påverkas, och om beteenden förändras. *Hälsorelaterade konsekvenser* handlar om exempelvis trafikolyckor, luftkvalitet, buller, och möjligheter till fysisk aktivitet (genom aktiva färdssätt, det vill säga gång och cykling). *Ekonomiska konsekvenser* handlar om individens förändrade utgifter för förflyttningar, vilket på ett avgörande sätt kan begränsa rörligheten hos (i första hand) ekonomiskt utsatta grupper. Vidare kan det

handla om *konsekvenser för grannskap och samhällen*. Detta avser processer av sammanknytning respektive avskärmning av områden, vilket påverkar hur platser används och samverkar. Infrastrukturen kan underlätta eller försvåra möjligheterna till social interaktion, både inom och mellan områden, vilket exempelvis kan påverka segregationen. *Identitet* inkluderar påverkan på människors känsla av trygghet och förankring till platsen, och kan verka exkluderande eller inkluderande. Detta påverkar i sin tur människors beteende genom förväntningar om hur en plats ska och får användas. Ett *smidigt vardagsliv* belyser hur infrastruktur och transportsystem bidrar till att binda samman människors aktiviteter i tid och rum. Med vardagsliv avses de upprepade handlingar som människor genomför för att upprätthålla sitt liv och andras (Åqvist, 2001). Analyser av hur transportsystemet påverkar vardagslivet kräver en förståelse för hur människors vardagliga handlingar organiseras och varför. För att förstå denna helhet och vad ett fungerande vardagsliv kan vara, behöver berörda invånare bli mer delaktiga i de sociala konsekvensbedömningarna och involveras tidigt i de planeringsprocesser som påverkar vardagen.

1.5 ÖKAD IMPLEMENTERING AV SOCIALA HÄNSYNSTAGANDEN

Intresset i Sverige för de sociala transportfrågorna speglas i att det på senare år har skrivits flera böcker och rapporter som på olika sätt belyser ämnet. Wimark med flera (2017), reder ut den sociala hållbarhetens roll i kollektivtrafikinfrastrukturen med syftet att urskilja metoder och verktyg för bedömning av sociala konsekvenser. Bland annat vill de veta hur myndigheter och forskare kan implementera olika åtgärder i en svensk kontext. Ett par år tidigare belyser Winter (2015) kritiskt de sociala nyttor som aktörer berörda av Sverigeförhandlingen – kommuner, regioner och andra intressenter – redogjort för som underlag till kommande förhandlingar. Utifrån sin genomgång drar Winter slutsatsen att det finns omfattande behov av att ”utveckla tänkande och metodik för att bättre förstå och fånga samspelet mellan transportsatsningar och sociala perspektiv på samhällsutvecklingen” (2015:4). I en kunskapsöversikt beställd av Trafikverket (Wennberg m.fl.,

2020) diskuteras effektsamband av transportåtgärder på social hållbarhet. Detta görs mot bakgrund av Trafikverkets arbete med att integrera social hållbarhet i sin verksamhet. Trafikverkets verksamhet är också i fokus för doktorsavhandlingen *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga* (Winter, 2021). En övergripande slutsats i avhandlingen är att det inom Trafikverket finns ett förhärskande planeringstänkande som innebär att sociala skillnader får minskad betydelse i den praktik som utövas. Studien visar också att ökat fokus på sociala skillnader hamnar i konflikt med verkets rådande planeringsnormer och synsätt. I antologin *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet* (Henriksson & Lindkvist, 2020) tar sig ett antal forskare an begreppet socialt hållbar tillgänglighet med fokus på hur kollektivtrafiken både speglar och förstärker konflikter mellan olika samhällsgrupper. Vidare utreder Trivector (2021) i en färsk kunskapsöversikt sambandet mellan transporter, resande och segregation. Bakgrunden är Södertäljes mål om motverkad segregation. Författarna lyfter åtgärder som visats vara effektiva för ändamålet, samtidigt som de konstaterar att det finns omfattande kunskapsluckor när det gäller åtgärder som motverkar segregation. En del av dessa kunskapsluckor vill Joelsson med flera (2021) överbrygga i sin översikt om familjers vardagsmobilitet, ojämlikhet och sociala hållbarhet i tre ”utsatta områden” (enligt polisens definition) i tre svenska städer.

Litteraturen visar sammantaget att det finns en hel del kunskap som kan användas som stöd i sociala konsekvensbedömningar, men även på ett behov av att fortsätta reda ut viktiga begrepp och förståelser inom området. Framför allt ser vi att litteraturen återspeglar ett stort behov av att konkretisera kunskaper och metoder så att de blir användbara i ett planeringssammanhang, och att dessa behöver komplettera befintliga, tekniskt inriktade kunskaper och metoder, och modeller för ekonomiska beräkningar. Bland annat handlar det om att lyfta fram medborgaren som kunskapskälla (Friberg och Larsson, 2002), liksom vardagslivets betydelse. Antologin bidrar till detta arbete genom att visa flertalet exempel på arbetssätt och kunskaper som är förankrade i ett planeringssammanhang, men också i viktiga teoretiska förståelser och begrepp. Vi hoppas att antologin på så sätt hjäl-

per praktiker att gå från generell förståelse till implementering, och därigenom blir del av en transportplanering där människors behov och vardag spelar en självklar roll i beslutsunderlag och åtgärder.

1.6 BOKENS KAPITEL

Handboken tar i sina inledande kapitel sig an den viktiga frågan om **vad socialt hållbara transporter innebär**. Det är en fråga som samtliga författare tampas med inom ramarna för de projekt som beskrivs i handboken. Eftersom författarna har olika bakgrund och arbetar i olika sammanhang, tolkar de också vad socialt hållbara transporter är på något olika sätt. Genomgången i Lena Levins och Hans Antonsons kapitel 2: *Social konsekvensbedömning i transport- och infrastrukturplanering – En internationell utblick*, beskriver dominerande inriktningar för social konsekvensbedömning (SKB) som kan urskiljas via internationell forskning, samt hur utvecklingen ser ut med avseende på sociala aspekter och värden. Lena Levin och Ana Gil Solá ger därefter en kort beskrivning av genomförda SKB inom den svenska transportplaneringen under åren 2013–2017 (kapitel 3: *Social hållbarhet i praktiken: Kartläggning av svenska SKB med fokus på transporter*). Här diskuteras vilka ämnen som analyserats i dessa rapporter, men även vilka kunskapsunderlag som funnits som underlag. Vidare berörs även hur de svenska rapporterna står sig i relation till de principer som tagits fram i den internationella utvecklingen av social konsekvensbedömning. En genomgång av vad social hållbarhet inom transportområdet kan innebära ges även av Eva Lindborg och Krister Sandberg i sitt kapitel *Social hållbarhet i de transportpolitiska målen – en metod för analys av tillgänglighet för olika grupper* (kapitel 4). Här berörs hur pass jämnt fördelad tillgängligheten är i Sverige och man testar en metod för att undersöka tillgängligheten med hjälp av data och teorier som relateras till de transportpolitiska målen.

En annan viktig fråga som lyfts i antologin är **vilka kunskapsunderlag som behövs för att kunna ta socialt hållbara beslut, och hur dessa tas fram**. Detta handlar till att börja med om att identifiera viktiga sociala aspekter, vilket hör ihop med förståelsen av vad socialt hållbara transpor-

ter innebär i olika sammanhang. Således handlar det om att kunna ringa in och formulera frågor som behöver besvaras, och att ha tillräcklig kunskap om ett ämne för att kunna se vilka specifika kunskapsunderlag som saknas och behövs i relation till ett aktuellt projekt. Det handlar även om att ha tillräckligt med resurser för att ta fram rätt kunskapsunderlag för att besvara varje given fråga. I kapitel 5: *Vardagskartor: Kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt* beskriver Ana Gil Solá och Lena Levin ett arbetssätt för att förstå resans roll i människors vardag. Arbetssättet togs fram utifrån de behov av kunskapsunderlag om vardagsliv som forskarna såg fanns inom svenska SKB. Inom ramarna för ett forskningsprojekt testades metoden som en del i Metrobuss SKB. Konsulterna Moa Lipschütz och Lisa Wistrand, som prövade metoden i fält, reflekterar kring arbetssättet utifrån sin kompetens inom expertfältet i det efterföljande kapitlet 6: *Vardagskartor: ett komplement till det mätbara*. Vidare diskuteras kartan som verktyg för illustration och analys i kapitel 7 om *GIS och kartor som underlag i sociala konsekvensbedömningar*. Här beskriver Ana Gil Solá och Oskar Abrahamsson hur GIS har använts – och skulle kunna användas – i olika konsekvensanalyser relaterade till sociala frågor och transportplanering. Kapitlet avslutas med att belysa några av de utmaningar som kan uppstå vid arbete med GIS och sociala konsekvensbedömningar.

I ett implementeringssammanhang är en avgörande fråga även vilka **planeringsprocesser som tar sociala aspekter hela vägen fram**: hur får vi in de sociala frågorna i planeringen? Ett sätt är med stöd av sociala konsekvensanalyser (SKA), eller -bedömningar (SKB). Dessa har på senare år blivit rutin i planeringen, inte minst i Göteborgs stad. Deras SKA-matris (Göteborgs stad, 2016) har haft stor spridning och inspirerat flera aktörer. I antologin får vi även inspiration genom det arbete som genomförts i Region Kronoberg i Camilla Ottossons och Elsa Andermans kapitel 8: *Vad händer när bussen slutar gå? Om social konsekvensanalys i regional transportplanering, Region Kronoberg*. Författarna beskriver det arbete som Region Kronoberg genomfört som ett resultat av ett längre och djupgående utvecklingsarbete. Det verktyg som används har applicerats i ett pilotprojekt om halvering av kvälls- och nattbusstrafik i Växjö stad, som ger

läsaren en konkret bild av hur verktyget kan användas i den regionala transportplaneringen. På ett liknande sätt beskriver Sara Eriksson i kapitel 9: *Regional planering för social hållbarhet, exemplet Metrobuss*, hur Västra Götalandsregionen tillsammans med Trafikverket genomfört en social konsekvensbedömning i strategisk planering av kollektivtrafik. Eftersom det inte funnits en etablerad modell för att göra sociala konsekvensbedömningar inom transportsektorn har Västra Götalandsregionen tagit inspiration från flera håll. För att utveckla och testa en modell i skarpt läge genomfördes en SKB för åtgärdsvalsstudien Metrobuss. Framtagandet av modellen har varit iterativ, en process med många lärdomar. Ytterligare ett exempel av arbetsprocess för att hantera sociala frågor ges av Karl de Fine Licht och Stefan Molnar i kapitel 10: *Arbete för socialt hållbar mobilitet i stadsutvecklingssammanhang med processverktyget PRISMA*. Steg för steg beskriver de det interaktiva verktyget med analysfrågor på olika teman, bedömningskriterier och forskningsunderlag.

Handboken gör även en **fördjupning i jämställdhetsfrågan**. I kapitel 11 skriver Charlotta Faith-Ell och Lena Levin om *Jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering*. Författarna utgår från det transportpolitiska jämställdhetsmålet och det nationella målet om ett jämställt samhälle och dess sex delmål. De föreslår ett sätt att arbeta med att verksamhetsanpassa målen och utforma indikatorer för transportsektorn. Ämnet konkretiseras vidare av Emma Paulsson som i kapitel 12 besvarar frågan *Vad har busshållplatser med jämställdhet att göra?* Hon visar i text och bild på flera exempel där placeringen och utformandet av hållplatser kan gynna jämställdheten. En reflektion är att jämställdhet bör hanterats som ett expertområde bland andra. En del av detta expertområde är att utveckla planeringsverktyg med kunskap om resenärers vardag, såsom hennes exempel från Malmö visar.

Avslutningsvis presenteras nätverket Socialt hållbar transportplanering genom samordnarna Lisa Ström och Ana Gil Solá. Kapitel 13: *Nätverket Socialt hållbar transportplanering: kunskapsutbyte och kunskapskapande* beskriver nätverkets arbete och roll, och exemplifierar med en ingående beskrivning av hur medlemmarna arbetar via workshoppar, med att utby-

ta kunskaper och erfarenheter. Nätverket bildades 2018 utifrån de behov som planerare och forskare identifierade och en vilja att fylla igen flera konkreta kunskapsluckor inom området socialt hållbar transportplanering.

Författarna vill tacka Malin Henriksson på VTI och Bertil Vilhelmson vid Göteborgs universitet för konstruktiv granskning av kapitlet. Vi vill även tacka forskargruppen Mobilitetsgruppen vid Göteborgs universitet för värdefulla kommentarer på en granskningsversion av kapitlet.

REFERENSER

- Almlöf, E., Rubensson, I., Cebecauer, M., & Jenelius, E. (2021). Who Continued Traveling by Public Transport During COVID-19? Socioeconomic Factors Explaining Travel Behaviour in Stockholm 2020 Based on Smart Card Data. *SSRN*. Publicering online 11 september 2020.
- Boverket (2020a). *Förhållningssätt till hållbar utveckling*. Tillgänglig 5 maj 2021 på <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/fysisk-planering/forhallningssatt1/>.
- Boverket (2020b). *Sambanden mellan byggd miljö, teknikutveckling och hållbarhet. En introduktion till stöd för översiktlig planering*. Rapport 2020:10.
- Brusman, M. (2008). *Den verkliga staden? Norrköpings innerstad mellan urbana idéer och lokala identiteter*. [Doktorsavhandling. Linköpings universitet].
- Church, A., Frost, M., & Sullivan K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7, 195-205.
- Clifton, K. J. & Moura, F. (2017). Conceptual Framework for Understanding Latent Demand: Accounting for Unrealized Activities and Travel. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2668, 78-83.
- Fainstein, S. (2014). The Just City. *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1-18.
- Friberg, T., Brusman, M., & Nilsson, C. (2004). *Persontransporternas "vita fläckar". Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Centrum för kommunstrategiska studier.
- Friberg, T. & Larsson, A. (2002). *Steg framåt: Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Rapporter och Notiser 162, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Friberg, T., Listerborn, C., Andersson, B., & Scholten, C. (2005). *Speglingar av rum. Om könsskodade platser och sammanhang*. Symposion.

Gil Solá, A., Larsson A., & Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Working Papers in Human Geography 2019:1. Avdelningen för kulturgeografi, Göteborgs universitet.

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

Göteborgs stad (2016). (SKA) *Social konsekvensanalys. Människor i fokus 1.2*.

Hartman, L. (red) (2011). *Konkurrensens konsekvenser – vad händer med svensk välfärd?* SNS Förlag.

Henriksson, M. & Lindkvist, C. (red) (2020). *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Arkiv förlag.

IOCPG Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment (2003). Principles and guidelines for social impact assessment in the USA. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21, 231–250.

Joelsson, T., Fridén Syrjäpalo, L., Henriksson, M. & Balkmar, D. (2021). *Vardagen i rörelse: En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa*. VTI Rapport 1090.

Jones, P., & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography*, 21, 4–16.

Larsson, A., & Jalakas, A. (2014). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. Studentlitteratur.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, W., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceeding of the Institution of Civil Engineers*, 169, 353–365.

Lykke, N. (2003). Intersektionalitet - ett användbart begrepp för genusforskningen. *Kvinnovetenskaplig Tidskrift*, 1, 47–56.

Malmö stad (2020). *Matris för sociala konsekvensbedömningar*.

Musselwhite, C., Avineri, E., & Susilo, Y. (2021). The Coronavirus Disease COVID-19 and implications for transport and health. *Journal of Transport Health*, 16, 100853.

Mårtensson, M. & Dymén, C. (2021) *Transporter, resande och segregation: En forskningsgenomgång*. Trivector Traffic, Rapport 2021:41.

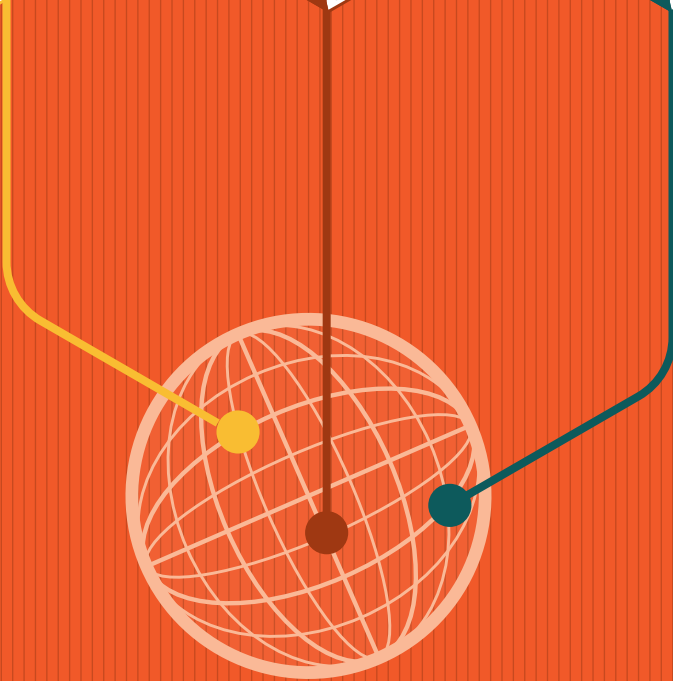
Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.

Regeringskansliet (16 september 2020). *Satsningar för ökad social rättvisa*. Tillgänglig på: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/09/satsningar-for-okad-social-rattvisa/>

Regeringskansliet (u.å.) *Mål för transportpolitiken*. Tillgänglig 5 maj 2021 på: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Sánchez Gassen, N., Penje, O. & Slätmo, E. (2018). *Global goals for local priorities: The 2030 Agenda and local level*. Nordregio report 2018:2.

- SCB (2021). *Statistisk lägesbild. Genomförandet av Agenda 2030 i Sverige*.
- Scholten, C.L. & Joelsson, T. (red)(2019). *Integrating Gender into Transport Planning – From One to Many Tracks*. Palgrave Macmillan.
- Sheller, M. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30(2), 17–34.
- Stockholms läns landsting (2017). *Sociala konsekvensbeskrivning. Nya tunnelbanan*.
- UN (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. A/RES/70/1.
- Vanclay, F. (2002). Conceptualising social impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 22, 183–211.
- Vanclay, F. (2003). International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21, 5–12.
- Vanclay, F. & Esteves, A.M. (2011). *New Directions in Social Impact Assessment. Conceptual and Methodological Advances*. Edward Elgar.
- Vilhelmson, B. (2002). *Rörlighet och förankring. Geografiska aspekter på människors välfärd*. Choros 2002:1, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, Göteborg.
- Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O. & Dymén, C. (2020). *Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband*. Trafikverket.
- Wimark, T. (red) (2017). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1, Stockholms universitet.
- Winter, K. (2015). *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. KTH.
- Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga. En analys av planeringstänkande på Trafikverket*. [Doktorsavhandling. KTH].
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our Common Future*. OUP Oxford.
- Åquist, A.-C. (2001). Vardagslivsperspektiv som planeringsredskap. I Elander, I. (red). *Den motsägelsefulla staden. Vardagsliv och urbana regimer*. Studentlitteratur.



2 SOCIAL KONSEKVENSBEDÖMNING I TRANSPORT- OCH INFRASTRUKTURPLANERING - EN INTERNATIONELL UTBLICK

Lena Levin och Hans Antonson

"Social Impact Assessment (SIA) includes the processes of analysing, monitoring and managing the intended and unintended social consequences, both positive and negative, of planned interventions (policies, programs, plans, projects) and any social change processes invoked by those interventions."

International Principles for Social Impact Assessment (SIA HUB, 2020).

2.1 INTRODUKTION

I DETTA KAPITEL riktar vi blicken mot internationell forskning och praktik om social konsekvensbedömning. Bakgrunden till detta angreppssätt är dels att det finns exempel i internationell praxis på länder som har kommit längre än Sverige när det gäller socialt hållbar transportinfrastrukturplanering, dels att utvecklingsbehov bland annat uppmärksammats inom EU (jfr. CEPS, 2010) och i forskningen internationellt (jfr. Fischer, 1999, 2006; Martens, Golub & Robinson, 2012; Morrison-Saunders & Therivel, 2006; Orenstein, Westwood & Dowse, 2019; Vanclay, Esteves, Aucamp & Franks, 2015). Den pågående utvecklingen i Sverige följer dessutom ofta liknande mönster av diskussioner som förts och förs i andra länder och vi menar att Sverige borde inom detta område söka inspiration i forskning och praktik på internationell nivå.

Studier visar att sociala konsekvensbedömningar inte ingår regelmässigt i svensk transportinfrastrukturplanering och att de även är mindre utvecklade i jämförelse med miljöbedömningar och ekonomiska analyser (Antonson & Levin, 2018; Balfors m.fl., 2018, 2019; Faith-Ell & Levin,

2012). En genomgång av SKB-rapporter (Levin & Gil Solá, kapitel 3) visar en pågående utveckling och flera exempel på en god förståelse av problematiken. Där framgår också att den utveckling som skett i Sverige de senaste åren främst beror på lokala och regionala initiativ och mindre på nationella riktlinjer och internationell forskning.

Syftet med detta kapitel är att identifiera huvudriktningarna och kortfattat beskriva det kunskapsområde som på engelska anges ”Social Impact Assessment” eller ”Social Impact Appraisal” (SIA)¹. Kapitlet besvarar följande frågeställningar:

Frågor:

- Vilka dominerande inriktningar för social konsekvensbedömning kan urskiljas via internationell forskning?
- Hur ser utvecklingen ut internationellt, med avseende på sociala aspekter och värden som framträder i dessa inriktningar?

Disposition:

I avsnitt två ges en bakgrund till framväxten av en metodik för social konsekvensbedömning. Därefter beskrivs i avsnitt tre huvudprinciperna för social konsekvensbedömning följt av hur dessa principer har analyserats av forskare som arbetar med demokrati och rättvisefrågor (utan att göra anspråk på att vara heltäckande). I avsnitt fyra beskrivs exempel på hur praktiken, som anknyter till de huvudinriktningar som etablerats internationellt, angriper social konsekvensbedömning. I avsnitt fem sammanfattar och diskuterar vi kapitlets resultat.

2.2 SKB HAR BAKGRUND I EN LÅNG TRADITION

Metodiken för social konsekvensbedömning internationellt följer den tidigare utvecklade metodiken för miljöbedömning² (på engelska: environmental impact assessment, EIA). Denna har en lång internationell tradition och baseras på de första reglerna för miljöbedömning som antogs 1969 i NEPA (National Environmental Policy Act) i USA. Inom EU antogs ett gemensamt direktiv om miljöbedömning för verksamheter

och åtgärder år 1985. År 2001 antog EU direktivet 2001/42/EG om "strategic environmental assessment" (SEA) som på svenska kallas strategisk miljöbedömning. Detta är precis som det låter en bedömning av miljöaspekter som ska genomföras på en strategisk nivå i planerings- och beslutsprocesser, till skillnad från på projektnivå. EU-direktiven ställer krav som medlemsländerna ska uppnå, men länderna får själva bestämma hur det ska gå till (Ryegård & Åkerskog, 2020).

I Sverige regleras arbetet med miljöbedömningar i Miljöbalken, där det utöver miljöbedömningar också finns möjlighet att inkludera ett bredare perspektiv som omfattar sociala aspekter som rör befolkningens vardagsliv i relation till miljön. I Sverige görs dock oftast inte sociala konsekvensbedömningar inom miljöbedömningar (Antonson & Levin, 2018).

Miljöbalk 1998:808

1 Kap 1 §

Bestämmelserna i denna balk syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. [---]

6 Kap Miljöbedömning

2 § Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på:

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön.

Lag (2017:955).

Forskning såväl internationellt som nationellt pekar på att ekonomi och miljö ofta får större utrymme och att sociala aspekter inte är lika belysta i transportinfrastrukturplaneringen. Det finns också stora skillnader mellan länder när det gäller att genomföra och dokumentera konsekvensbedömningar och det är därför svårt att göra jämförelser (jfr. Balfors m.fl., 2019; Fischer, 1999). En del av problematiken är också att transportplanering historiskt sett varit en fråga för ingenjörer och ekonomer som inte har ägnat sig åt sociala frågor. Svenska studier pekar på att planerare och myndighetspersoner anser att det saknas tydliga direktiv för att analysera sociala konsekvenser relaterade till transportinfrastrukturplanering (se till exempel Antonson & Levin, 2018; Balfors m.fl., 2019; Faith-Ell & Levin, 2012; Levin m.fl., 2016). Baserat på ökat intresse för sociala frågor i planeringen och på grund av bristen på nationella mål och riktlinjer på detta område, har under de senaste tio åren vissa regioner, kommuner och konsulter utvecklat egna metoder för att mäta och utvärdera sociala konsekvenser. En slutsats är att det för det mesta verkar behövas både mer utvecklade metoder och bättre samordning för att integrera de tre hållbarhetsdimensionerna miljö, ekonomi och sociala perspektiv i planeringsprocessen.

Internationellt finns processer och verktyg för social konsekvensbedömning (SKB)³ som är anpassade för transportinfrastrukturplanering sedan ett antal år och flera länder har även lagstiftning och/eller regelverk som tydligt påvisar när och hur sociala konsekvensbedömningar ska genomföras. De är dessutom ofta etablerade inom transportinfrastrukturplaneringen. Till exempel *Accessibility Planning Guidance* i Storbritannien (Kilby & Smith, 2012) som omfattar en struktur för "Social Impact Appraisal" utvecklad inom regeringen i samarbete med forskare (Department for Transport, 2010, 2011a,b); och den internationellt mycket spridda metoden "Social Impact Assessment" som utvecklats av forskare inom den internationella nätverksorganisationen IAIA. Arbetet omfattar såväl teoriutveckling som utveckling av praktiska metoder, samt utbildning och erfarenhetsutbyten mellan organisationens medlemmar. Information som delas mellan medlemmarna kan nås via plattformen SIA HUB som organiseras av en sektion inom IAIA. I nästkommande avsnitt

presenteras principer och inriktningar i den internationella utvecklingen med fokus på Social Impact Assessment och Social Impact Appraisal och forskning som angränsar till dessa riktningar.

2.3 PRINCIPER FÖR SOCIAL KONSEKVENSBEDÖMNING

Inriktningen i den internationella litteraturen om SKB är att sociala konsekvenser bedöms och hanteras i en procedur som också omfattar medborgarnas delaktighet och att negativa konsekvenser ska tas om hand såväl under planeringsprocessen som efteråt. Kompensatoriska åtgärder (eng. "mitigation") är en framträdande och integrerad del i denna procedur. Grundinställningen inom IAIA är att arbetet ska ske i demokratisk anda vilket innebär att även de som är svåra att nå och involvera, till exempel olika utsatta grupper och minoriteter, ska vara involverade och att deras behov ska beaktas. Inom de internationella nätverken har kärnvärden och principer utvecklats med en förhoppning om att dessa ska omsättas i praktiken av planerare. Det har getts ut flera handböcker och manualer för social konsekvensbedömning (t.ex. Becker & Vanclay, 2003; Vanclay & Esteves, 2011; Vanclay m.fl. 2015).

Vanclay (2002) listar sju sociala variabler av konsekvenspåverkan som han menar är viktigast att beakta. Han pekar även på kontextuella faktorer, vikten av att lokalt definiera vad som är mest relevant och att dessa variabler kan grupperas på olika sätt beroende på sammanhanget och de som är berörda. Han framhåller också att dialog med berörda invånare är ett viktigt led i arbetet. De sju sociala variablerna är:

1. Hälsa och socialt välbefinnande
2. Livsmiljöns kvalitet (eng. "liveability")
3. Ekonomiska konsekvenser och materiell välfärd
4. Kulturell påverkan
5. Familj, gemenskap och sociala nätverk
6. Rättvisa inför institutioner, lagar, politik
7. Genusrelationer (jämsliddhet, oberoende av kön och definitioner av könstillhörighet).

Dessa kärnvärden är allmänna och korrelerar med viktiga internationella konventioner; till exempel FN:s deklaration om mänskliga rättigheter, Barnkonventionen, Unescos konvention om kulturarv, Brundtland-kommissionen och Agenda 2030; samt med svenska lagar och regelverk som hanterar diskriminering, jämlikhet och jämställdhet. Några exempel är Diskrimineringslagen, Handikapplagen, Lagen om färdtjänst, Socialtjänstlagen, och de jämställdhetspolitiska målen. Utifrån dessa kärnvärden ska en transport-SKB synliggöra olika grupper som finns i samhället och systematiskt beskriva sociala konsekvenser som ny transportinfrastruktur kan få för respektive grupp. En social konsekvensbedömning involverar i huvudsak följande aktiviteter enligt Vanclay och Esteves (2011: 11–12):

- Att skapa deltagande processer och utrymmen för överväganden, som kan underlätta samhällsdiskussionen om en önskad framtid, hitta godtagbara lösningar för sannolika konsekvenser och föreslå möjligheter. Utfallet ska grundas på att människor och intressegrupper involveras tidigt och kan delta på grundval av fritt och informerat samtycke (FPIC⁴).
- Att nå god förståelse för de samhällen som sannolikt kommer att påverkas av policyn, programmet, planen eller projektet, inklusive grundlig analys av intressenter för att förstå olika behov och intressen hos olika delar av samhället. Kartläggningen och inbjudan till deltagande bör ske tidigt, så att alla kan bli informerade och involverade i processen.
- Att identifiera samhällsbehov och -ambitioner. Det kan handla om olika lokala behov av framkomlighet och säkerhet, som berörs av exempelvis en större transportinfrastruktursatsning.
- Att granska de viktigaste sociala frågorna (både de betydande negativa konsekvenserna och möjligheterna att skapa fördelar).
- Att samla data för en nulägesbeskrivning. Det kan vara statistik, kartmaterial av området och rörelsemönster, liksom invånares beskrivningar av vardagsliv och betydelsefulla platser.
- Att förutsäga den sociala förändring som kan bli resultatet av policyprogrammet, planen eller projektet.

- Att påvisa betydelsen av förändringarna och klarlägga hur olika drabbade grupper och samhällen sannolikt kommer att påverkas.
- Att identifiera olika sätt att mildra potentiella negativa konsekvenser och maximera positiva möjligheter.
- Att utveckla en plan för att övervaka genomförandet och följa upp variationer och oförutsedda sociala effekter.
- Att underlätta en överenskommelse-process mellan samhällen och exploatörer, se till att FPIC-principerna följs och att mänskliga rättigheter respekteras, vilket ska leda till utarbetandet av ett avtal om konsekvenser och kompensation/ ersättning.
- Att hjälpa till vid utarbetandet av en plan för hantering av sociala konsekvenser som sträcker sig längre än projekttiden och den närmaste tiden därefter. Planen operationaliserar och övervakar alla nyttor, kompensatoriska åtgärder och regleringar som överenskommit; samt hantering av eventuella oförutsedda frågor när de uppstår.

Allt som påverkar, eller kan tänkas påverka, människors livsmiljö och vardagsliv kan anses vara relevant för en social konsekvensbedömning och det har i den andan utformats en terminologi och praxis inom det internationella samarbetet. Mer konkret kan en social konsekvens vara förändringar av ett eller flera av följande aspekter (Vanclay, 2003; Vanclay m.fl., 2015; IOCGP, 2003):

- **Människors sätt att leva**, hur de bor, förflyttar sig, arbetar och interagerar med varandra dagligen.
- **Kultur och gemensamma normer**, seder, värderingar och språk eller dialekt.
- **Samhälle och sammanhållning**, stabilitet, karaktär, tjänster och resurser.
- **Politiska system** och i vilken utsträckning människor kan delta i beslut som påverkar deras liv, den demokratiseringsprocess som äger rum och de resurser som tillhandahålls för detta ändamål.
- **Människors miljö**, det vill säga kvaliteten på den luft och det vatten som människor använder; tillgänglighet och kvalitet på mat de äter,

nivån på fara eller risk, damm och buller de utsätts för, deras fysiska säkerhet och deras tillgång till och kontroll över resurser.

- **Hälsa och välbefinnande**, som är ett tillstånd av fullständigt fysiskt, mentalt, socialt och själsligt välbefinnande, inte bara frånvaron av sjukdom eller svaghet.
- **Personliga rättigheter och äganderätt**, särskilt om människor påverkas ekonomiskt eller upplever personliga nackdelar.
- **Farhågor, mål och ambitioner**, uppfattningar om säkerhet och trygghet, rädsla för egen och samhällets framtid, och ambitioner för sin egen och sina barns framtid.

De flesta av kärnvärdena och andra aspekter som tagits upp i handböcker och i teorier om social konsekvensbedömning, är användbara inom hela samhällsplaneringen och har också bäring på transportsektorn. Människors vardagsliv, säkerhet, hälsa och välbefinnande påverkas av tillgång till eller avsaknad av transportmöjligheter. Personliga rättigheter kan ofta också påverkas i samband med utbyggnad och förändring av transportsystemet, exempelvis frågor om äganderätt och nyttjanderätt, liksom tidigare mål och ambitioner som kan förändras. Den sociala konsekvensbedömningen blir i så måtto en komplex procedur som måste kunna sortera bland och hantera olika aspekter av konsekvenser.

De som utvecklat dessa kärnvärden, principer och checklistor har själva också uttryckt farhågor och kritik mot sina metodbeskrivningar. Vanclay och andra (2015) belyser att en social konsekvensanalys inte bör göras enligt en checklista, där sociala värden eller sociala kategorier enbart bockas av, eftersom det inte enbart handlar om effekter på generell nivå, utan om att göra en bedömning som är anpassad till de olika intressen och värden som är specifika för en viss miljö och dess sammanhang. Det behövs tid och resurser för att samla in data och göra noggranna analyser i relation till det aktuella projektet. I annat fall blir bedömningarna beroende av sekundärdata och analyser från tidigare undersökningar eller, till och med, av mer ogrundade antaganden om vissa grupperns behov och erfarenheter. Sekundärdata har viss användbarhet, men har i de flesta

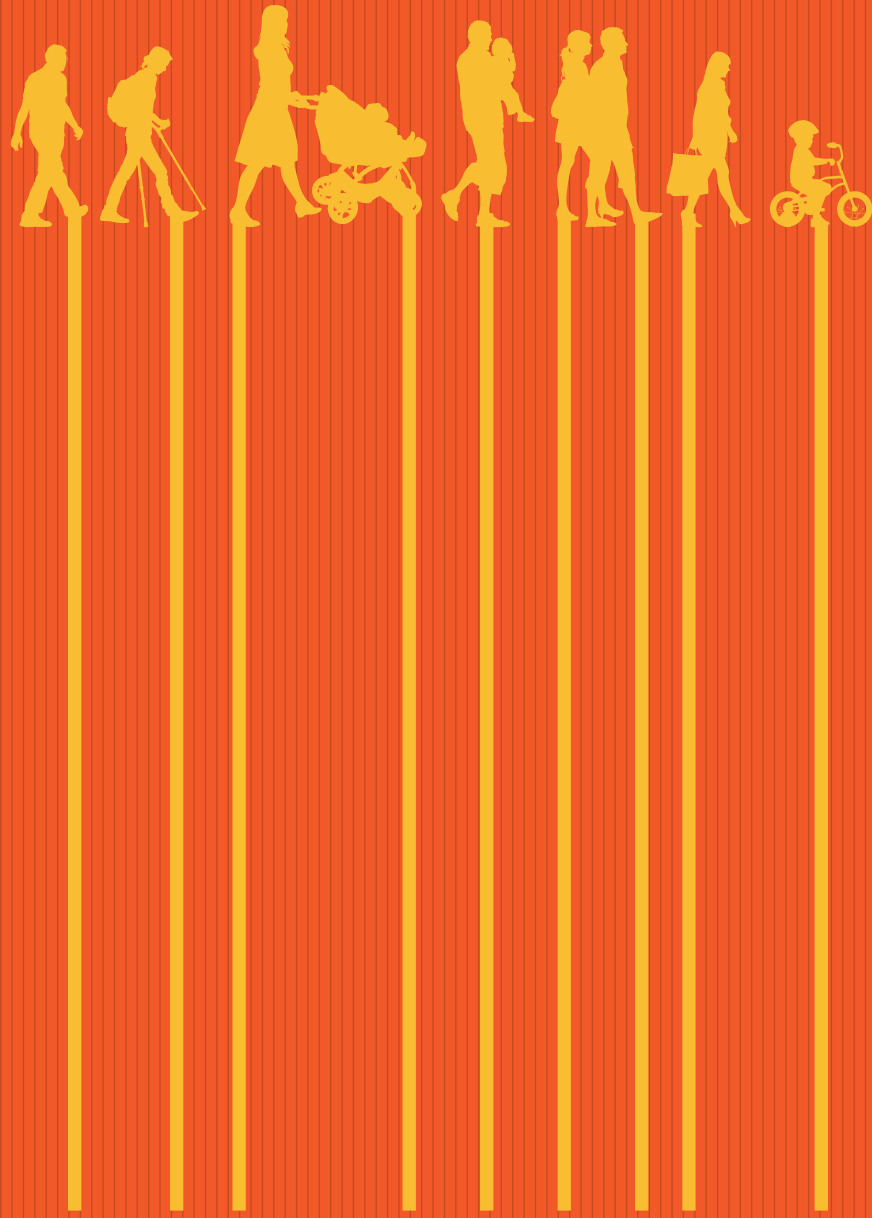
fall genererats för något annat syfte och i många fall även innan dess att arbetet med den sociala konsekvensbedömningen har påbörjats.

Fainstein (2010) pekar också på problem med tendensen att fokusera på att minska de negativa konsekvenserna i stället för att maximera de positiva konsekvenserna. Även IAIA (Becker & Vanclay, 2003) belyser att fokus tenderar att hamna på att minska negativa konsekvenser. Fainstein (2010) frågar sig om det verkligen går att uppnå social rättvisa för utsatta grupper om fokus ligger enbart på att begränsa eventuella negativa effekter. Hon drar slutsatsen att den verkliga potentialen i social rättvisa snarare ligger i att maximera de positiva sociala konsekvenserna i ett projekt. Samtidigt som den sociala konsekvensbedömningen har ett normativt syfte, att verka för social rättvisa, går det att argumentera för effektivitet och konkurrens mellan aktörer, menar Fainstein vidare. Dock kan detta komplicera den sociala konsekvensbedömningen och forskare manar till vaksamhet inför planeringens värdehierarkier. Inbyggd i organisationers arbetsmetoder och strategier finns ofta en hierarkisk ordning, exempelvis i de metoder och data som traditionellt används för att mäta kostnadseffektivitet ("cost benefit") (jfr. Martens, 2011). En möjlig förklaring till varför det som schablonmässigt brukar kallas för "mjuka" värden inte får lika stort utrymme som "hårda" och ofta mer kvantifierbara värden, kan enligt Fainstein (2010) vara att beslutsfattare har en tendens att prioritera kortsiktiga värden som visar på framgång och attraktivitet, snarare än de värden som gynnar fler samhällsgrupper och långsiktig hållbarhet. Den långsiktiga hållbarheten är inte ett lika attraktivt mål i den rådande värdehierarkin eftersom den inte kan mätas på halvårs- eller årsbasis i framgångsfaktorer som ekonomisk tillväxt och snabba transporter mellan attraktiva målpunkter. En annan förklaring kan vara Harveys (2009) syn på samhällen som kopierar sig själva, där både styrande grupper och institutioner kan ses som reflektioner av rådande förhållanden och dominerande marknadskrafter. I ett samhälle präglad av marknadsmässiga drivkrafter, där de flesta beslut behöver rättfärdigas genom att maximera ett kostnads- och nyttoförhållande, är det tänkbart att samma mentalitet även dominerar bland beslutsfattare i planeringsprojekt som har mer omfattande sociala

ansvar att ta hänsyn till. Harvey (2009) och Fainstein (2010, 2014) pekar på att social rättvisa är svår att uppnå under dessa förhållanden.

Rättvisa inbegriper både det samhälleliga och individuella värdet, vilket enligt principen om mänskliga rättigheter innebär att varje person har rättigheter, som inte får kränkas, ens om hela samhällets intresse står på spel. Principen om mänsklig rättvisa tillåter inte att totala eller genomsnittliga nyttomaxima går före enskildas rätt. Ett sådant tankesätt ligger i linje med Rawls (1971) principer, som Fainstein (2014) hänvisar till för att få grepp om social rättvisa. Rawls ställer upp tesen: lika fördelning av grundvärden (frihet, makt, välstånd) måste råda om inte olikhet gagnar alla och särskilt de sämst ställda. Enligt den principen kan ojämlig fördelning av välstånd, makt och inflytande, godtas bara om olikheten är till störst fördel för de sämst ställda och den dessutom innebär samma chans för alla ("fair equal opportunity"). Enligt skillnadsprincipen bör en policy bara implementeras för att gynna dem som har det gott ställt om den samtidigt förbättrar situationen för utsatta grupper. Med det perspektivet är det högst relevant att fråga sig om det verkligen sker en förbättring av de utsattas situation om konsekvensbedömningen endast ämnar minimera projektets negativa konsekvenser.

Martens, Golub och Robinson (2012) har använt sig av Rawls skillnadsprincip när de pekar på att rättvisa inte behöver betyda lika mycket åt alla utan att det är en princip som betyder att ta hänsyn till vardagsverkligheter och individers behov av försörjning och självförverkligande. Därför menar de att alla inte behöver samma mobilitet för att uppnå frihet, makt och välstånd; det vill säga för att kunna delta fullt ut i samhället, göra egna val och uppfylla livsmöjligheter. För vissa kan fullt deltagande i samhället kräva en hög vardaglig mobilitet (till exempel de som arbetar inom sjukvården), medan andra kanske kan uppnå sina livsmöjligheter med relativt låg mobilitet (till exempel författare som arbetar hemma). Martens, Golub och Robinson (2012) pekar på att stora skillnader skulle vara acceptabla ur detta perspektiv. De för också ett filosofiskt resonemang och identifierar en uppsättning principer som de menar bör vägleda en rättvis fördelning av transportinvesteringar och



FAIR EQUAL OPPORTUNITY

tjänster. Även om dessa är formulerade i abstrakta termer, anser författarna att principerna kan användas för att forma en användbar praxis för transportplaneringen. Idealt bör transportinvesteringar som fördelas över stadsdelar och bostadslägen garantera att klyftan mellan de områden eller stadsdelar med lägsta och högsta tillgänglighet bör ligga inom ett fördefinierat intervall (baserat på exempelvis avstånd) och att skillnaden mellan bilägande och bilfria hushåll som bor i samma område eller kvarter bör ligga inom ett fördefinierat intervall. Utan medveten planering som analyserar kontexten och ställer upp fastställda kriterier, riskerar investeringar och mobilitetsutbud att gynna dem som redan har hög tillgång och missgynna dem som har sämre. Principerna pekar först och främst på att transportplaneringsmyndigheterna bör fokusera på analys av åtkomst (till exempel till arbete, service och fritid) och hur detta hänger samman med tillgång till transporter. För det andra innebär det att myndigheterna bör jämföra åtkomstnivåer mellan områden och lägen och avgöra vilka befolkningsgrupper som har det sämst och / eller faller under den fördefinierade åtkomstnivån. För det tredje skulle transportplaneringen behöva söka efter kostnadseffektiva lösningar för att förbättra tillgänglighetsnivåerna för de här målgrupperna (Ferguson, Duthie, Unnikrishnan & Waller, 2012; Martens m.fl, 2012; Martens, 2011).

Sociala konsekvenser kan vara direkt orsakade av transportsektorn men ofta kan de också härröras till andra funktioner och sektorer. Samtidigt kan inte transportsektorn avvisa alla sociala orättvisor med hänvisning till att de uppkommit någon annanstans än i transportsystemet. Internationell praktik och forskning har utvecklat ett antal begrepp som avser understödja och sätta fokus på vad som bör hanteras i transportsektorn. Ett par sådana begrepp är "transit disadvantage" och "transport disadvantage" (Currie & Delbosc, 2010). Det första pekar på bristen på transporter som ett fenomen som kan få sociala konsekvenser för invånarna. Det andra pekar också på sammanhanget, såsom olika möjligheter olika tider på dygnet eller vilka möjligheter som finns att söka och hitta information om utbudet och hur tidtabeller passar behoven. Currie och Delbosc pekar även ut begrepp som sårbarhet ("vulnerability") och

funktionshinder ("disability") samt att vara hänvisad till andra ("rely on others") för att fullfölja sin mobilitet. Med dessa fem begrepp som bas kopplar Currie och Delbosc (2010) i sina studier från Australien ihop bristen på transporter med indikatorer för social exkludering och mätning av subjektivt välbefinnande. På så vis får de fram en kvantitativ modell över hur sociala och psykologiska faktorer kan knytas till tillgången eller bristen på transporter. Som indikatorer för social exkludering anges låg inkomst, arbetslöshet, svagt politiskt engagemang, låg delaktighet i sociala sammanhang och minimal eller ingen social support från andra. Förekomsten av indikatorerna undersöks med hjälp av intervjuer, enkäter och befolkningsdata. Analyser av modellen bekräftar att också mycket mer än transporter är orsak till social exkludering men att det finns samband som det inte går att bortse från i transportplaneringen.

I Storbritannien har en omfattande forskning utvecklats om social utsatthet, social exkludering / inkludering och begreppet transportfatigdom har etablerats som beskrivning av situationen i vissa områden med låg mobilitet, där det i vissa fall helt saknats till exempel fungerande kollektivtrafik (Cass, Shove & Urry, 2005; Lucas, 2004, 2006, 2012; Pooley, 2016; Mullen & Marsden, 2016). I nästa avsnitt ges exempel på hur denna typ av forskning fått fäste i planeringspraktiken.

2.4 SOCIAL EXKLUDERING OCH INKLUDERING I PLANERINGSARBETET

Forskningen pekar på att transportinfrastrukturplaneringen ofta missgynnat ekonomiskt svaga grupper och internationellt har uppmärksamats ett behov av att tydligare analysera konsekvenserna för svaga grupper i planeringen (se t.ex. Lucas, 2012; Titheridge m.fl. 2014).

Den brittiska regeringen har beslutat att tillgänglighet, inklusive tillgång till transporter ska vara ett politiskt mål. En rapport från Enheten för social exkludering uppmärksammade år 2003 att det saknades ansvar i regeringen för medborgarnas tillgänglighet i termer av förmåga att nå viktig service och arbetsplatser (jfr. Lucas, 2004). Det ledde till en mer omfattande vision och i erkännandet att tillgången till olika tjänster inte

bara är en fråga om mobilitet utan också måste innebära till exempel bättre planering av markanvändningen eller säkrare gator och stationer. Därför infördes krav på tillgänglighetsplanering ("accessibility planning") i myndigheters transportplaner.

Transportministeriet Department for Transport (DfT) arbetade därefter mer målmedvetet med begreppet social inkludering. Myndigheterna arbetade med att rusta upp missgynnade eller försummade områden samt att genom att förbättra tillgång till transporter göra det möjligt för utsatta grupper att nå sysselsättning, viktiga lokala tjänster, sociala nätverk och varor. DfT utarbetade ett antal vägledningar för hur deras anställda och partnerföretag ska arbeta med olika grupper och mål. Inom programmet för social inkludering har DfT även utvecklat material för intressegrupper och organisationer med exempel och scheman för träning som kan användas för att öka kunskaper och färdigheter både hos dem som planerar och hos dem som reser. Syftet är att göra transportsystemet mer tillgängligt och begripligt för dem som använder det och för att de som planerar ska ha ökad förståelse för olikheter och variationer hos transportsystemets användare (Department for Transport, 2011c, 2012).

Nedan följer några exempel på områden som ingår i programmet och där det finns olika rapporter, guider och anvisningar⁵:

- **Barn och ungdomar.** Trygghet, förhindra mobbning på resor. En vägledning som diskuterar mobbning på resor och i kollektivtrafikmiljöer anger hur olika partners kan arbeta tillsammans för att svara mot behovet att förhindra mobbning på resor. Detta är en del av en svit med vägledningar för att förebygga mobbning utanför skolorna.
- **Personer med funktionsnedsättning.** Målsättningen att förbättra transportförsörjningen för funktionshindrade, oavsett om de är fotgängare, kollektivtrafikresenärer, användare av specialtransporter eller bilister. Samt hur tillgängligheten på allmänna platser förbättras.
- **Etniska minoriteter.** Hur DfT och dess samarbetsparter inom transportsystemet möter behoven hos minoritets-, etniska och trosgrupper med hänvisning till kollektivtrafik. Här finns bland annat (för personal

i kollektivtrafiken) översättningsprogram för olika språk och rapporter och fallstudier om incidenter och upplevelser hos etniska minoriteter.

- **Äldre personer.** Informationen om äldres transportbehov innehåller strategier och metoder som kan användas för att främja och öka användningen av befintliga anläggningar. Det omfattar fyra fokusområden: "affordability" (prisvärdhet), "availability" (tillgång), "accessibility" (tillgänglighet) och "acceptance" (acceptans). Acceptansområdet omfattar exempelvis frågor som har med attityder och värderingar att göra; hur medresenärer till äldre ser på deras säkerhet och trygghet, samt hur kedjeresor kan genomföras på ett smidigare sätt för dem som rör sig långsamt eller behöver sitta ner och vila mellan resorna. Även personalens attityder omfattas i hur de bättre ska bemöta äldre och funktionshindrade.
- **Social exkludering.** DfT:s satsningar för att minska social utslagning när det gäller transportfrågor handlar om de med lägst utbildning, de lägsta inkomsterna och sämsta bostäderna. De med låga inkomster är mer beroende av busstrafik (hälften av den fattigaste femtedelen av befolkningen har inte tillgång till bil). De med låga inkomster kan också ha mindre möjlighet att dra nytta av billigare buss- eller tågresor som innebär att resenären ska betala stora summor i förväg för årskort eller månadsbiljett. Samhällen eller bostadsområden med många låginkomsttagare tenderar att ha högre exponering för de negativa konsekvenserna av transportsystemet, med större risk för att dödas eller skadas allvarligt på gator och vägar. Även, högre nivåer av buller och luftföroreningar som leder till risk för sjukdom och tidig död och också lägre nivåer av social interaktion på grund av trafikbarriärer som påverkar omfattningen av kontakter mellan grannar och andra i samhället.
- **Jämställdhet.** Information om och förståelse för kvinnors och mäns transportbehov. Innehåller strategier och metoder som kan användas för att främja både kvinnors och mäns användning av befintliga anläggningar samt en checklista "Jämställdhet och kollektivtrafik". Checklistan är en serie fokusområden i vilka chefer uppmanas att kontrollera aktuell praxis och kartlägga sina respektive verksamhetsområ-

den samt följa upp med åtgärder. Exempelvis ska alla i organisationen ha kunskap om jämställdhetsplanen och veta vilka som är ansvariga för att genomföra den. Både kvinnor och män ska vara representerade i viktiga kommittéer eller grupper där strategiska beslut fattas, och budgeten ska inkludera avsättningar för jämställdhetsprogrammet.

I forskningen (se till exempel Farrington, 2007) ges en teoretisk inramning som pekar på att det också handlar om att ändra diskursen; att införa ett nytt narrativ (berättelse) om tillgänglighet som medför social rättvisa. Farrington (2007) menar att en mer allmän implementering av tillgänglighet som narrativ, kan bli en kraftfull hävstång för att uppnå större social inkludering, social rättvisa och mer socialt hållbara samhällen. I en mer generell diskurs kan "tillgång till" bli ett inflytelserikt koncept som genomsyrar tankar och idéer om orsaker till och konsekvenser av social exkludering. Utsattheten handlar då inte bara om svag privatekonomi och avsaknaden av arbete, utan problemen bottenar i en mer sammansatt diskurs om att nå tillgång till dessa resurser, som också handlar om geografiska platser, avstånd, tillgång till transportmedel och tid för vardagliga förflyttningar. Han pekar vidare på att människor kan vara tillgänglighetsrika ("accessibility rich") eller tillgänglighetsfattiga ("accessibility poor") som en distinktion till transportrikedom och transportfattigdom och poängterar att det inte per automatik betyder att ökad mobilitet är lösningen. En sådan ståndpunkt anknyter till de idéer som bland andra Urry (2004) har uttryckt med både mobilitet och närhet som viktiga medel för att uppnå makt och välstånd (Mullen & Marsden, 2016). På samma sätt ser Farrington en tillgänglighetsberättelse om virtuell mobilitet (jfr. Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002; Kenyon, Rafferty & Lyons, 2003) som ett nyckeltema för komplement till eller en ersättning för fysisk mobilitet. Virtuell tillgänglighet förutsätter tillgång till kommunikationsteknologi och kunskaper hos användarna och således kan tanken att virtuell tillgänglighet skulle utgöra en ersättning för tillgång till transporter, inte ersätta de grundläggande filosofiska principerna (enligt Rawls) om *tillgång till* och *åtkomst till* som framförts av forskningen. Det

är fortfarande de med låga inkomster, låg utbildning, sämre bostäder eller boende i perifera landsbygder, som är de mest utsatta och som kan uppleva hinder och barriärer i tillgång till utbudet. Det behövs kort sagt social konsekvensbedömning även av sådant som bredbandsutbyggnad, mobiltelefoners täckning och nätverk för internetbaserad kommunikation.

Som framgår i de genomgångna informationsmaterialen och guider-
na, som utformats som vägledning för det praktiska arbetet, innebär planeringen för social inkludering vissa krav på kunskap och kompetens hos medverkande aktörer. Specifika krav ställs på dem som ansvarar för SKB-processen. Nästa avsnitt presenterar en procedur med olika steg som har tagits fram av den internationella organisationen IAIA.

De utbildningar som ges av IAIA (numera även online) ger bra grundförutsättningar för att förstå och genomföra SKB enligt dessa steg. Utbildningarna omfattar ett antal föreläsningar, workshoppar och hemuppgifter som deltagarna ska genomföra. Genomförandet av en social konsekvensbedömning följer en stegvis procedur som tagits fram i internationell forskning och praktik. Översatta till svenska ser stegen ut som följer (jfr. Halling, Faith-Ell & Levin, 2016):

1. Uppstart
2. Avgränsning
3. Nulägesbeskrivning
4. Identifiera och involvera berörda grupper
5. SKB:s påverkan på planens eller projektets innehåll
6. Konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder
7. Hantering av konsekvenser av föreslagna åtgärder
8. Konsekvensbedömning av slutlig utformning
9. Att skriva SKB-rapporten
10. Att ge förslag på åtgärder i den kommande planeringen
11. Uppföljning av åtgärders påverkan.

I de tre första stegen (*uppstart*, *avgränsning* och *nulägesbeskrivning*) handlar det om att SKB ska starta tidigt och därmed snabbt komma in i planeringsprocessen av en plan eller ett projekt och att SKB ska ha tydliga mål,

avgränsningar mot andra mål och processer, samt bidra med en beskrivning av nuläget. I den internationella litteraturen finns tydliga direktiv om att *identifiera och involvera berörda grupper*. Särskilt minoritetsgrupper (till exempel ursprungsbefolkningar), byar eller samhällen ska vara med i planeringsprocessen utan att det kostar dem något och att deras kunskaper och intressen ska integreras och avtalas om. Deras roll kan vara viktig både i nulägesbeskrivningen och i hela den fortsatta processen med *SKB:s påverkan på planen eller projektets innehåll*, samt *identifiera konsekvenser och föreslå åtgärder*. Det är viktigt att nå även grupper som inte vanligtvis deltar i föreningsliv, samrådsmöten, etcetera. I Storbritanniens tillgänglighetsplanering ("accessibility planning") talas det ofta om social exkludering och att identifiera grupper som är utsatta eller befinner sig i riskzonen för utsatthet, till exempel låginkomsttagare, personer utan tillgång till bil, personer med funktionsnedsättningar, barn och unga, äldre, minoritetsgrupper och invandrargrupper samt personer som bor på landsbygd (Department for Transport, 2011a,b). Det är processledarens ansvar att se till att de som är berörda blir inbjudna till möte och blir informerade på ett sätt som de kan förstå och att de även har möjlighet att lämna sina synpunkter och erfarenheter. När all data om nuläget, de berörda och deras vardag är insamlad, är det dags att analysera och dra slutsatser. Analysprocessen sker stegvis. Med olika data som grund görs bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå och hur dessa ska *hanteras*. Efter eventuella justeringar görs en *konsekvensbedömning av slutlig utformning* av planen eller projektet. I denna process ingår att diskutera hur man ska hantera negativa konsekvenser och slutligen sammanställa förslag till beslutsfattarna i en skriftlig rapport.

Att skriva en SKB-rapport är framför allt utredarens ansvar. Det ska finnas en ansvarig utredare/projektledare för SKB som ser till att berörda grupper involveras och att arbetet dokumenteras genom hela processen. I slutrapporten kan också *förslag på åtgärder för kommande planering* anges, exempelvis uppföljande projekt som inte ingår i SKB:n den här gången, men som kan förutses. Det ska enligt internationell praxis också finnas en organisation för *uppföljning* efter SKB-projektets genomförande, så

att de konsekvenser som har identifierats tas om hand. Proceduren följer de modeller som finns för andra konsekvensbedömningar exempelvis miljöbedömning. En del forskning har hävdade att det går att samordna konsekvensbedömningarna mer än vad som oftast görs idag (jfr. Balfors m.fl., 2018, 2019), men forskning pekar också på att det är viktigt att undersöka sociala aspekter specifikt, eftersom det kan behövas andra data och att det således finns metodologiska skillnader jämfört andra aspekter inom konsekvensbedömningsproceduren (Orenstein, Westwood och Dowse, 2019). Internationell forskning visar att socioekonomiska frågor inkluderas mycket mindre än biofysiska frågor och dessutom bedöms socioekonomiska effekter i mycket mindre utsträckning kvantitativt än biofysiska effekter (jfr. Therivel & González, 2019).

De metodhandledningar och vägledningar som finns för SKB internationellt pekar på vikten av att beskriva och kommunicera resultatet samt att det är viktigt att ge en karaktäristik av effekterna av SKB; att tydligt peka ut vilka parametrar som ingår, vad som framkommit och vad som ska hanteras inom programmet eller projektet (IOCPG, 2003; Vanclay, m.fl, 2015; Vohra, Birley & Ball, 2010). Orenstein med flera (2019) menar att det inte finns tillräckligt tydliga beskrivningar av hur slutresultaten ska kommuniceras och integreras med andra aspekter. Efter genomgång av SKB-rapporter i tolv länder (Australien, Belize, Canada, Chile, Hong Kong, Kenya, New Zealand, Filippinerna, Portugal, Spanien, Uganda och USA) konstaterade forskarna att karakteriseringen av sociala effekter inte gjordes på ett konsekvent sätt. Vanligtvis användes parametertermer (till exempel: storlek, varaktighet, sannolikhet) och effektnivåer (till exempel: låg, medium, hög) men dessa definierades olika från plats till plats och från studie till studie. Vid några definitioner av effektnivåer användes ord som i sin tur kräver ytterligare definition men då dessa inte gavs framträdde en än mer tvetydig mening (till exempel: en definition som anger "låg" påverkan betyder en "mindre förändring"). De fann det också anmärkningsvärt att det var svårt att hitta länder med offentliga nationella register för konsekvensbedömningar (både vad gäller miljö och sociala aspekter), vilket hindrar möjligheten att utvärdera ett

bredare globalt tvärsnitt av karakteriseringarna av sociala effekter. Sverige tillhör de länder som beklagligt men förståeligt nog valdes bort i nämnda studie (Orenstein m.fl., 2019) på grund av att det saknas en nationell sammanställning av miljöbedömningar och att det saknas karaktärisering av sociala aspekter i vägledningsdokumenten.

2.5 SAMMANFATTANDE DISKUSSION

Syftet för det här kapitlet var att beskriva dominerande inriktningar av SKB samt hur utvecklingen ser ut internationellt, med avseende på sociala aspekter och värden som framträder i dessa inriktningar. Vad vi kan se har utvecklingen av huvuddragen inom SKB skett via den internationella organisationen IAIA och den praktiknära utvecklingen av ”accessibility planning” med fokus på social inkludering i Storbritannien. De sociala aspekter och värden som tas upp i dessa inriktningar, anknuter till formuleringar för mänskliga rättigheter och andra internationella konventioner som behandlar frågor om jämlikhet och rättvisa (exempelvis Agenda 2030).

De organisationer som arbetar med att utveckla och granska SKB-praktiken pekar specifikt ut behovet av att uppmärksamma röstsvaga och ekonomiskt svaga grupper samt att inkludera kunskaper från berörda invånare, inte minst minoriteter, i planeringen (se Vanclay, 2003; Vanclay m.fl., 2015; IOCPG, 2003). Inom forskningen och det praktiknära utvecklingsarbetet internationellt poängteras att det är viktigt att förstärka de positiva effekterna (Vanclay 2002; Fainstein, 2010) samt att rättvis fördelning av transportresurser inte enkelt uppnås via de traditionella metoderna för att beräkna kostnadseffektivitet (jfr. Martens, 2011, 2012). Kärnan i social hållbarhet är att jämlik fördelning av grundvärden måste råda om inte olikhet gagnar alla och särskilt de sämst ställda. Enligt detta synsätt måste säkerhet, hälsa och välbefinnande säkerställas för de svagaste och alltid beaktas också vid planering och utveckling av transportinfrastruktur.

Konsekvensbedömningar ersätter inte politiska bedömningar, utan är verktyg för att öka kunskaperna och förbereda förslag för politiska beslutsfattare om de potentiella sociala konsekvenserna av ett förslag (rörande exempelvis utvecklingsprojekt, transportlösning, bostadsområ-

den). Den ska vara balanserad och identifiera också möjliga avvägningar och synergier. Den ska föreslå kompensatoriska åtgärder och ännu hellre hur de positiva aspekterna kan stärkas. Mot bakgrund av de studier som genomförts av bland andra Orenstein m.fl. (2019), Geissler, Rehhausen, Fischer och Hanusch (2019), Vanclay och Esteves (2012, 2015) framstår här ett ökat behov av kunskapsutveckling och studier av hur praktiker förstår hållbarhetsfrågor (jfr. Hrelja & Antonson, 2012; Kågström och Richardson, 2015; Shove & Walker, 2010). En del forskning efterfrågar ett integrerat arbetssätt där miljöbedömning och social bedömning samordnas (t.ex. McGimpsey & Morgan, 2013; Morrison-Saunders & Therivel, 2006; Vanclay, 2002). Svensk forskning har föreslagit en uppgradering av kunskaperna hos planerare inom transportsektorn och att involvera experter på sociala frågor hela vägen i planeringsprocessen. Ett råd har varit att använda metoder och verktyg som utvecklats i andra länder samt ta tillvara de kunskaper som redan finns i vissa regioner och inkludera dem i ett nationellt sammanhang. En metodanvisning bör samordnas på nationell nivå och i de fall då kunskaper saknas bör utbildning erbjudas (Antonson & Levin, 2018). Forskare har också föreslagit att sociala konsekvensbedömningar bör integreras bättre med andra konsekvensbedömningar i planeringen och mycket pekar på att det skulle behövas starkare stöd i svensk lagstiftning för ett sådant arbetssätt. Planerare gör vad de blir ålagda och om det råder tids- och resursbrist prioriteras de lagstadgade uppgifterna först. Avsaknaden av vägledning, i form av exempelvis skrivna handböcker, guider eller manualer anpassade för transportinfrastrukturplanering, utgör också en tröskel.

Med stöd i internationell forskning och praktik och i väntan på att sociala aspekter inkluderas på ett mer systematiskt sätt i lagstiftningen, finns ett behov av att ta fram en svensk vägledning om hur planerare ska gå till väga för att kunna beakta hur transporter samt nuvarande och framtida transportinfrastrukturanläggningar påverkar människor ur ett socialt perspektiv. Det är något som hör samman med ett demokratiskt välfärdssamhälle där jämlikhet och jämställdhet värderas högt. Trafikverket, Naturvårdsverket, Regionerna eller andra centrala myndigheter som

ansvarar för byggverksamhet (vägar, järnvägar, bostadsområden, köpcentra) eller styr transportverksamhet (kollektivtrafik, speditiönsverksamhet, privatbilism), behöver inte starta från noll utan har som vi visat i detta kapitel möjlighet att utgå ifrån och hämta inspiration i internationella vägledningar. Vi vill särskilt lyfta fram IAIA:s riktlinjer för social konsekvensbedömning och transportministeriet Department for Transport:s (DfT) arbeten. Dessa kan anpassas till en svensk planeringsprocess där exempelvis framtagandet av sociala karaktäriseringar och preciseringar för den svenska planeringskontexten utgör en central del. Arbetet kan också inkludera den stegvisa procedur om elva steg (hämtad från SIA-praktiken) vilken presenteras ovan (jfr Halling, Faith-Ell & Levin, 2016; se även Faith-Ell & Levin, kapitel 11 i denna handbok) och ta lärdom från de initiativ som utvecklats i vissa regioner med lokala riktlinjer och rutiner för hur arbetet ska genomföras (se Eriksson, kapitel 9 och Ottosson & Anderman, kapitel 8 i denna handbok). Viktigt är att ett arbete med att ta fram en vägledning på nationell nivå både förankras i vardaglig praktik genom täta kontakter med planerare, konsulter och forskare och är synkron med en förtydligad nationell lagstiftning. Det behövs också mer forskning/utvärdering om vad resultatet blir då det faktiskt har genomförts en social konsekvensbedömning.

¹ Vi översätter begreppet social impact assessment till social konsekvensbedömning. På svenska används social konsekvensbedömning (SKB) eller social konsekvensanalys (SKA) ofta synonymt.

² Fram till 2018, när Miljöbalken ändrades, hette det miljökonsekvensbedömning men numera används begreppet miljöbedömning.

³ På engelska SIA = "Social Impact Assessment" eller "Social Impact Appraisal".

⁴ FPIC (Free Prior and Informed Consent), principen om ett fritt och informerat förhandssamtycke.

⁵ Material kan nås via DfT:s webbsida med klickbara länkar till hur man ska arbeta gentemot olika grupper och med perspektiv på social inkludering i planeringen. Materialet ligger i DfT:s arkiv och kan vara svårt att hitta, vi rekommenderar att använda denna url-adress till sidan och att klicka på länk om "social inclusion": <https://web.archive.nationalarchives.gov.uk/20110720221715/http://www2.dft.gov.uk/pgr/regional/lt/accessibility/guidance/gap/accessibilityplanningguidanc3633.html>

REFERENSER

- Antonson, H., & Levin, L. (2020, online 2018). A crack in the Swedish welfare façade? A review of Social Impact Assessment in the transport infrastructure sector. *Progress in Planning*, 138, 100428.
- Balfors, B., Antonson, H., Faith-Ell, C., Finnveden, G., Gunnarsson-Östling, U., Hörnberg, C., Isaksson, K., Lundberg, K., Pädam, S., Söderqvist, T., & Wärnbäck, A. (2018). *Strategisk miljöbedömning för hållbar samhällsplanering. Slutrapport från forskningsprogrammet SPEAK*. Naturvårdsverket, Rapport 6810.
- Balfors, B., Eriksson, I., Gunnarsson-Östling, U., Isaksson, K., Lundberg, K., & Robinson, T. (2019). *Strategisk miljöbedömning för nationell transportplanering med fokus på inriktningsunderlaget*. Institutionen för hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik (SEED), KTH Kungliga tekniska högskolan.
- Becker, H.A., & Vanclay, F. (2003). *The International Handbook of Social Impact Assessment. Conceptual and Methodological Advances*. Edward Elgar.
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 540–555.
- CEPS. (2010). *Study of Social Impact Assessment as a tool for mainstreaming social inclusion and social protection concerns in public policy in EU Member States*. European Commission and Centre for European Policy Studies, CEPS.
- Currei, G., & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37, 953–966.
- Department for Transport, DfT. (2010). *Resource Guide for Local Authorities Transport Solutions for Older People*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110721001708/http://www.dft.gov.uk/topics/social-inclusion/>
- Department for Transport, DfT. (2011a). *Accessibility Planning Guidance: Full Guidance*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110720221715/http://www2.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/accessibility/guidance/gap/accessibilityplanningguidanc3633.html>
- Department for Transport, DfT. (2011b). *Social inclusion*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110721001708/http://www.dft.gov.uk/topics/social-inclusion/>
- Department for Transport, DfT. (2011c). *Travel training. Good practice guidance*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110721202943/http://www.dft.gov.uk/publications/travel-training-good-practice-guidance/>
- Department for Transport, DfT. (2012). *Transport, accessibility and social exclusion*. Campaign for better transport. Bettertransport.org.uk
- Fainstein, S. (2014). The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1–18.
- Fainstein, S. (2010). *The just city*. Cornell University Press.
- Faith-Ell, C., & Levin, L. (2012). *Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*. VTI Rapport 768.

- Farrington, J. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), 319–330.
- Ferguson, E.M., Duthie, J., Unnikrishnan, A., & Waller, S.T. (2012). Incorporating equity into the transit frequency-setting problem. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46, 190–199.
- Fischer, T. (2006). Strategic environmental assessment and transport planning: towards a generic framework for evaluating practice and developing guidance. *Impact assessment and project appraisal*, 24 (3), 183–197.
- Fischer, T. B. (1999). Comparative analysis of environmental and socio-economic impacts in SEA for transport related policies, plans, and programs. *Environmental Impact Assessment Review*, 19(3), 275–303.
- Geissler, G., Rehhausen, A., Fischer, T.B., & Hanusch, M. (2019). Effectiveness of strategic environmental assessment in Germany? – meta-review of SEA research in the light of effectiveness dimensions. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 37(3-4), 219–232.
- Halling, J., Faith-Ell, C., & Levin, L. (2016). *Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen*. K2.
- Harvey, D. (2009). *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom*. Columbia University Press.
- Hrelja, R. & Antonson, H. (2012). Handling User Needs: Methods for Knowledge Creation in Swedish Transport Planning. *European Transport Research Review*, 4(3), 115–123.
- IOCPG, Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment. (2003). Principles and guidelines for social impact assessment in the USA. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(3), 231–250.
- Kenyon, S., Lyons, G., & J. Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207–219.
- Kenyon, S., Rafferty, J., & Lyons, G. (2003). Social exclusion and transport: a role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion? *Journal of Social Policy*, 32(3), 317–338.
- Kilby, K., & Smith, N. (2012). *Accessibility Planning Policy: Evaluation and Future Directions*. Atkins and CRSP.
- Kågström, M., & Richardson, T. (2015). Space for action: How practitioners influence environmental assessment. *Environmental Impact Assessment Review*, 54(9), 110–118.
- Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J., & Thoresson, K. (2016). *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering. Slutrapport*. K2 Research 2016:1.
- Lucas, K. (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Policy Press.
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework of environmental justice in the UK. *Transportation Research A*, 40(10), 801–809.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy*, 20, 105–113.

- Martens, K. (2011). Substance precedes methodology: on cost-benefit analysis and equity. *Transportation*, 38, 959–974.
- Martens, K., Golub, A., & Robinson, G. (2012). A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States. *Transportation Research Part A*, 46, 684–695.
- McGimpsey, P., & Morgan, R.K. (2013). The application of strategic environmental assessment in a non-mandatory context: Regional transport planning in New Zealand. *Environmental Impact Assessment Review*, 43(11), 56–64.
- Miljöbalk 1998:808. Sveriges riksdag.
- Morrison-Saunders, A., & Therivel, R. (2006). Sustainability Integration and Assessment. *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, 8(3), 281–298.
- Mullen, C., & Marsden, G. (2016). Mobility justice in low carbon energy transitions. *Energy Research & Social Science*, 18, 109–117.
- Orenstein, M.R., Westwood, E., & Dowse, S. (2019). Effect characterization in social impact assessment: a scan of current practice. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 37(1), 48–56.
- Pooley, M. (2016). Mobility, Transport and Social Inclusion: Lessons from History. *Social Inclusion*, 4(3), 100–109.
- Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*. Harvard University Press.
- Ryegård, A., & Åkerskog, A. (2020). Miljöbedömningar i Miljöbalken. Studentlitteratur.
- Shove, E., & Walker, G. (2010). Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*, 39(4), 471–476.
- SIA HUB. (2020). *For Social Impact Assessment Practitioners*. Tillgänglig 9 september 2020 december på <https://www.socialimpactassessment.com/>
- Therivel, R., & González, A. (2019). Introducing SEA effectiveness. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 37(3–4), 181–187.
- Urry, J. (2004). Small worlds and the new 'Social Physics'. *Global Networks*, 4(2), 109–130.
- Vanclay, F. (2002). Conceptualising social impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 22, 183–211.
- Vanclay, F. (2003). International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–12.
- Vanclay, F. & Esteves, A.M. (2011). *New Directions in Social Impact Assessment. Conceptual and Methodological Advances*. Edward Elgar.
- Vanclay, F., Esteves, A. M., Aucamp, I., & Franks, D. M. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. Fargo ND: International Association for Impact Assessment.
- Vohra S., Birley, M., & Ball, J. (2010). *Good practice guidance on health impact assessment*. London, UK: International Council on Mining & Metals.



3 SOCIAL HÅLLBARHET I PRAKTIKEN: KARTLÄGGNING AV SVENSKA SKB MED FOKUS PÅ TRANSPORTER

Lena Levin och Ana Gil Solá

3.1 INTRODUCTION

I detta kapitel presenteras en kartläggning av svenska sociala konsekvensbedömningar (SKB) inom transportsektorn. Kartläggningen gjordes som introduktion till det forskningsprojekt som även ligger till grund för den här inspirationshandboken. Syftet var att få en överblick över det aktuella läget i Sverige när det gällde metoder och perspektiv i SKB med fokus på transporter, som genomförts som separata uppdrag (det vill säga inte som del i en miljöbedömning), och som resulterat i rapporter hos kommuner, regioner och konsultföretag. Utifrån denna kunskap testades senare ett arbetssätt för att ta fram kunskapsunderlag med fokus på vardagsliv (se handbokens kapitel 5).

Kartläggningen styrdes av två huvudfrågor:

- Vilka modeller och verktyg används i aktuella SKB med fokus på transporter?
- Vilka teoretiska eller analytiska begrepp, framträder i aktuella SKB med fokus på transporter?

Bakgrunden till kartläggningen är att teorier om social hållbarhet och metoder inom social konsekvensbedömning, såväl globalt som nationellt och lokalt, har fått större betydelse i och med anammandet av de globala hållbarhetsmålen inom Agenda 2030 (UN, 2015). Dessa betonar vikten av att göra samhällen hållbara, inkluderande och säkra för befolkningen. Målen pekar även ut betydelsen av att tillhandahålla tillgängliga och hållbara transportsystem för *alla* invånare. Exempelvis framhålls att tillgång till kollektivtrafik och säkra passager är särskilt viktigt för utsatta

grupper såsom barn och äldre, och för dem som har särskilda behov på grund av exempelvis funktionshinder, samt att alla mobilitetssatsningar ska ta hänsyn till invånarnas ekonomiska förutsättningar (delmål 11.2). I den svenska transportpolitiken anges att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet och att transportsystemet ska vara jämställt (se handbokens kapitel 11).

Nästa avsnitt inleds med en beskrivning av teoretiska utgångspunkter och begrepp kopplat till SKB. Därefter redovisas i avsnitt tre våra metoder och hur vi sökt och valt ut rapporter i kartläggningen. I avsnitt fyra presenteras resultat av rapportgenomgången. Där redovisas också intervjuer med strategiskt utvalda konsulter och kommunala planerare. Dessa genomfördes som komplement till genomgången av SKB-rapporterna. Avslutningsvis i avsnitt fem förs en diskussion utifrån resultatet.

3.2 TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER OCH BEGREPP

Plan- och bygglagen (2010) fastslår i kap 4 §34 att redovisning av miljökonsekvenserna vid genomförande av ett planförslag ska göras i enlighet med Miljöbalken (1998), om planen kan antas få en betydande miljöpåverkan. Det står också i kap 2 §6 att särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden ska skyddas. Men det är inte tydligt framskrivet i lagtexten om lokala och regionala myndigheter är skyldiga att genomföra utredningar gällande planers sociala konsekvenser och det finns ingen särskild lagtext som reglerar hur och när social konsekvensbedömning ska ske i samband med transportinfrastrukturplanering (Eken m.fl. 2019; Heikkinen & Sairinen, 2007).

Forskare (exempelvis Antonson och Levin, 2018; Balfors m.fl. 2018, 2019) menar att det miljömässiga ansvaret också sträcker sig till befolkningen, dess hälsa, vardagsliv och kultur. Som noterades i föregående kapitel i denna inspirationshandbok finns varken en utvecklad nationell strategi, en sammanhållen metodhandbok, eller manual för hur svensk transportinfrastruktur ska eller bör arbeta med sociala konsekvensbedömningar. Svenska planerare som vill använda SKB-metodiken har varit tvungna att vända sig till internationell litteratur och egna utveck-

lingsprojekt. Dock kan man hitta enskilda skrifter som behandlar frågan mer övergripande. En av dessa är *Att integrera sociala aspekter i den fysiska planeringen* (Olsson m.fl., 2010) som identifierar tio aspekter på social kvalitet som bör ingå i en social konsekvensbedömning kopplad till fysisk samhällsplanering: 1) säkerhet och trygghet; 2) jämlikhet och integration; 3) demokrati och delaktighet; 4) möjlighet till ekonomisk självständighet; 5) goda möjligheter att resa/förflytta sig; 6) god boendemiljö; 7) god tillgång till service; 8) meningsfull fritid; 9) hälsa; 10) tillhörighet och identitet. Boken använder exempel från planering i olika kommuner och diskuterar hur de tio aspekterna kan bedömas som inkluderade (eller inte inkluderade) i planeringsprocessen. På uppdrag av Trafikanalys (2015) gjorde forskarna Wennberg, Smidfelt Rosqvist, med flera, en genomgång av allmänna målbeskrivningar som kan ligga till grund för en svensk modell för social konsekvensbedömning för transportsektorn. De nämner bland annat diskrimineringsgrunderna (Diskrimineringslag 2008:567); barnkonventionen (UNICEF, 1989); målet för jämställdhetspolitiken (Prop. 1993/94:147) och förslag på anpassning av de jämställdhetspolitiska delmålen till transportplaneringen (SKL, 2013); Nationell handlingsplan för äldrepolitiken (Prop. 1997/98:113); och Nationell handlingsplan för handikappolitiken (Prop. 1999/2000:79). Wennberg, Smidfelt Rosqvist, med flera, pekar också på att för att hitta mer utarbetade principer för social konsekvensbedömning bör man vända sig till internationella manualer och metodhandböcker.

De kärnvärden för SKB som utarbetats i samarbetet mellan länder som Australien, Nederländerna, Nya Zeeland, Storbritannien, och USA kan sammanfattas i följande sex principer (enligt Vanclay, 2002):

- 1) Det finns grundläggande mänskliga rättigheter som delas mellan kulturer och som är giltiga för alla folkgrupper, män och kvinnor;
- 2) mänskliga rättigheter är skyddade av rättsprinciper som tillämpas lika för alla;
- 3) människor har rätt att leva och arbeta i en miljö som främjar god hälsa och livskvalitet, och som möjliggör personlig utveckling;

- 4) sociala dimensioner är specifikt men inte uteslutande: fred, kvalitativa sociala relationer, att slippa rädsla och oro, rätten till tillhörighet, hälsa och livskvalitet;
- 5) rätt till delaktighet i beslutsfattandet av planerade insatser som kommer att påverka vardagslivet;
- 6) lokala kunskaper och erfarenheter (det vill säga kunskaper och erfarenheter som omfattas av människorna i ett lokalsamhälle: exempelvis en stadsdel, tätort eller by) är värdefull. Dessa värden och kunskaper kan och ska användas för att förbättra planerade insatser på platsen.

Den internationella organisationen för forskning, kunskapsutveckling och nätverkande inom konsekvensbedömning (IAIA, International Association for Impact Assessment) påpekar att det handlar om att analysera både de positiva och negativa konsekvenserna och sätta dem i ett miljömässigt och mänskligt sammanhang. Allt som påverkar, eller kan tänkas påverka, människors livsmiljö och vardagsliv kan därmed anses vara relevant för en social konsekvensbedömning. Terminologi och praxis har utvecklats inom det internationella samarbetet (Chapman & Weir, 2008; Vanclay, 2003; Vanclay m.fl., 2015; IOCGP, 2003) (se vidare i föregående kapitel, kapitel 2).

Vi använder dessa principer och kärnvärden som bakgrundskunskap när vi studerar de svenska SKB-rapporterna, och återkopplar i vår sammanfattande diskussion till vilka samband och skillnader vi kan se.

3.3 GENOMFÖRANDE OCH UNDERLAG

Sökning och urval av rapporter

Insamlingen av rapporter för sociala konsekvensbedömningar gjordes under våren och sommaren 2018. Kriterier för urval var att rapporterna skulle vara baserade på en social konsekvensbedömning (eller -analys, SKA) med transportrelaterat innehåll (hela eller delar), samt ha genomförts under de senaste fem åren (2013–2017). Tidsspännet begränsade mängden material till en sammanhållen period då vi förväntade oss att flertalet rapporter inom kunskapsområdet skulle finnas tillgängliga on-

line. Krav var även att rapporterna skulle beskriva en social konsekvensbedömning eller -analys på en konkret ort eller i en viss transportmiljö. Rena policyrapporter lämnades därför utanför analysen.

Rapporterna hittades dels genom sökningar på internet, dels genom kontakt med olika aktörer. I internetsökningarna användes sökord och variationer på dessa, till exempel *social konsekvens*, *SKA*, *SKB*, ibland i kombination med *transport* och *transportplanering*. Av rapporterna som hittadejs genom internetsökningar kunde antas att vissa aktörer inte lade ut sina rapporter på öppna websidor. Därför hörde vi även av oss till de aktörer vi trodde kunde ha beställt eller genomfört SKB som hade relevans för vår analys: Trafikverket, samt de större konsultfirmorna som var verksamma inom transportområdet. Som komplement intervjuades även två konsulter och två kommunala tjänstepersoner.

Sammantaget gav internetsökningar och kontakter ett 40-tal rapporter som behandlade sociala konsekvensbedömningar i samband med planering av bebyggelse och transportinfrastruktur. Av dessa bedömdes flera sakna ett tillräckligt stort fokus på transporter och transportplanering. De översiktsplaner som företrädesvis handlade om bebyggelse (bostäder, skolor, mer mera), men inte hanterade transporter, valdes bort. Antalet rapporter stannade slutligen vid 17 som vi studerade mer ingående. Vår kartläggning visar att dessa utvecklingsprojekt är knutna till vissa regioner.

Som sekundärmaterial tittade vi även på några metodmanualer som tagits fram av konsulter och kommuner, då dessa visade sig ibland utgöra utgångspunkten för de metoder och angreppssätt som framkom i SKB-rapporter som analyserades. Tre rapporter kan nämnas särskilt då de verkar ha fungerat som igångsättare för de lokala metodutvecklingar som kom igång under 2000-talets första decennium. Den ena är *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning: Västlänken en tåg tunnel under Göteborg, Underlagsrapport Sociala konsekvenser* (Olsson, 2006). Den andra är *Framtidens kollektivtrafik: Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad* (TEM, 2009) och den tredje utgör Göteborgs stads *Social konsekvensanalys. Människor i fokus* som publicerades 2011 och sedan kommit i uppdaterade versioner.

Användbara sammanställningar av olika metoder var även Trafikanalys rapport (2015) *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen* som genomfördes av Wennberg, Smidfelt Rosqvist, med flera; och Eken med flera (2019) *Rätt verktyg för jobbet? En översikt över verktyg för social hållbarhetsanalys i städer*.

Metod

Textanalys. En kvalitativ innehållsanalys (jfr. Hellspång & Ledin, 1997) genomfördes där vi läste igenom rapporterna och noterade dels vilka modeller och verktyg som används (som SKB-rapporterna hänvisar till eller som kan identifieras ha legat till grund för SKB), dels teorier och/eller analytiska begrepp som framträder, samt hur SKB relaterar till användares/invånares erfarenheter och behov.

Intervjuer. Fyra kvalitativa intervjuer (jfr. Kvale & Brinkmann, 2014) genomfördes med konsulter och kommunala tjänstepersoner, som varit med och genomfört flera av de SKB som ingår i kartläggningen. Två av de intervjuade är män och två är kvinnor. De kommunala tjänstepersonerna hade tidigare också arbetat som konsulter. Två av intervjupersonerna arbetade i Stockholmsregionen, och de två andra arbetade i södra och västra Sverige vid tillfället för intervjun. Syftet med intervjuerna var att få kompletterande information angående metod/arbetsprocess och vem eller vilka som har inflytande över konsekvensbedömningarna. Intervjuerna genomfördes via telefon eller kommunikationsverktyget Teams. Varje intervju tog 30–60 minuter och dokumentationen genomfördes i form av anteckningar under intervjun.

3.4 RESULTAT

Genomgång av rapporterna

Nedan listas de 17 SKB-rapporter som studerades, i bokstavsordning efter kommun eller region där undersökningen har genomförts (tabell 1). Tabellen visar kommun/region och rapportens titel; typ av projekt/åtgärd som bedömts; vilka som beställde respektive genomförde SKB; år och omfattning på rapporten; skede för genomförande och syfte; samt angreppssätt, med fokus på metoder, modeller, verktyg och eventuell teoriansknytning.

Rapporterna uppvisar en bredd avseende typ av åtgärder, projekt, beställare, utförare, omfång och metoder. Vissa rapporter är mer strategiska till sin karaktär medan andra är direkt kopplade till konkreta åtgärder i utvecklingsprojekt (såsom väg, t-bana, järnväg och stationsområden). Både mindre och större projekt förekommer, där SKB har fått olika stort utrymme och olika mycket resurser. Tidsbudget eller ekonomisk tilldelning framkom inte av rapporterna, dock är det tidsmässiga och ekonomiska utrymmet förstås intressant för utfallet av en social konsekvensbedömning och kan relateras till vilka åtgärder som kan föreslås och genomföras.

Tabell 1. SKB-rapporter

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
1	Alingsås <i>Social konsekvens- analys. Planpro- gram genomfart Alingsås och Lyckan</i>	Ombyggnad av E20 till motorväg i befintlig sträckning inklusive flera nya planskilda trafik- platser.	Alingsås kommun; White Arkitekter, COWI. 2017, 23 s.	Planprogram Syfte: under- söka hur de tre alternativen i planprogrammet kan komma att påverka stadslivet och de sociala värdena i området, och i staden i stort.	Ansluter till Göteborgs stads modell för SKA: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Består av tre huvudsakliga steg: inventering, åtgärder/ rekommendationer, och konsekvenser.
2	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Förslöv</i>	Framtidsutveck- ling. Utreder och analyserar hur orten, med utgångspunkt i historien och det läge samhället befinner sig i nu, lämpligen kan och bör utveck- las i framtiden. Enligt politiskt beslut har arbetet med inrikt- ningsdokumentet skett i nära samar- bete med Förslövs invånare genom olika former av medbor- gardialog.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: visa Båstads kommuns viljein- riktning för tät- ortens utveckling och innehåller en vision om tätortens framtid (inkl. gator, vägar, cykelvä- gar, etc.). Tydligt syfte att involvera invånare.	Anknyter till Göteborgs stads modell för SKA, med fyra analysteman: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Underlag: observationer, workshoppar och foku- serade samtal med olika grupper. Workshoppar har genomförts med invånare. Kartor och foton från de miljöer som har analyserats.
3	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Grevie</i>	Samma typ av åtgärd som nr 2, Förslöv.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: samma som nr 2, Förslöv.	Samma metodologiska upp- lägg som nr 2, Förslöv.

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
4	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Järnvägs- tunneln</i>	Järnvägstunnel - fokus på tekniska anläggningar (t.ex. tunnelmynningar, servicetunnlar och ventilations- anläggningar).	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 28 s.	Detaljplane förslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.	Analysen har gjorts med hjälp av Göteborgs stads verktyg för SKA och BKA. Fem analysteman: samman- hållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, hälsa och säkerhet. Platserna beskrivs ganska ingående, inget fokus på olika samhällsgrupper, dock lyfts vid några tillfällen cyklister och fotgängare.
5	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Sta- tion Centralen</i>	Station - Väst- länkens station Centralen.	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 32 s.	Detaljplane förslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mel- lan Västlänken och staden. I fallet Västlänken handlar det om att kombinera målet om välfungerande resandemiljöer med målet om attrak- tiva och levande vardagsmiljöer; möjliggöra smidiga förflyttningar; att stadsrummen är utformade för vistelse.	Följer Göteborg stads mall för SKA och BKA med begreppen: sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, samt hälsa och säkerhet. Platserna beskrivs ganska ingående. Ganska teknisk analys. Teoretiskt angreppssätt: använder ett antal "sociala nycklar" såsom t.ex. hitta sätt att öka mångfalden; möjliggöra små och stora möten; trygghet och befol- kade platser; en social arena med band till historien.
6	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och Barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Sta- tion Haga</i>	Station - Västlän- kens station Haga.	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 34 s.	Detaljplane förslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.	Följer Göteborgs SKA- modell. Platserna beskrivs ganska ingående. Men rapporten kopplar inte uttryckligen till teorier och planeringsstrategier: tex nämns parkeringsmöjlighe- ter, men relateras inte till ett hela-resan-perspektiv.

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
1	Alingsås <i>Social konsekvens- analys. Planpro- gram genomfart Alingsås och Lyckan</i>	Ombyggnad av E20 till motorväg i befintlig sträckning inklusive flera nya planskilda trafik- platser.	Alingsås kommun; White Arkitekter, COWI. 2017, 23 s.	Planprogram Syfte: under- söka hur de tre alternativen i planprogrammet kan komma att påverka stadslivet och de sociala värdena i området, och i staden i stort.	Ansluter till Göteborgs stads modell för SKA: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Består av tre huvudsakliga steg: inventering, åtgärder/ rekommendationer, och konsekvenser.
2	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Förslöv</i>	Framtidsutveck- ling. Utreder och analyserar hur orten, med utgångspunkt i historien och det läge samhället befinner sig i nu, lämpligen kan och bör utveck- las i framtiden. Enligt politiskt beslut har arbetet med inrikt- ningsdokumentet skett i nära samar- bete med Förslövs invånare genom olika former av medbor- gardialog.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: visa Båstads kommuns viljein- riktning för tät- ortens utveckling och innehåller en vision om tätortens framtid (inkl. gator, vägar, cykelvä- gar, etc.). Tydligt syfte att involvera invånare.	Anknyter till Göteborgs stads modell för SKA, med fyra analysteman: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Underlag: observationer, workshoppar och foku- serade samtal med olika grupper. Workshoppar har genomförts med invånare. Kartor och foton från de miljöer som har analyserats.
3	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Grevie</i>	Samma typ av åtgärd som nr 2, Förslöv.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: samma som nr 2, Förslöv.	Samma metodologiska upp- lägg som nr 2, Förslöv.

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
4	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Järnvägs- tunneln</i>	Järnvägstunnel - fokus på tekniska anläggningar (t.ex. tunnelmynningar, servicetunnlar och ventilations- anläggningar).	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 28 s.	Detaljplaneförslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.	Analysen har gjorts med hjälp av Göteborgs stads verktyg för SKA och BKA. Fem analysteman: samman- hållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, hälsa och säkerhet. Platserna beskrivs ganska ingående, inget fokus på olika samhällsgrupper, dock lyfts vid några tillfällen cyklister och fotgängare.
5	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Sta- tion Centralen</i>	Station - Väst- länkens station Centralen.	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 32 s.	Detaljplaneförslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mel- lan Västlänken och staden. I fallet Västlänken handlar det om att kombinera målet om välfungerande resandemiljöer med målet om attrak- tiva och levande vardagsmiljöer; möjliggöra smidiga förflyttningar; att stadsrummen är utformade för vistelse.	Följer Göteborg stads mall för SKA och BKA med begreppen: sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, samt hälsa och säkerhet. Platserna beskrivs ganska ingående. Ganska teknisk analys. Teoretiskt angreppssätt: använder ett antal "sociala nycklar" såsom t.ex. hitta sätt att öka mångfalden; möjliggöra små och stora möten; trygghet och befol- kade platser; en social arena med band till historien.
6	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och Barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Sta- tion Haga</i>	Station - Västlän- kens station Haga.	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 34 s.	Detaljplaneförslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.	Följer Göteborgs SKA- modell. Platserna beskrivs ganska ingående. Men rapporten kopplar inte uttryckligen till teorier och planeringsstrategier; tex nämns parkeringsmöjligh- ter, men relateras inte till ett hela-resan-perspektiv.

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
1	Alingsås <i>Social konsekvens- analys. Planpro- gram genomfart Alingsås och Lyckan</i>	Ombyggnad av E20 till motorväg i befintlig sträckning inklusive flera nya planskilda trafik- platser.	Alingsås kommun; White Arkitekter, COWI. 2017, 23 s.	Planprogram Syfte: under- söka hur de tre alternativen i planprogrammet kan komma att påverka stadslivet och de sociala värdena i området, och i staden i stort.	Ansluter till Göteborgs stads modell för SKA: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Består av tre huvudsakliga steg: inventering, åtgärder/ rekommendationer, och konsekvenser.
2	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Förslöv</i>	Framtidsutveck- ling. Utreder och analyserar hur orten, med utgångspunkt i historien och det läge samhället befinner sig i nu, lämpligen kan och bör utveck- las i framtiden. Enligt politiskt beslut har arbetet med inrikt- ningsdokumentet skett i nära samar- bete med Förslövs invånare genom olika former av medbor- gardialog.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: visa Båstads kommuns viljein- riktning för tät- ortens utveckling och innehåller en vision om tätortens framtid (inkl. gator, vägar, cykelvä- gar, etc.). Tydligt syfte att involvera invånare.	Anknyter till Göteborgs stads modell för SKA, med fyra analyssystem: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Underlag: observationer, workshoppar och foku- serade samtal med olika grupper. Workshoppar har genomförts med invånare. Kartor och foton från de miljöer som har analyserats.
3	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Grevie</i>	Samma typ av åtgärd som nr 2, Förslöv.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: samma som nr 2, Förslöv.	Samma metodologiska upp- lägg som nr 2, Förslöv.

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
4	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Järnvägs- tunneln</i>	Järnvägstunnel - fokus på tekniska anläggningar (t.ex. tunnelmynningar, servicetunnlar och ventilations- anläggningar).	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 28 s.	Detaljplaneförslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mellan Västlänken och staden.	Analysen har gjorts med hjälp av Göteborgs stads verktyg för SKA och BKA. Fem analysteman: samman- hållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, hälsa och säkerhet. Platserna beskrivs ganska ingående, inget fokus på olika samhällsgrupper, dock lyfts vid några tillfällen cyklisterna och fotgängarna.
5	Göteborg <i>Social konsekvens- analys och barn- konsekvens- analys Detaljplaner för Västlänken Sta- tion Centralen</i>	Station - Väst- länkens station Centralen.	Göteborg stad; Norconsult. 2014, 32 s.	Detaljplaneförslag Syfte: bidra till socialt hållbara miljöer i mötet mel- lan Västlänken och staden. I fallet Västlänken handlar det om att kombinera målet om välfungerande resandemiljöer med målet om attrak- tiva och levande vardagsmiljöer; möjliggöra smidiga förflyttningar; att stadsrummen är utformade för vistelse.	Följer Göteborg stads mall för SKA och BKA med begreppen: sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, samt hälsa och säkerhet. Platserna beskrivs ganska ingående. Ganska teknisk analys. Teoretiskt angreppssätt: använder ett antal "sociala nycklar" såsom t.ex. hitta sätt att öka mångfalden; möjliggöra små och stora möten; trygghet och befol- kade platser; en social arena med band till historien.

	Kommun/ region Titel rapport	Typ av åtgärd/ projekt	Beställd av; Genomförd av. År, antal sidor	Skede för genom- förande Syfte	Angreppssätt Metod/ Modell/ Teori
1	Alingsås <i>Social konsekvens- analys. Planpro- gram genomfart Alingsås och Lyckan</i>	Ombyggnad av E20 till motorväg i befintlig sträckning inklusive flera nya planskilda trafik- platser.	Alingsås kommun; White Arkitekter, COWI. 2017, 23 s.	Planprogram Syfte: under- söka hur de tre alternativen i planprogrammet kan komma att påverka stadslivet och de sociala värdena i området, och i staden i stort.	Ansluter till Göteborgs stads modell för SKA: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Består av tre huvudsakliga steg: inventering, åtgärder/ rekommendationer, och konsekvenser.
2	Båstad <i>Social konsekvens- analys av inriktnings- dokument för Förslöv</i>	Framtidsutveck- ling. Utreder och analyserar hur orten, med utgångspunkt i historien och det låge samhället befinner sig i nu, lämpligen kan och bör utveck- las i framtiden. Enligt politiskt beslut har arbetet med inrikt- ningsdokumentet skett i nära samar- bete med Förslövs invånare genom olika former av medbor- gardialog.	Båstad kommun. 2017, 39 s.	Inriktnings- dokument Syfte: visa Båstads kommuns viljein- riktning för tät- ortens utveckling och innehåller en vision om tätortens framtid (inkl. gator, vägar, cykelvä- gar, etc.). Tydligt syfte att involvera invånare.	Anknyter till Göteborgs stads modell för SKA, med fyra analysteman: sam- manhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Underlag: observationer, workshoppar och foku- serade samtal med olika grupper. Workshoppar har genomförts med invånare. Kartor och foton från de miljöer som har analyserats.

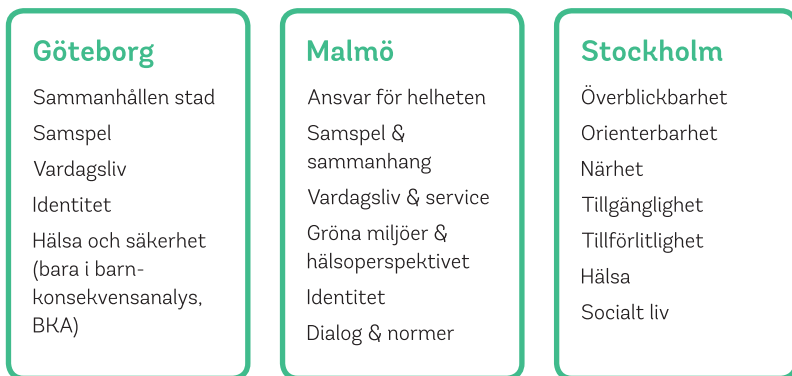
Av innehållsanalysen framträder tre huvudmodeller av SKB, utvecklade i Göteborg, Malmö och Stockholm (figur 1). De sociala aspekter som lyfts fram är i viss mån överlappande mellan modellerna: exempelvis används i en av modellerna nyckelbegreppen ”samspel” och ”sammanhållen stad”; medan en annan använder begreppen ”ansvar för helheten” och ”samspel och sammanhang”. Den tredje modellen använder begreppen ”orienterbarhet” och ”överblickbarhet” som ingen av de andra båda modellerna använder som nyckelbegrepp. Enligt vad som framkommer i rapporterna

kan dessa begrepp tolkas i relation till olika gruppers möjlighet att hitta information och orientera sig i en viss bebyggd miljö (till exempel en stadsdel och en t-banestation) eller som sammanhållning av och att knyta ihop olika delar i ett lokalsamhälle (till exempel en förort).

Hälsoperspektivet finns med i samtliga tre modeller. "Vardagsliv" och "identitet" finns med i två av modellerna, Göteborg och Malmö; medan Stockholmsmodellen istället använder begrepp som "närhet", "tillgänglighet" och "socialt liv". "Dialog och normer" pekas bara ut i Malmömodellen och "tillförlitlighet" bara i Stockholmsmodellen. I rapporterna märks också att begreppen är öppna för tolkning av dem som genomför analyserna och att vissa begrepp är starkt relaterade till situationen och miljön. Exempelvis är begreppen vardagsliv, närhet och socialt liv, knutna till den geografiska och kulturella kontexten och är därmed svåra att definiera på ett universellt sätt. En slutsats vi kan dra, är även att det behövs en viss mängd av praxis (tillämpning) för att ringa in och tolka begrepp av det här slaget, och att det arbetet är fortfarande under utveckling i praktikerna.

De huvudmodeller som skymtar bakom rapporterna har utvecklats på senare år. Ibland uttrycks explicit vilken modell som används i respektive rapport, medan det i en del fall är mindre uttalat och vi kan anta att inspirationen har kommit från flera modeller. Utvecklingen har skett parallellt i de tre storstadsområdena i Sverige och de har hämtat och hämtar fortfarande inspiration från varandra, samtidigt som flera städer följer efter (Eken m.fl., 2019). I Malmö tog utvecklingen fart efter att "Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö" (2013) föreslagit att sociala konsekvensbedömningar ska föregå alla beslut som rör fysiska investeringar i Malmö (Malmö stad, 2014, uppdaterad 2020). Ungefär samtidigt utvecklades metoder också i Göteborg (2011, 2016). I Stockholm kan metodutvecklingen härledas till utbyggnaden av tunnelbanan (Stockholms läns landsting, 2017; Trafikförvaltningen, 2015).

Nio av rapporterna (nr 1–9, tabell 1) tillämpar, eller hämtar inspiration, från Göteborg stads verktyg för social konsekvensanalys (Göteborgs stad, 2016a). En rapport (nr 10) verkar ha inspirerats av Göteborgs modell,



Figur 1. Sociala teman som ingår i de SKB-modeller som utvecklats i Göteborg (2016a,b), Malmö (2013, 2020) och Stockholm (Stockholms läns landsting, 2017). Analystatemat hälsa och säkerhet i Göteborgsmodellen används bara i BKA (Göteborgs stad, 2016b).

men detta anges inte explicit. Fem rapporter använder Stockholms läns landstings (SLL) mall för social konsekvensbedömning (nr 13–17), medan en rapport (nr 12) har hämtat inspiration från både Göteborgs, Stockholms och Malmös modeller. Ytterligare en rapport (nr 11) nämner inte att den använder ett verktyg för social konsekvensbedömning, men den baseras på ett socioekonomiskt index (som konstruerats av SLL) i kombination med data från geografiska informationssystem (GIS).

Projekten i vår genomgång som anger att de använt, eller inspirerats av, Göteborgsmodellen kombinerar ibland de fyra eller fem analyssystema även med specifika användargrupper/befolkningsgrupper såsom barn, äldre, funktionshindrade; och anknyter i vissa fall även till servicefunktioner som anses viktiga ur samhällssynpunkt för olika grupper, exempelvis skola, vårdcentral och kyrka.

Ett exempel på en rapport som använder Göteborgs stads matris är (nr 4) ”Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys: Detaljplaner för Västlänken Järnvägstunneln”. Rapporten nämner platsens attraktivitet, tillgänglighet, överblickbarhet och trygghetsupplevelse. Teoretiska koncept som förekommer är: vistelsekvalitet, framkomlighet, binda ihop

olika områden, bryta sikten, förta den öppna karaktären, kontinuitet i stadsrummet. Beskrivningarna fokuserar på både positiva och negativa konsekvenser för platsernas användning, exempelvis som mötesplats och lekplats. Det handlar om sociala värden och kulturella värden som bör bevaras och förstärkas, samt att undvika barriärer och otrygghet. Underlag som använts består dels av diskussionsmaterial från möten mellan olika professionella aktörer inom kommunen, dels av en mindre medborgarundersökning, och tidigare utredningsmaterial som innehåller statistik om resande. Tjänstepersoner från flera av kommunens förvaltningar, lokala aktörer, och ett fåtal medborgare har medverkat vid tre workshoppar (en för varje stationsområde) (se även rapport nr 5, 6 och 7). En mindre frågeenkät med allmänheten genomfördes i varje stationsområde. Utöver detta gjordes platsobservationer. Ytterligare underlag består av utredningar som genomförts tidigare, det vill säga sekundärmaterial såsom: "Stadslivsanalysen för centrala Göteborg" (2012); "Stadslivsanalys för Västlänken" (2014); barnkonsekvensanalyser (BKA) (Göteborgs stad, 2011, 2016b) och Göteborgs sociotopkartor för 2006 och 2008 (tillgängliga via stadens hemsida). En sociotopkarta kan jämföras med en biotopkarta som visar miljöer för flora och fauna, men bygger på undersökningar med medborgare. Dels utförs systematiska platsobservationer, dels enkäter, möten och intervjuer där människor som får säga vilka platser de använder och vad som de anser är värdefullt.

Ett lite annat angreppssätt utgörs av Göteborg stad/ÅF i "Övergripande social konsekvensanalys av Målbild Koll2035" (nr 9). Koll2035 är ett kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille och inbegriper flera trafikslag. Målbilden var på remiss 2017 och flera remissinstanser efterlyste mer utförliga konsekvensbedömningar ur ett socialt, barn-, mångfalds-, kultur- och miljöperspektiv. Därför genomfördes en översiktlig social konsekvensbedömning, med tillägg av en SWOT-analys. Namnet SWOT är en akronym från de engelska orden *strengths*, *weaknesses*, *opportunities* och *threats* och är ett företagsekonomiskt planeringshjälpmedel där man försöker finna styrkor, svagheter, möjligheter och hot vid en strategisk översyn. Av analysen i Målbild Koll2035 fram-

går bland annat att styrkor och svagheter är sådant som projektet räknar med att själv kunna påverka och styra, medan möjligheter och hot är sådant som relaterar mer till omvärldens påverkan på målbilden. Underlag för analysen består av kunskaper och erfarenheter som samlats in via workshoppar med deltagare från de tre kommunerna, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Vid dessa workshoppar analyserades svagheter, styrkor, möjligheter och hot utifrån de fem geografiska analysnivåerna: byggnad och plats; närmiljö; stadsdel; stad; och region. Målbild Koll2035 är ett gigantiskt projekt och den sociala konsekvensbedömningen utvecklades därefter i flera steg (se kapitel 9 i denna handbok).

I fem av rapporterna (nr 13–17) används en modell och matris som utvecklats inom Stockholms läns landsting (SLL). Den bygger på teoretiska användare/resenärer, i form av så kallade indikatorgrupper (en slags idealtyper). I ”Social konsekvensbeskrivning Tunnelbana till Arenastaden” (nr 16) används åtta indikatorgrupper: ensamresande barn upp till 13 år; ensamresande barn 13–17 år; äldre 65+; kvinna; resenär med funktionsnedsättning; resenär med normavvikande beteende/uttryck; resenär som inte talar eller förstår svenska; samt resenär med stort bagage, barnvagn eller kassar. Rörelsemönster och påverkan analyseras på indikatorgruppi-vå med avseende både på byggskedet och den färdiga anläggningen. I rapporten påpekas att ett viktigt moment är att arbeta fram en bedömningsmetodik, där sociala kvaliteter som är betydelsefulla för upplevelsen av trygghet i en tunnelbanemiljö definieras. De teman som framträder är: säkerhet, överblickbarhet/igenkännbarhet, orienterbarhet, närhet, tillgänglighet, tillförlitlighet, hälsa, socialt liv och trivsel. Som bakgrundsunderlag används den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen som knyter an till konventioner, lagar, politiska mål, strategier samt policys på olika nivåer som påverkar arbetet med sociala frågor i planeringen. Exempelvis handlar det om tillgången till arbete; säkerhet; diskriminering; nationella, regionala och lokala jämställdhetspolitiska mål; den Europeiska CEMR-deklarationen; internationella konventioner om mänskliga rättigheter; strategi för hållbar utveckling; och en kravlista för tillgänglighet, arkitektur och transportsystem. Modellen har både styrkor

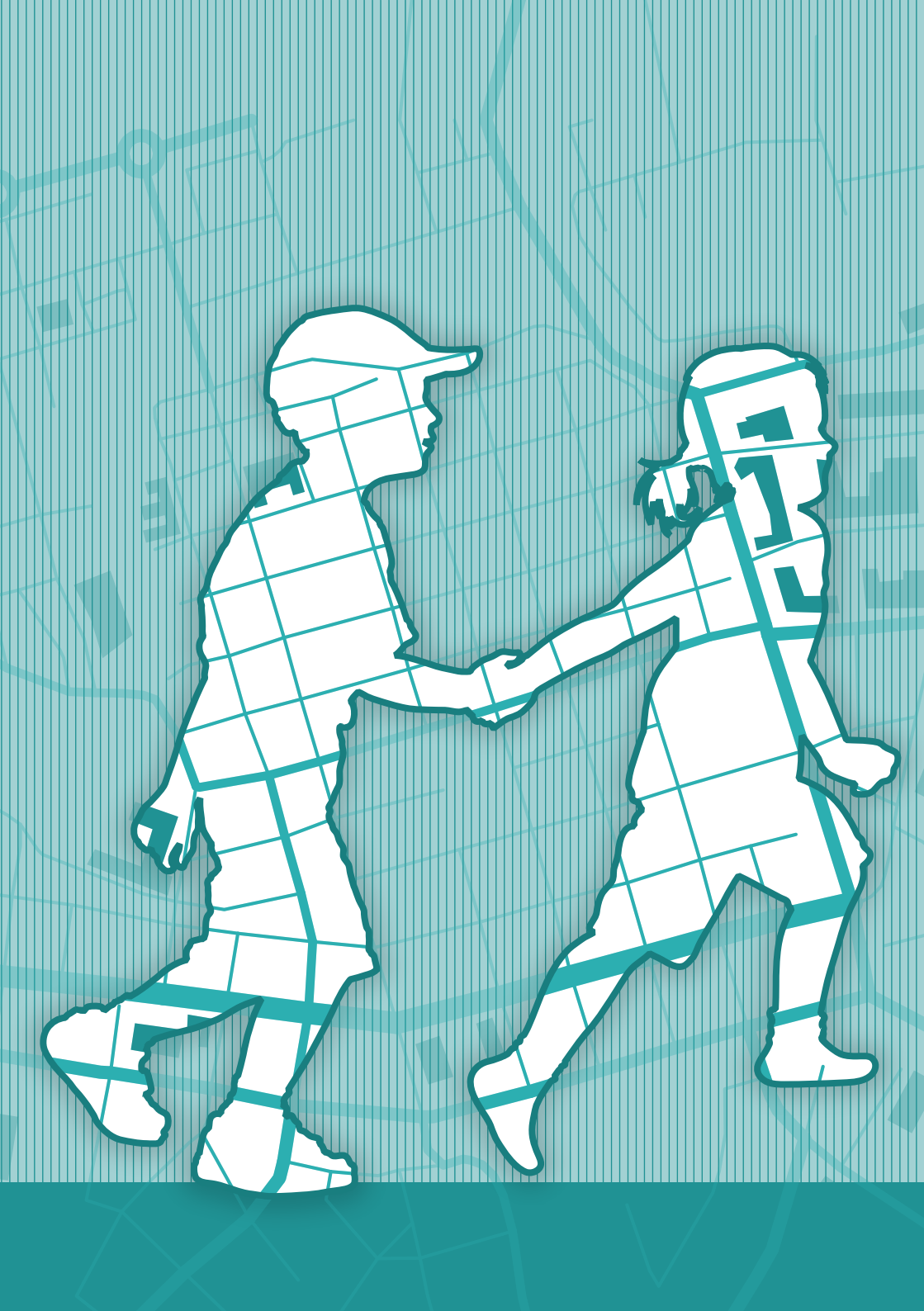
och svagheter. Exempelvis kan kunskap om de olika indikatorgruppernas generella behov (utifrån ålder, kön, funktionsvariation, etcetera) överföras till antaganden om vissa behov hos verkliga invånare (resenärer och presumtiva resenärer) och deras vardagsliv, vilket kan utgöra stöd för den fortsatta planeringen. Samtidigt, genom att peka ut specifika grupper kan man tappa fokus på andra grupper som utsätts för och står för våld och otrygghet, exempelvis att kvinnor som grupp pekas ut medan unga män är den kategori som toppar hot- och våldstatistiken i offentliga miljöer både som förövare och offer (utom vid sexualbrott) (Brå, 2021). Mycket av den typ av kunskap som är baserad på teorier och tidigare planeringserfarenhet, behöver kompletteras med samråd och dialoger. Utbyggnaden av tunnelbanan är i likhet med Göteborgs Koll2035 ett gigantiskt projekt där sociala konsekvensbedömningar sker i flera steg under arbetets gång.

Rapporten "Social konsekvensbeskrivning för tvärförbindelsen Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun i Stockholms län" (nr 15) har tagit in flera kunskapskällor, både sekundär- och primärmaterial: exempelvis tidigare forskning och planeringslitteratur, befolkningsstatistik och samråd som genomförts i samband med den aktuella utredningen. Litteraturstudien syftade främst till att studera regional och kommunal planering. Den statistik som inhämtades användes för att kartlägga utredningsområdets socioekonomiska status. Där konstaterades att: trots att statistiken är generell så är det ändå möjligt att dra slutsatser som berör de grupper som lever och vistas i området. Uppsökande dialoger genomfördes i syfte att nå målgrupper som vanligtvis inte deltar på samråd och att samla in fler synpunkter, på så sätt stärktes möjligheten att inkludera information om deras vardagsnära behov och önskemål. Den litteratur som ingår handlar bland annat om barns förutsättningar i urbana miljöer (Freeman & Tranter, 2011), hälsa i konsekvensbeskrivningar (Kågström, 2009), jämställdhet och trygghet (Almén 2010; Gil Solá, 2013; SKL, 2013), samt metodologiska perspektiv hämtade från den dominerande internationella metodlitteratur som utvecklats inom tillgänglighetsplanering (accessibility planning) (Chapman & Weir, 2008) och social konsekvensbedömning (Social Impact Assessment) (Vanclay, 2003). I rapporten

finns också en översikt över styrdokument, lagar och konventioner kopplade till social hållbarhet såsom globala målen, FN:s barnkonvention, nationella jämställdhetsmål, folkhälsomål och nationella transportpolitiska mål. I SKB:n för tvärförbindelsen görs en sammanvägning mellan denna bakgrundskunskap och de lokala och regionala kunskaper som man får fram via statistik och samråd. Sammanfattningsvis uttalar SKB:n att det finns en risk för att de som bor i områdena som i störst utsträckning kan komma att drabbas av vägens nackdelar (exempelvis buller) samtidigt kan komma att använda vägen minst eftersom befolkningen i dessa områden har låg biltillgång. Därför påpekas det, är satsningen på kollektivtrafik via vägen en mycket viktig fråga för att minska denna sociala risk.

I några rapporter får flera aktörer i lokalsamhället utrymme. Dessa är Alingsås (nr 1), Båstads sociala konsekvensanalyser för Förslöv och Grevie (nr 2 och nr 3), samt Lunds fördjupning av översiktsplanen för Öresundsvägen (nr 12). Alingsås kommun har använt Göteborgs modell i "Social konsekvensanalys: Planprogram genomfart Alingsås och Lyckan" (nr 1). Den sticker ut i sammanhanget eftersom den utgör ett av få exempel på då verkliga människor framträder tydligt i rapporten. Rapporten väver in citat och referenser till de intervjuer som genomförts med invånare, exempelvis elever från årskurs 4–8 som vittnar om att de måste korsa E20 och stambanan i sin vardag, somliga utan vuxnas sällskap. Flera upplever att de får ta omvägar eftersom det finns få kopplingar mellan skolan och stadskärnan eller stationen. Barnens upplevelser får därefter betydelse för bedömningen när ett av de tre planförslagen (överdäckning) framhålls eftersom det skulle öka säkerheten, tryggheten och skapa en mer sammanhållen stadskärna.

Båstads kommun har inspirerats av Göteborgs SKA-verktyg, men även av Malmös. De geografiska områden som har analyserats är de delar av Förslöv och Grevie som anses hysa viktiga offentliga och kommersiella funktioner och som anses ha stor betydelse för ortens identitet och invånarnas vardagsliv; såsom specifika transportnoder, vägkorsningar och samlingspunkter/platser. Några platser som nämns är: skolan, macken, kyrkan, bygdegården, vårdcentralen, banken, livsmedelsbutik(er), järnvägsstation, gamla banvallen och Mölleån (i Förslöv).



Även i Lund kommuns "Social konsekvensanalys av Fördjupning av översiktsplan för Öresundsvägen med omnejd" (nr 12) genomfördes konsekvensbedömningen utifrån ett stadsdelsperspektiv med inspiration från Malmös och Göteborgs modeller. Där fokuserades funktionella områden runt Öresundsvägen: exempelvis sammanhang kring stråk och gator, rumsbildningar, grönområden, förskolor, bostäder och arbetsplatser; samt hur planområdet kan komma att påverka andra delar av staden. Saker som tas upp är en risk för gentrifiering som kan leda till att endast mer kapitalstarka befolkningsgrupper kommer att kunna flytta dit. SKB:n pekar på att planen inte anger tillgång till icke-kommersiella mötesplatser; till exempel hur kultur-, förenings- och sportaktiviteter ska tillgodoses. Det framgår också att befolkningen i Lunds kommun präglas av hög andel unga vuxna vilket medför efterfrågan på hyresrätter och kollektivtrafik hos exempelvis studenter men även hos äldre.

Sammanfattningsvis ser vi från innehållsanalysen, att teman om sammanhållning, hälsa och säkerhet, socialt liv, identitet, tillgänglighet, dialog, och normer (som framträder i flera av modellerna, figur 1) är delvis jämförbara med de kärnvärden som tagits fram i internationell forskning och praxis (se "Teoretiska utgångspunkter och begrepp" i avsnitt 2 ovan och även kapitel 2 i handboken). Vissa av modellerna erbjuder en matris för genomförande, men strukturen på rapporterna följer inte en gemensam mall. I de svenska SKB-rapporterna framträder endast en del av de aktiviteter som brukar ingå enligt internationell praxis (Vanclay, 2003); exempelvis saknas ibland nulägesbeskrivning, medborgardialoger genomförs inte konsekvent, och organisation för uppföljning av sociala konsekvenser saknas helt.

Rapporterna använder begreppet nulägesbeskrivning, eller andra likvärdiga begrepp för en geografisk beskrivning av området för den planerade åtgärden. Vissa av rapporterna refererar till undersökningar som gjorts tidigare, istället för att ge en uppdaterad nulägesbeskrivning relaterad till den aktuella SKB:n. Resultat från samråd och medborgardialoger ingår i vissa rapporter, men saknas helt i andra. I vissa fall verkar SKB vara genomförd före en samrådsprocess och ingår som samrådsunder-

lag. Resultaten från samråden inkluderas dock inte i systematiskt SKB-rapporten utan dessa sammanställs i separata samrådsredogörelser och endast ett fåtal SKB-rapporter refererar till samråden eller medborgardialogerna. De flesta av SKB-rapporterna i vår kartläggning anger utmaningar, barriärer, med mera, som finns eller tillkommer i och med den plan eller det projekt som analyseras. Ibland men inte alltid ges specifika förslag till åtgärder för att minimera negativa konsekvenser. I en del fall uppmärksammas positiva sociala konsekvenser av ett visst förslag, såsom i exemplet med överdäckningen av bilvägen i Alingsås (nr 1). Generellt saknas ofta mer framåtsyftande kunskapshöjande aktiviteter (efter det att SKB-rapporten har levererats), liksom hur uppföljning och övervakning av hanteringen av de genomförda åtgärderna ska säkerställas. Av detta går att anta att de experter som genomför SKB i Sverige, inte regelmässigt medverkar i hela planeringsprocessen och att det kan leda till svagt helhetsansvar för hanteringen av sociala konsekvenser.

Efter genomgången av de 17 rapporterna (tabell 1) återstod en del frågor som rör val av metod, organisation och arbetsprocess vid en SKB. Dessa frågor tog vi upp i intervjuer med fyra erfarna utredare. I nästa avsnitt sammanfattas teman som framkom i intervjuerna.

Viktiga erfarenheter från SKB-experten

Intervjupersonerna pekar på vikten av att ha kompetens för att utföra en social konsekvensbedömning. De menade att kompetensen har utvecklats och förstärkts i och med att sociala frågor har fått större utrymme i transportinfrastrukturplaneringen de senaste 5–10 åren och ett par av intervjupersonerna pekar på att kommunala tjänstepersoner och konsulter inom samma region inspireras av varandra. En följd av denna utveckling är högre krav på den som ska utföra en SKB. Konsekvensbedömningarna genomförs ofta av konsulter men även i kommuner där planarkitekter och kulturgeografer arbetar med sociala frågor. Intervjupersonen från Västsverige uttrycker att den metod som används i regionen har funnits i tio år och att kompetensen därmed har höjts internt.

Beslutsprocess, metod och innehåll i SKB

Former för beslut om och uppstart av social konsekvensbedömning varierar från fall till fall, och från organisation till organisation. Enligt intervjuerna, saknas tydliga riktlinjer: varje område (kommun eller region) har sin egen organisation och sitt eget sätt att arbeta. En konsult beskriver hur hen ibland får en beställning där det är beslutat vilken metod och vilka underlag som ska användas; medan det i andra studier kan vara öppet för konsulten att bestämma hur studien ska genomföras både metodmässigt och innehållsmässigt. Intervjupersonerna (framför allt konsulterna) menar att budgeten ofta är för snäv för att göra en ordentlig SKB, enligt internationell modell, vilket drabbar exempelvis möjligheten att genomföra medborgardialog där människor får komma till tals ordentligt och dela sina erfarenheter.

Intervjupersonerna är samstämmiga om att en SKB och även en BKA (barnkonsekvensanalys) bör göras så tidigt som möjligt och att framtagande av samrådshandlingar och medborgardialoger ska genomföras tidigt i processen. De pekar på att det saknas enhetliga metoder och direktiv för att genomföra utredningar av invånarnas vardagsliv. Ett par exempel: I ett skede i samband med tunnelbaneutbyggnaden gjordes en undersökning om hur människor upplever att åka djupt ner under marknivå. Undersökningen begränsades, enligt konsulten, eftersom de berörda grupperna inte blev intervjuade. En annan intervjuperson berättar om motsatsen i samband med ett tunnelbanebygge, där planerare och lärare vid intilliggande skolor samarbetade. Barnen fick som en del i undervisningen göra underlag om sin skolväg och skolmiljö: ”Resultatet blev bra. Jag tror att barnen också lär sig mer om det är engagerade människor som jobbar med de här frågorna”.

Utvecklingen av SKB

Enligt intervjupersonerna har utvecklingen av SKB de senaste åren skett tack vare behov och initiativ, kopplade till stora projekt med ekonomiska resurser i storstadsregionerna. Men utvecklingen sker även tack vare inflytande från engagerade människor, där tjänstepersoner i de större städerna

och konsulter har medverkat i att utveckla metoderna i praktiken. En av intervjupersonerna pekar på att det handlar om en ömsesidig lärprocess där kunskaper sprids i och med att konsulter rör sig mellan olika uppdrag i olika geografiska områden. Det belyses också i att de kommunala tjänstepersoner som vi intervjuade, tidigare hade arbetat i konsultfirmor som brukar åta sig SKB-uppdrag.

Risk för fragmentering

Enligt de intervjuade personerna saknas i planeringspraktiken i Sverige idag ett tydligt regelverk och metodstöd för SKB och om det genomförs en SKB sker den vanligtvis under ett avgränsat skede av planeringsprocessen och följer inte med som löpande delprocess under hela planeringen. Samtidigt genomförs många olika bedömningar inom till exempel teknik, miljö, och ekonomi kontinuerligt. Ett vanligt misstag, enligt en av intervjupersonerna, är att sociala frågor tappas bort i helheten och att de sociala aspekterna inte följs upp. I stora planer och projekt kan SKB-processen (och även andra processer) bli väldigt komplicerade och en av intervjupersonerna menar att eftersom SKB är ett relativt ”nytt” och oreglerat område, finns en risk att SKB blir en utredning som man ”bara checkar av”. Eller ”att det är några eldsjälar som driver, sedan tappas det bort” säger intervjupersonen som menar att det behövs ”tydligare processledning”. En SKB-expert i våra intervjuer menar att hen i dagsläget inte räknar med att arbetet gör stora skillnader för människors vardagsliv, men att det kan förbättra för dem som vistas i en viss trafikmiljö. ”Vi kan minimera de negativa effekterna, till exempel se till att säkra tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. SKB handlar mycket om att kämpa för de oskyddade trafikanterna”, säger intervjupersonen.

Flera intervjupersoner pekar på att ledning och struktur är viktigt. Det ska inte gå att välja bort den sociala konsekvensbedömningen, men samtidigt framhålls att metoden inte får bli för omfattande eller svår, då kan den bli svårt att motivera. En intervjuperson berättar att kommunen har infört en tredelad SKB-modell: projektets eller planens storlek avgör om det ska göras en stor, en liten eller en medelstor SKB. Poängen är att det

inte ska gå att helt välja bort SKB och försumma de sociala aspekterna.

En annan aspekt som framkom i intervjuerna är skillnaden mellan små och stora kommuner. Samtliga intervjupersoner har erfarenhet av att arbeta i både stora och små kommuner och de pekar på att tillgången till resurser avspeglas i hur väl kommuner utreder sociala konsekvenser.

3.5 SAMMANFATTANDE DISKUSSION

Sociala aspekter som hanteras i de analyserade svenska SKB-rapporterna kan jämföras med kärnvärden och principer som utvecklats och praktiserats internationellt (jfr. Vanclay 2002, 2003; IOCGP, 2003). I likhet med dessa baseras de svenska SKB på grundläggande värderingar om exempelvis mänskliga rättigheter och social rättvisa, med nyckelreferenser såsom FN-rapporterna *Vår gemensamma framtid* år 1987 och Agenda 2030. Men vissa analytiska teman och begrepp som ingår visar sig vara ganska abstrakta och de bakomliggande modellerna är bara delvis jämförbara (figur 1). Begreppen är öppna för tolkning, och bristen på en gemensam modell för svensk SKB ställer stora krav på kunskap och erfarenhet hos dem som genomför analyserna. Vissa begrepp, såsom vardagsliv, närhet och socialt liv, bör relateras till den aktuella kontexten och det kräver noggranna undersökningar både av nuläget och av konsekvenser efter den planerade insatsen. En slutsats är att det behövs en viss mängd av praxis för att ringa in och tolka begrepp av det här slaget, och det arbetet är fortfarande under utveckling i de svenska planeringspraktikerna.

Även om det skett en utveckling med mer omfattande SKB inom en svenska transportsektorn, kan vi konstatera att metoderna fortfarande är under utveckling och att SKB tillämpas långt ifrån av alla stora transportinfrastrukturprojekt och -planer. Vi menar också att det behövs mer arbete med att operationalisera och systematiskt genomföra intentionerna i lagstiftning och policy. Sverige har ingen specifik bestämmelse om när och hur social konsekvensbedömning ska genomföras. I Miljöbalken (1998) står att miljöbedömningar ska genomföras i planer och program, men där står inget om "social". Dock står det "befolkning och människors hälsa", vilket skulle kunna inkludera mer sociala värden också. Det

står inte heller uttryckligen i Plan- och bygglagen (2010) att det sociala perspektivet ska finnas med. Däremot kan man utläsa av förarbetena till lagen (Prop. 2009/10:170) att bestämmelserna ”syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.”

Enligt dominerande internationella riktlinjer för SKB är invånare och medlemmar av olika intressegrupper viktiga informationskällor (jfr. Vanclay, 2002; Vanclay m.fl., 2015). Framför allt stipuleras detta i principerna nummer fem: *rätt till delaktighet i beslutsfattandet*; och nummer sex: att *lokala kunskaper och erfarenheter* från människor ska tas tillvara i planeringen (se avsnitt 2 ovan, även kapitel 2 i denna handbok). Dock kan vi konstatera att SKB i Sverige inte på ett regelmässigt, systematiskt vis knyter an till medborgarnas vardagsliv, och att deras erfarenheter inte tas tillvara i den omfattning som de internationella principerna förordar. Enligt SKB-rapporterna får vi intrycket att information från befolkningen är lågt prioriterad och att kunskaper om befolkningen ofta baseras på generella antaganden. Den dominerande bilden av medborgardialoger är att dessa sker i form av öppna möten för att presentera ett förslag, eller i form av informationsmöten inför byggstart och/eller öppen arbetsplats under ett byggskede. Ibland görs begränsade intervjustudier. Detaljinformation finns ofta på kommunens hemsida, men denna kan vara svår att tolka för dem som är ovana vid att läsa planeringsprosa. Dessa traditionella informationsinsatser skulle behöva kompletteras med dialogmöten med grupper som inte kommer på öppna möten eller läser kommunala hemsidor. Kontinuerliga uppföljningar med berörda invånare behövs också. I några av rapporterna framgår att riktade dialoger genomförts med barn och ungdomar i samband med en barnkonsekvensanalys, och några nämner även riktade intervjuer eller fokusgrupper med olika grupper av medborgare. Med några få undantag, kan det inte utläsas av de 17 rapporterna hur arbetet med medborgardialoger genomförts i praktiken och SKB-rapporterna återger inte konsekvent resultaten från samråd och

dialogmöten. Intervjuer med fyra yrkesverksamma planerare med erfarenhet av SKB pekar på att om samråd ska fungera som kunskapskälla behöver de tilldelas resurser och tid. Ett exempel är de barnkonsekvensbedömningar som blivit vanliga som en del i socialt hållbar planering. När en ordentlig dialog genomförs kan barnens upplevelser få betydelse för bedömningen av säkerheten, tryggheten och behovet av att skapa mer sammanhållna stadskärnor. När barn och ungdomar involveras systematiskt kan det också göra skillnad i hur de upplever sin närmiljö och hur de uppfattar de personer som arbetar med att planera och bygga.

De sociala konsekvensbedömningarna i vår kartläggning baseras på någon form av sekundärdata (exempelvis statistik, tidigare utredningar och litteratur) i kombination med olika typer av primärdata som tagits fram i syfte att analysera sociala konsekvenser i den specifika kontexten (planen/projektet). Primärdata begränsas ibland till ett diskussionsmöte med tjänstepersoner eller en workshop. Ibland utförs intervjustudier, observationer, och lokala GIS-analyser. Sociotopkartor och GIS-analyser tillför information på befolkningsnivå, exempelvis genom att visa var det bor många människor med låg utbildning och låg inkomst, som kan behöva transporter för att nå utbildning, arbete och försörjning. Som komplement till befolkningsstatistik och GIS behövs dock även en annan typ av analys som relaterar till vardagslivets möjligheter och barriärer, en in-zoomning av individers och grupper rörlighet och vad som möjliggör eller begränsar deras visioner. Bland annat framträder att mer djupgående kunskaper om upplevelser hos särskilt utsatta grupper ofta saknas i transportinfrastrukturplaneringen vilket också stöds av tidigare forskning (Lucas m.fl. 2018; Thiteridge m.fl. 2014). På grund av resursbrist och tidsbrist, kanske även okunskap, nedprioriteras grundliga undersökningar. Olika erfarenheter och perspektiv kan bidra till bilden av vilka sociala konsekvenser som kan vara viktiga i ett visst geografiskt område. Om inte tid avsätts för att samla in erfarenheter och perspektiv i form av primärdata, blir analyserna helt beroende av data som samlats in i andra sammanhang, för andra syften och generella beskrivningar av exempelvis befolkningsgrupper eller prognoser baserade på befintligt resande.

SKB ska helst förekomma tidigt i planeringen, menar intervjupersonerna och pekar på att det behövs en tydlig process för genomförandet och rapporteringen av SKB. Arbetssätt och processer varierar mellan kommuner/regioner och konsulterna som genomför utredningar får ibland fria händer att utveckla både metoden och innehållet. Detta har dock styrts upp bättre de senaste åren, menar en intervjuperson, och pekar på att det i vissa kommuner och regioner nyligen har utvecklats eller pågår utveckling av direktiv om att sociala konsekvenser ska bedömas i alla planer och projekt som rör stadsplanering, bostadsbyggande och transportinfrastruktur. Exempelvis testas en tredelad modell, vilket innebär att även små projekt måste genomföra en mindre social konsekvensbedömning.

Tidigare forskning har pekat på att policy och lagtexter behöver operationaliseras och anpassas till verksamhetsområdet transportinfrastrukturplanering och att en social konsekvensbedömning behöver infoga kunskap och erfarenhet från lokalsamhällen och deras invånare (jfr. Faith-Ell & Levin, 2012; Trafikanalys, 2015; Vanclay 2003; Vanclay m.fl, 2015). Denna bild får också stöd i våra intervjuer med erfarna personer som arbetar med sociala konsekvensbedömningar.

Sammanfattningsvis ser vi att utvecklingen av SKB sker på flera geografiska arenor, vilket visar att det finns en stor drivkraft och kompetens på flera platser i Sverige. Även om modellerna hämtat inspiration från varandra är de inte helt lika och sättet att organisera och rapportera SKB skiljer sig mycket mellan områden och projekt. Denna bakgrundsbild är viktig att ha med i arbetet med att utveckla och fördjupa kunskaperna om SKB. Vi ser även att metodologin för SKB behöver konkretiseras och anpassas mer till transportsektorn, samt både få bättre överblick över den multimodala transportmiljön och närma sig vardagslivet i miljön. Det finns en del bra exempel i de kartlagda rapporterna, men GIS-analyser (se kapitel 7) och närstudier av vardagslivet (se kapitel 5 och 6) används inte systematiskt och regelmässigt i SKB i Sverige idag.

REFERENSER

- Almén, M. (2010). *Trygghet ur jämställdhetsperspektiv, verktyg för samhällsbyggare*. Alingsås kommun, Alingsåshem, Föreningen Allt Jämt.
- Antonson, H., & Levin, L. (2020, online 2018). A crack in the Swedish welfare façade? A review of Social Impact Assessment in the transport infrastructure sector. *Progress in Planning*, 138, 100428.
- Balfors, B., Antonson, H., Faith-Ell, C., Finnveden, G., Gunnarsson-Östling, U., Hörnberg, C., Isaksson, K., Lundberg, K., Pädam, S., Söderqvist, T., & Wärnäck, A. (2018). *Strategisk miljöbedömning för hållbar samhällsplanering. Slutrapport från forskningsprogrammet SPEAK*. Naturvårdsverket, Rapport 6810.
- Balfors, B., Eriksson, I., Gunnarsson-Östling, U., Isaksson, K., Lundberg, K., & Robinson, T. (2019). *Strategisk miljöbedömning för nationell transportplanering med fokus på inriktningsunderlaget*. Stockholm: Institutionen för hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik (SEED), KTH Kungliga tekniska högskolan.
- Brå. (2021). *Statistik utifrån brottstyper*.
- Chapman, S. & Weir, D. (2008). *Accessibility planning methods*. NZ Transport Agency Research Report 363.
- Diskrimineringslag 2008:567. Sveriges riksdag.
- Eken, A., Magnusson, J., Hildesson, A., Molnar, S., & De Fine Licht, K. (2019). *Rätt verktyg för jobbet? En översikt över verktyg för socialhållbarhetsanalys i städer*. Göteborg: Mistra Urban Futures och RISE.
- Faith-Ell, C., & Levin, L. (2012). *Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*. VTI Rapport 768.
- Freeman, C., & Tranter, T. (2011). *Children and their urban environment. Changing Worlds*. Routledge.
- Gil Solá, A. (2013). *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. [Doktorsavhandling, Göteborgs universitet].
- Göteborgs Stad (2011). *BKA – Barnkonsekvensanalys. Barn och unga i fokus 1.0*.
- Göteborgs stad (2012). *Stadslivsanalys i centrala Göteborg. Upplevelsen, användningen och förutsättningarna*.
- Göteborgs stad (2014). *Stadslivsanalys för Västlänken*.
- Göteborgs stad (2016a). *SKA – Social konsekvensanalys. Människor i fokus 1.2*.
- Göteborgs stad (2016b). *BKA – Barnkonsekvensanalys. Barn och unga i fokus 1.2*.
- Heikkinen, T. & Sairinen, R. (2007). *Social Impact Assessment in Regional Land Use Planning – Best practices from Finland*. Nordic Research Programme Report 2005-2008. Report:3. ISSN 1654-2290. Nordregio.
- Hellspong, L., & Ledin, P. (1997). *Vägar genom texten. Handbok i brukstextanalys*. Studentlitteratur.
- IOCGP (2003). Principles and guidelines for social impact assessment in the USA: The Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(3), 231–250.

- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur.
- Kågström, M. (2009). *Hur ska man hantera det här med hälsa? – en kunskapsöversikt om hälsans roll i konsekvensbeskrivning och transportplanering*. Uppsala, SLU.
- Lucas, K., Philips, I., Mulley, C., & Ma, L. (2018). Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two low-income populations living in central and peripheral locations in the same city. *Transportation Research Part A*, 116, 622–634.
- Malmö stad (2014 och 2020). *Stadsbyggnadskontorets processledarmanual – för Sociala konsekvensbedömningar, SKB*.
- Malmö stad (2020). *Matris för sociala konsekvensbedömningar*.
- Miljöbalk 1998:808. Sveriges riksdag.
- Olsson, A. (2006). *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB): Väst-länken en tågtunnel under Göteborg. Underlagsrapport Sociala konsekvenser*.
- Olsson, A., Jeppson, A.-S., Engelbrektsson, E., & Svensson, J. (2010). *Att integrera sociala aspekter i den fysiska planeringen*. WSP Samhällsbyggnad.
- Plan- och Bygglag 2010:900. Sveriges riksdag.
- Proposition 1993/94:147. *Jämställdhetspolitiken: Delad makt - delat ansvar*. Regeringskansliet.
- Proposition 1997/98:113. *Nationell handlingsplan för äldrepolitiken*. Regeringskansliet.
- Proposition 1999/2000:79. *Från patient till medborgare – en nationellhandlingsplan för handikappolitiken*. Regeringskansliet.
- Proposition 2009/10:170. *En enklare plan- och bygglag*. Regeringskansliet.
- SKL (2013). *Kön i trafiken*. Sveriges kommuner och landsting.
- Stockholms läns landsting. (2015 och 2017). *Social konsekvensbeskrivning. Nya tunnelbanan*.
- TEM (2009). *Framtidens kollektivtrafik: Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad*.
- Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Oviedo Hernández, D., & Ye, R. (2014) *Transport and Poverty. A review of the evidence*. University College London.
- Trafikanalys (2015). *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*. Trivector Traffic, Rapport 2015:39.
- Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting. (2015). *Riktlinjer för social hållbarhet*.
- UN (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*.
- UN (2015). *Sustainable Development Goals: A SRHR CSO guide for national implementation*. London: International Planned Parenthood Federation (IPPF).
- UNICEF (1989). *FN:s konvention om barnets rättigheter*.
- Vanclay, F. (2002). Conceptualising social impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 22, 183–211.
- Vanclay, F. (2003). International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–12.
- Vanclay, F., Esteves, A. M., Aucamp, I., & Franks, D. M. (2015). Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects. *International Association for Impact Assessment*.



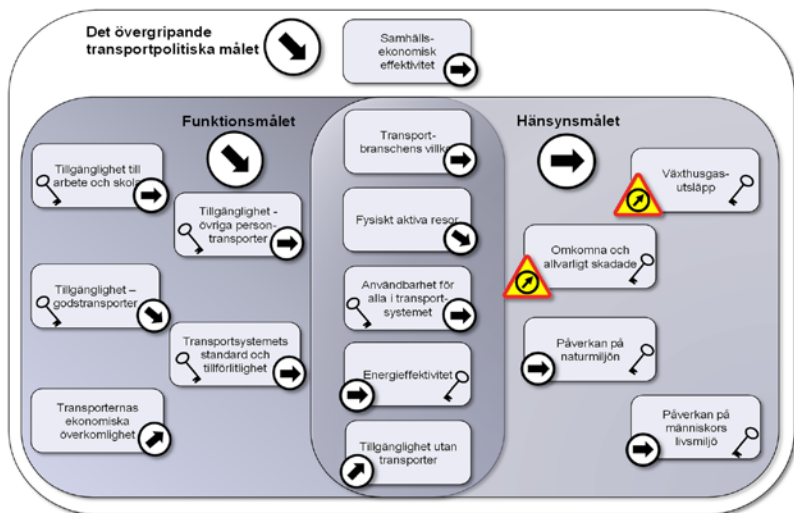
4. SOCIAL HÅLLBARHET I DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN – EN METOD FÖR ANALYS AV TILLGÄNGLIGHET FÖR OLIKA GRUPPER

Eva Lindborg och Krister Sandberg

4.1 INLEDNING

DET ÖVERGRIPANDE transportpolitiska målet i Sverige syftar till att tillhandahålla en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för näringsliv och medborgare i hela landet. Vidare ska transportsystemet medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Långsiktig hållbarhet brukar delas in i tre delar, ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Myndigheten Trafikanalys följer varje år upp utvecklingen mot de transportpolitiska målen. En bärande tanke vid Trafikanalys bedömning av utvecklingen är att de tre aspekterna av hållbarhet - ekonomisk, ekologisk och social - behöver uppfyllas samtidigt för att utvecklingen ska röra sig mot det övergripande transportpolitiska målet, se figur 1.

Måluppföljningen är en levande process som är i ständig utveckling. För en relevant uppföljning behövs inte minst mer kunskap om vilka aspekter som är viktiga för social hållbarhet. Ett sätt att tolka social hållbarhet inom ramen för det transportpolitiska målet är att det innebär en jämlik tillgänglighet. Därför beskriver vi i detta kapitel en metod för att undersöka hur jämlikt fördelad tillgängligheten är i Sverige och tillämpar även metoden med hjälp av data. I avsnitt två diskuteras det teoretiska ramverket för tillgänglighet och social hållbarhet. I avsnitt tre redovisas vår metod för att undersöka hur tillgängligheten är fördelad. Det teoretiska ramverket och metoden tillämpas i avsnitt fyra för att beskriva va-



Figur 1. Sammanvägda bedömningar av 15 indikatorer och 3 mål (funktionsmålet, hänsynsmålet respektive det övergripande målet) för en samhällsekonomisk och långsiktigt hållbar transportförsörjning avseende år 2019. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåttekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs. En nyckelsymbol visar att indikatorn är en nyckelindikator. Källa: Trafikanalys (2020)

riationer i resmönster och förutsättningar att resa. Kapitlet avslutas med några övergripande slutsatser och en avslutande diskussion.

Detta kapitel är baserat på ett regeringsuppdrag myndigheten Trafikanalys genomförde år 2018 (Trafikanalys, 2018).

4.2 TEORETISKT RAMVERK

För att kunna följa upp social hållbarhet behöver vi ha en förståelse för vad det är för något. Social hållbarhet, i ett samhällsperspektiv, kan definieras på flera sätt. Tidigare forskning har försökt definiera vad ett långsiktigt hållbart transportsystem är, med en uppdelning i social hållbarhet och de två andra hållbarhetsdimensionerna (Gudmundsson, Hall, Marsden, & Zietsman, 2015). Social hållbarhet är där definierat av *tillgänglig-*

het, säkerhet, jämlikhet samt likhet mellan generationer. Denna indelning har tjänat som grund för valet av mått och indikatorer för Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen (Trafikanalys, 2019). Det innebär en möjlighet till bedömning av utvecklingen mot en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Andra sätt att tolka social hållbarhet är som ett jämställt, jämlikt och rättvist samhälle, eller som ett samhälle utan inre spänningar och splittring. Inom litteraturen saknas konsensus om vilka teorier eller metoder som bör användas.¹ Teorier om socialt kapital² och social exkludering, boendesegregering och teorier om social jämlikhet och rättvisa används parallellt (Wimark, 2017). Folkhälsomyndigheten (2018) tolkar social hållbarhet som ett jämställt och jämlikt samhälle. Det vill säga, ett samhälle utan inre spänningar, som utgår från begreppet hållbarhet, i betydelsen ett tillstånd som ska bevaras. Ett hållbart samhälle bedöms i det fallet vara ett stabilt samhälle värt att slå vakt om. Ytterligare en möjlig tolkning av social hållbarhet ges av de globala målen och Agenda 2030, där de 17 målen sägs balansera de tre aspekterna av långsiktig hållbarhet (Regeringen, 2018).

Enligt Pereira, Schwanen & Banister (2017) finns det tre vanliga koncept om vad som ska fördelas jämlikt inom transportsektorn: personers transportrelaterade resurser, personers mobilitet (det vill säga hur de reser) och personers tillgänglighet. Studier av enbart transportrelaterade resurser kan kritiseras för att de missar det faktum att personer kan behöva olika resurser för att få samma förmåga att ta sig mellan platser. Exempelvis kan närhet till kollektivtrafik vara irrelevant för vissa grupper om de inte har råd att åka med den, om den inte är anpassad för personer med funktionsvariationer eller om den inte går de tider eller till de platser som personen vill resa till. Studier av enbart resmönster kan kritiseras då det inte går att veta hur stor del av eventuella skillnader som beror på personernas individuella preferenser respektive hur stor del som beror på olika individers förutsättningar eller förmågor att resa. Pereira m.fl. (2017) menar därför att tillgänglighet är ett bättre sätt för att undersöka jämlikhet inom transportsektorn än att studera människors resurser och rörelsemönster.

Social hållbarhet inom transportsektorn kan alltså tolkas som jämlikt

fördelad tillgänglighet. Men vad är tillgänglighet och hur kan det mätas? Tillgänglighet kan ses som människors förutsättningar att resa och nå de platser och målpunkter som de önskar. Dessa beror på ett samspel mellan markanvändning (start- och målpunkters lokalisering och utbud), transportsystemet, samt individers förmågor och transportrelaterade resurser (van Wee, Chorus, & Geurs, 2012). Dessa tillsammans påverkar möjligheterna för (grupper av) individer att nå aktiviteter eller destinationer.

4.3 METOD

Vi vill kunna beskriva hur jämnt tillgängligheten är fördelad i Sverige. För att göra det har vi samlat data som tillsammans beskriver förutsättningarna att resa för olika grupper. Vi har valt data, dels utifrån vilket data som funnits tillgängligt, dels utifrån vår teoretiska genomgång. Det innebär att vi använder data kopplat till resmönster, transportsystemet och transportrelaterade resurser så som tillgång till bil, körkort och kollektivtrafik. Vi bedömer att dessa data tillsammans kan ge en relevant bild av möjligheten att resa.

För att fånga data om flera förutsättningar att resa samtidigt har vi konstruerat ett index (Index i Figur 5) bestående av fyra variabler:

- andel hushåll med bil
- andel personer med körkort
- andel personer med minst en kollektivtrafikavgång per dygn i samma kvadratkilometeruta som bostaden
- normerat utbud av antal kollektivtrafikavgångar i samma kvadratkilometeruta som bostaden.

Varje variabel kan gå mellan 0 och 1, där 1 anger bäst förutsättningar att resa och 0 sämst förutsättningar. Den maximala summan av indexet är således fyra. Det normerade kollektivtrafikutbudet har beräknats som andelen avgångar för respektive område i förhållande till det område med flest kollektivtrafikavgångar.

För att beskriva likheter och skillnader i möjligheten att resa måste vi dela våra data efter grupper i befolkningen. Vi har valt att, i så stor

utsträckning som det varit möjligt, dela upp data baserat på demografi, socioekonomi, geografi, och individuella förmågor (så som exempelvis funktionsvariationer).

Kopplat till demografi har vi främst studerat ålder och kön. I den mån det har varit möjligt har vi också delat upp data i inkomstkvarter, det vill säga delat upp befolkningen i fyra grupper beroende på hur stora inkomster de har. I figurerna i avsnitt 4 används följande förkortning för respektive inkomstkvarter:

- P100 – Fjärdedelen av befolkningen med högst inkomster
- P75 – Fjärdedelen av befolkningen med näst högst inkomster
- P50 – Fjärdedelen av befolkningen med näst lägst inkomster
- P25 – Fjärdedelen av befolkningen med lägst inkomster.

Notera att antalet resor per inkomstkvarter är beräknat på individinkomst. Andelen bilar per hushåll i respektive inkomstkvarter är däremot beräknat på hushållsinkomst.

Vi har använt tre indelningar baserat på geografi. Den första är Tillväxtanalys (2014) indelning av kommuner.³ I figurerna i avsnitt fyra används följande förkortning för respektive kommuntyp:

- 33 – Storstadskommuner
- 22 - Täta kommuner nära en större stad
- 21 - Täta kommuner avlägset belägna
- 12 - Landsbygdskommuner nära en större stad
- 11 - Landsbygdskommuner avlägset belägna
- 10 - Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna.

Därutöver har vi använt två geografiska indelningar baserat på socioekonomiska faktorer.⁴ Den första indelningen har vi hämtat från Brottsförebyggande rådet (2017) som har gjort en kategorisering av socialt utsatta områden i Sverige. Brottsförebyggande rådet har först kategoriserat Sveriges kommuner i urbana och icke urbana. Därefter har de med hjälp av ett index baserat på inkomst, ekonomiskt bistånd och andel unga kategoriserat alla SAMS-områden⁵ i urbana kommuner som socialt utsatta,

eller inte. Följande förkortningar för respektive grupp används i figurerna i avsnitt fyra:

- U-SUO - urbant socialt utsatt område
- U-EjSUO – övriga urbana områden
- EjU – ej urbana områden.

Den andra indelningen benämns Mosaic. I denna klassas alla svenskar över 18 år till en av 14 så kallade Mosaic-grupper utifrån demografi, ekonomi, fordon, befolkningstäthet, intressen och konsumtion (InsightOne, 2018). Alla SAMS-områden har sedan klassats utifrån vilken Mosaic-typ som dominerar i respektive område. Följande förkortning används för respektive grupp i figurerna i avsnitt 4.

- A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna
- B - Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna
- C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna
- D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna
- E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer
- F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna.
- G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden
- H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn
- I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna
- J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter
- K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer

- L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer
- M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende
- N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

För ökad tydlighet har dessa gruppnamn kursiverats när vi använder dem i löptexten nedan. Eftersom flera av variablerna i vårt index (se ovan) är beroende av geografin (exempelvis normerat antal kollektivtrafikavgångar i samma kvadratkilometerruta som bostaden), kan vi endast visa resultatet av indexet för de tre indelningarna baserat på geografi och inte de demografiska indelningarna, då vi saknar geografisk information om dessa.

4.4 RESMÖNSTER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR ATT RESA

Nedan presenteras först dagens resmönster per grupp och huruvida det finns signifikanta skillnader inom och mellan grupperna. Som vi sett ovan kan studier av enbart resmönster kritiseras för att de inte visar vad eventuella skillnader beror på. Vi redovisar därför också korsvisa samband mellan transportrelaterade resurser och resmönster. Att koppla samman förutsättningar med faktiska resmönster kan ge ytterligare perspektiv som fördjupar bilden av hur sambanden ser ut och verkar.

Dagens resmönster för olika grupper

I genomsnitt görs i Sverige 10 resor per person och vecka.⁶ Antalet resor varierar mellan grupperna i samtliga av de ovan redovisade indelningarna baserat på demografi, socioekonomi, geografi och individuella förmågor, förutom för indelningen som bygger på kommutyp. Den halvan av befolkningen som har högst inkomster gör flest resor, cirka 12 per person och vecka. Äldre personer och personer med rörelsenedsättning gör minst antal resor, omkring 7 per person och vecka. Även fjärdedelen med lägst inkomst, boende i socialt utsatta urbana områden samt boende i områden som domineras av Mosaic-typen *yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden* gör något färre resor än genomsnittet, 8–9 per person och vecka.

Skillnaden i antal resor är stor i förhållande till ålder och kön. Äldre gör färre skol- och arbetsresor, men däremot fler inköps-, service- och fritidsresor. Barn gör färre inköps- och serviceresor och unga kvinnor (18–40 år) gör fler resor till nära och kära (bland annat för att hämta och lämna barn). Medelålders män (41–64 år) åker mer bil och gör färre resor till fots än genomsnittet. Generellt har också medelålders män längst resväg. Äldre gör minst antal resor med kollektivtrafik och cykel. Den halvan av befolkningen som har högst inkomster gör flest skol- och arbetsresor, tillika flest bilresor, men vad gäller övriga ärendetyper är det inga signifikanta skillnader kopplat till inkomst.

Boende i socialt utsatta områden och boende i områden som domineras av Mosaic-typen *yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden* gör färre fritidsresor och resor till nära och kära. Boende i socialt utsatta områden gör också minst antal bilresor. Däremot är inte reslängden per resa för boende i socialt utsatta områden signifikant annorlunda än för övriga områden. En möjlig tolkning av att höginkomsttagare gör fler resor än låginkomsttagare och att det är just få fritidsresor och resor till nära och kära i socialt utsatta områden är att denna typ av ”nöjesresor” prioriteras bort bland dem med mindre resurser.

Boende i storstäder gör fler kollektivtrafikresor än boende i andra områden. Särskilt boende i områden som domineras av Mosaic-typen *unga urbana högutbildade höginkomsttagare* gör flest antal kollektivtrafikresor och flest resor till fots, men minst antal bilresor. När boende i dessa områden kör bil har de dock bland de längsta körsträckorna. Cyklar mest gör barn och boende i områden som domineras av *unga singlar och studenter med låga inkomster*. Barn cyklar dock kortast sträckor och har generellt kortare resväg. Cyklar längst per resa gör fjärdedelen med högst inkomster och boende i områden som domineras av *familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden*.

Förutsättningar att resa korrelerar med resmönster

Enligt vad vi presenterat ovan i den teoretiska genomgången har vi en hypotes om att individers resmönster (åtminstone till viss del) avgörs av

vilka förutsättningar och resurser dessa har till hands. Förutsättningarna och resurserna kan innefatta exempelvis bil- och körkortsinnehav eller närhet till en kollektivtrafikhållplats. Även inkomst kan vara en resurs av betydelse för möjligheten att resa. Andelen av *utgifterna* som används för transporter ökar med hushållens inkomst (SCB, 2017a). Det kan tolkas som att resor till viss del är en ”lyxvara” som vi lägger mer resurser på när vi har bättre inkomster. Utgifter för boende och transport hänger till viss del samman, då det kan vara lägre bostadspriser på mer perifera lägen med sämre tillgänglighet. Något som till viss del kan kompenseras av att lägga mer resurser på resor. Om vi undersöker personer med olika typer av boende går högst andel av *inkomsterna* till boende och transport bland dem som bor i hyresrätt, med 36 procent. Personer som bor i ägt småhus lägger lägst andel av inkomsten på bostad och transport, 32 procent. Det beror framför allt på att kostnadsandelen för boende är låg, 17 procent, samtidigt är andelen som läggs på transporter högst, 14 procent. Den hushållstyp som har allra högst kostnad för transporter och boende, 43 procent, är ensamstående utan barn.⁷

Vi kan se vissa samband vad gäller resmönster, förutsättningarna att resa och hur dessa förutsättningar samvarierar när vi utgår från de ovan presenterade gruppindelningarna⁸. Bland annat kan vi konstatera att det finns en klart negativ samvariation mellan kollektivtrafikutbud och bilinnehav (Figur 2). Boende i urbana socialt utsatta områden, och boende i områden där Mosaic-typerna *Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna* och *Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna* dominerar, har lågt bilinnehav men många har nära till kollektivtrafikhållplatser. Boende i områden i mycket avlägsna landsbygdskommuner och boende i områden där Mosaic-typen *Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd* dominerar har istället högt bilinnehav och få har nära till kollektivtrafikhållplatser.

Denna samvariation kan även ge en indikation på i vilken grad olika grupper är rustade för att hantera eventuella osäkerheter eller störningar i transportsystemet. Stora förändringar för något av trafikslagen, exempelvis en kraftig ökning av drivmedelspriset alternativt en omfattande

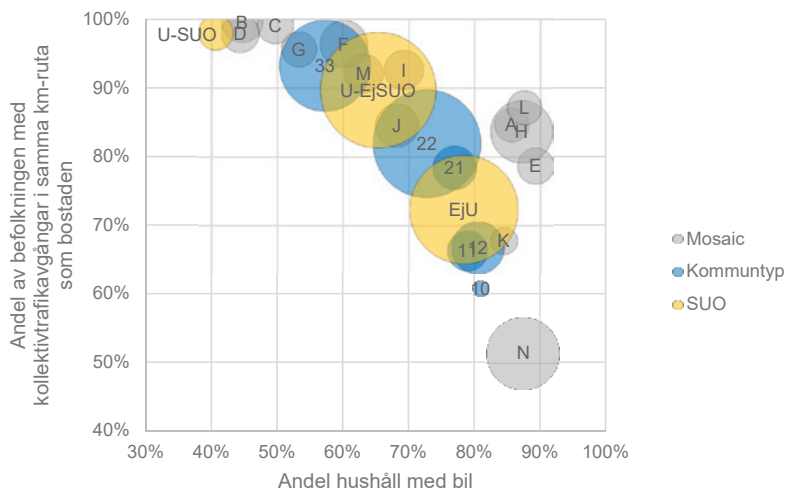
förändring av kollektivtrafikutbudet, kan få stora konsekvenser för vissa (grupper av) invånares tillgänglighet.

Tydliga samband finns också mellan tillgången till transportrelaterade resurser och antalet genomförda resor. Det finns en positiv korrelation mellan högt bil- och körkortsinnehav med fler bilresor (Figur 3). Exempelvis har halvan av befolkningen med högst inkomster både ett högt bilinnehav och gör många resor, medan fjärdedelen med lägst inkomster har lågt bilinnehav och gör få bilresor.

Det finns en negativ korrelation mellan högt antal resor med kollektivtrafik och högt bil- och körkortsinnehav. En negativ korrelation mellan högt antal bilresor och högt utbud av kollektivtrafik, finns också (Figur 4). Exempelvis gör boende i områden som domineras av Mosaic-gruppen *Urbana högutbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna* få bilresor och har ett högt kollektivtrafikutbud. När individerna själva får bedöma sina möjligheter att resa (SCB, 2019) och detta jämförs med resmönstren, fås liknande korrelationer.

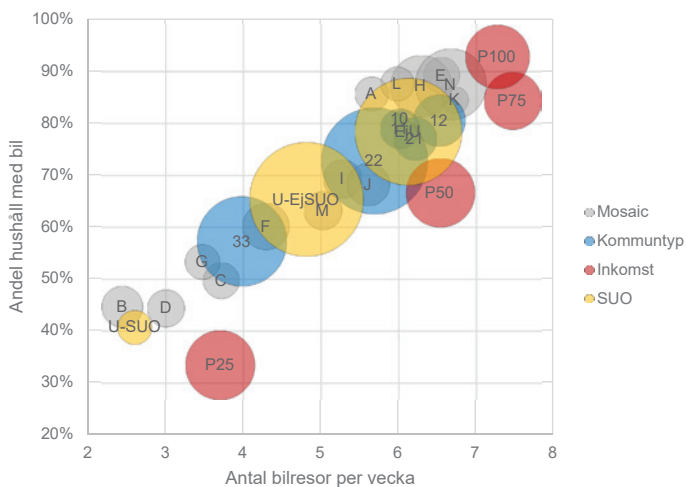
Baserat på vårt index (se metodavsnittet), är de med bäst förutsättningar att resa boende i områden som domineras av unga högutbildade med god ekonomi i lägenhet i storstäder, se Figur 5. De goda förutsättningarna består i första hand av ett stort kollektivtrafikutbud. Dessa grupper genomför även ett högt antal resor. Flest resor gör dock boende i områden som domineras av *unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer* samt av *medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer*, grupper som har ett högt bil- och körkortsinnehav.

Ett lågt resande, både i förhållande till övriga grupper och utifrån sina förutsättningar har boende i socialt utsatta områden samt *yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden*. Av de grupper som har sämst förutsättningar att resa, enligt vårt index, finns flertalet i någon form av perifert läge, det vill säga på landsbygden. Utbudet av kollektivtrafik för dessa grupper är lågt. Men även boende i socialt utsatta områden och boende i områden som domineras av Mosaic-typen *yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden* har sämre



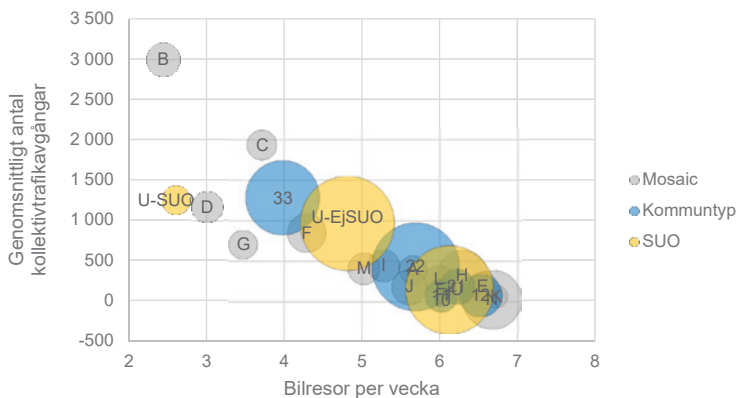
Figur 2. Andel av befolkningen med kollektivtrafikavgångar i samma kilometerruta som de bor i och billinnehav för ett antal grupper. Bubblornas storlek motsvarar befolkningens storleken för respektive grupp.

Källa: (Trafikanalys, 2018) Bearbetning av data från Samtrafiken AB, (SCB, 2017b), SCB:s hushållsregister och Trafikanalys fordonsregister. *Anmärkning: Alla bubblor i en färg motsvarar hela befolkningen i åldern 6–84 år.*



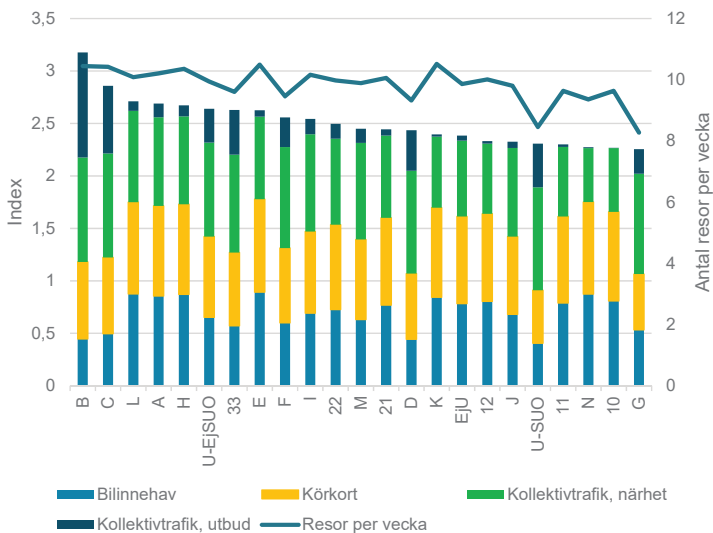
Figur 3. Bilresor per vecka jämfört andel hushåll med bil.⁹

Källa: (Trafikanalys, 2018) Bearbetning av data från Trafikanalys fordonsregister och RVU Sverige, (SCB, 2017b), SCB:s hushållsregister. *Anmärkning: Bubblornas storlek motsvarar befolkningsstorleken för respektive grupp. Alla bubblor i en färg motsvarar hela befolkningen i åldern 6–84 år, med undantag för de röda bubblorna. De röda bubblorna motsvarar ca 80 procent¹⁰ av befolkningen 20–84 år.*



Figur 4. Genomsnittligt antal kollektivtrafikavgångar i samma kilometerruta som en person bor i och bilresor för ett antal grupper. Bubblornas storlek motsvarar befolkningsstorleken för respektive grupp.

Källa: (Trafikanalys, 2018) Bearbetning av data från RVU Sverige, Samtrafiken AB och (SCB, 2017b). *Anmärkning: Alla bubblor i en färg motsvarar hela befolkningen i åldern 6–84 år.*



Figur 5. Förutsättningar för kollektivtrafik och bilresor samt antal genomförda resor per vecka.

Källa: (Trafikanalys, 2018) bearbetning av data från RVU Sverige, Samtrafiken AB, (SCB, 2017b) och Transportstyrelsen (vägtrafikregistret).

förutsättningar att resa. Det låga indexet för dessa grupper beror däremot inte på dåligt kollektivtrafikutbud, utan på lågt körkorts- och bilinnehav.

4.5 DISKUSSION OCH SLUTSATSER

Det transportpolitiska målet i Sverige är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målet om långsiktig hållbarhet, implicerar social hållbarhet, som också kan tolkas som en strävan att reducera ojämlikheter i tillgänglighet. Huruvida målsättningen realiseras är dock högst oklart. Dessutom finns det flera frågetecken kvar att rätta ut för hur transportsystemet kommer att påverka människors möjligheter att resa i framtiden.

I det teoretiska ramverket fann vi att tillgänglighet kan beskrivas som ett samspel mellan markanvändning, transportsystemet, samt individers förmågor och transportrelaterade resurser. I detta kapitel har vi kombinerat data och delat upp den för att beskriva markanvändningen (de geografiska indelningarna), transportsystemet (närhet till och utbudet av kollektivtrafik), samt individers förmågor (körkortsinnehav) och trafikrelaterade resurser (bilinnehav) för att på så sätt ge en bild av hur goda förutsättningar att resa olika grupper har. Vi har funnit att förutsättningarna att resa varierar över riket och mellan grupper. Exempelvis har boende i urbana områden bättre förutsättningar att resa med kollektivtrafik och personer med höga inkomster och boende på landsbygden bättre förutsättningar att åka bil, i och med ett högre bilinnehav.

Förutsättningarna att resa ser ut att samvariera med de faktiska resmönstren. De med sämre förutsättningar att resa gör färre resor och de med bättre förutsättningar gör fler resor. Boende på landsbygden och boende i socialt utsatta områden liksom boende i områden som domineras av *Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden* har generellt sämre förutsättningar. Att individer eller grupper av individer reser mindre än andra behöver inte betyda att deras förutsättningar att resa är sämre. Låg mobilitet kan vara självvald och kanske också eftersträvsvärd utifrån vissa attityder och värderingar. För andra personer är en låg mobilitet mindre självvald och kan då vara hämmande för självstän-

digheten och delaktigheten i samhället. En hög eller låg mobilitet kan därför inte diskuteras isolerat, utan bör kopplas till såväl förutsättningar att resa som frågor om hållbarhet och rättvisa.

Boende i områden med av samhället givna sämre förutsättningar i något avseende, kan idag i vissa fall kompensera för detta. Ett exempel är att boende i områden med lågt utbud av kollektivtrafik löser det på individuell nivå i form av ett högre bilinnehav. Dessa lösningar kommer troligen även att finnas i framtiden. Det är dock nödvändigt att uppmärksamma hur förslag på åtgärder eller styrmedel tillsammans med andra förändringar i omvärlden kan begränsa eller understödja möjligheterna till individuella lösningar, särskilt om de av samhället givna förutsättningarna att resa, exempelvis i form av kollektivtrafikutbud och lokalisering av verksamheter, är sämre.

I framtiden, i takt med att ny teknik introduceras, nya hårdare krav vad gäller framförande av vissa fordon etcetera, kommer ett nytt transportlandskap att formos. Idag är möjligheterna att resa ojämnt fördelade. Detta mönster kan bestå, men också förändras i framtiden. Till stor del är det avhängigt den inriktning som politiken väljer, hur regler, teknik och organisation av transportsektorn förändras. Med hänsyn till utvecklingen är det rimligt att tro att täta områden som redan idag är enkla att kollektivtrafikförsörja sannolikt kommer att ha goda förutsättningar att resa kollektivt även i framtiden. Liksom ha goda möjligheter för gång- och cykeltrafik. I andra delar av landet kan det omvända ske, där det istället kan komma att handla om att uppnå en kritisk massa så att möjligheter att resa kollektivt till eller från orten kan finnas kvar. Övergången till fossilfrihet och till fordon med bättre miljöprestanda kommer att påskyndas av nya hårdare krav på fordon och restriktioner i form av exempelvis miljözoner. Om dessa nya drivlinor innebär ökade transportkostnader jämfört med idag kan omställningen påverka vissa grupper resmöjligheter negativt. Det finns därför anledning att observera möjligheterna för grupper med få valmöjligheter och lägre finansiella resurser att upprätthålla sin tillgänglighet.

Förutom formuleringarna om långsiktig hållbarhet och en grundläggande tillgänglighet för alla framhålls i de transportpolitiska målen att

transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv. Det är två aspekter som kan stå i motsats till varandra. Att exempelvis tillhandahålla en grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik även i de mest avlägsna delarna av landet, eller att ge särskilt stöd till utsatta grupper, behöver inte vara samhällsekonomiskt effektivt. Men det kan finnas andra skäl att genomföra denna typ av åtgärder, exempelvis rättviseskäl. Det finns inte någon fördelning som är självklart rätt eller fel (Martens, Golub, & Robinson, 2012; Thomopoulos, Grant-Muller, & Tight, 2009; van Wee, 2011; van Wee & Geurs, 2011; van Wee & Roeser, 2013).

Social hållbarhet, liksom jämlikhet och rättvisa, är med andra ord viktiga begrepp att förstå och hantera för såväl den transportpolitiska måluppföljningen som infrastrukturplaneringen. Ett sätt att öka kunskapen är att undersöka vilka grupper som får bättre eller sämre möjligheter att resa, och på vilka sätt, i takt med att transportsystemet som helhet utvecklas.

REFERENSER

- Banister, D., & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9(3), 209–218.
- Brottsförebyggande rådet. (2017). *Utvecklingen i socialt utsatta områden i urban miljö: Analys utifrån Nationella trygghetsundersökningen (2017:7)*.
- Folkhälsomyndigheten. (2018). *Vad är social hållbarhet för oss?* Tillgänglig 3 december 2019 på <https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>
- Gudmundsson, H., Hall, R. P., Marsden, G., & Zietsman, J. (2015). *Sustainable Transportation. Indicators, frameworks and performance management*. Fredriksberg, Samfundslitteratur.
- Hickman, R., Mella Lira, B., Givoni, M., & Geurs, K. (2019). *A Companion to Transport, Space and Equity*. Edward Elgar.
- Honkaniemi, H., Wimark, T., Juárez, S. P., Lagerqvist, M., & Rostila, M. (2017). Social Hållbarhet i kollektivtrafiken. In T. Wimark (red), *Metod och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken* (9–53). Stockholms universitet.
- Hotelling, H. (1938). The general welfare in relation to problems of taxation and of railway and utility rates. *Econometrica*, 6, 242–269.
- InsightOne. (2018). Tillgänglig 3 december 2019 på <http://insightone.se/mosaic/>
- Jonsson, L., Bengtsson, I., Kopsch, F., Almström, P., & Jörgensen, P. (2017). Höghastighetståg och markvärden. Delrapport 3 i forskningsprojektet "Höghastighetståg: mark-

värden och finansiering". I *Finansieringsmetoder för transportinfrastruktur*. Lunds universitet och WSP.

Lakshmanan, T. R., Nijkamp, P., Rietveld, P., & Verhoef, E. T. (2001). Benefits and costs of transport: classification, methodologies and policies. *Papers in Regional Science*, 80(2), 139–164.

Martens, K., Golub, A., & Robinson, G. (2012). A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(4), 684–695.

Oates, W. (1972). *Fiscal federalism*. Harcourt Brace Jovanovich.

Pereira, R. H. M., Schwanen, T., & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37(2), 170–191.

Regeringen. (2018). Globala målen och Agenda 2030. Tillgänglig 3 december 2019 på <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Rietveld, P. (2003). Winners and losers in transport policy: on efficiency, equity, and compensation. I D. Hensher & K. Button (red), *Handbook of Transport and the Environment* (s. 585–601). Emerald Group Publishing Ltd.

SACTRA. (1999). *Transport and the economy*.

SCB. (2017a). *Hushållens utgifter (HUT)*. Tillgänglig 3 december 2019 på <http://www.scb.se/he0201>

SCB. (2017b). *Öppna geodata för total befolkning per ruta*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/geodata/oppna-geodata/total-befolkning-per-ruta/>

SCB. (2019). *SCB:s medborgarundersökning*. Tillgänglig 10 maj 2020 på <https://www.scb.se/vara-tjanster/insamling-och-undersokning/scbs-medborgarundersokning/>

Thomopoulos, N., Grant-Muller, S., & Tight, M. R. (2009). Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: Current practice and a proposed methodology. *Evaluation and Program Planning*, 32(4), 351–359.

Tillväxtanalys. (2014). *Bättre statistik för bättre regional- och landsbygdspolitik*. Rapport 2014:04.

Trafikanalys. (2018). *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*. Rapport 2018:17.

Trafikanalys. (2019). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*. Rapport 2019:6.

Trafikanalys. (2020). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*. Rapport 2020:5.

van Wee, B. (2011). *Transport and Ethics. Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects*. Edward Elgar.

van Wee, B., Chorus, C., & Geurs, K. T. (2012). ICT and accessibility: research synthesis and future perspectives. I K. T. Geurs, Krizek, K.J. och Reggiani, A. (red), *Accessibility analysis and transport planning; challenges for Europe and North America*. Edward Elgar.

van Wee, B., & Geurs, K. T. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(4), 350–367.

van Wee, B., & Molin, E. (2012). Transport and ethics: dilemmas for CBA researchers. An interview-based study from the Netherlands. *Transport Policy*, 24, 30–36.

van Wee, B., & Roeser, S. (2013). Ethical theories and the cost-benefit analysis based ex ante evaluation of transport policies and plans. *Transport Reviews*, 33, 743–760.

Wimark, T. (2017). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken* (T. Wimark red). Stockholms universitet.

¹ Se exempelvis (Banister & Berechman, 2001; Hickman, Mella Lira, Givoni, & Geurs, 2019; Hotelling, 1938; Jonsson, Bengtsson, Kopsch, Almström, & Jörgensen, 2017; Lakshmanan, Nijkamp, Rietveld, & Verhoef, 2001; Oates, 1972; Rietveld, 2003; SACTRA, 1999; van Wee & Molin, 2012).

² I studier om social hållbarhet och kollektivtrafik är de tre vanligaste teoretiska ramverken socialt kapital, socialt utanförskap och segregation samt social jämlikhet och rättvisa. Socialt kapital kan förstås som sociala nätverk, tillit till människor och utbyte av varor och tjänster. En individ kan sägas vara socialt utesluten om hen inte kan delta i medborgarnas normala verksamheter i samhället, men utanförskapet ska inte uppfattas som något absolut utan det finns olika grader av utanförskap (Honkanieniemi, Wimark, Juárez, Lagerqvist, & Rostila, 2017).

³ Tillväxtanalys indelning (förvaltas av Tillväxtverket) ger en högupplöst indelning av landsbygdskommuner, med maximalt 10 procent av befolkningen i varje kommutyp. Tåta kommuner nära en större stad är däremot en stor grupp med cirka 44 procent av befolkningen. Även storstadskommuner är en stor grupp med cirka 35 procent av befolkningen. Tillsammans utgör de två första grupperna knappt 80 procent av befolkningen.

⁴ Båda dessa indelningar har vissa brister. Brottsförebyggande rådets indelning visar enbart urbana socialt utsatta områden, men gör ingen indelning av befolkningen i övrigt. Mosaic-indelningen delar visserligen in hela befolkningen i 14 grupper, men då indelningen är framtagen av en kommersiell aktör, saknas transparens om hur indelningen är gjord på en detaljerad nivå.

⁵ SAMS-område står för Small Area Market Statistics.

⁶ Uppgifter om resmönster har hämtats från den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–2016.

⁷ Beräkningar baserat på (SCB, 2017a).

⁸ Eftersom vissa förutsättningar att resa så som kollektivtrafikutbud beror av geografin, har vi här inte kunnat redovisa data om demografiska grupper där vi inte har uppgifter om var de bor, så som grupper baserade på ålder och kön.

⁹ Notera att antalet resor per inkomstkvarter är beräknat på individinkomst. Andelen bilar per hushåll i respektive inkomstkvarter är däremot beräknat på hushållsinkomst.

¹⁰ I RVU Sverige saknas uppgifter om inkomst från respondenter som motsvarar cirka 20 procent av befolkningen i åldern 20–84 år.



5. VARDAGSKARTOR: KUNSKAPSUNDERLAG MED TIDSGEOGRAFISKT ANGREPPSSÄTT

Ana Gil Solá och Lena Levin

5.1 BEHOV AV KUNSKAPSUNDERLAG OM VARDAGSLIV

VI PRESENTERAR I detta kapitel ett arbetssätt för att ta fram kunskapsunderlag med fokus på *vardagsliv*. Arbetssättet grundas i en tidsgeografisk ansats som främst utvecklats inom ämnet kulturgeografi, och användningen av *mentala kartor* (engelskans *mental maps*). Dessa har använts inom flera olika forskningsområden, till exempel antropologi, ekonomi, geografi, historia, kognitionsvetenskap, lingvistik och statsvetenskap (Edlund, 2018; Götz & Holmén, 2018). Vi använder begreppet *vardagskartor* för att benämna hur vi har vidareutvecklat kartornas användning utifrån ett tidsgeografiskt perspektiv.

Verktyget utvecklades mot bakgrund av att vardagsliv är en aspekt som ofta lyfts fram i aktuella SKB-rapporter¹ för svenska transportinfrastrukturprojekt (se kapitel 3 i denna volym). Ett vardagslivsperspektiv kan inom ramarna för SKB ses som att ”människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt för planeringen (...) Planeringen bör därför utgå ifrån hur den fysiska strukturen skapar förutsättningar för ett praktiskt vardagsliv – i relation till hur den sociala strukturen påverkar användningen av staden.” (Göteborgs stad, 2016:20). En sådan formulering efterlyser beskrivningar av vardagslivets komplexa sammanhang hos individer och grupper med skiftande behov och förutsättningar. Sådana hittas dock sällan i befintliga rapporter.

Avsaknaden av kunskapsunderlag med fokus på invånarnas skiftande förutsättningar och behov i relation till vardagen, kan relateras till att många projekt och utvecklingsplaner försummar att använda invånarna som kunskapskälla. Detta i sin tur beror på att det inte regelmässigt genomförs systematiska dialoger med invånare (se kapitel 3). Vår genomgång av SKB speglar även en avsaknad av instrument för fördjupad analys

av människors vardagsliv, både i termer av konkreta verktyg och teoretisk förståelse. Denna brist kan förklaras av att tekniska yrken traditionellt har dominerat stadsplanering generellt och transportplanering specifikt. Inom dessa yrkespraktiker saknas ofta en teoretisk förståelse av vardagsliv, liksom begrepp och vedertagna metoder för att analysera olika individers och grupperns förutsättningar för ett fungerande vardagsliv. Metoder för att ta fram lämpliga underlag för analys av vardagsliv hittas därför med fördel inom andra kunskapsfält.

När vi nedan talar om vardagskartor menar vi visualiseringar av rums-liga erfarenheter och platserns betydelser i människors vardag. Vardagskartor behöver inte vara skalenliga (ofta är de inte det), utan beskriver subjektiva föreställningar om geografiska platser och deras betydelser hos individer eller grupper av individer. Syftet med att låta människor rita sina mentala kartor är att hitta ett sätt att visualisera och konkretisera social kunskap om platser (jämför Edlund, 2018; Götz & Holmén, 2018). Vårt angreppssätt har syftat till att utveckla en metod som ska vara användbar i både forskning och praktik. Den togs fram inom forskningsprojektet *Utveckling av metod för sociala konsekvensbedömningar för svensk transportplanering: ett transdisciplinärt angreppssätt* och testades inom ramarna för Västra Götalandsregionens arbete med att ta fram en SKB för Metrobuss.

Studien utgår från en tidgeografisk förståelse av begreppet vardagsliv. Vi är särskilt intresserade av *hur* vardagslivet organiseras och *varför*, med särskilt fokus på resans roll. I centrum står individers vardagliga rutiner och aktiviteter, och deras sociala och fysiska sammanhang. Vi ser vardagslivets konkreta organisering som ett resultat av kompromisser mellan individens egna önskemål, krav och prioriteringar att utföra olika aktiviteter, och de förutsättningar och förväntningar som omgivningen ställer, vilka alla utspelar sig i ett tids- och rumsspecifikt sammanhang (Åquist, 2001, 2002).

Kapitlet inleds med en teoretisk genomgång av tidsgeografin. Därpå följer en beskrivning av processen att ta fram arbetssättet. Vi visar sedan resultat från två fall där arbetssättet testats i ett planeringssammanhang, det vill säga dess bidrag i termer av kunskapsunderlagens användbarhet.

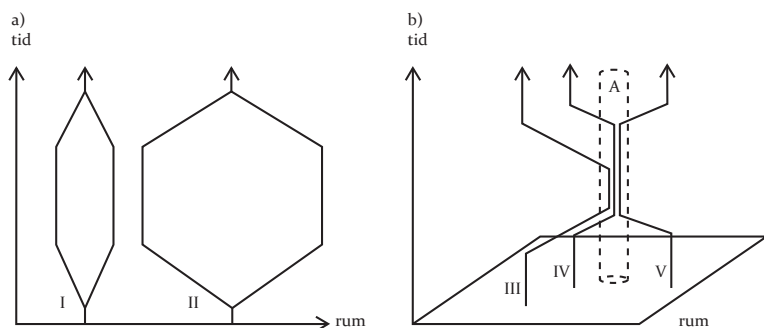
Därefter följer en diskussion kring vardagskartornas användbarhet och förutsättningar. Avslutningsvis beskriver vi en övning där en grupp planerare tillsammans kan pröva på att använda arbetssättet.

5.2 TIDSGEOGRAFI: VARDAGSKARTANS TEORETISKA BAKGRUND

Vad är tidsgeografi?

Det föreslagna arbetssättet följer en tidsgeografisk ansats och tar i formulerings av intervjufrågor stöd i centrala tidsgeografiska begrepp. Tidsgeografin har använts inom forskningen under flera decennier, både i Sverige och internationellt, ofta för analyser av människors vardagsliv och rörlighet (se till exempel Ellegård 2019a, 2019b; Friberg 1998; Gil Solá 2013)². Ansatsen har också diskuterats i ett planeringssammanhang, med särskilt fokus på jämställdhet (Larsson & Jalakas, 2008; Vägverket, 2009; Åquist, 2001). Tidsgeografin etablerades ursprungligen av den svenska kulturgeografen Torsten Hägerstrand (1970, 1987) men har sedan vidareutvecklats och fått stor spridning internationellt.

Ansatsen tar sin utgångspunkt i dimensionerna tid och rum, som man menar utgör grundläggande villkor för hur vardagslivet formas. För den enskilde individen begränsar tiden till exempel hur långt hen hinner färdas under en dag och hur många aktiviteter hen hinner genomföra på olika platser. Människor fyller sin vardag med aktiviteter som genomförs på bestämda platser och tidpunkter, i en specifik ordning och ofta i samordning med andra människor. Aktiviteterna kan med andra ord inte göras hur som helst. Ofta kommer transporter in som en sammanhållande länk när människor ”syr ihop” vardagen (Friberg, 1998). Inom tidsgeografin illustreras sambandet mellan tid och rum i tidrumsdiagram (se figur 1) där tid utgör y-axeln och rum utgör x-axeln. I figur 1a åskådliggörs hur individens handlingsutrymme, till exempel tillgång till omgivningens utbud av service och aktiviteter, principiellt kan öka genom ökade förflyttningshastigheter; det så kallade *prismat* vidgas. I figur 1b illustreras i en tredimensionell representation att handlingsutrymmet också påverkas av att aktiviteter ofta måste utföras under bestämda tider på dygnet, med



Figur 1. Tidrumdiagram: a) Den enskilde individens prisma (individ I och II), b) Flera individers (III, IV och V) banor sammanstrålar på samma arbetsplats (A) under samma tid (Gil Solá, 2013).

andra människor på samma plats. Det gäller till exempel arbetet, skolan, butiker och service som har bestämda närvaro- och öppettider.

Inom tidsgeografin används traditionellt tidsdagboken som ett underlag för att beskriva och analysera vardagen. I den antecknar respondenten vad hen gör under en eller par dagar, var, när, med vem, etcetera. Utgångspunkten för anteckningarna är den tid på dygnet och de platser som aktiviteterna genomförs på. I arbetssättet som presenteras i detta kapitel utgår vi istället primärt från den rumsliga dimensionen och arbetar med mentala kartor. På så sätt närmar vi oss planerarens utgångspunkt, som ofta är den rumsliga och konkret platsrelaterade. Mentala kartor har använts tidigare i svenska studier med tidsgeografisk ansats (Cedering, 2016; Edlund, 2018), men inte direkt i syfte att ta fram kunskapsunderlag för fysisk planering. De diskuteras även ingående av Cele (2006) som ett sätt att förstå barns upplevelser av platser.

Användbara tidsgeografiska begrepp

Till stöd för att analysera och konkretisera hur människor organiserar sin vardag används inom tidsgeografin olika begrepp. Nedan presenterar vi några begrepp som är särskilt användbara i ett planerings-sammanhang. Samtliga begrepp fokuserar aspekter som i hög grad diskuteras inom planeringen idag.

Dominanta och havererade projekt. Människors målinriktade aktiviteter – såsom att ta hand om ett hushåll, förvärvsarbete, eller hålla sig frisk – är projekt som kräver utrymme i tid och rum. I vardagen uppstår en konkurrens mellan olika projekt när ”tiden inte räcker till”, varpå vissa projekt prioriteras och andra inte genomförs. Projekt som ges förtur i konkurrensen (till exempel förvärvsarbetet) kallas inom tidsgeografin för *dominanta*, medan de som inte blir av även om de är eftersträlvade och önskade (till exempel vila och rekreation) kallas för *havererade*. I ett planeringssammanhang är det viktigt att känna till olika gruppers havererade projekt, och varför dessa havererar. Beror det till exempel på var värdefulla aktiviteter är lokaliserade, när de är öppna, och hur tillgängliga de är med olika färdssätt?

Tidsmässig och rumslig flexibilitet/låsning av aktiviteter. Medan vissa aktiviteter måste genomföras på en viss tid och plats (till exempel barnens skolgång), är andra mer flexibla (till exempel handla livsmedel eller utöva fritidsaktiviteter). Bundenhet och flexibilitet är grundläggande aspekter som påverkar individens vardag och planering av bland annat transportinfrastruktur, inte minst genom att skapa trängsel i trafiken vid vissa platser och tider på dygnet. I ett planeringssammanhang är en viktig fråga därför vilka aktiviteter som kan göras på en annan plats, tid eller genom digital kommunikation – och hur detta i sin tur påverkar krav som ställs på infrastruktur och verksamheters lokalisering.

Restriktioner. Människors möjligheter att genomföra aktiviteter i vardagen begränsas av flertalet förhållanden kopplade till individen och hens omgivning. Dessa förhållanden skiljer sig i hög omfattning mellan individer och grupper. Inom tidsgeografin ser man tre grundläggande typer av restriktioner. *Kapacitetsrestriktioner* relaterar till individens fysiska begränsningar och de redskap hen har tillgång till. Det kan handla om fysiska möjligheter att ta sig till en busshållplats eller upp på tåget, att orka cykla vintertid, eller om man har körkort. *Kopplingsrestriktioner* avser krav på samordning med andra individer eller redskap, och kan

handla om att man måste resa med barn, matkassar, eller är beroende av partner för skjuts till tågstationen. *Styrningsrestriktioner* avser istället olika typer av maktförhållanden och regler såsom bussens tidtabell, arbetstid, eller om en plats är öppen för allmänheten. I ett planeringssammanhang handlar det om att uppmärksamma olika gruppers skiftande restriktioner och att anpassa infrastrukturen till dessa på ett jämlikt sätt.

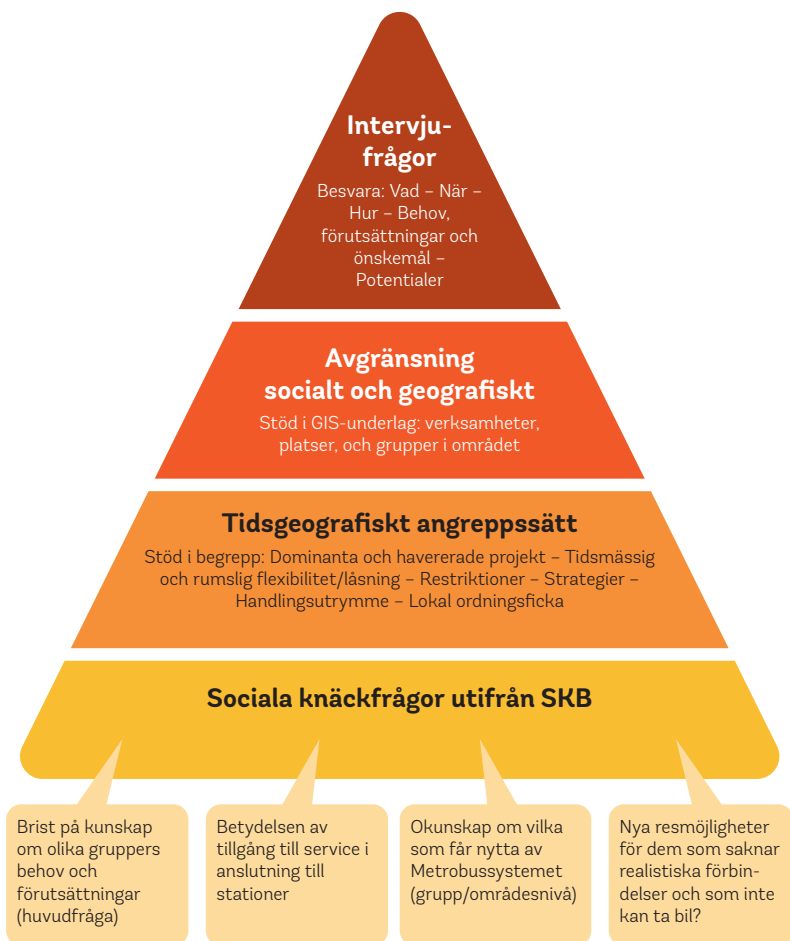
Strategier. För att kunna genomföra vardagens projekt, liksom hantera olika restriktioner och begränsningar i vardagen, tillämpar människor olika strategier. Detta innebär såväl små knep som mer genomgripande handlingar som får vardagen att flyta på bättre. Det kan handla om allt från att välja bostadslokalisering nära en knutpunkt för kollektivtrafiken, att arbeta på tåget för att förkorta arbetsdagen, eller att delegera simskoleskjuts till morföräldrar när tiden krockar med föräldrarnas arbetstid. Strategier handlar i grunden om att ta tillvara de möjligheter som ges i vardagen, och dessa möjligheter formas i hög grad bland annat av genusstrukturer och ekonomiska förutsättningar (Gil Solá, 2013). Från ett planeringsperspektiv är det viktigt att känna till människors och gruppers olika strategier för att underlätta dessa där det går och att bryta mönster av ojämlikhet.

Handlingsutrymme. Handlingsutrymme avser människors möjlighet att verka i tid och rum under ett dygn. Det påverkas av olika restriktioner och de strategier som människor utvecklar i sin vardag. Mer konkret handlar det till exempel om att kunna välja hur resor genomförs, och med vilka transportmedel, för att nå önskade målpunkter utan att resan upplevs som betungande. Viktigt här är att hur vardagens rumsligt utspridda aktiviteter kan knytas ihop präglas av maktrelationer som bland annat är kopplade till färdmedelstillgång (Scholten m.fl., 2012). I konsekvensanalyser är det centralt att förstå vilken roll ett infrastrukturprojekt kommer att ha för olika gruppers restriktioner, strategier och handlingsutrymme, då detta har direkt bäring på deras välfärd.

Lokal ordningsficka. På olika platser finns olika möjligheter för, och förväntningar på, hur människors ska bete sig. En sådan plats benämns inom tidsgeografin för lokal ordningsficka, och kan vara en hållplats, en terminal eller ombord på en buss. Lokala ordningsfickor kan spela en specifik roll i människors vardag, till exempel kan resan på bussen utgöra en paus för vila eller ett tillfälle för kommunikation och samordning mellan familjemedlemmar. Utformningen av hållplatser och bussar kan därför vara betydelsefullt för hur vardagen som helhet hanteras. Lokala ordningsfickors ”mikro-funktioner” i vardagen kan ofta missas i en planering där fokus ligger på det större sammanhanget för resan, som ett sätt att ta sig mellan punkterna A och B. För individen däremot kan dessa platser potential i sig utnyttjas i en strategi för att hantera vardagen.

5.3 TEST I SAMARBETE MELLAN FORSKNING OCH PRAKTIK

Arbetsättet *vardagskartor* innebär att genomföra enskilda intervjuer eller fokusgruppintervjuer³ med stöd av mentala kartor och med fokus på vardagens resande och aktiviteter. Proceduren testades inom ramarna för arbetet att ta fram en SKB för Metrobuss åtgärdsvalstudie (ÅVS). Metrobuss är ett BRT-system (expressbussystem) som planeras inom Koll2035, Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille (se kapitel 9 i denna volym). I dialog med ansvarig planerare valde vi att pröva ett arbetssätt för att ta fram kunskapsunderlag med fokus på vardagsliv och tillgänglighet inom ramarna för Metrobuss SKB. För att veta vilka specifika frågor som var viktiga att besvara tog vi stöd i de sociala knäckfrågor⁴ som ringats in för projektet (se illustrerat i figur 2 som ett grundläggande steg, specifika sociala knäckfrågor som pratbubblor). Frågorna formulerades av ansvarig planerare utifrån diskussioner i en workshop där vi forskare, planerare från Västra Götalandsregionen, och kommunala tjänstepersoner från de tre kommunerna Göteborg, Partille och Mölndal deltog. Vi valde ut de knäckfrågor som vi bedömde kunde besvaras med stöd i en tidsgeografiskt inriktad intervjustudie (illustrerat som andra steget i figur 2). En övergripande och viktig social knäckfråga var bristen på kunskap om olika gruppers behov och förutsättningar.



Figur 2. Arbetsprocessens centrala steg, där de sociala knäckfrågorna lägger grunden.

Andra knäckfrågor handlade om betydelsen av tillgång till service i anslutning till stationer, om okunskap kring vilka grupper som får nytta av Metrobussystemet, samt om det uppstår nya resmöjligheter för dem som saknar realistiska förbindelser och som inte kan ta bilen idag. De utvalda knäckfrågorna styrde oss vidare i valet av studerade hållplatser och grupper, samt formulering och avgränsning av intervjufrågor (tredje och fjärde

stegen i figur 2). Tanken var även att framtagna kunskapsunderlag skulle komplettera statistiska data framtagna med hjälp av geografiska informationssystem (GIS) och registerdata.

Arbets sättet prövades i anslutning till två av Metrobuss möjliga hållplatser. Den ena var Östra sjukhuset, som valdes på grund av att många kvinnor med obekväm arbetstid arbetar där. Hållplatsen är även viktig för en stor grupp patienter och anhöriga som många gånger reser under betydande stress. Frågor om trygg miljö från och till hållplatsen är i dessa avseenden viktiga. Den andra hållplatsen var Värvaderstorget, som valdes på grund av att den är lokaliserad i ett område med många arbetssökande och unga vuxna som söker sig till arbetstillfällen och utbildningar i hela Göteborgsområdet. Valet av hållplatser relaterade till frågan om i vilken omfattning utsatta grupper kan komma att gynnas av Metrobuss. Intervjuerna varade runt en timme, inleddes med att respondenter fick rita kartor över sin upplevda vardag utifrån specifika instruktioner, och därefter ställdes fördjupande frågor. Intervjuguiden utgick i båda fallen från tre block av frågor: Den ”enkla” berättelsen om resan och vardagen (vad, när, hur), Fördjupad förståelse: varför (behov och förutsättningar för resan och i vardagslivet), samt Potentialer: önskemål och strategier för resa och vardag.

Utgångspunkt i formuleringen av intervjufrågor var i) det föreslagna planeringsprojektet och SKB:s sociala knäckfrågor, ii) specifika tidsgeografiska begrepp, iii) den intervjuade gruppen och deras särskilda förutsättningar, iv) tidsramar för intervjusituationen. Målsättningen med upplägget var att tillföra ny kunskap om grupper och platser som planerarna inte visste så mycket om. Som riktlinje skulle kunskapsunderlagen uppfylla kriterierna:

- Sätta individen, hens resor och vardagsliv i centrum.
- Beakta att förutsättningar för ett smidigt resande och vardagsliv skiftar mellan grupper beroende på aspekter såsom ålder, kön, hushållssammansättning, med mera.
- Visa hur olika grupper av människor använder och upplever en plats/system och vilken roll platsen/systemet spelar i deras vardagsliv.
- Fördjupa kunskap om förutsättningarna för ett smidigt resande och vardagsliv i en nulägesbeskrivning.

- Vara till stöd för konsekvensanalys med fokus på ett smidigt resande och vardagsliv.
- Komplettera den typ av data som ofta tas fram idag med hjälp av till exempel GIS och resvaneundersökning.
- Beakta de behov och förutsättningar som planerare har i genomförande av SKB (till exempel vara intuitiv för planerare och respondent i användningen, bidra till resultatredovisning som är lätt för läsaren att ta till sig).

För att testa arbetssättet anlidade vi två konsulter från White arkitekter med flerårig erfarenhet av att genomföra SKB. De genomförde samtliga intervjuer och sammanställde resultat av intervjuerna. Syftet med detta var trefaldigt. Dels ville vi slipa på procedures upplägg utifrån deras erfarenheter av arbete med SKB, dels ville vi se vilka delar av resultatet som de bedömde värdefulla i ett planeringssammanhang, och dels ville vi få deras generella bedömning av arbetssättet utifrån ett planerarperspektiv (se konsulternas reflektioner i nästkommande kapitel). Våra krav på konsulterna var dels att de var kulturgeografer. Detta var viktigt för att säkerställa en förståelse för det tidsgeografiska perspektivet, vilket krävs för att kunna improvisera i intervjusituationen. Därutöver valdes de på grund av tidigare erfarenhet av att ta fram SKB-relaterade metoder, samt att de är lokaliserade i Göteborg. Forskarna fick kontinuerlig återkoppling från konsulterna under processen. Konsulternas arbete resulterade i två resultatrapporter, en för vardera hållplatsen (White arkitekter, 2019, 2020a), samt en skriftlig återkoppling kring användning av arbetssättet (White arkitekter, 2020b).

Sammanfattningsvis har test av arbetssättet planerats och letts av de två forskarna, men i nära dialog med planerare på Västra Götalandsregionen och konsulter på White arkitekter. Det kan därför ses som i hög omfattning samproducerad kunskap (Polk, 2015; Westerdahl & Lindkvist Scholten, 2018) i avseendet att det tagits fram för ett planeringssammanhang, testats på ett aktuellt planeringsprojekt utifrån de behov som framgått inom projektet, förberetts i dialog med praktiker, och prövats av praktiker verksamma inom fältet.

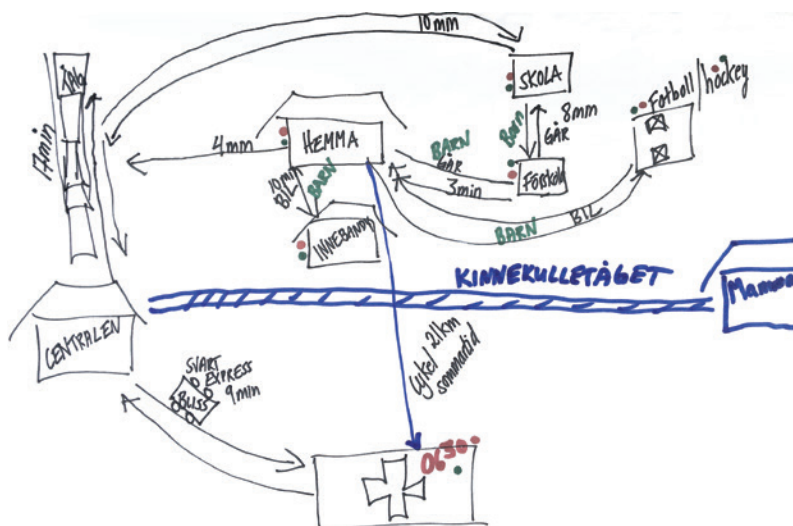


5.4 EXEMPEL PÅ RESULTAT: METROBUSSHÅLLPLATSERNA ÖSTRA SJUKHUSET OCH VÅRVÄDERSTORGET

En central fråga inför val av underlag för en SKB är i vilken omfattning de besvarar viktiga sociala knäckfrågor. Resultat baserade på vardagskartor kommer att ge en överblick över resenärens vardag och sammanhang för resan. Beroende på vilka intervjufrågor som ställs kommer olika aspekter att tydliggöras, till exempel färdmedelsval i olika situationer, varför resan upplevs på ett visst sätt, och vad det innebär för resenären att kunna (eller inte kunna) genomföra en resa.

Studiens första intervjuer genomfördes vid Östra sjukhuset, där en ny hållplats föreslås. Respondenterna var anställda på sjukhuset med erfarenhet av kollektivtrafik och obekväma arbetstider. Tolv kvinnor i ålderna 20-56 år och med olika familjeförhållanden intervjuades enskilt eller i smågrupper om upp till tre personer. Det var övervägande sjuksköterskor och undersköterskor, och merparten arbetade både dag och natt (White arkitekter, 2019). Sammanfattningsvis visade intervjuerna att arbetets fasta tider i stor omfattning styr respondenternas vardag, och att tid är den viktigaste aspekten för val av färd sätt för arbetsresan. Flertalet respondenter uttryckte stor stress i relation till arbetsresan, vilket berodde på konflikten mellan arbetets fasta och ofta obekväma tider, och begränsningar i turtäthet och förseningar i kollektivtrafiken. Nya resmöjligheter skulle underlätta arbetsresan och till viss del vardagen, till exempel skulle man kunna ta arbetspass som man inte kan ta idag. Idag har personalen istället utvecklat olika strategier för att hantera kollektivtrafikens tillkortakommanden, såsom att undvika att ta vissa pass, sova på arbetsplatsen, flexa ut innan arbetspasset är slut, och att flytta närmre arbetet (ibid.). En kollektivtrafik som är mer anpassad efter personalens tidsmässiga behov skulle innebära att dessa strategier inte behövde tas i bruk. Se exempel på mental karta från Östra sjukhuset i figur 3 nedan.

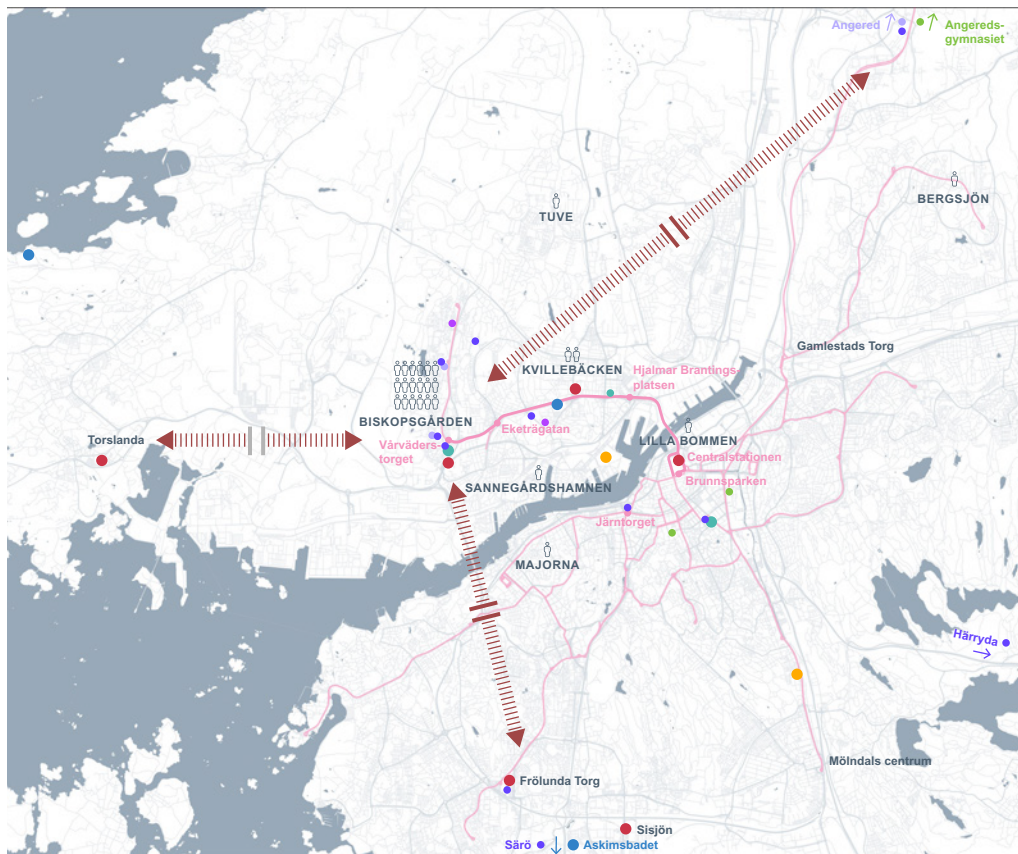
Mer generellt framgick även att sjukhusområdet besöks av många olika sorters människor. Hur, och i vilket omfattning, platsen används varierar i hög grad under dygnet vilket gör trygghetsfrågor specifikt viktiga. Många konkreta förbättringar föreslogs under intervjuerna vad gäller



Figur 3. Exempel på mental karta, respondent Östra sjukhuset. Gröna och röda prickar representerar aktiviteter som är tidsmässigt och rumsligt låsta.

bland annat hållplatsens läge, utformning och bekvämlighet, som skulle kunna bidra till många resenärers förbättrade helhetsupplevelse av resan (White arkitekter, 2019).

Den andra hållplatsen där intervjuer genomfördes var Värvåderstorget. Här genomfördes fokusgrupper om fyra till sex personer i syfte att pröva en mer tidseffektiv intervjumetod. Grupperna bestod av deltagare från Språkcaféet på Värvåderstorgets bibliotek, Odla-föreningen och Geesguud Ungdomsförening. Resultat från dessa intervjuer pekar på ett ganska annorlunda sammanhang för resan, jämfört med intervjuerna vid Östra sjukhuset, vilket speglar olika förutsättningar och behov i vardagen grupperna emellan. Av Värvåderstorgets intervjuer framgår att kollektivtrafiken i hög omfattning strukturerar vardagen. En stor del av respondenterna är beroende av kollektivtrafik eftersom de inte har tillgång till andra färdmedel. Många hade en aktiv vardag med relativt långa resor till arbete och skola, språkundervisning, vänner och fritidsaktiviteter lokalise-



Förklaring

👤 Deltagare, antal och plats

📖 Bibliotek

🚊 Spårvagnshållplatser

🎓 Skolor

🛒 Handel och service

🛀 Bad

👤 Svenska för invandrare

🏊 Sport

👤 Ungdom

👤 Arbete

🚧 Dåliga förbindelser

SKA Metrobuss

Arbetsmaterial 2020-01-22

whita

Figur 4. Sammanställning från fokusgruppintervjuer: viktiga platser och dåliga förbindelser.

rade över stora delar av staden. Tider och platser för aktiviteterna var ofta fasta med begränsat utrymme för flexibilitet. Trots att aktiviteten låg inom kommungränsen lade de mycket tid på resande (White arkitekter, 2020a).

Förbindelser till Göteborgs centrala delar upplevdes som mycket goda, men de flesta linjer går genom Brunnsparken och drabbas ofta av köbildning och förseningar. Kollektivtrafiken är därför inte tillförlitlig under vissa tider på dygnet vilket kan ha omfattande konsekvenser för resenären. Förbindelser mot relativt närliggande stadsdelar angavs vara bristfälliga och resor dit måste göras via omvägar (se sammanställning av respondenternas centrala aktiviteter och kollektivtrafikens bristfälliga förbindelser i figur 4). En Metrobusslinje med hållplats vid Värvädertorget hade kunnat bidra med tvärlänkar och koppla Biskopsgården bättre till övriga staden. Dessa nya resmöjligheter skulle öka valmöjligheterna och flexibiliteten för grupper med begränsade möjligheter och kunna bidra till en enklare vardag med kortare restider, ökad tillförlitlighet och vidgad studie- och arbetsmarknad. I detta område handlar en investering i förbättrad kollektivtrafik – utifrån resenärernas behov – på lång sikt om att skapa ökade möjligheter för integration (White arkitekter, 2020a).

En jämförelse mellan de två fallens resultat belyser nyttan av att sätta kollektivtrafikresan i en kontext. Sammanhanget för resan skiljer sig i hög omfattning mellan respondentgrupperna, inte minst i termer av begränsningar, handlingsutrymmen och valmöjligheter. Genom intervjuerna kan ojämlika livsvillkor kopplade till resande, platser, lokalisering av aktiviteter och vardagsliv identifieras och synliggöras (White arkitekter, 2020b).

5.5 VARDAGSKARTANS ANVÄNDBARHET OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

När arbetssättet togs fram var en viktig aspekt att det skulle vara användbart i ett planeringssammanhang. Samtidigt skiljer sig proceduren mot andra metoder som är vanliga inom fysisk planering, och kan därför tänkas ställa nya krav på användaren. I detta avsnitt diskuterar vi vardagskartans användbarhet och förutsättningar utifrån vår förståelse som forskare och erfarenheter från att ha testat arbetssättet i praktiken. Reflektionerna

bygger även på dialog vi fört med de två planerare/utredare vid Västra Götalandsregionen och Trafikverket som arbetat med Metrobuss SKB, konsulterna som testat arbetssättet, samt samtal i anslutning till presentation av verktyget för planerare i Region Kronoberg. Därtill konkretiserar och kompletterar vi reflektionerna med stöd i workshopdiskussioner från en övning där vi lät deltagare i en träff med nätverket ”Socialt hållbar transportplanering” (planerare och forskare) testa arbetssättet (Workshop, 2019-10-09). I nästa kapitel i inspirationshandboken (kapitel 6) beskriver de konsulter som genomfört intervjuerna sina reflektioner kring arbetssättet, utifrån sin specifika yrkeserfarenhet.

En av vardagskartans styrkor är att den bidrar till fördjupad förståelse och sammanhang. Kvalitativ metod och intervjuer tillåter kunskapsunderlag som tar hänsyn till sammanhanget på ett sätt som kvantitativa underlag, såsom resvanedata, inte gör. Utifrån intervjuer kan planeraren få bättre förståelse för till exempel förutsättningar för resan, och därmed anpassa infrastrukturen till dessa. Detta exemplifieras väl av skillnader i respondenternas fokus i intervjuer vid Metrobuss två olika hållplatser. Grupperna underströk i stor omfattning olika typer av behov i relation till kollektivtrafiken, vilket härleds till deras olika förutsättningar för resan och i vardagen. Detta är viktigt när kollektivtrafiken ska tillgodose olika gruppers behov. I workshopdiskussioner med planerare och forskare (Workshop, 2019-10-09) underströks just den fördjupade förståelsen som en styrka med arbetssättet, och man menade att vardagskartans intervjuer ger ”kött och blod” till statistiken. Den undviker också att reducera komplexa sammanhang och lämnar utrymme för att hålla isär begrepp. Deltagare menade också att arbetssättet lämnar utrymme för oväntad kunskap om frågor som kan hanteras i fysisk planering.

Den kunskap som tas fram med hjälp av vardagskartan är med andra ord inte kvantifierbar och generaliserbar på samma sätt som mätningar, men visar istället vilka aspekter som är viktiga att mäta i olika sammanhang. Kvantifierbar data används ofta i planeringen idag och behövs, men det handlar om att mäta rätt aspekter och att komplettera med andra typer av kunskap.

Vardagskartor konkretiserar erfarenheter och utgör ett stöd i intervju-situationen. Syftet med kartorna, och relaterade uppgifter om tidsanvändning, är att fånga upp människors användning och intuitiva förståelse av tid och rum som centrala dimensioner av vardagsliv och resande. Styrkan med att låta respondenterna rita sina vardagskartor, istället för att använda befintliga kartor, är att de helt och hållet tar avstamp i sin egen erfarenhet och förståelse av platsen och vardagen, där aspekter som avstånd och bebyggelse upplevs individuellt. Respondenten tvingas aldrig att förhålla sig till ett specifikt underlag, och påverkas därmed inte i en särskild riktning av underlagets innehåll. Vardagskartan tillåter samtidigt en konkretisering av olika delar av resan, specifika platser och händelser, och kan därmed på ett tydligt sätt användas i ett planeringssammanhang. I workshopen med planerare och forskare (2019-10-09) menade deltagare att platsanvändningen och olika transportslag i vardagskartan tydligt knyts ihop till vardagens sammanhang, samtidigt som variationer mellan olika grupper i befolkningen kan träda fram.

Arbetsättet är även flexibelt och tillåter anpassning till projektet. Både skala och fokus i vardagskartor och intervjufrågor kan – och bör – anpassas efter det analyserade projektet. Kartor kan ritas både för en hel vardag, en enskild resa eller en specifik hållplats och dess omgivning – helt beroende på rådande kunskapsbehov. Kartorna kan ritas i olika skalor, både detaljerade och mer övergripande. För Metrobuss sociala knäckfrågor och det tidiga planeringsskede som SKB:n gjordes i, visade sig övergripande kartor med fokus på hela vardagens resor lämpligast (White arkitekter, 2020a). Kartor i en detaljerad skala kan istället fokusera stationsutformning och användning av anslutande cykelvägar, eller andra typer av viktiga platser i en detaljplan.

Likaså bör intervjuerna anpassas efter projektets sociala knäckfrågor, den intervjuade gruppens specifika sammanhang, etcetera. Just detta menar planerare och forskare i vår workshop (2019-10-09) är fördelen av att inte behöva utgå från sekundärdata; materialet är utformat efter planerarens behov. Samtidigt understryker konsulterna som testat arbetsättet i skarpt läge att detta ställer krav på att syftet med kartorna och frågorna

är tydligt. För att resultaten ska bli användbara planeringsunderlag måste till exempel de frågor som ställs anpassas för att fokusera på aspekter som faktiskt kan påverkas av den planerade insatsen (White arkitekter, 2020a). Vardagskartans flexibilitet bör därför matchas med stort fokus under arbetsprocessen.

Arbetssättet ställer med andra ord vissa krav på den som genomför undersökningen. En viktig aspekt i detta avseende är att den som genomför intervjuerna har lämplig erfarenhet och kompetens. Det handlar om att kunna leda gruppintervjuer eller andra typer av dialogprocesser, vilket också var anledningen till att vi valde konsulter med en specifik kompetens att pröva proceduren. Det är också viktigt att i analys av intervjusvaren vara medveten om hur eventuella perspektiv och syften hos den som genomför analysen påverkar denna – vilket är centralt för all kvalitativ analys. Denna svårighet lyftes i workshopen med planerare och forskare, där man menade att aspekter och dimensioner som är intressanta för andra kan försvinna i olika tematiseringar som görs. Analysen bör därför göras i nära dialog med den som ska använda resultaten (Workshop, 2019-10-09). Detta är dock en svårighet som inte är reserverad kvalitativa analyser, då många viktiga val även görs i utformning av enkäter och analys av enkätresultat.

Arbetssättet kan vara mer resurskrävande än vanligtvis – både i termer av tid och av pengar. Proceduren innebär att ny data tas fram, istället för att använda sekundärdata såsom resvanedata eller statistik från SCB. Detta innebär därför en större tidsåtgång, men denna behöver inte vara större än för att ta fram en egen enkätundersökning. En avgörande fråga för tidsåtgången är hur man får tag på den utvalda gruppen och sedan hittar tid och plats för intervjuerna. När det gäller tidsåtgång för intervjuerna kan fokusgrupper bestående av fyra-fem personer göras, istället för flera intervjuer med enskilda personer. Detta sparar tid men har även fördelar som att samtalet blir mer dynamiskt. En lämplig grupp kan samlas på respondenternas arbetsplats, skola eller fritidsverksamhet, och kontakt tas då genom verksamheten. Rekryteringsprocessen underlättas genom att

etablera kontakter med nyckelpersoner som har rätt kontaktnät och kan bistå i rekryteringen, alternativt referensgrupper från olika delar av staden som kontaktas vid behov (White arkitekter, 2020a). I detta avseende är det viktigt att vårda relationen till invånarna, liksom för all medborgardialog. Det handlar om att bygga upp förtroende och relationer på lång sikt. En konkret aspekt av detta är att ge respondenterna återkoppling, det vill säga att i efterhand visa hur intervjumaterialet använts.

Arbetsättet utmanar normer. Samtidigt som arbetsättet utgör ett välbehövt komplement till de (statistiska) underlag som ofta används idag, utmanar det många gånger rådande normer inom planeringen. Detta är två sidor av samma mynt. Vår erfarenhet är att det inte är arbetsättet specifikt – det vill säga mentala kartor och den tidsgeografiska förståelsen – som ifrågasätts, utan användningen av kvalitativa data som kunskapsunderlag i ett planerings-sammanhang. Utgångspunkten i kritiken är att resultaten bör vara mätbara och generaliserbara. Som vi nämnde ovan, ser vi att arbetsättets styrka är att det kompletterar mätbar och generaliserbar data. De komplexa utmaningar och sammanhang som planeringen står inför idag – såsom klimatförändringar och sociala spänningar i samhället – måste lösas med ytterligare stöd i en annan typ av kunskap än den vi länge sett i beslutsunderlag. Den tas fram med metoder som tar hänsyn till komplexitet och sammanhang.

Behov av vidare forskning och utveckling i andra sammanhang. Det föreslagna arbetsättet vardagskartor har bara prövats inom ramarna för projektet Metrobuss, och det saknas därmed bred erfarenhet av hur den kommer att fungera i andra typer av projekt. Mer forskning, och användning i praktiken, behövs därför för att utveckla arbetsättet för olika specifika sammanhang. Efterhand som fler studier genomförs med vardagskartor som underlag, kommer ytterligare och mer nyanserad kunskap att samlas om vardagslivet hos befolkningen i ett område eller en stad. Det betyder att en kumulativ kunskapsbas uppnås, som kan komma även andra planeringsprojekt till del.

5.6 PRÖVA ARBETSSÄTTET MED ARBETSKAMRATER: INTRODUKTION TILL ÖVNING

Efter denna introduktion hoppas vi att läsaren är nyfiken på vardagskartor och tidgeografi, och vill pröva arbetssättet. Nedan beskriver vi en övning som är tänkt att göras i grupper om fyra personer. I anslutning till övningens olika steg kommenterar vi kort viktiga frågor att beakta när arbetssättet används i verkligheten. Övningen bygger på en genomförd workshop med yrkesverksamma planerare och forskare inom nätverket Socialt hållbar transportplanering.

Viktiga steg innan intervjuer genomförs

Innan intervjuer genomförs i en verklig arbetssituation måste vissa viktiga avgränsningar göras. I övningsinstruktionerna nedan har vi dock redan gjort dessa avgränsningar. Den *första* avgränsningen handlar om att ringa in vilka sociala knäckfrågor som ska besvaras med hjälp av intervjuerna. I vår övning lånar vi knäckfrågorna från Region Kronobergs (2018) rapport *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Den *andra* avgränsningen är *rumslig* och speciellt viktig om projektet är geografiskt utspritt. Till exempel är det lämpligt att samla intervjuer till en viss hållplats eller busslinje som är i större behov av utredning. Den *tredje* avgränsningen avser *specifik grupp* för intervjun. Detta kan vara en grupp man saknar kunskap om, som man tror är specifikt utsatt, eller som kan berätta mycket om begränsningar och möjligheter som är viktiga för alla resenärer och boende. Därefter kan specifika intervjufrågor formuleras och väljas ut. Val av intervjufrågor är ett viktigt steg och intervjufrågorna bör testas innan den riktiga studien genomförs.

Inför övningen delas olika roller ut till deltagarna. Varje deltagare får en roll som hen reflekterar utifrån under resan till arbetet under övningsdagen, vid sidan av generella reflektioner utifrån sin egen person. Alternativt väljs en annan, längre och mindre rutinmässig resa för övningen. I den ursprungliga workshopen användes resan till VTI:s lokaler i Linköping, som kunde vara från Göteborg eller Stockholm.

De olika rollerna är att man:

- färdas utan mobiltelefon (man kan ha tappat den, eller den kan vara sönder),
- färdas med två tunga väskor,
- har nedsatt hörsel och hör inte utrop i högtalare (till exempel på tågstation eller buss),
- är orolig för trakasserier (till exempel känner stort obehag i folksamlingar där man står nära andra, eller om man är ensam med okända människor).

Övningsdeltagarna ska använda fantasin och gärna anteckna under resans gång. Under övningen kommer deltagarna att intervjua varandra kring hur de upplevde resan, bland annat utifrån de olika rollerna.

Instruktioner för övningen

Övningen inleds med följande instruktioner:

INTRODUKTION

I denna övning prövar ni att genomföra intervjuer med fokus på frågor om tillgänglighet och vardag. Vardagen är en viktig social dimension som ofta lyfts fram i sociala konsekvensanalyser, men är samtidigt komplex. Eftersom tillgänglighet och vardagsliv är frågor där sammanhang och helhetsperspektiv är viktiga, är intervjuer en metod som lämpar sig för att studera dessa. Ni kommer att pröva på att använda mentala kartor som ett konkret stöd i intervjuer, samt ställa frågor med anknytning till begrepp inom tidsgeografin. Denna typ av kunskap kan sedan användas som komplement till andra metoder.

I övningen avgränsas deltagarnas kartor till den överenskomna resan och eventuella aktiviteter som genomfördes i anslutning till denna. I en riktig intervju sätts fokus med fördel på vardagens alla resor. I Metrobussintervjuerna ombads respondenterna att rita en mental karta som visade platser och aktiviteter som hen besökte i sin vardag. I anslutning till dessa antecknades tider på dygnet och veckan för besöken. De ombads rita en

förenklad färdväg mellan platserna (rak eller krokig linje) med eventuella barriärer, viktiga hållpunkter, eller liknande (till exempel busshållplats eller -byte, alternativa cykelvägar, trevlig bäck som korsas, etcetera.). I många fall kan man behöva visa exempel på en eller flera vardagskartor för respondenterna, för att de ska förstå vad de innebär.

1. RITA ERA MENTALA KARTOR

I det första steget av övningen arbetar ni självständigt. Detta steg tar 15 minuter. Börja med att ritar din mentala karta över dagens resa till den lokal ni sitter i nu. Kartan använder du efterhand som underlag i kommande intervju.

Rita upp området kring dagens resa på ett tomt A4-papper.

- Rita in alla eventuella stopp (till exempel handla frukost, lämna på förskola, bussbyte).
- Notera om vissa saker måste göras en bestämd tid (till exempel lämna på förskolan).
- Rita i vilken ordning du besöker dem (färdvägen mellan platser).
- Anteckna hur du tar dig mellan dessa platser och tidsåtgången.
- Illustrera aspekter som du upplever som viktiga för din resa eller vardag (till exempel farliga korsningar, sträckor som ska göras med tung last, viktiga platser i vardagen).

Därefter följer själva intervjun, där de ritade kartorna utgör underlag för frågor och följdfrågor: hur gör du idag, varför, och vad innebär det för dig? Deltagarna intervjuar varandra två och två, först intervjuas den ena och sedan den andra. Metrobussintervjuerna bestod av fler frågor än de som finns i denna övning. Till exempel ombads respondenterna att reflektera över alternativa platser för ärenden (till exempel arbeta, träna), färd sätt som hen vanligtvis använde för sträckan och varför, hur hen upplevde platser, resor och tider (till exempel stress att hinna i tid, trevligt att cykla vid fint väder, otrygghet), om det fanns ytterligare platser som hen hade velat besöka om möjlighet fanns (till exempel om hen hade råd, bil, mer tid, känt sig trygg). Centralt är att intervjufrågorna anpassas till förutsättningarna för intervjun och de sociala knäckfrågor man vill ha besvarade.

2. INTERVJUER

Intervjua varandra med stöd i frågorna nedan och anteckna stödord från svaren i högerkolumnen. Detta steg tar 30 minuter, 15 minuter var.

INTERVJUFRÅGOR	FÖRSLAG PÅ FÖLJDFRÅGOR	SVAR (STÖDORD)
Hur upplever du den här resan? Både hållplatsen/stationen i sig <u>och</u> sträckan mellan hemmet/hållplatsen eller hållplatsen/aktuell lokal.	Hur skiljer sig denna resa mot dina vanliga vardagliga resor?	
Behövde du genomföra specifika aktiviteter i anslutning till resan?	Till exempel lämna på förskola/skola, handla med dig frukost?	
Kunde du göra annat under resans gång? Finns det något du skulle vilja kunna göra under resan men som du inte kunde göra idag?	Till exempel arbeta, vila, vara social, motionera?	
Vilken årstid och tid på dygnet har du ritat på din karta?	Hur tänker du att det skiljer sig från andra tider och årstider? Till exempel trångt, snabba, lättare att hålla tider?	
Var något besvärande under din resa? Såg du andra resenärer som verkade ha lättare/svårare än du?	Till exempel tider som skulle hållas, saker som skulle bäras, trängsel, höga kostnader, otrygghet, buller, svårt att hitta information?	
Skulle du vilja förändra något som har betydelse för din resa idag?	Hur skulle en perfekt hållplats, eller en perfekt resa vara, enligt dig?	
Skulle en förändrad kollektivtrafik kunna bidra till att du hade en enklare vardag?	På vilka sätt? Till exempel få längre räckvidd på arbetsmarknad, underlätta att hålla tider, möjliggöra vila under färd?	

Det sista steget i övningen är att analysera intervjustvaren i förhållande till knäckfrågorna. Nu gäller det att frågorna har formulerats på sådant sätt att svaren utgör ett bra underlag för de analyser man vill kunna göra. Överlag kan den typ av frågor som föreslås inom ramarna för arbetssättet ge bra information om respondentens behov, önskemål, strategier och motiv kopplat till resande. Bland annat får man reda på mycket om rörlighetsrelaterade valmöjligheter och restriktioner (White arkitekter, 2020a).

3. BESVARA SOCIALA KNÄCKFRÅGOR

Utifrån svar från intervjuerna ska ni besvara sociala knäckfrågor. Detta gör hela gruppen tillsammans. Avsätt 20-30 minuter till detta steg.

Nedan formuleras några sociala knäckfrågor som kan vara aktuella, men ni får även besvara andra frågor som ni tycker är viktiga. Diskutera därtill gärna hur detta arbetssätt kan kombineras med andra specifika metoder och dataunderlag som används i utredning av transportrelaterade sociala aspekter.

KNÄCKFRÅGA

SVAR (STÖDORD)

Upplevs kollektivtrafiken som tillfredsställande i vardagen för olika typer av resenärer?

Vilka övergripande svagheter finns?

Hur skiftar detta över dygnet/året?

Hur skiftar detta mellan olika platser?

Finns flexibla lösningar för olika grupper i särskilt utsatta situationer?

Till exempel vid förändringar i kollektivtrafiken (försening, spårbyten, inställda avgångar), avstängda hissar, trasiga rulltrappor, information och biljettköp för den som saknar mobiltelefon.

KNÄCKFRÅGA	SVAR (STÖDORD)
Hur är området/sträckan för dem som: • kör rullstol, barnvagn, använder gånghjälpmedel (rollator), • färdas med bagage eller barn, • har nedsatt hörsel, • känner sig otrygga/är oroliga för trakasserier? Vilka grupper gynnas respektive missgynnas?	
Är det långa avstånd till kollektivtrafiken, från målpunkter eller vid byten?	
Hur fungerar väntetider, turtäthet, koppling mellan buss/buss, buss/tåg i förhållande till tider som måste hållas i vardagen?	
Andra sociala knäckfrågor	

¹ SKB (social konsekvensbedömning) används i denna text synonymt med SKA (social konsekvensanalys) – även i de fall som aktörer vi hänvisar till använder begreppet SKA. Se inspirationshandbokens introduktionskapitel för diskussion om begreppen.

² För en ingående genomgång av tidsgeografin se boken *Thinking Time Geography: Concepts, Methods and Applications* (Ellegård, 2019a) som kan laddas ner kostnadsfritt.

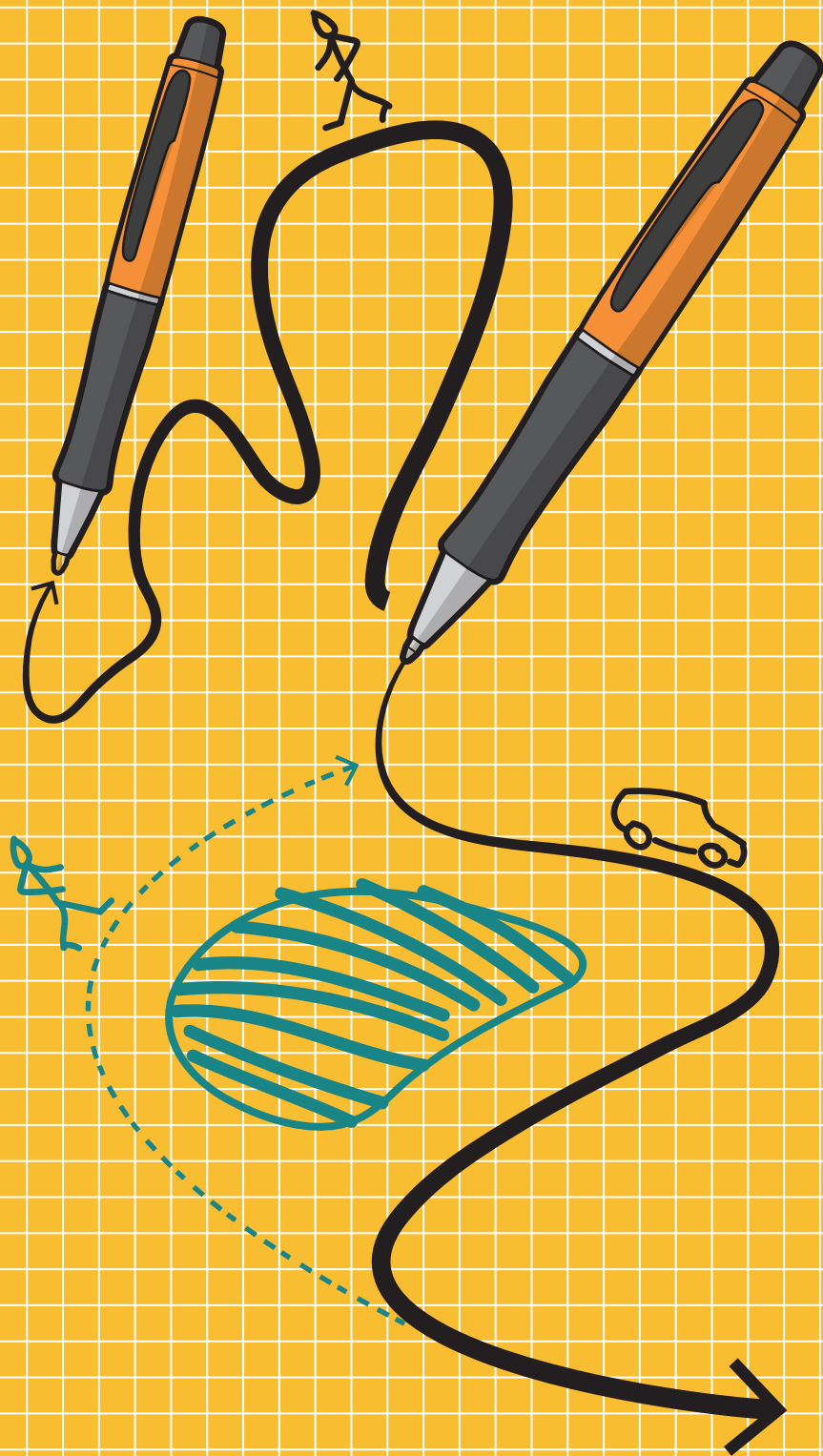
³ *Fokusgrupp* är en fokuserad intervju som sker i samtalsform med en grupp informanter samtidigt. Fokusgruppen som metod används ofta när forskaren behöver kunskap om komplexa problemområden och då personerna som deltar är med och utvecklar fokusgruppsamtalet, de responderar på både intervjuarens frågor och på varandras frågor och inlägg i diskussionen (Wibeck, 2010).

⁴ *Sociala knäckfrågor* avser utmaningar som planen eller insatsen/projektet behöver hantera. Dessa kan formuleras med stöd i för planen/projektet relevanta mål eller direktiv, samt SKB:s nulägesbeskrivning (Region Kronoberg, 2018).

REFERENSER

- Cederling, M. (2016). *Konsekvenser av skolnedläggningar: En studie av barns och barnfamiljers vardagsliv i samband med skolnedläggningar i Ydre kommun*. [Avhandling, Uppsala universitet]. Geographica 8.
- Cele, S. (2006). *Communicating Place: Methods for Understanding Children's Experience of Place*. [Avhandling, Stockholms universitet]. Stockholm Studies in Human Geography 16.
- Edlund, L-E. (2018). Some reflections on mental maps. *Journal of Cultural Geography*, 35(2), 274–285.
- Ellegård, K. (2019a). *Thinking Time Geography: Concepts, Methods and Applications*. Routledge.
- Ellegård, K. 2019b (red). *Time Geography in the Global Context. An Anthology*. Routledge.
- Friberg, T. (1998). *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation*. KFB-rapport 1998:23. Kommunikationsforskningsberedningen.
- Gil Solá, A. (2013). *På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling*. [Avhandling, Göteborgs universitet]. Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner, Serie B.
- Göteborgs stad. (2016). *[SKA] Social konsekvensanalys människor i fokus 1.2*.
- Götz, N., & Holmén, J. (2018). Introduction to the theme issue: "mental maps": geographical and historical perspectives. *Journal of Cultural Geography*, 35(2), 157–161.
- Hägerstrand, T. (1970). What about People in Regional Science. I Carlestam, G. & Sollbe, B. (red). 1991. *Om Tidens Vidd och Tingens Ordning*. Byggforskningsrådet.
- Hägerstrand, T. (1987). Human Interaction and Spatial Mobility. Retrospect and Prospect. I Nijkamp, P & Reichman, S. (1987). *Transportation planning in a changing world*. Aldershot.
- Larsson, A., & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. SNS Förlag.
- Polk, M. (2015). Transdisciplinary co-production: Designing and testing a transdisciplinary research framework for societal problem solving. *Futures*, 65, 110–122.
- Region Kronoberg. (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter*.
- Scholten, C., Friberg, T., & Sandén, A. (2012). Re-Reading Time-Geography from a Gender Perspective: Examples from Gendered mobility. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103(5), 584–600.
- Westerdahl, S., & Lindkvist Scholten, C. (2018). *Samproduktion – i praktik och teori*. K2.
- White arkitekter. (2020). *SKA Metrobuss. Resultat Case 1/ Östra sjukhuset 2019-08-23*. PowerPoint-presentation.
- White arkitekter. (2020a). *SKA Metrobuss. Resultat Case 2/ Vårväderstorget 2020-01-23*. PowerPoint-presentation.

- White. (2020b). *Mentala kartor som underlag för SKA: Test av metod med fokus på vardagsliv. WHITE'S REFLEKTIONER* (genom Moa Lipschütz och Lisa Wistrand).
- Wibeck, V. (2010). *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Studentlitteratur.
- Workshop. (2019-10-09). Anteckningar från träff med nätverket Socialt hållbar transportplanering. Träfftema Metoder och arbetssätt. VTI Linköping.
- Vägverket. (2009). *Jämställd samhällsplanering – förslag på metod*. 2009:6.
- Åquist, A-C. (2002). *Tidsgeografi – en introduktion*. Institutionen för samhällsvetenskap. Örebro universitet.
- Åquist, A-C. (2001). Vardagslivsperspektiv som planeringsredskap. I Elander, I. (red). *Den motsägelsefulla staden*. Vardagsliv och urbana regimer. Studentlitteratur.



6. VARDAGSKARTOR: ETT KOMPLEMENT TILL DET MÄTBARA

Moa Lipschütz och Lisa Wistrand

6.1 INTRODUCTION

I DETTA KAPITEL återges erfarenheter från två etablerade samhällsplanerare som har praktiska kunskaper om, och har arbetat många år med social hållbarhet och social konsekvensanalys i samhällsplaneringen. Syftet är att knyta an till föregående kapitel om vardagskartor och fördjupa förståelsen för metodens möjligheter och begränsningar. Vi berättar om erfarenheterna efter att ha genomfört metoden på forskarnas uppdrag i kunskapsinsamlingar vid Östra sjukhuset och Värvåderstorget i Göteborg.

Som kulturgeografer på ett arkitektkontor arbetar vi med samhällsplanering på bred front. På uppdrag av kommuner, regioner och fastighetsägare genomför vi sociala konsekvensanalyser, driver dialogprocesser och stöttar på andra sätt i transportplanerings- och stadsutvecklingsprojekt. I rollen som konsulter och praktiker är ramarna för våra uppdrag ofta definierade på förhand. Våra leveranser förväntas vara direkt tillämpbara på ett avgränsat projekt, och utföras med metoder som är resurs- och tidseffektiva. Detta uppdrag skiljde sig på så vis att metoden, nämligen *vardagskartor*, var för oss obeprövad och dessutom inte färdigutvecklad. Vidare upplevde vi en viss diskrepans mellan vad forskarna ville få ut för kunskaper genom att arbeta med metoden och vad vi förutspådde skulle vara relevant och användningsbart i ett praktiskt planeringsperspektiv (i detta fall i planeringen av Metrobuss).

Vi vill i denna text belysa potentialen men också utmaningarna med vardagskartor som verktyg för kunskapsinsamling i en praktisk planeringskontext. Hur fungerar metoden som underlag till sociala konsekvensanalyser? Vad bidrar den med för kunskap som inte andra metoder kan ge? I vilka geografiska skalor och typer av infrastrukturprojekt kan

den vara aktuell att använda? De tankar och resonemang som presenteras nedan är i första hand baserade på erfarenheten av att testa metoden i fallet Metrobuss, men också på våra samlade erfarenheter som samhällsplanerare med fokus på sociala aspekter.

6.2 VARDAGSKARTOR SOM METOD FÖR KUNSKAPSIHÄMTNING

I vårt vardagliga arbete använder vi oss av en rad olika metoder för kunskapsinhämtning. Vi samlar underlag till sociala konsekvensanalyser exempelvis genom intervjuer, workshops, kartövningar, fokusgrupper, gå-turer, enkätundersökningar, statistik, GIS (Geografiskt informations-system) med flera. Som kulturgeografer är vi skolade i och arbetar utifrån kulturgeografins teoretiska ramverk, med rumsliga begrepp och perspektiv såsom tidsgeografi och mentala kartor. Vi hade ingen konkret erfarenhet av metoden vardagskartor, även om vi arbetat på liknande sätt med att intervjua människor och kartlägga deras användning, behov och upplevelser av staden och den byggda miljön. Vi närmade oss med andra ord uppgiften med en viss förförståelse, men också med en utforskande ansats. När vi benämner vardagskartor i texten nedan syftar vi på den metod som tagits fram inom ramen av det forskningsprojekt som antologin handlar om.

6.3 PROJEKTET METROBUSS OCH VÅR ROLL

Metrobuss är ett planerat system för snabbussar i Göteborgsregionen som ska öka möjligheterna att pendla mellan olika kommuner och kommundelar. Två möjliga hållplatslägen inom projektet Metrobuss valdes ut för att testa vardagskartor: Värvåderstorget i Biskopsgården och Östra sjukhuset i Härlanda. Totalt ingick 37 personer i studien som främst genomfördes genom fokusgrupper. Deltagarna rekryterades med hjälp av nyckelpersoner från civilsamhället och från lokala arbetsplatser. Förutom att bistå forskarna i rekryteringen ansvarade vi för planering och genomförande av fokusgrupperna, liksom sammanställning av resultat av de genomförda fallstudierna vid Östra sjukhuset och Värvåderstorget.

6.4 ETT VIKTIGT KOMPLEMENT TILL DET MÄTBARA

Av våra erfarenheter av transportplanering utgörs det sociala kunskapsunderlaget ofta av kvantitativ och geografisk data, till exempel områdestatistik, resvaneundersökningar, flödesberäkningar och GIS-analyser. Den sortens undersökningar ger värdefull kunskap om människors resmönster och utgör viktiga underlag till planeringen av framtida trafiksystem. Generellt avslöjar dessa underlag däremot inget eller väldigt lite om människors *vardagsliv* och *upplevelser* av transportsystemet. De kvantitativa underlagen lämpar sig heller inte särskilt väl om avsikten är att nå en djupare förståelse för människors *behov, önskemål, strategier och motiv* kopplat till resande. En annan risk med kvantitativa studier är att vissa samhällsgruppers erfarenheter reduceras till statistik eller faller bort vid sidan av mer allmänna tendenser.

Under senare år har det blivit allt vanligare att kommuner, regioner och myndigheter som ansvarar för transportplanering genomför sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser där även kvalitativa undersökningar görs. En tendens som vi tycker oss se när brukarinvolvering används som kunskapsunderlag till sociala konsekvensanalyser är att det främst är till för att belysa frågor i den mindre skalan (det vill säga platsen, närområdet eller stadsdelen). Här står brukarnas användning och upplevelse av specifika platser och stråk i fokus, snarare än resan och vardagspusslet. Det kan bland annat bero på att metoder som syftar till att använda brukarnas perspektiv som kunskapsunderlag inte traditionellt är framtagna för transportplanering.

Vi upplever med andra ord att det finns ett glapp i vad hittills befintliga metoder kan ge för sociala kunskapsunderlag i transportplaneringen. Här ser vi att vardagskartor kan utgöra ett viktigt kvalitativt komplement. Förutom att bidra till nya insikter och fördjupad kunskap kan metoden, och sättet att använda den, fungera för att verifiera de antaganden som ligger till grund för olika planeringsbeslut. Stämmer planerarens bild av verkligheten överens med brukarnas faktiska behov och upplevelser? Hur fungerar trafiksystemet, eller ett visst hållplatsläge, för dem som rör

sig här dagligen? Vilka bakomliggande faktorer påverkar individernas resbeteenden, valmöjligheter, restriktioner, strategier och så vidare?

6.5 VARDAGSKARTOR SYNLIIGGÖR MÖNSTER

Varje fokusgrupp inleddes med att intervjupersonerna fick rita sin egen vardagskarta. Med kartan som utgångspunkt ställdes frågor om intervjupersonernas vardagsliv och resande. Fram växte berättelser som synliggjorde intervjupersonernas mer eller mindre komplexa vardagsgeografi, och upplevelsen av den. Vardagskartorna bidrog till en djupare förståelse för, samt inblick i dessa människors förutsättningar och mobilitetsbehov. Men också hur nuvarande transportsystem svarar upp, eller inte svarar upp mot dessa behov. En av styrkorna med vardagskartor som metod är att de fångar upp både aspekter av tid och rum, och täcker således in fler dimensioner, på ett sätt som andra metoder inte gör. Kartorna ger också en sammanhängande bild över individernas vardagsresande där intressanta mönster kan framträda.

6.6 VARDAGSKARTOR FYLLER KUNSKAPSLUCKOR

Genom vardagskartan fick vi en inblick i deltagarnas sätt att *se* på sitt vardagsliv, rumsligt och tidsmässigt samt en förståelse för kollektivtrafikens direkta och personliga påverkan på deras liv. Vårdpersonalens kartor och beskrivningar av vardagen vittnar till exempel om ett evigt pusslande och stress för att synkronisera sina arbetsscheman med kollektivtrafikens fasta tider.

"Antingen får jag springa från jobbet eller vänta i 40 min. Det blir en stress att hinna dit och hem i tid, och ibland hinner jag inte lämna över info till inkommande personal."

En vårdanställd berättar att hon ibland väljer att sova över på arbetsplatsen, när hon har jobbat sent och ska börja tidigt dagen efter, på grund av att kollektivtrafiken går mer sällan på kvällar. En annan beskriver hur en

kollektivtrafik med tätare turer och kortare restid skulle kunna innebära att hon hinner hem i tid för att natta sina barn.

Metoden kan också bidra med en inblick i individers mentala geografer; vilka områden känner de till, besöker, har en relation till? Det kan i vissa fall vara viktigt att avgöra om det är fysiska begränsningar som avgör hur och var människor reser eller om det beror på andra faktorer. Metoden kan med andra ord användas både för att undersöka fysiska förutsättningar och mentala föreställningar. Som en boende i Biskopsgården som reflekterar kring avstånd och begränsningar i att ta sig till havet.

“Vi har nära till Lilleby men det över en timma att ta sig dit. Det gör att vi inte kommer åt vår närmaste strand. För att åka till Torslanda måste man först till Eketrögatan, sen till Torslandakrysset och sen byta igen till Lilleby.”

Med tanke på våra tidigare erfarenheter av att arbeta med liknande metoder (till exempel intervjuer, kartövningar) ställde vi oss naturligt frågan; Vad bidrar just vardagskartan med som inte andra kvalitativa metoder ger? Hade vi fått samma svar och resultat genom att göra endast intervjuer, utan vardagskartan som verktyg? Vårt svar på den här frågan är nej. Med utgångspunkt i vår studie ser vi att det finns två huvudsakliga förtjänster med kartan: en **pedagogisk funktion** och en **analytisk funktion**.

Med en pedagogisk funktion menar vi kartans värde under själva intervjutillfället för att få igång och bidra till ett givande samtal. Här fungerade kartan som en viktig premiss och utgångspunkt för samtalet, ett strukturerande verktyg som underlättade för respondenterna att förstå och beskriva sin vardag. Detta gällde särskilt i det inledande momentet där respondenterna fick beskriva sitt vardagsliv och resmönster. Kartritandet gav också utrymme för tystnad och reflektion vilket var värdefullt för efterföljande samtalet. Den analytiska funktionen handlar istället om på vilket sätt kartan bidrog till tolkningen och analysen av sammanställningen av resultatet? Här upplevde vi att kartan adderade en rumslig dimension som

inte intervjusvaren gav. Dels bidrog den till att ge en överblick över enskilda personers vardag men den var också viktig för tolkningen av intervjusvaren. Det ska tilläggas att det inte alltid var helt lätt att läsa och förstå kartorna, delvis på grund av en relativt stor varians i rit- och skrivstil.

Samtidigt som kartan är en utgångspunkt och nyckel i metoden är den mindre intressant som isolerat fenomen. Det är först i kombination med intervjupersonernas beskrivning och reflektioner av vardagen som kartan ger fördjupade insikter och förståelse. Vilka platser och aktiviteter har intervjupersonerna valt att rita in i sin karta? Vad betyder dessa platser för dem? Vilka platser/områden finns inte med? Vilka strategier tillämpas för att anpassa sig till och hantera dagens transportsystem? Vilka konkreta effekter kan Metrobuss ge på människors vardag i det studerade hållplatsläget? Genom att ställa frågor om intervjupersonens dagliga erfarenheter och tankar adderas nya lager till berättelsen om hur väl transportsystemet uppfyller de behov som finns, samt hur det kan bidra till övergripande mål. Som den här personen som reflekterar över att kollektivtrafiken är helt avgörande för att ta sig till skolan men att komforten påverkar studierna.

“Jag upplever att kollektivtrafiken inte är bra. Vi behöver fler bussar... Jag åker hemifrån till Möln dal, det är 40 min, jag får stå i 40 min och kommer helt trött till lektionerna.”

6.7 SYNLI GGÖR OJÄMLIKA GEOGRAFIER OCH LIVSVILLKOR

Vidare kan metoden bidra till att identifiera och synliggöra skillnader i livsvillkor kopplat till vardagsliv och resande. Som ett komplement till exempelvis flödesberäkningar, som mäter hur människor faktiskt reser idag, kan vardagskartor ge information om var och hur de skulle vilja resa, givet att det fanns andra förutsättningar. På så sätt skapas en större förståelse för olika samhällsgruppers valmöjligheter men också för *bristen* därav. Vid de studerade hållplatslägena handlade några av de mest intres-

santa slutsatserna just om deltagarnas valmöjligheter, det vill säga hur och var de väljer att resa, bo och arbeta samt om de överhuvudtaget har ett val? Här blev skillnaderna mellan olika individer och grupper valmöjligheter tydliga. I en jämförelse mellan de två föreslagna hållplatslägena för Metrobuss visade det sig att bland de som intervjuades på Östra sjukhuset hade somliga valt att bosätta sig nära arbetet. I intervjuerna med boende i Biskopsgården uppdagades inte något sådant mönster. Detta kan bero på att vissa grupper inte upplever sig kunna välja var de vill bo lika enkelt. En annan skillnad var att för de individer som intervjuades vid Värvåderstorget var det inget aktivt val att resa kollektivt, utan det enda alternativet. Merparten av dem hade inte tillgång till bil och är därmed helt beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande. Detta skiljde sig mycket från studien vid Östra sjukhuset där de flesta intervjupersonerna, trots att de reste kollektivt till och från arbetet, hade tillgång till bil för sekundära resor. De gjorde alltså ett aktivt val att välja kollektivtrafik framför bil.

Några som inte hade ett val och behövde göra flera byten under sin resväg reflekterade över sina strategier för att komma snabbt och gent till jobbet eller skolan. När kollektivtrafiken påverkar möjligheten att ta ett jobb eller att utföra sina studier skapar det också sociala skillnader.

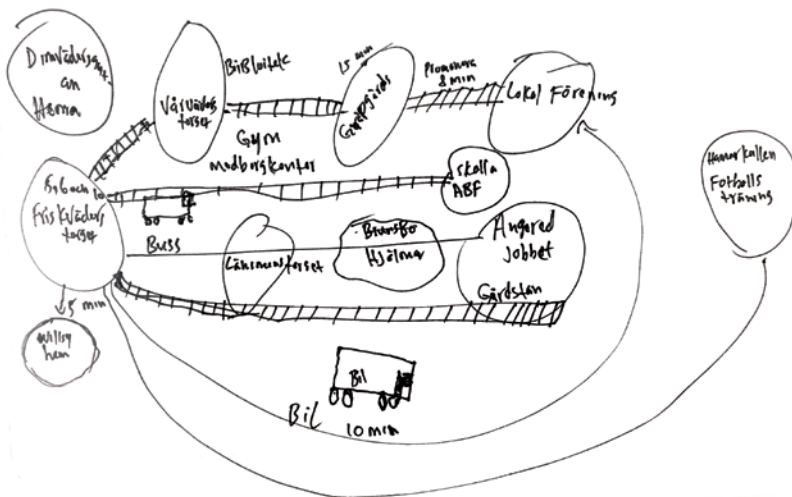
“Det här med trafiken gör att folk blir sena till sitt jobb eller till skolan, till exempel vi som går i skolan, dom säger att det är ditt problem och så får vi inget skolbidrag längre för att vi kommer sent varje dag men det är inte vårt fel.”

I studien vid Värvåderstorget blev det också uppenbart att bristen på tvärkopplingar (i kollektivtrafiken) till närliggande stadsdelar försvårar och begränsar intervjupersonernas vardagsresande, och därigenom också deras dagliga aktiviteter. Genom kartorna och intervjuerna synliggjordes inte bara skillnader i villkor utan också vilka konkreta effekter dessa skillnader ger i vardagen. Ett exempel på det är en fembarnspappa som lägger över två timmar varje dag i kollektivtrafiken för att ta sig från sitt hem i

Biskopsgården till sitt jobb i Angered (två stadsdelar som ligger relativt nära fågelvägen). Dessutom har han ofta med sig sina barn på bussen:

”Det tar en timme bara med spårvagnen för att nå Angereds centrum och sen från Angereds centrum till Gårdsten eller Lövgärdet tar det ännu längre tid... Barnen ska till olika skolor. De åker med mig på bussen... Jag använder bilen för att åka till lokalen (reds. anm. föreningslokalen) och till fotbollsträningen men jag kan inte ta bilen till jobbet varje dag. Jag måste ta spårvagnen för att klara ekonomin.”

Till skillnad från fembarnspappan i citatet ovan har de flesta av de som intervjuades vid Värvaderstorget som sagt inte tillgång till bil och kollektivtrafikens utformning är styrande för var, hur och när de kan resa. Möjligheten till studier och sysselsättning blir i vissa fall lidande. I fokusgruppen med unga män från Biskopsgården vittnade flera om att de väl-



Figur 2. Ett exempel på en intervjupersons vardagskarta från studien

jer bort vissa jobb på grund av att de inte har bil eller på grund av att kollektivtrafikens turtäthet är begränsad utanför ordinarie arbetstider, som i exemplet nedan:

"Det hände mig en gång att jag sökte ett jobb som låg i Partille, men jag tyckte det blev för långt att åka. Först hemifrån Länsmansgården, sen byte vid Backaplan, sen byte Nordstan och buss till Partille. Över en timma skulle det ta. Och så måste jag vara där prick sju varje morgon."

Kollektivtrafiken kan vara en viktig pusselbit för att motverka exkluderingsmekanismer och jämna ut skillnader i förutsättningar mellan olika samhällsgrupper. Skillnader som inte bara är sociala och ekonomiska, utan även geografiska till sin natur. Kunskapen som erhålls med aktuell metod kan, om den nyttjas på rätt sätt, bidra till att forma ett mer rättvist transportsystem som bidrar till ökad integration och jämställdhet. De senare eftersom kvinnor reser kollektivt i högre utsträckning än män. Just studier i skillnader mellan män och kvinnors användning och upplevelse av transportsystemet skulle kunna vara ett intressant område att utforska vidare med hjälp av vardagskartor. Ett annat tillämpningsområde där vi tror att metoden skulle kunna ha stor potential är i studier av barns resvanor och rörelsefrihet. Dock med särskilda anpassningar till målgruppen.

6.8 CENTRALA ASPEKTER I TILLÄMPANDET

I jämförelse med många andra metoder som vi tillämpar i vårt praktiska arbete ställer delaktighetsarbete, som såsom fokusgrupper tillsammans med vardagskartor, relativt höga krav på facilitering och genomförande. I processledarrollen ingår att skapa förståelse och engagemang för uppgiften, driva samtalet och instruera kartritandet, ställa rätt följdfrågor och dokumentera samtalet. Processledaren behöver vara väldigt flexibel, lyhörd och samtidigt vägleda samtalet framåt. För att kunna hantera rollen är det en stor fördel att de som intervjuar har erfarenhet av delaktighetsarbete och att använda metoden eller liknande metoder (fokusgrupper, intervjuer, samtal, workshops).

På samma sätt som alla individer har olika förutsättningar och förmåga att uttrycka sig muntligt och skriftligt så har de också olika förmåga att rita en karta som beskriver deras vardag. Individernas bakgrund och förförståelse, utbildningsnivå, ålder, kulturella bakgrund och till viss del språkkunskaper påverkar genomförandet. I båda studierna, men främst i fallet Biskopsgården, fanns personer med begränsade eller inga svensk-kunskaper (där fick vi ta hjälp av tolk). Här kan kartan till viss del bidra till att överbrygga språkbarriärer. I själva fokusgruppsamtalet kan den som intervjuar hantera skillnader i förutsättningar genom att se till att alla får komma till tals och rikta särskild uppmärksamhet mot individer som inte självmant tar ordet. För kartritandet behövs en liknande strategi, det vill säga att den som intervjuar tar en aktiv roll för att se till att hjälpa individer som har svårare för uppgiften. Detta handlar självfallet inte om att styra hur en person ritat, eller att det ska bli "rätt" och "fint" utan snarare om att se till att önskad informationen kommer med i kartan. Detta är viktigt för att undvika att vissa individers berättelser faller bort i sammanställningen och analysen av resultatet. Men också för att förbättra förutsättningarna för jämförbarhet och att alla deltagares kartor får samma dignitet, utan att för den delen begränsa den naturliga variationen och utrymmet för det unika.

Merparten av intervjuerna ägde rum i deltagarnas naturliga sammanhang (på arbetsplatsen, föreningslokalen, stadsdelsbiblioteket etcetera). Miljön i sig påverkar troligtvis inte hur deltagarna svarar i direkt bemärkelse men däremot ser vi att platsen (och tiden) för intervjun kan ha stor betydelse för vilka som har möjlighet och väljer att delta. För vissa individer och grupper är det avgörande för deltagandet att intervjun sker i deras naturliga sammanhang. Vi hade till exempel aldrig nått ut till individerna som deltog i språkcaféet på Biskopsgårdens bibliotek eller på Geesguud Ungdomsförening om vi inte hade tagit oss till dem.

6.9 VARDAGSKARTOR - VINSTER OCH UTMANINGAR

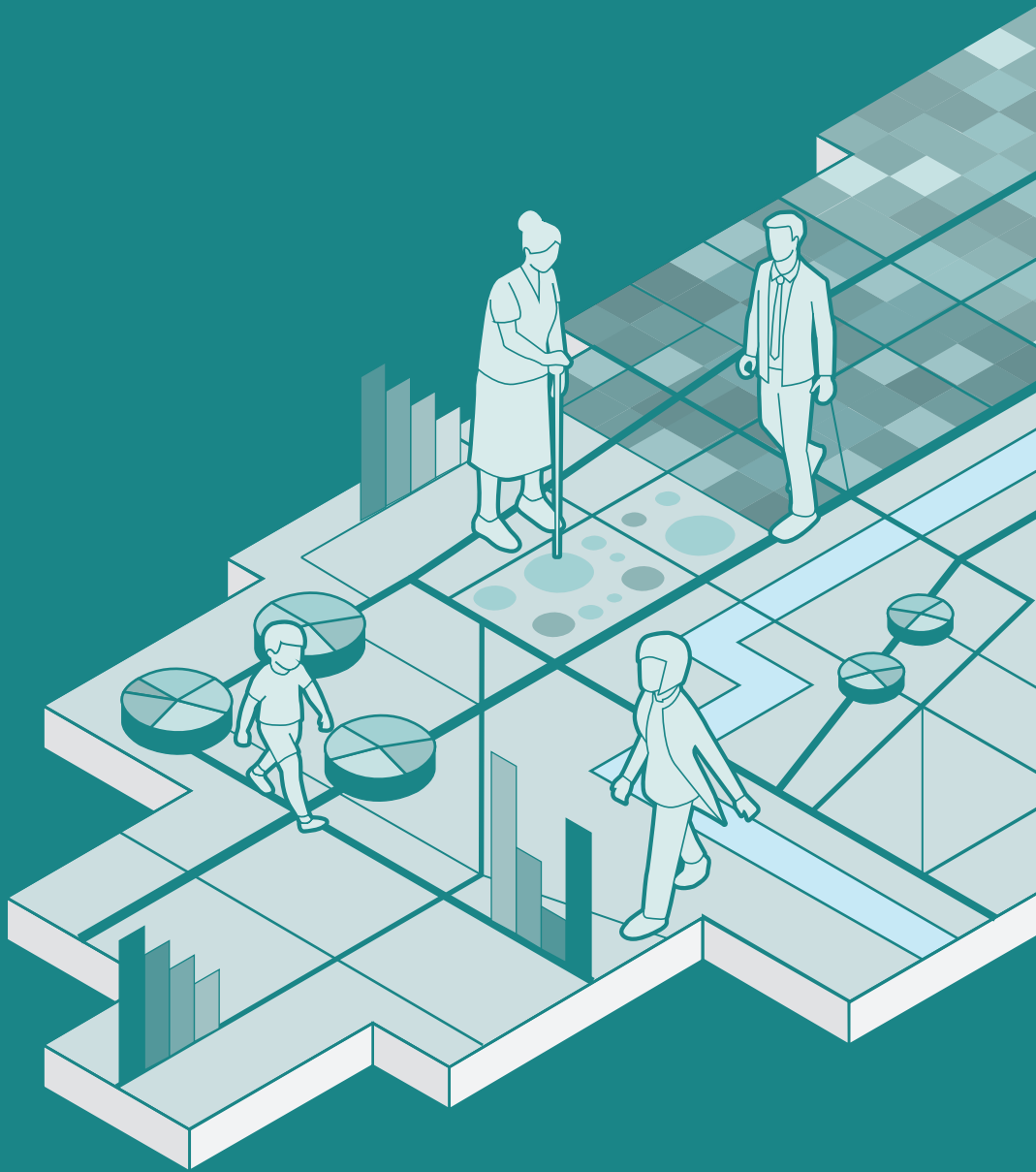
Sammanfattningsvis ser vi att det finns mycket att vinna på att vardagskartor blir ett vedertaget och välanvänt verktyg inom transportplane-

ringen. Alla aktörer som på något sätt sysslar med transport- och trafikplanering kan ha nytta av den sortens underlag som vardagskartor kan ge. Som ett komplement till övriga metoder, i första hand kvantitativa men också kvalitativa, kan vardagskartor fylla viktiga kunskapsglapp. Genom att väva samman sociala och tidsgeografiska dimensioner av vardagslivet synliggörs grundläggande behov och potentialer, kunskap som kan ge värdefulla underlag i planeringen av infrastruktur. I förlängningen kan det bidra, inte bara till ett effektivt transportsystem, utan också till ett mer socialt hållbart transportsystem.

Som med alla nya metoder finns det aspekter som behöver utforskas och utvecklas vidare. Dels kan metoden uppfattas som tids- och resurskrävande, vilket inte alltid rimmar så väl med de ekonomiska och tidsmässiga förutsättningar som planeraren och konsulten vanligtvis ges. Men i relation till hur lång tid planering och utbyggnad av transportsystem tar, är detta ingen tid att prata om.

Det är också viktigt att tydligt ringa in syftet med studien och vilka kunskaper den ska bidra till för att säkerställa relevansen för det specifika projektet. I fallet Metrobuss upplevde vi att mycket av den kunskap som vi erhöll, trots att den var intressant, saknade bäring för det specifika projektet. Här finns ett visst utvecklingsbehov, som måhända kan kopplas till att metoden är framtagen av forskare snarare än praktiker. Som med alla metoder behöver den erbjuda ett tydligt stöd samtidigt som den är tillräckligt flexibel för att kunna anpassas och justeras efter olika kontext. Hur metoden paketeras och kommuniceras är också viktigt för att den ska bli användarvänlig för planerare med olika kompetens.

Slutligen är vår bestämda uppfattning att det inte är verktyget i sig som kommer avgöra hur intressant och värdefullt resultatet blir utan hur verktyget används och hanteras. Här vill vi påstå att frågor såsom urval av deltagare, undersökningens form, intervjufrågor, intervjuteknik och facilitering har en överordnad betydelse jämfört med själva vardagskartan. Med det som utgångspunkt ser vi att vardagskartan ger ett värdefullt verktyg för att fördjupa de sociala kunskaperna, och ger ett underlag till transportplaneringen som adderar fler dimensioner och perspektiv.



7. GIS OCH KARTOR SOM UNDERLAG I SOCIALA KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Ana Gil Solá och Oskar Abrahamsson

7.1 INTRODUCTION

GEOGRAFISKA INFORMATIONSSYSTEM (GIS)¹ är ett värdefullt verktyg för att illustrera geografiska mönster, göra rumsliga analyser, och som gränssnitt i dialog med invånare. Med hjälp av GIS samlas olika lager av information i en och samma karta, till exempel om befolkningen, olika typer av målpunkter, nätverk för gång, cykel och kollektivtrafik, eller aspekter såsom buller, barriärer och trafikolyckor. Verktöget är på så sätt flexibelt och har en integrerande funktion, varför det lämpar sig väl för olika typer av planeringsproblem. Kartor har även styrkan att förmedla komplex information snabbt och intuitivt, och utgör därmed bra underlag för kommunikation mellan aktörer med olika förkunskap (Gil Solá m.fl., 2019).

Kartor och GIS kan användas i olika delar av SKB²-processen. De kan användas i tidigt planeringsstadium i medborgardialoger och nulägesbeskrivning, i komplexa analyser som väver samman data från olika aktörer och avdelningar i en organisation, samt i sent planeringsstadium i beslutsunderlag. Det kan handla om att enkelt illustrera den nya vägens sträckning med angränsande fysiska och sociala omgivning, eller att beräkna förändringar i exempelvis tillgänglighet eller bullernivåer över tid. Kartorna kan fokusera på olika skalor såsom stadsdel, stad och region.

Syftet för detta kapitel är att visa på vilka sätt GIS och kartor kan utgöra ett stöd i sociala konsekvensbedömningar. Vi väljer detta fokus eftersom vi inom vår forskning ser att planerare ofta känner till GIS, men däremot har svårt att konkretisera hur GIS och kartor kan utgöra ett stöd i arbetet. Yrkesverksamma med god kunskap av GIS har istället ofta begränsad kännedom om vilka frågor som ställs inom sociala konsekvensbedömningar. Kapitlet vänder sig främst till yrkesverksamma inom

SKB-fältet med begränsad kunskap om GIS. I texten belyser vi följande frågor:

- Vilka konkreta planeringsfrågor kan GIS och kartor besvara?
- Vilka analyser kan göras med hjälp av GIS, och hur visualiseras de för läsaren?
- Vilka data kan användas i dessa sammanhang?
- Vilka viktiga utmaningar finns när man arbetar med GIS och kartor inom ramarna för sociala konsekvensbedömningar?

I kapitlet bevaras dessa frågor med stöd i svenska exempel som kan vara relevanta inom fältet transportplanering. Att vi fokuserar på transportområdet innebär bland annat en avgränsning av vilka sociala aspekter som kan vara relevanta i en analys, och att den geografiska skalan kan bli större då transportinfrastruktur kan vara mer utbredd än till exempel detaljplaner. Våra exempel hittades genom en strukturerad genomgång av befintliga SKB (se kapitel 3 i handboken), i tidigare forskningsprojekt, samt genom förfrågningar till planerare och konsulter aktiva inom SKB-fältet. En kategorisering av kartorna gjordes därefter, beroende på användningsområde. Som underlag för avsnittet om utmaningar intervjuades yrkesverksamma som tagit fram några av de SKB/kartor som nämns i texten. Vi valde då ut personer som bedömdes att konkret kunna berätta om viktiga utmaningar kopplade till användning av GIS och kartor i sociala konsekvensbedömningar.

I kapitlet lyfter vi fram olika exempel på hur GIS har använts, eller kan användas, inom ramarna för SKB med fokus på transporter. Detta avser både *processen* att med hjälp av GIS-verktyg ta fram kunskapsunderlag och genomföra analyser/bedömningar, och som *färdiga kartor* i en SKB-rapport. I vår disposition skiljer vi mellan GIS/kartanvändning i nulägesbeskrivningen och i själva analysen/konsekvensbedömningen³. Vi avslutar kapitlet genom att problematisera användning av GIS och kartor i termer av generella utmaningar och som underlag för SKB.

7.2 GIS I NULÄGESBESKRIVNING: GEOGRAFISK SPRIDNING AV SOCIALA ASPEKTER OCH GRUPPER

Oftast används GIS och kartor för att illustrera ett område eller visualisera geokodad (rumslig) statistik. I en SKB handlar detta om att utifrån olika sociala aspekter beskriva det större geografiska område som kommer att påverkas av planen. Dessa kartor hittas då i nulägesbeskrivningen. Nedan exemplifierar vi vilken typ av kartor som kan ingå i en SKB:s nulägesbeskrivning. Dessa fokuserar dels på sociala aspekter av platsen och infrastrukturen, och dels på människorna som bor och vistas i det berörda området. Notera att nulägesbeskrivande kartor även kan utgöra ett stöd för konsekvensbedömningar i SKB:s senare skeden, vilket också är fallet i flera av exemplen nedan. Analysen görs då inte i kartan i sig (se nästa avsnitt), utan genom att relatera dess innehåll till sociala nycklar och andra typer av mål (jämför Region Kronoberg, 2018).

Sociala aspekter

Inom transportplaneringen kan viktiga *sociala aspekter* (eller kvaliteter) hos en plats och dess infrastruktur innebära många olika saker. En viktig social aspekt är *tillgänglighet*. Tillgänglighet utgör en viktig del av vardagen och är något som man ofta vill ta hänsyn till i sociala konsekvensbedömningar (se till exempel Göteborgs stad, 2016; Region Kronoberg, 2018). Samtidigt kan begreppet förstås och mätas på många olika sätt, varför kartor som illustrerar tillgänglighet i hög omfattning kan skilja sig åt (Gil Solá m.fl., 2019; Haugen, 2012). Variationer kan finnas i vilken dimension som mäts (geografiskt avstånd, restid), fokuserat färdssätt, eller om särskild hänsyn tas till barriärer (till exempel kostnad, marklutning), med mera. Denna variation speglas i befintliga SKB och relaterade underlag, där karteringar av tillgänglighet fokuserar på många olika saker: spårvägsdragning i förhållande till viktiga målpunkter (SLL, 2015:32), turtäthet hos bussar och tåg (WSP, 2016:15ff), restid med gång till verksamheter och service som är viktig i vardagen (Tyréns, 2017:10), med mera. Andra sociala aspekter som skulle kunna ingå i en nulägesbeskrivning är *buller*, *vibrationer* och *utsläpp* orsakade av trafik (Sweco, 2018:12ff; Trafikverket,

2019; ÅF, 2018:11), olika aspekter av *trafiksäkerhet* såsom var olyckor sker och varför, samt *typ av gata* (Spacescape, 2016a:85), *upplevd trygghet* (Helsingborgs stad, 2019), och *platsanvändning* (Göteborgs stad, 2012:29). Vi beskriver här två av dessa karteringar mer ingående.

Det första exemplet (se figur 1) ingår i *Social konsekvensanalys av Södra Värtahamnen* (Spacescape, 2016a). Kartan visualiserar trafiksäkerhet utifrån typ av gata, där klassificeringen görs utifrån Vägverkets Livsrumsmodell. Gatorna kallas gågata, gångtrafikgata, stadsgata, stadsväg och motorled, där de tre första anses vara trafikrum som kan rymma stadsliv. Dessa lugnare miljöer relateras till högre trafiksäkerhet. Kartan används som ett av flera underlag för att analysera målbilden tillgängliga stads-



Figur 1. Trafiksäkerhet i det studerade området, utifrån typ av gata (Spacescape, 2016a:85).

miljöer. Med stöd av GIS tar man även fram statistik och visar att 69 procent av områdets trafikrum kan rymma stadsliv, jämfört med målet på minst 75 procent. GIS-underlaget används på så sätt både för nulägesbeskrivning och för utvärdering i förhållande till relevanta mål. Utifrån kartunderlaget kan även rekommendationer ges om vilka vägar som är viktiga att göra till tillgängliga och trygga miljöer för gående/cyklister (ibid.).

I rapporten *Stadslivet i centrala Göteborg: Upplevelsen, användningen och förutsättningarna* (Göteborgs stad, 2012) diskuteras istället sociala värden såsom favoritplatser och dess upplevda stadslivskvaliteter, aktiviteter som genomförs på olika platser, trygghet kvällstid och barnens tillgänglighet i staden. Rapporten skrivs för att stärka kunskapen om stadsrummets betydelse för Göteborgs stadsliv. I en av rapportens kartor visas i pajdiagram (liknande figur 2 nedan) vilka aktiviteter som människor ägnar sig åt när de vistas på olika platser i centrala Göteborg, så kallad *vistelse* (Göteborgs stad, 2012:29). Vistelseaktiviteter är till exempel vänta, köpa, köa, prata, uteservering, sälja, sport och lek, samt rekreation. Pajernas storlek varierar beroende på vistelsemängd (mycket vistelse, måttlig vistelse, lite vistelse och mycket lite vistelse). Till exempel domineras Hagaparken av sport, lek och rekreation, medan närliggande Vasaplatsen domineras av väntan. Dataunderlag utgörs av platsobservationer och snabbintervjuer på 36 platser i centrala Göteborg, bland annat flera knutpunkter för kollektivtrafik (ibid.). Denna typ information kan användas ensam, men skulle även kunna användas tillsammans med data om till exempel utbud av butiker och ytor för vila för att ge en mer fullständig förståelse av olika platser i termer av hur bytespunkter och kringliggande område används och kan upplevas av resenärer.

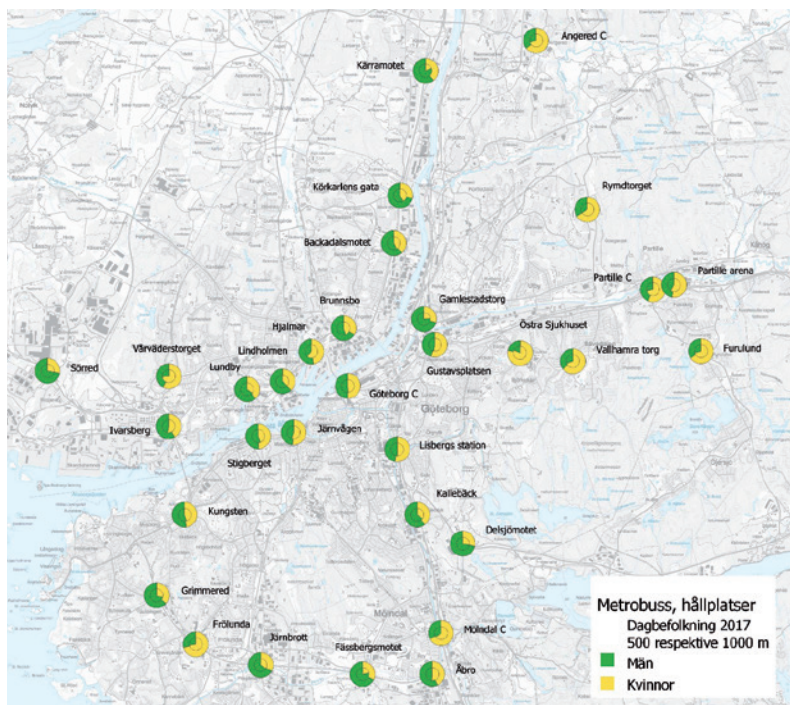
Befolkningens sammansättning

För att bättre förstå vem som nyttjar platser och infrastruktur, och hur olika konsekvenser kan komma att fördela sig mellan olika grupper av invånare, är det viktigt att veta vem som vistas där under olika delar av dygnet. Viktiga aspekter att känna till kan vara befolkningens mängd dag/

natt, ålder, inkomst, kön, hälsa och bilinnehav. Att beskriva befolkningens sammansättning med hjälp av kartor kan vara speciellt viktigt i större infrastrukturprojekt då dessa påverkar stora områden och kan innebära stora skillnader mellan berörda grupper.

Västra Götalandsregionen har, med stöd av Trafikverket, nyligen tagit fram en social konsekvensbedömning inom ramarna för åtgärdsvalsstudien för BRT-systemet Metrobuss (se handbokens kapitel 9). I nulägesbeskrivningen för Metrobuss SKB används GIS för att ta fram statistik om aktuell dag- och nattbefolkning inom olika avstånd av de föreslagna hållplatserna. Statistiken kommer från SCB och inkluderar information om bland annat antal, kön, ålder, utbildningsnivå, inrikes/utrikesfödd och bilinnehav på 100-metersnivå (VGR, 2019). I detta tidiga skede av analysen ligger fokus på att förstå vilka hållplatsplaceringar som gör störst nytta för olika grupper, samt vid vilka hållplatser det kan vara av störst nytta att skapa barriäröverbryggande åtgärder. Underlaget var också tänkt att användas som stöd för val av case i fördjupande intervjustudier (se kapitel 5). En av arbetsprocessens tidiga karteringar visas i figur 2, som illustrerar andel dagbefolkning, det vill säga arbetstillfällen, efter kön inom radierna 500 meter och 1000 meter från föreslagna hållplatser. Kartan visar att vissa hållplatser främst kan komma att användas av kvinnor respektive män, sett till arbetsresans destination. I tolkningen av kartan tittade man bland annat på vilka arbetsplatser som finns inom 1000 meter, då trygghetsökande åtgärder kan vara av särskild nytta mellan hållplatsen och arbetsplatser som är tydligt kvinnodominerande (Eriksson & Örberg, 2019).

Ett annat exempel där befolkningens sammansättning studeras är *Programstudie Spårväg syd Social konsekvensbeskrivning* (SLL, 2015:31ff). Inom projektet ansågs det nödvändigt att lyfta fram planens sociala konsekvenser, som ett komplement till tidigare genomförda samhälls-ekonomiska bedömningar. Viktiga sociala värden som diskuteras är socialt kapital, sammanhållning och trygghet. Till samhällsekonomiska nyttor relateras istället aspekter såsom restid, biljettintäkter och minskade utsläpp. När området beskrivs visas bland annat befolkningstäthet



Figur 2. Andel dagbefolkning (arbetstillfällen) efter kön inom radien av 500 meter respektive 1000 meter från föreslagna hållplatser (VGR, 2019).

längs sträckningen mätt som totalbefolkning per hektar (dag- och nattbefolkning summerat), förvärvsfrekvens hos befolkning 16-64 år inom basområden, utbildningsnivå (pajdiagram) hos befolkning 16-74 år inom basområden, samt valdeltagande inom valdistrikt. Dessa kartor ger tillsammans en bred bild av vilka som bor och vistas längs stråket, och därmed vilka grupper som kan knytas närmare varandra genom förbättrad tillgänglighet mellan platser. Generella slutsatser från den omfattande analysen, som även inbegriper olika typer av dialoger, är bland annat att Spårväg Syd bidrar till att möjliggöra för möten mellan människor från olika socioekonomiska förhållanden, samt kan bidra till ökat socialt kapital i det berörda området (SLL, 2015).

7.3 GIS SOM UNDERLAG FÖR KONSEKVENSBEDÖMNINGAR: FÖRDELNING OCH FÖRÄNDRING

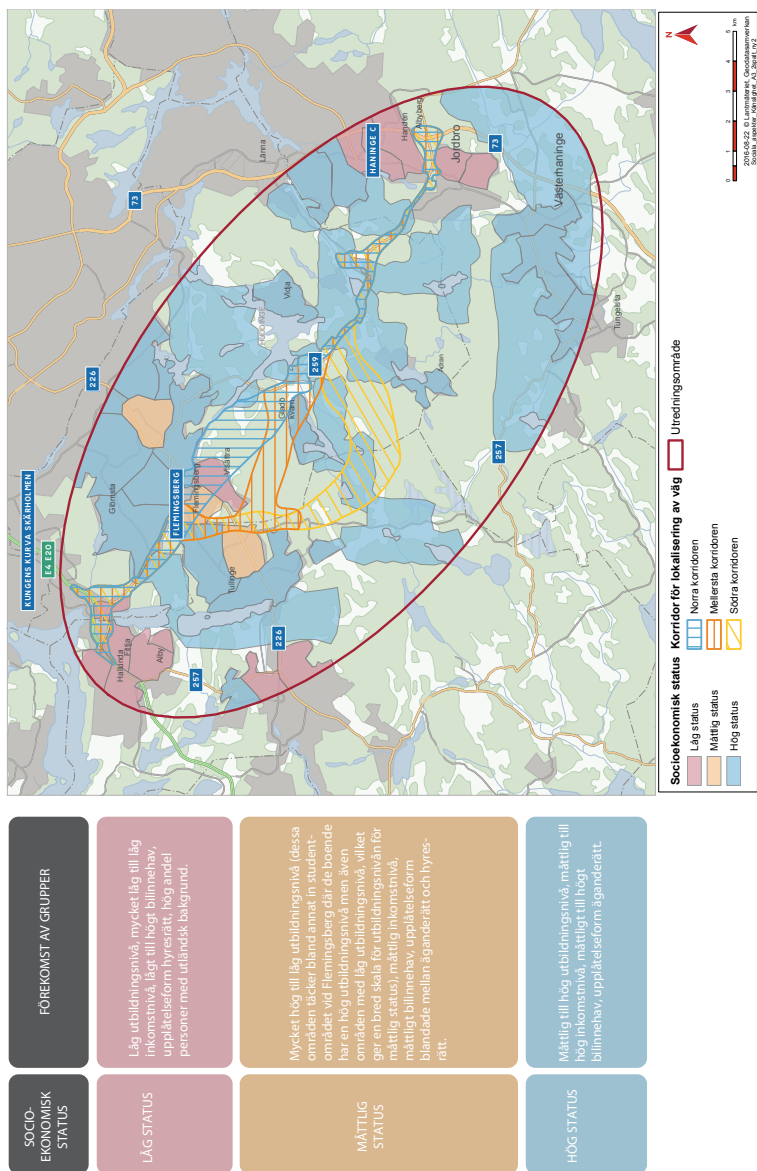
GIS och kartor kan även användas i mer framsynt syfte, för att illustrera och analysera hur ett planområde eller infrastruktur kommer att se ut efter förverkligande. Kartorna i detta avsnitt visar dels analyser av *fördelning* av sociala aspekter vid förverkligad plan, gjorda med GIS som stöd. Dels visar de så kallade *scenarier*, det vill säga viktiga sociala aspekter i området efter att projektet realiserats. Jämfört med nulägesbeskrivande kartor har dessa kartor tydligare koppling till det utvärderade projektets effekter⁴. Ofta inkluderar de också beräkningar av olika slag.

Fördelningsanalys: vilka påverkas positivt respektive negativt av ett projekt?

En central fråga i sociala konsekvensbedömningar är ofta hur positiva respektive negativa konsekvenser av ett projekt fördelar sig mellan olika geografiska områden och sociala grupper. GIS utgör då ett stöd i analysen genom att inkludera den rumsliga dimensionen, koppla samman flera lager av information, samt att genomföra olika typer av beräkningar utifrån befintlig data.

I exemplet *SKB Tvärförbindelse Södertörn* används GIS för att dra slutsatser om vilka områden och grupper som främst drabbas av projektets olika konsekvenser (Trafikverket, 2016). Planen inbegriper en ny väg som binder ihop de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, och Haninge centrum. Planen inkluderar även komplettering av regionala gång- och cykelvägar mellan de tre stadskärnorna. Syftet med planen är att förbättra förutsättningar för arbetspendling, regional utveckling och säkra transporter i området. I SKB:n bedöms tre olika korridorer, och fokus ligger på aspekterna delaktighet, trygghet och hälsa, samt fungerande vardagsliv (ibid.).

Kartan (se figur 3) visar utredningsområdet med de tre utvärderade korridorerna, samt berörda bostadsområden och dess socioekonomiska status. Socioekonomisk indelning görs i klasserna låg, måttlig och hög, utifrån aspekter som inkomst, utbildningslängd, åldersstruktur och bil-



Figur 3. Utredningsområdet för Tvärförbindelse Södertörn, indelat i områden av låg, måttlig och hög socioekonomisk status samt korridorer för olika lokaliseringalternativ för vägen (Trafikverket, 2016:31).

innehav. Som underlag används SCB-statistik på 250-metersnivå i tätort, respektive 1000-metersnivå utanför tätort. Analysen lyfter fram att det bland boende i utredningsområdet finns stora socioekonomiska skillnader. Man menar att de som främst drar fördel av förbindelsen är bilister och personer som arbetspendlar mellan de tre berörda kommunerna, eller igenom dessa, då de får bättre tillgänglighet. Bullerutredningar som använts som underlag för SKB visar däremot att det många gånger är befolkningstäta områden med socioekonomiskt låg status som drabbas negativt eftersom vägen här går i ytläge. Därtill kan förbindelsen skapa barriärer lokalt på platser där vägen går i ytläge och på så sätt minska tillgängligheten. Man drar därför slutsatsen att projektet riskerar att negativt främst drabba områden med socioekonomiskt låg status. Samtidigt är tillgången till bil generellt låg i dessa områden varför en ökad tillgänglighet som konsekvens av förbindelsen bör stärkas genom en satsning på kollektivtrafik längs förbindelsen (Trafikverket, 2016).

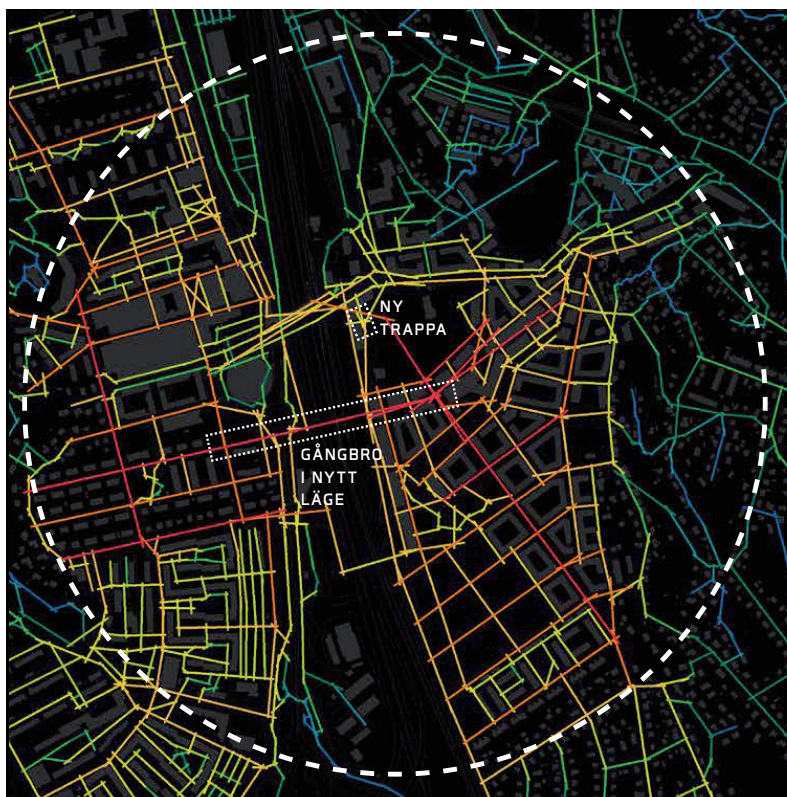
Ett liknande exempel hittas i *GIS-baserad socioekonomisk analys av Huddinge kollektivtrafikplan* (WSP, 2016). Här används GIS för att förklara hur tillgängligheten till kollektivtrafik ser ut i Huddinge kommun. I rapporten utvärderas dels det befintliga stamnätet och tillgängligheten till målpunkter som nås via dess hållplatser, dels kollektivtrafikplanens prioriterade åtgärder. Som underlag till analysen konstrueras ett socioekonomiskt index för nyckelkodsområden⁵ utifrån statistik om ekonomiskt bistånd, gymnasieexamen, och inkomst. Analys görs i flertalet kartor. Dessa visar bland annat socioekonomiskt index i olika nyckelkodsområden, befintlig bebyggelse, stationer och busshållplatser med låg/hög turtäthet, stamnät, prioriterade stråk för framkomlighetsåtgärder, olika typer av målpunkter, samt områden som nås inom gångavstånd från hållplats (mätt som fågelväg, ett så kallat buffertområde⁶). Slutsatser dras om vilka områden – med olika socioekonomisk status – som gynnas av föreslagna prioriterade stråk. Man menar att tillgängligheten till kollektivtrafik i nuläget är högre i områden som är socioekonomiskt mer utsatta, samtidigt som dessa områden gynnas minst av de prioriterade stråken i kollektivtrafikplanen (ibid.).

Kartexempel från Huddinge kollektivtrafikplan liknar exemplet Metrobuss ovan. Skälet till att Metrobuss beskrivs som *nulägesbeskrivande* är hur informationen i skrivande stund används. Främst är det för att förstå vem som har mest nytta av de enskilda hållplatserna, utifrån dag-/nattbefolkning och vem som finns inom 500 meter, respektive 1000 meter. Det finns dock en tydlig ambition att efterhand göra fler analyser (Eriksson & Örberg, 2019).

Scenarier: konkretiserar framtiden

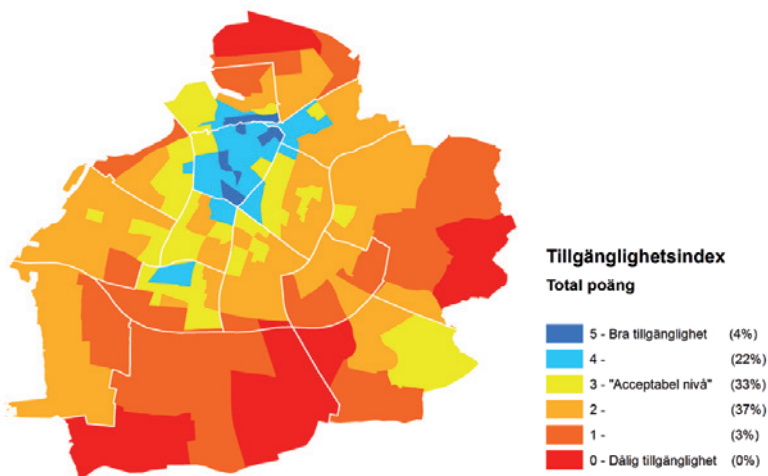
I det vi här kallar *scenarier* konkretiserar projektet i termer av viktiga sociala aspekter. Ett exempel för hur detta kan göras är med fokus på rumslig integration. Analysen avser då hur sammanhållet ett område kan bli när det gäller korsningar/väggkopplingar inom området eller till andra platser. Analysen görs utifrån gatunätet och vilka alternativa vägar människor har att förflytta sig mellan platser. Olika scenarier kan målas upp och testas, där till exempel nya broar och övergångar ritas in och barriäreffekter därmed minskar. Exempel på en sådan karta visas i figur 4, som illustrerar tillgänglighet i gångnätet om en gångbro och ny trappa byggs vid Mölndals Forsåkerområde (Spacescape, 2016b; ÅF, 2019). Metoden kan med andra ord sägas värdera hur stadsrummets utformning påverkar stadslivet, och har sitt ursprung i fältet space syntax (Eken m.fl., 2019).

Ett annat exempel är Malmö stads GIS-baserade analysverktyg *Tillgänglighetsindex*, som ger en samlad beskrivning av tillgängligheten i kommunen. Verktyget togs fram bland annat för att kunna följa upp hur tillgängligheten förbättras eller försämras i olika områden, för olika typer av resenärer och socioekonomiska grupper (Malmö stad, 2016; Trivector Traffic, 2014). I analysen delas kommunen upp i 226 områden. Beräkningar bygger på en sammanvägning av vad man anser är centrala aspekter för en hållbar tillgänglighet, bland annat restid till fots och med cykel till tio målpunkter, restidskvot cykel/bil till tio målpunkter, restidskvot kollektivtrafik/bil till city, avstånd till närmsta busshållplats med god turtäthet, utbud av resmöjligheter. Resultatet av ett sammanvägt tillgänglighets-



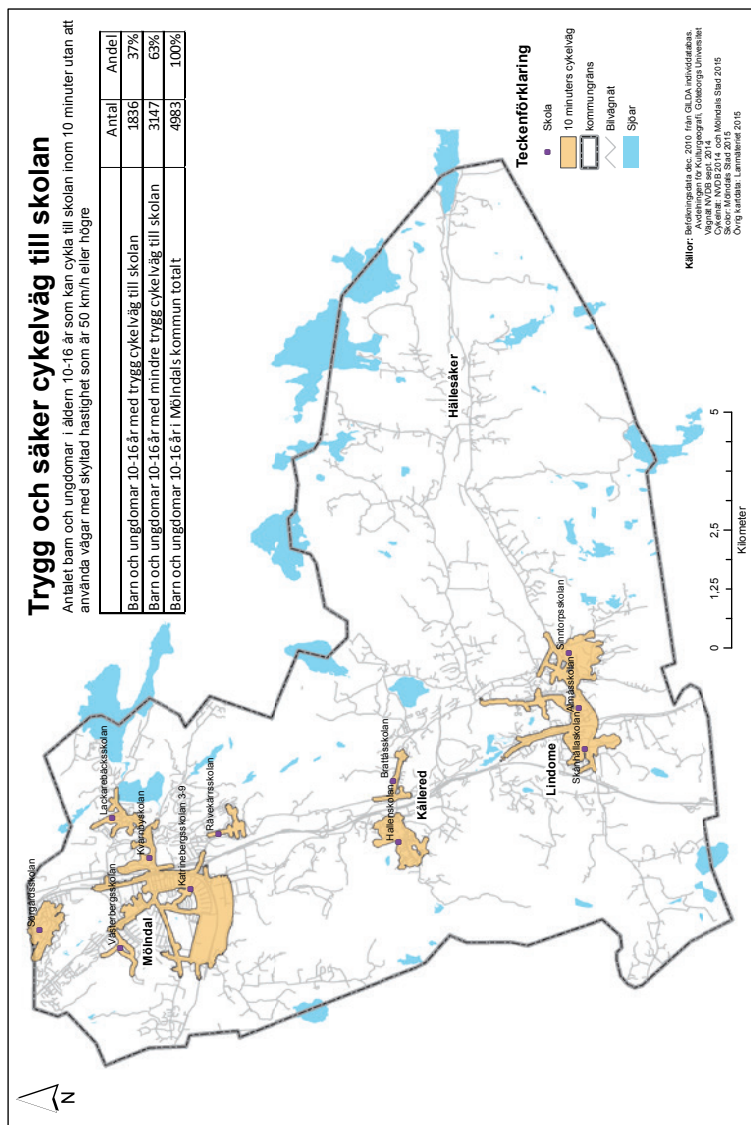
Figur 4. Tillgänglighet i gångnätet (Spacescape, 2016b:19; ÅF, 2019:13). Röd: höga värden; blå: låga värden.

index visas i figur 5. Statistiken tolkas som att 59 procent av Malmöborna bor i områden som har acceptabel eller bra tillgänglighet (Malmö stad, 2016). Tillgänglighetsindexet visar hur GIS på ett genomtänkt och noggrant sätt kan användas i sammansatta värderingar av komplexa frågor såsom hållbar tillgänglighet. Samtidigt används det idag främst på makronivå i nulägesbeskrivande syfte, och inte för att följa upp enskilda åtgärder. Detta beror just på att indexet är komplext, varför framtagande av korrekta underlag som beskriver effekter av större infrastruktuursatsningar kräver extrahering och bearbetning av mycket omfattande data (Resebo, 2019).

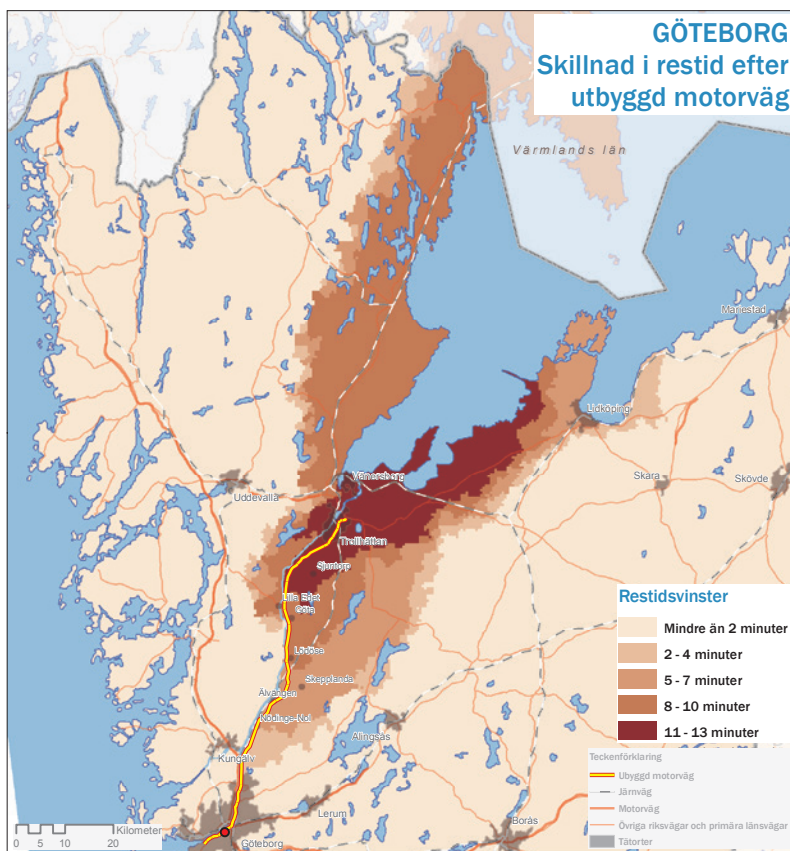


Figur 5. Tillgänglighetsindex (totalpoäng) för olika områden i Malmö. Illustration i presentation av index i Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan (2016:66). Nulägesbeskrivning att jämföra med scenario.

Ett enklare sätt att beräkna och illustrera i vilken omfattning människor kan dra nytta av en infrastrukturåtgärd visas i workshopmaterial från ett forskningsprojekt med fokus på hållbar tillgänglighet (Gil Solá m.fl., 2019). I exemplet översätts mål om att barn ska klara vardagen utan att skjutsas i bil av vuxna, till mått om andel barn 10-16 år i kommunen som har högst 10 minuters cykelväg till skolan (se figur 6). Analysen visar inom vilka områden skolorna nås inom trafiksäkra cykelavstånd och att omkring en tredjedel av gruppen bor i dessa områden. I likhet med i figur 5 kan förändringar i barriärer göras i GIS-programmet för att beräkna hur säkra cykelavstånd förändras och därmed även andel barn med säkra cykelvägar. På så sätt tydliggörs vilka investeringar som kan krävas för att uppnå mål om hållbar tillgänglighet i vardagen. Liknande analyser kan göras för olika grupper i samma område för att påvisa för vem den hållbara tillgängligheten ökar respektive minskar över tid.



Figur 6. Områden från vilka barn kan nå en skola inom 10 minuters cykelväg via cykelbanor och vägar med skyltad hastighet upp till 50 km/h, Mölndals stad. Kartan kompletteras med uppgifter om antal och andel ungdomar 10-16 år som har trygg cykelväg till skolan (Gil Solá m.fl., 2019). Nulägesbeskrivning att jämföra med scenario.



Figur 7. Skillnad i restid för bilresor mellan centrala Göteborg och olika delar av Västra Götalandsregionen efter utbyggnad av föreslagen motorväg (Larsson m.fl., 2011:57).

Alla kartor som beskriver sociala aspekter efter förverkligande av ett projekt är här att betrakta som scenarier. Ytterligare exempel skulle därför kunna visa aspekter såsom utsläpp och buller, trafiksäkerhet och trygghet – liksom i nulägesbeskrivande kartor som nämndes tidigare i kapitlet.

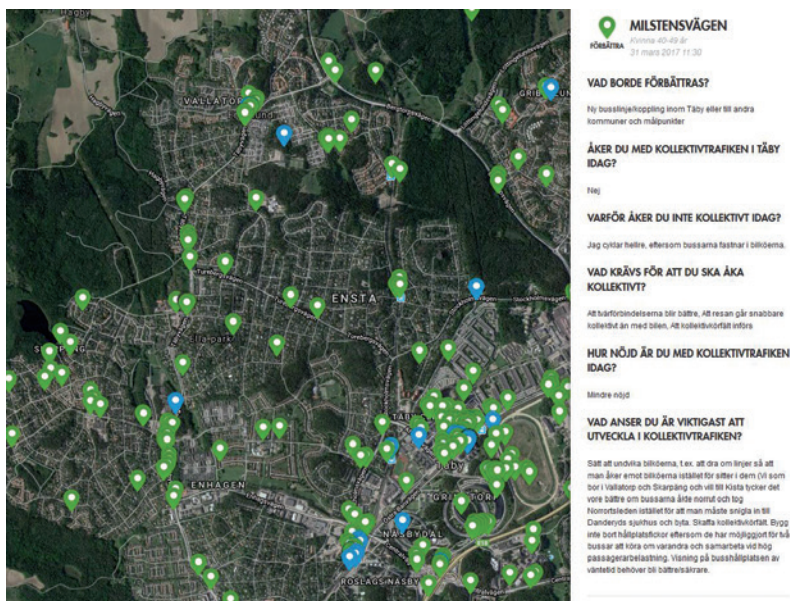
Ett sätt att belysa omfattningen av effekten från ett projekt är att visualisera sociala aspekter *före* projektets genomförande (nulägesbeskrivning) *vid sidan av* samma aspekter *efter* genomförandet (scenario). Jämförelsen

låter läsaren själv dra slutsatser om hur en social aspekt ökar eller minskar i omfattning. Exempel på sådana kartor visar till exempel förändrade res-tider vid utbyggnad av järnvägsnät såsom Götalandsbanan (Larsson m.fl., 2011:59), samt rumslig integration i gatunätet (Spacescape, 2016c:2). Ett alternativ till att visa två kartor bredvid varandra är att visualisera differensen i en enda karta (se figur 7). Att visualisera den förväntade förändringen i en differenskartan utgör i sig ett viktigt steg i analysen och underlättar många gånger avsevärt för läsaren. Sådana beräkningar görs ofta enkelt med stöd av GIS.

7.4 INTERAKTIVT VERKTYG I DIALOG MED INVÅNARE

Ett lite annorlunda användningsområde för GIS, jämfört med exemplen ovan, är webbaserade GIS-verktyg som används för att samla information om invånares upplevelse av olika platser. Att föra en dialog med invånare och aktörer som berörs av ett projekt är en viktig del av SKB generellt (Vanclay m.fl., 2015), och här kan GIS utgöra ett interaktivt verktyg i dialogen, med fokus på att samla in information. Ett webbaserat verktyg underlättar för kommunikation mellan planerare och invånare, eller andra aktörer, bland annat genom att skapa flexibilitet i när och var åsikter ska kommuniceras (Guiffrida m.fl., 2019). Samtidigt gäller för webbaserad GIS som för webbaserade enkäter, att vissa respondentgrupper är mindre teknikvana och kan sakna tillgång till Internet.

Flera svenska exempel på webbaserad informationshämtning med kartor som bas hittas idag. Ett är *TYCK TILL! Om kollektivtrafiken i Täby*, som fokuserar på Täby kommuns invånare och deras erfarenheter om kollektivtrafiken i kommunen. Studien utformades som en webbenkät där respondenter inledningsvis placerade ut punkter på en karta, dels för platser de uppfattade positivt och dels för platser de upplevde i behov av förbättring. Därefter kategoriserades platsen efter förvalda alternativ, antingen med uppskattade kvaliteter eller med förbättringsåtgärder. Vidare följde kompletterande frågor där respondenterna kunde utveckla sina åsikter (Spacescape, 2017:4). Figur 8 visar resultat av webbenkäten, där blå punkter representerar uppskattade kvaliteter och gröna punkter



Figur 8. Webbaserad dialog om kollektivtrafiken i Täby kommun. Punkterna visar platser invånare uppfattade positivt (blå punkter), samt platser invånare upplevde i behov av förbättring (gröna punkter) (Spacescape, 2019).

representerar platser med förbättringspotential. Under en månads tid insamlades 529 punkter, varav en stor majoritet berörde förbättringar i kollektivtrafiken. Resultat från studien visar bland annat att 49 procent av de uppskattade platserna har hög turtäthet, medan nya busslinjer och kopplingar efterfrågas i 47 procent av platserna med förbättringsbehov. Förbättringsförslag med fokus på linjenätet var vanligast medan förslag relaterade till hållplatserna kom först på sjätte plats och nedåt, bland annat önskas bättre framkomlighet till 12 procent av hållplatserna och cykelparkering vid 8 procent av hållplatserna (Spacescape, 2017:14ff).

Ett annat exempel på webbaserad dialog hittas i Motala kommun där man som del av underlag till ny översiktsplan lät invånare placera ut kartnålar för platser som de dels helst ville bo på, dels ansåg borde bevaras, och dels ansåg borde förändras. Därtill möjliggjorde man för responden-

terna att kommentera sina val (Motala kommun, 2017). Ytterligare exempel hittas i Helsingborgs stad där en webbaserad karta används för att låta kommuninvånare visa vilka platser i staden som upplevs som otrygga (Helsingborgs stad, 2019), liksom Göteborgs stads interaktiva 3D-karttjänst *Min Stad* där användare kan utforska stadsutvecklingsprojekt och lämna platsspecifika kommenterar (Göteborgs stad, 2019).

Samtidigt behöver inte alltid kartan som används som underlag i en dialog vara webbaserad. Att använda en papperskarta kan på vissa sätt vara mer flexibelt än en digital karta då användaren kan styra mer självständigt hur de vill rita eller anteckna. Ett exempel på denna typ av användning är projektet Spårväg syd där fysiska kartor användes under ett samrådsmöte. Deltagarna kunde fästa nålar på en karta för att visa var de bodde, vilket är viktigt att känna till då alla samhällsgrupper inte deltar i dialoger i lika hög omfattning (Preutz Papantoni, 2019). Resultatet användes för att se vilka områden där boende inte fanns representerade i dialogen och dessa blev senare föremål för strategiska uppsökande dialoger som ledde till en jämnare fördelning av delaktighet mellan olika samhällsgrupper (ibid.).

Geokodad information från invånare kan med fördel även analyseras i kombination med befintlig statistik (Menke, 2019). Ett invånarperspektiv läggs då till olika typer av register. Ett exempel på detta är att platsbesök och dialoger med skolbarn som visar otrygghet på olika platser kopplas till klusteranalyser av geokodad brottsstatistik från polisen som visar vilka platser som varit utsatta för brott. En sammanvägd presentation som inkluderar all denna data och visar på samband blir då mycket slagkraftig (ibid.).

Samtidigt bör vissa utmaningar i användningen av webbaserade GIS-verktyg lyftas. Fastän verktyget inte nödvändigtvis kräver avancerade kunskaper om GIS hos uppgiftslämnaren, så kräver den likväl platskännedom och förmåga att orientera sig i kartan på ett korrekt sätt. Detta gäller även för underlag framtagna med stöd i fysiska kartor. Det kräver också något så enkelt som att platsen koordinatsätts rätt, det vill säga att informationen sparas kopplat till den plats där respondenten tror hen tryckt på skärmen. Dessa utmaningar gör att den insamlade informationen kan bli av dålig kvalitet och otillförlitlig.

7.5 UTMANINGAR I ANVÄNDNING AV GIS OCH KARTOR FÖR SOCIALA ANALYSER

Fokus i denna kunskapsöversikt har varit att visa hur GIS och kartor kan utgöra ett stöd för att besvara viktiga frågor inom SKB för transportområdet. Av genomgången framgår att det finns en bredd i hur GIS och kartor kan användas som underlag i SKB och liknande kunskapsunderlag. Samtidigt framgår också utvecklingspotential i flera avseenden, vilket bekräftas i våra intervjuer med praktiker verksamma inom fältet. I detta avsnitt diskuterar vi viktiga utmaningar när det gäller användningen av GIS och kartor inom sociala konsekvensbedömningar. Diskussionen förs dels utifrån vår egen analys och slutsatser, och dels utifrån telefonintervjuer med några av de planerare som tagit fram SKB som beskrivs i kapitlet. Tre personer intervjuades i detta syfte. En är Ylva Preutz Papanoni, som inom ramen för sin dåvarande tjänst på SLL:s trafikförvaltning var delprojektledare för Social Hållbarhet inom *Programstudie Spårväg syd*. Den andra är Martin Menke, konsult på Tyréns som arbetade med GIS inom *SKB Tvärförbindelse Södertörn*. Den tredje är Karin Lobo Lundgren, konsult på Spacescape som var med och tog fram *Social konsekvensanalys av Södra Värtahamnen*.

En utmaning som lyfts fram i våra intervjuer är planerares **ofta bristande kunskap om GIS och hur kartor kan användas för att besvara olika planeringsfrågor**, vilket även var anledningen till att denna kunskapsöversikt sammanställdes. Bristande erfarenhet hos beställaren utgör en barriär i arbetet att ta fram lämpliga underlag för den analys som ska genomföras (Preutz Papanoni, 2019). Därpå följer den pedagogiska utmaningen när kartan skapas. Kartskapandet kräver i dessa fall omfattande förenklingar, och utmaningen ligger i att bibehålla GIS-analysens kärna samtidigt som läsaren måste kunna förstå resultatet i kartan: ”[Man får] helt enkelt vrida och vända på det så det blir kommunicerbart utan att det då blir utvattnat” (Menke, 2019). Med andra ord begränsar kunskapsnivån hos läsaren GIS-analysens komplexitet. Detta ser vi som en möjlig orsak till att analyser vi beskriver i kapitlet ofta är enkla och inte utnyttjar de möjligheter som finns i GIS-programmen. Kapitlets exempel av mer avancerade GIS-analyser kommer oftast inte från en SKB, utan studier

som skulle kunna ingå i en SKB. Samtidigt är läsarnas begränsade kunskapsnivå en utmaning i relation till flertalet verktyg och metoder, såsom intervjustudier som är relativt sällsynta i planeringssammanhang.

En annan utmaning finns i svårigheten att **tillgå lämplig data av god kvalitet**. Detta nämns i flera av våra intervjuer (Lobo Lundgren, 2019; Menke, 2019; Resebo 2019). Mer specifikt kan det handla om att kommunernas tillgång på geodata varierar, och att geodatasamordningen för infrastruktursatsningar tenderar att förbise relevanta geodata för just sociala frågor (Menke, 2019). Bristen på gemensamma standardiseringar gällande struktur och klassificeringar leder också till svårigheter i arbetet (Lobo Lundgren, 2019). Men det kan även handla om behov av viktig data som inte går att ta fram, till exempel tillförlitliga data om förändringar i befolkningsmängd och -sammansättning efterhand att staden byggs ut och förtäts. Det kan också handla om geografisk upplösning, till exempel om befolkningsstatistik finns på 100-metersnivå, 250-metersnivå, eller inom nyckelkodsområden – vilket i hög grad påverkar vilken analys som kan göras. När det gäller geokodad data som är relevant för just SKB ser vi positivt på möjligheter som ges av den tekniska utveckling som skett för webbaserade karttjänster för insamling av information från invånare. Framförallt är det ett effektivt sätt att samla in kvalitativ data, som ofta är viktig inom SKB och samtidigt svår att tillgå. Samtidigt menar vi att det är viktigt att avgränsa insamlingen till de data som faktiskt kommer att användas, för att underlätta upprätthållande av god kvalitet och tillförlitlighet. Redan vid insamling av datamaterialet är det viktigt att ringa in vilka frågor som man vill besvara med datamaterialet som underlag.

Ännu en utmaning är i **vilken omfattning GIS och kartor kan användas för att analysera och visualisera mjuka värden**. GIS har styrkan att underlätta förståelsen av abstrakta företeelser och sociala kontexter (Preutz Papantoni, 2019). När SKB och social hållbarhet stundtals beskrivs som diffust är GIS ett effektivt verktyg för att konkretisera och *”få beslutsfattare att förstå våra frågor på ett bättre sätt”*, som Preutz Papantoni uttrycker det (ibid.). Samtidigt låter sig inte mjuka värden mätas på ett enkelt sätt. Lobo Lundgren (2019) beskriver detta som att mäta aspekter som till-

synes är omätbara, och att många planerare ser GIS som väldigt kvantitativt och tekniskt, medan det ofta beskriver något kvalitativt. Utmaningen ligger i att förmedla hur vissa metoder och mått kan återspegla sociala värden (ibid.). Det finns därför både en styrka och potential i att använda GIS och kartor för att illustrera och analysera sociala aspekter och frågor, samtidigt som det kräver viss kompetens hos den som gör kartan.

En sista, och viktig, utmaning är **vilka aspekter som vi väljer att analysera och kartera**, vilket i grunden baseras på vad vi förstår som prioriterade sociala frågor och konsekvenser. Vad vi väljer att visa i en karta är en ständigt aktuell utmaning. Den går också i linje med en kritik som ofta ställs mot kartering generellt, nämligen att det historiskt har varit makt-havarens verktyg: att kartan visar det kartografen vill visa och bokstavligen osynliggör resten. En central fråga för kartografen bör därför alltid vara *utifrån vilken förståelse* hen väljer vad som visas och analyseras i kartan. I ett transportsammanhang kan det handla om de barriärer som analyseras; varför väljer vi till exempel att analysera restid, men inte också reskostnad och trygga resvägar? Vikten av att använda rätt tillgänglighetmått exemplifieras av Halling (2019), som tog fram rapporten *GIS-baserad socioekonomisk analys av Huddinge kollektivtrafikplan*. Han menar att det kan vara bra att mäta kollektivtrafikens tillgänglighet utifrån till exempel turtäthet, men att ibland bör även andra dimensioner beaktas. Området runt en T-banestation kan bedömas ha god tillgänglighet i termer av avstånd, antal linjer och avgångar från stationen, samtidigt som boende i området inte har råd med biljetten (ibid.). Även Preutz Papantoni (2019) tar upp denna utmaning och menar att det är viktigt att reflektera över vilken information som vanligtvis inte används idag, men som kan vara relevant att använda. Vi menar att frågan om vilket mått som används är centralt för vilka slutsatser som dras om projektets sociala konsekvenser. Ett sätt att hitta rätt indikatorer och mått för kartan kan då vara att välja dessa i dialog med de påverkade grupperna – och inte enbart utifrån expertens förförståelse (jämför Minerbi m.fl., 2003). På liknande sätt kan en planeringsfråga besvaras med olika underlag beroende på geografisk kontext. I denna kunskapsöversikt ligger fokus till stor del på storstadsregioner och

de sociala konsekvenser som antas viktiga där, medan det inte är säkert att samma fråga undersöks på liknande sätt i en glesbebyggd region.

Avslutningsvis vill vi understryka den utvecklingspotential vi ser finns i användningen av GIS och kartor i arbetet med sociala frågor inom transportplaneringen. Vår översikt visar på en bredd av användningsområden, men även på att GIS som analysverktyg (i motsats till illustrationsverktyg) används sparsamt. I detta avseende har verktyget mycket mer att ge. Vi ser även en stor potential i att samla in geokodad information från invånare, för att använda enskilt eller i kombination med befintlig geokodad statistik. Det finns en poäng både i att visa var det finns en samsyn mellan tjänstepersoner och medborgare – till exempel i vad som är en otrygg plats, som i exemplet ovan – och i att visa att det finns en diskrepans. På så vis kan kartan hjälpa till att synliggöra ohörda gruppers erfarenheter, visa att dessa bidrar med ny kunskap, och därmed förhoppningsvis bidra till att förskjuta maktbalanser.

Författarna vill tacka alla som ställt upp på intervjuer, som gett tillstånd för publikation av kapitlets kartor, och som letat fram kartorna i originalformat för tryck.

¹ *Geografiska informationssystem* avser de digitala verktyg som används för att ta fram kartor. Flera olika mjukvaror finns för detta, till exempel ArcGIS, QGIS och MapInfo. Vi särskiljer i kapitlet mellan GIS och kartor; GIS är ett verktyg som tillåter att genomföra allehanda analyser, medan kartan är den slutprodukt som illustrerar analyser och förmedlar information. Det är även i GIS-programmet som kartan sammanställs, även om inga uttalade analyser görs.

² *SKB* är förkortning för *social konsekvensbedömning*, eller -beskrivning. Begreppet används i detta kapitel synonymt med *SKA* (social konsekvensanalys), även i de fall texten vi hänvisar till använder begreppet *SKA*. Se handbokens kapitel 1 för diskussion av begreppen.

³ *Nulägesbeskrivning* och *konsekvensanalys/bedömning* utgör olika steg i en *SKB* (se till exempel Region Kronoberg, 2016)

⁴ Med *effekt* avses förändringar i sociala aspekter orsakade av det utvärderade projektet. Detta avser mer än enbart den fysiska förändring som projektet orsakar och kan vara till exempel förändrad tillgänglighet till specifika målpunkter, bullernivåer eller trafiksäkerhet. Effekten relateras sedan bland annat till projektets eller organisationens intressen och mål för att avgöra projektets konsekvenser (jämför Halling m.fl., 2016).

⁵ *Nyckelkodsområde*, förkortat *NYKO*, används för att redovisa statistik för delområden inom en kommun.

⁶ *Buffertområde* avser området runt en specifik plats, och beräknas utifrån ett bestämt avstånd från platsen. Området visualiserar till exempel vilket geografiskt område som ligger inom 500 meter från en given busshållplats, och kan användas för att beräkna vilka individer som bor eller arbetar inom det givna avståndet till hållplatsen. Beräkningar i figur 2 görs med hjälp av de illustrerade buffertzonerna 500 och 1000 meter.

REFERENSER

Litteratur och webbsidor

Eken, A., Magnusson, J., Hildesson, A., Molnar, S., & De Fine Licht, K. (2019). *Rätt verktyg för jobbet? En översikt över verktyg för social hållbarhetsanalys i städer*. Mistra Urban Futures Reports 2019:1.

Gil Solá, A., Larsson, A., & Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Working papers in Human Geography 2019:1.

Guiffrida, N., Le Pira, M., Inturri, G., & Ignaccolo, M. (2019). Mapping with stakeholders: An Overview of Public Participatory GIS and VGI in Transport Decision-Making. *International Journal of Geo-Information*, 8(4), 198.

Göteborgs stad. (2012). *Stadslivet i centrala Göteborg: Upplevelsen, användningen och förutsättningarna - ett planeringsunderlag*.

Göteborgs stad. (2016). *[SKA] Social konsekvensanalys: människor i fokus 1.2*.

Göteborgs stad. (22 november 2019). *Min Stad*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://minstad.goteborg.se/minstad/index.do>

Halling, J., Faith-Ell, C., & Levin, L. (2016). *Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen*. K2.

Haugen, K. (2012). *The accessibility paradox: Everyday geographies of proximity, distance and mobility*. [Doktorsavhandling, Umeå universitet]. GERUM 2012:1.

Helsingborgs stad. (22 november 2019). *Tyck till om trygghet i Helsingborg*. Tillgänglig 3 december 2019 på <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/tryggare-platser/>

Larsson, A., Ernstson, U., Elldér, E., & Fransson, U. (2011). *Tillgänglighetsatlas över Västra Götaland*. Västra Götalandsregionen.

Malmö stad. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.

Minerbi, L., Pomaika'i McGregor, D., & Kei Matsuoka, J. (2003). Using Geographic Information Systems for Cultural Impact Assessment. I Becker, H. A., & Vanclay, F. (red), *The International Handbook of Social Impact Assessment Conceptual and Methodological Advances*. Edward Elgar.

Motala kommun. (2017). *Motala ligger i dina händer – tillsammans formar vi vår framtid*.

Region Kronoberg (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: verktyg för att inkludera sociala aspekter*.

SLL. (2015). *Strategisk utveckling Samrådshandling för Programstudie Spårväg syd*. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Spacescape. (2016a). *Social konsekvensanalys av Södra Värtahamnen*. Beställd av Stockholms stad, Exploateringskontoret.

Spacescape. (2016b). *Stråk och flöden Forsåker*.

Spacescape. (2016c). *Södra Skanstull konsekvensanalys. Stadsstrukturanalys av programförslag för stadsutveckling i Södra Skanstull*.

Spacescape (2017). *TYCK TILL! Om kollektivtrafiken i Täby*. Beställd av Trafikenheten, Täby Kommun.

Spacescape (15 november 2019). *TYCK TILL! Om kollektivtrafiken i Täby*. Tillgänglig 3 december 2019 på <http://dialog.spacescape.se/tabykollektivtrafik/>

Sweco (2018). *Luftutredning inom stadsdelen Järnbrott*.

Trafikverket (2016). *Social konsekvensbeskrivning (SKB) Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län*.

Trafikverket (22 november 2019). *Lund*. Tillgänglig 3 december 2019 på https://www.trafikverket.se/contentassets/220d828c85e240da80c2af75b9df5ed8/bullerkartor-for-jarnvag/bullerkartor_jarnvag_lund.pdf

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

Tyréns. (2017). *Social konsekvensbeskrivning passage Skärsätra Hamnväg*. Beställd av SLL trafikförvaltningen, program Spårväg City.

Vanclay, F., Esteves, A. M., Aucamp, I., & Franks, D. M. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. IAI.

VGR. (2019). Arbetsmaterial med statistik om berört område (kartor och Excelfil), underlag för social konsekvensanalys för Metrobuss.

WSP. (2016). *GIS-baserad socioekonomisk analys av Huddinge kollektivtrafikplan*. Beställd av Huddinge kommun.

ÅF. (2018). *Detaljplan Järnbrottsmotet - vibrationsutredning*.

ÅF. (2019). *Social konsekvensanalys & Barnkonsekvensanalys Detaljplan Forsåker Östra delen*. Uppdatering nummer 3.

Intervjuer

Eriksson, S., & Örberg, L. (25 november 2019). Telefonintervju. Sara Eriksson arbetar på Västra Götalandsregionen och är ansvarig för social konsekvensbedömning av ÅVS Metrobuss. Lisa Örberg är utredningsledare på Trafikverket och utgör ett stöd i SKA-arbetet då Trafikverket leder ÅVS Metrobuss.

Halling, J. (19 november 2019). Mailintervju. Jon Halling är en av författarna till WSP-rapporten *GIS-baserad socioekonomisk analys av Huddinge kollektivtrafikplan*.

Lobo Lundgren, K. (12 december 2019). Telefonintervju. Kompletterande mailintervju 13 december 2019. Karin Lobo Lundgren är en av författarna av Spacescape-rapporten Social konsekvensanalys av Södra Värtahamnen.

Menke, M. (4 december 2019). Telefonintervju. Martin Menke arbetade framförallt med GIS för SKB Tvärförbindelse Södertörn Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun.

Preutz Papantoni, Y. (28 november 2019). Telefonintervju. Ylva Preutz Papantoni var delprojektledare för Programstudie Spårväg syd.

Resebo, C. (26 november 2019). Mailintervju. Christian Resebo är analyschef vid Fastighets- och gatukontoret, Malmö stad, och representerade Malmö stad som beställare av tillgänglighetsindex.



8 VAD HÄNDER NÄR BUSSEN SLUTAR ATT GÅ?

Om social konsekvensanalys i regional transportplanering,
Region Kronoberg

Camilla Ottosson och Elsa Anderman

8.1 INLEDNING

OLIKA GRUPPERS TILLGÄNGLIGHET, rörlighet och livskvalitet påverkas av transportsystemets utformning och funktion. Vårt resmönster skiljer sig åt beroende på vem vi är, var vi bor och vilka förutsättningar vi har att förflytta oss. Det kan till exempel handla om ålder, kön, inkomstnivåer, funktionsförmåga eller geografi. Normer hos individer och samhälle har också betydelse för vilket färdmedel en person väljer (Dymén m.fl., 2017).

Att olika grupper har olika resmönster och att platserns tillgänglighet skiljer sig åt medför att beslut om insatser kopplat till infrastruktur- och kollektivtrafik slår olika beroende på vilka grupper och platser som berörs (Region Kronoberg, 2018). Vårt pilotprojekt om indragen kvälls- och nattbusstrafik i Växjö stad visar exempelvis att ungdomar påverkas mer än vuxna eftersom ungdomar utgör en majoritet av resenärerna i nattbusstrafiken. Dessutom har ungdomar generellt sett sämre möjligheter till andra alternativa färdmedel. Vidare visar analysen att platser som ligger längst ifrån centrum påverkas mer.

För att skapa nytta för hela länet och dess invånare, och för att säkerställa att den regionala transportplaneringen styr mot politiskt beslutade mål, behöver den regionala transportplaneringen visa vilka grupper och geografer som påverkas och hur. Detta till exempel när beslut fattas om linjedragningar i kollektivtrafiken eller investeringar i vägar, gång- och cykelbanor. Det handlar om att bredda och addera perspektiv i planeringsprocesserna.

Frågorna är många och komplexa, men inte desto mindre viktiga att hantera. Med avsikt att utforska hur social hållbarhet kan hanteras i praktiken i den regionala transportplaneringen har Region Kronoberg under två år arbetat i nära samverkan med personer som regionalt arbetar med

infrastruktur, kollektivtrafik, folkhälsa, jämställdhet, kompetensförsörjning, mänskliga rättigheter och miljö. Detta för att utforska hur social hållbarhet kan hanteras i praktiken i regional transportplanering.

Det här kapitlet beskriver verktyget *Social konsekvensanalys (SKA) i regional transportplanering, dess innehåll och utformning samt framtagningsprocessen av verktyget*. Därefter beskrivs den kunskap om resmönster och normer som byggts upp under framtagningen och de lärdomar som dragits. Kapitlet avslutas med en beskrivning av ett pilotprojekt; *Halvering av kvälls- och nattbusstrafik i Växjö stad*, som ger läsaren en mer konkret bild av hur verktyget kan användas i den regionala transportplaneringen.

Syfte

Syftet med detta kapitel är att beskriva verktyget *Social konsekvensanalys (SKA) i regional transportplanering*, samt öka förståelsen av hur sociala värden kan hanteras i planeringen.

De frågor som utforskats och ligger till grund för arbetsprocessen är:

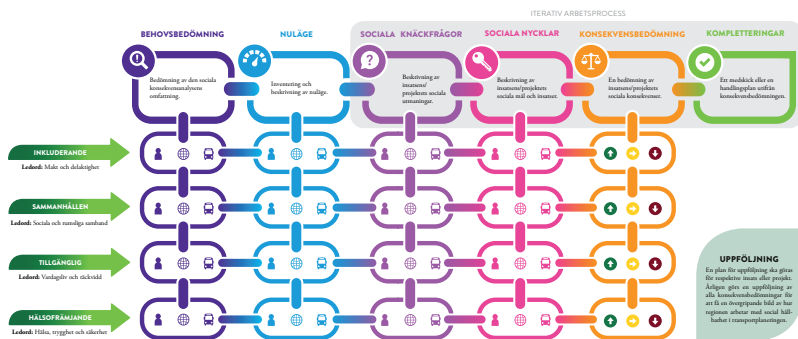
- Vad betyder social hållbarhet i transportplanering?
- Vilka perspektiv och vilka frågor behöver processen hantera?
- Vilken process krävs för att säkerställa att sociala värden kommer med i länets transportplanering?

8.2 SOCIAL KONSEKVENSANALYS (SKA) I REGIONAL TRANSPORTPLANERING

Människor i fokus

Den sociala konsekvensanalys som utvecklats av Region Kronoberg syftar till att bredda och addera perspektiv i transportplaneringen genom hela processen, i varje steg. Det handlar om att sätta människorna i fokus i planeringen, att identifiera rätt frågor vid rätt tidpunkt och att göra mer djupgående analyser av olika beslut. Själva verktyget är utformat som en tankekarta som bygger på *sex steg*, där varje steg utgår från *tre olika perspektiv och fyra sociala aspekter* (figur 1).

För att ge bäst effekt på process och resultat ska verktyget vara integrerat i ordinarie processer. Verktyget är utformat för att kunna vara appli-



Figur 1. En tankekart som översiktligt beskriver arbetsprocessen i en social konsekvensanalys samt fyra sociala aspekter (inkluderande, sammanhållen, tillgänglig och hälsofrämjande) och tre olika perspektiv (det mänskliga-, det geografiska- samt ett mobilitetsperspektiv), som processen består av. Perspektiven illustreras som symboler i de olika rutorna (Region Kronoberg, 2018:28f).

cerbart på mindre och kortare insatser och projekt till att kunna användas i längre och större processer. Exempel på insatser där det kan vara relevant att använda verktyget är: länstransportplanen, trafikförsörjningsprogram, linjedragningar i kollektivtrafiken, neddragningar, arbete med tidtabell, utredningar kopplade till infrastruktur och kollektivtrafik och som inspel till åtgärdsvalsstudier.

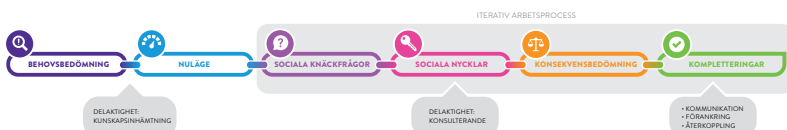
Ryggraden i den sociala konsekvensanalysen är deltagande, dialog och nuläge. För att göra en konsekvensanalys krävs kunskap om och insikt i andra människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Sådana kunskaper och insikter kräver en dialogkultur och ett ständigt pågående samtal. Dessa dialoger och samtal lägger grunden för ett nyanserat nuläge, som inkluderar olika gruppers förutsättningar och perspektiv.

Arbetsprocess i sex steg

Den sociala konsekvensanalysen bygger på en arbetsprocess i sex olika steg. Arbetsprocessen är illustrerad som en kedja, där alla stegen hänger ihop, (figur 2). De olika stegen kan variera i storlek beroende av vilken insats som avses.

I *steg ett* genomförs en *behovsbedömning*. Behovsbedömningen ska kort dokumentera omfattning, ansvarsfördelning, ramar och bakgrund. Det handlar om att visa vilka politiska beslut eller inriktningar som är styrande för insatsen, vilka juridiska ramar som behöver tas hänsyn till och vem eller vilka som kan antas komma att påverkas av eller påverka insatsen. Här ingår att titta på vilka internationella och nationella mål (till exempel Agenda 2030, transportpolitiska mål och jämställdhetspolitiska mål) samt vilka regionala mål och strategier (till exempel regional utvecklingsstrategi, trafikförsörjningsprogram eller regionala folkhälsomål) som är relevanta utifrån social hållbarhet. Beslut ska också tas gällande omfattning på den sociala konsekvensanalysen. Ska en förenklad social konsekvensanalys göras, där befintliga data och kunskap används? Eller finns behov av en full social konsekvensanalys där ny eller fördjupad kunskap hämtas in?

Steg två är en inventering och beskrivning av *nuläge*. Nulägesanalysen är basen och utgångspunkten för en trovärdig och konstruktiv konsekvensanalys, men också ett viktigt inspel till insatsen. Nulägesanalysen beskriver förutsättningar och villkor hos olika grupper och platser som berörs av den aktuella insatsen. I handboken *Sociala konsekvensanalys i regional transportplanering. Verktyg för att inkludera sociala aspekter* ges förslag på stödfrågor att ställa sig i den här fasen (Region Kronoberg, 2018:22f).



Figur 2. En modell över arbetsprocessens sex olika steg i en social konsekvensanalys. Stegen hänger ihop och varje steg illustreras med en symbol (Region Kronoberg, 2018:19).

Utifrån bakgrund (mål, strategier etc.) och nuläge identifieras och prioriteras sociala knäckfrågor i *steg tre*. Sociala knäckfrågor är de viktigaste utmaningarna som en insats behöver hantera utifrån social hållbarhet. De sociala knäckfrågorna ska vara så specifika som möjligt, eftersom dessa sedan ska vara vägledande i det vidare arbetet med att formulera sociala nycklar och göra bedömningar av insatsens konsekvenser.

Steg fyra handlar om att vända knäckfrågorna till *sociala nycklar* som är de sociala mål insatsen behöver fokusera på. Dessa nycklar ska direkt kunna tas i beaktande och vara vägledande i insatsens avväganden, åtgärder och beslut. De sociala nycklarna behöver sättas i relation till de juridiska och politiska ramarna, för att säkerställa att insatserna går i riktning mot politiskt beslutade mål och är i linje med lagstiftningen på området. Ett exempel på en social nyckel kan vara att öka barns- och ungdomars delaktighet i planeringsprocessen. Detta finns det starkt juridiskt stöd för, genom till exempel barnkonventionen, men också i organisationens egna styrdokument, som till exempel den regionala utvecklingsstrategin, Gröna Kronoberg 2025 (Region Kronoberg, 2019:32), som belyser vikten av barns- och ungdomars delaktighet i beslut som berör dem.

I *steg fem* görs en *konsekvensbedömning* av insatsen. En konsekvensbedömning kan bara göras om det finns en nulägesanalys med tillhörande knäckfrågor och nycklar. Konsekvensbedömningen ska göras utifrån om insatsen bidrar/stärker, inte påverkar/ inte är tillämpbar, alternativt motverkar/hindrar när det gäller att nå de sociala nycklarna.

Vid *steg sex* är konsekvensbedömning gjord. Men ofta kvarstår frågor som insatsen behöver hantera, eller andra frågor som kräver att någon annan aktör tar vid. Steg sex kallas *kompletteringar* och handlar om att hantera dessa kvarstående frågor. Till exempel genom att formulera ett medskick till andra aktörer eller en konkret handlingsplan i den aktuella insatsen.

Fyra sociala aspekter

I tankekartans vänstra del (figur 1) återfinns fyra sociala aspekter. Detta är huvudsakliga sociala utmaningar inom transportplaneringen i Kronoberg idag. De har identifierats genom en nulägesanalys som har satts i

relation till politiskt beslutade mål. De sociala aspekterna kan därför komma att förändras med tiden.

De fyra sociala aspekterna är: *inkluderande, sammanhållen, tillgänglig och hälsofrämjande*.

Inkluderande handlar om makt och delaktighet kopplat till regionala processer för transportplanering och beslutsfattande. I dessa processer innebär det en möjlighet att påverka sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället. Aspektens ledord är: *makt och delaktighet*.

Sammanhållen handlar om att se på länet utifrån ett strukturellt perspektiv. Hur hänger regionen samman rumsligt och socialt? Saknas det kopplingar någonstans? Finns det grupper och områden som är särskilt utsatta eller som missgynnats i det befintliga transportsystemet? Aspektens ledord är: *sociala och rumsliga samband*.

Tillgänglig handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen. Idag sträcker sig människors vardagsliv ofta bortom det lokala. För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. Aspektens ledord är: *vardagsliv och räckvidd*.

Hälsofrämjande i transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och föroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. I transportplaneringen är det viktigt att skilja på begreppen upplevd trygghet och trafiksäkerhet (en gångtunnel kan till exempel vara ett mer trafiksäkert alternativ för en fotgängare men kan upplevas som otryggt). Att främja trygghet i transportsammanhang kan också handla om att belysa olika behov kopplade till ålder, kön, socioekonomisk ställning, språk med mera. Aspektens ledord är: *hälsa, trygghet och säkerhet*.

Symbolerna i tankekartan representerar tre analysperspektiv: det mänskliga- och det geografiska-perspektivet, samt ett mobilitetsperspektiv. Dessa är viktiga att reflektera över i processens samtliga steg.



Det *mänskliga perspektivet* beskriver vilka som kan komma att beröras av en insats. Detta är viktigt eftersom en insats kommer att påverka olika grupper på olika sätt, utifrån exempelvis ålder, funktionsvariation, etnisk tillhörighet, socioekonomi med mera.



Det *geografiska perspektivet* beskriver vilka geografier som påverkas av en insats. Exempelvis, tätort, vilka delar av tätorten, landsbygder, vilken typ av landsbygd och så vidare. Olika platser har olika förutsättningar kopplat till tillgänglighet, vilket gör att konsekvenser för olika insatser kommer att se olika ut beroende på var i geografin den sker. Geografiers olika tillgänglighet påverkar också personers möjligheter att tillgodose sina transportbehov, som att ta sig till jobb, skola och fritidsaktiviteter över dygnet och året.



Mobilitetsperspektivet beskriver vilka transportslag som gynnas av en insats. Detta är relevant eftersom olika grupper har olika förutsättningar och preferenser att använda olika transportmedel. Genom att inkludera detta perspektiv kan slutsatser dras kring vilka transportmedel och vilka grupper som gynnas av insatsen.

8.3 Framtagningsprocess och kunskapsbyggnad

Utveckling av SKA-verktyget har skett i öppen dialog och i nära samverkan med en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner som regionalt arbetar med infrastruktur, kollektivtrafik, folkhälsa, jämställdhet, kompetensförsörjning, mänskliga rättigheter och miljö. Arbetsgruppen bestod av personal från Region Kronoberg, Länsstyrelsen i Kronoberg län, och Trafikverket, under ledning av Region Kronoberg. Det har varit en utforskande och lärande process som pågått under drygt två år, med finansiering av Tillväxtverket inom regeringsuppdraget Jämställd regional tillväxt 2016–2018.

Arbetet började med en kunskapsbyggnad kring social hållbarhet i transportplaneringen. Frågor som utforskades i arbetsgruppen var:

- Vad är social hållbarhet?
- Vilka normer och maktstrukturer finns kopplade till transportplanering och vad har de för betydelse för vårt arbete?
- Vilka modeller och verktyg för social konsekvensanalys finns redan idag?
- Hur ser olika gruppers resmönster ut i Kronobergs län?

Utforskande diskussioner

För att fördjupa oss i ovan frågor tog arbetsgruppen hjälp av externa experter från Trivector Traffic och White Arkitekter. Med hjälp av experterna fördes diskussioner som landade i några grundläggande förutsättningar för den fortsatta utvecklingen av verktyget.

Arbetsgruppen definierade att social hållbarhet i transportplaneringen kan handla om att kartlägga och analysera:

- Olika gruppers behov av infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Olika gruppers tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Konsekvenser för olika grupper och geografier av beslut kopplade till transportplanering
- Olika gruppers möjlighet att delta i och påverka planeringsprocesser kopplade till transportplanering
- Underlätta för möten mellan människor och stödja ett aktivt liv

Därtill diskuterades hur normer och maktstrukturer påverkar hur transportplaneringen formas. Såväl medvetna som omedvetna normer styr idag hur beslut avvägs och lösningar ser ut. De normer som tenderar att skapa eller förstärka en negativ struktur behöver medvetandegöras, därför behöver ett normkritiskt perspektiv appliceras i transportplaneringen.

Vikten av en deltagande process som ger olika intressenter möjlighet att få inflytande över transportplaneringen är nära kopplad till diskussionen om normer och makt. Grupper som generellt har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, person med utländsk bak-

grund, socioekonomiskt svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Strategier för att inkludera dessa grupper behöver utarbetas av de som är ansvariga för transportplaneringen (Region Kronberg, 2018).

Exemplen ovan kring vad social hållbarhet i transportplaneringen kan vara, hur normer och maktstrukturer påverkar transportplaneringen och vikten av deltagande processer har utgjort en grund i arbetet med att ta fram en konkret arbetsmodell.

Statistik och befintliga modeller

Halvvägs in i projektet tog Trivector Traffic fram rapporten *Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning* (Dymén m.fl., 2017) Rapporten beskriver kopplingen mellan sociala perspektiv och transportplanering och ger ett nuläge över olika gruppers resmönster i Kronoberg samt på nationell nivå. Nuläget och de utmaningar som identifierades ledde senare fram till formuleringen av de fyra sociala aspekterna i SKA-verktyget som beskrivs ovan.

Några exempel på nuläge och utmaningar i Kronobergs län är:

- Skillnader mellan olika befolkningsgrupper när det gäller sysselsättning, utbildningsnivå och hälsa, vilka ofta också har en geografisk koppling.
- Länet har långa avstånd och är glesbefolkat. Flertalet invånare bor i de större infrastrukturstråken.
- Bilen är det vanligaste färdmedlet i Kronoberg.
- Kvinnor reser 20% färre kilometer per dag jämfört med män, men gör något fler antal resor än män varje dag.
- Starttider för kvinnor och män skiljer sig åt. Kvinnor har en större och något tidigare topp på morgonen, männen en större topp på eftermiddagen.
- Personer med funktionsnedsättning reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsnedsättning.
- Den vanligaste resan för äldre över 65 år är kopplad till inköp och service.
- Personer under 25 år är mer beroende av kollektivtrafik, cykel och gång än andra grupper.

- Utlandsfödda kvinnor och män har i mindre utsträckning än inrikesfödda kvinnor och män tillgång till bil, och reser oftare tidigare morgnar och sena kvällar med kollektivtrafik.
- Cyklingen i länet minskar, fler har en stillasittande fritid och ohälsan växer sig större speciellt bland grupper med sämre ekonomiska förutsättningar.
- Kvinnor upplever större otrygghet än män och avstår i större utsträckning från att gå ut kvällstid.

För att komplettera nuläget och diskussionerna i arbetsgruppen gjordes också en omvärldsspaning där vi tittade på befintliga modeller för att inkludera sociala aspekter. Bland annat har skriften *Planera för människor: Social hållbarhet i fysisk planering*, utgiven av Region Skåne (2016), och *Social Konsekvensanalys, människor i fokus 1.0*, utgiven av Göteborgs stad (2011) varit till stor inspiration. Det gäller särskilt beskrivning av sociala aspekter och upplägg av olika arbetsmodeller. Många befintliga modeller för sociala konsekvensbedömningar görs dock i efterhand på ett redan färdigt förslag. Det vi ville uppnå med arbetet i Kronoberg var att hitta ett sätt att så tidigt som möjligt väga in sociala aspekter och göra det på ett hanterbart sätt.

8.4 PILOTPROJEKT: VAD HÄNDER NÄR BUSSEN SLUTAR ATT GÅ?

Halvering av kvälls- och nattbusstrafiken, Växjö stad

I oktober år 2018 beslutade trafiknämnden i Region Kronoberg om att halvera den sena kvälls- och nattbusstrafiken i Växjö stad. Detta beslut fungerade som ett pilotprojekt för att testa SKA-verktyget.

Bakgrunden till beslutet var framförallt ekonomiska besparingar, och att det inkommit flera klagomål till Länstrafiken Kronoberg. Klagomålen rörde främst den sena kvälls- och nattbusstrafiken och kom från boende längst med sträckor där bussarna passerar. Det handlade om allt från stökiga ungdomar på busshållplatser, till störande ljud från bussar och nedskräpning.

En arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Länstrafiken Krono-

berg och från regionala utvecklingsavdelningen (infrastruktur, kollektivtrafik, jämställdhet) fick i uppdrag att bedöma vilka sociala konsekvenser detta beslut skulle kunna få. Nedan presenteras kortfattat arbetsprocessen, som följer SKA-verktygets sex olika steg.

SKA-processens omfattning (steg 1)

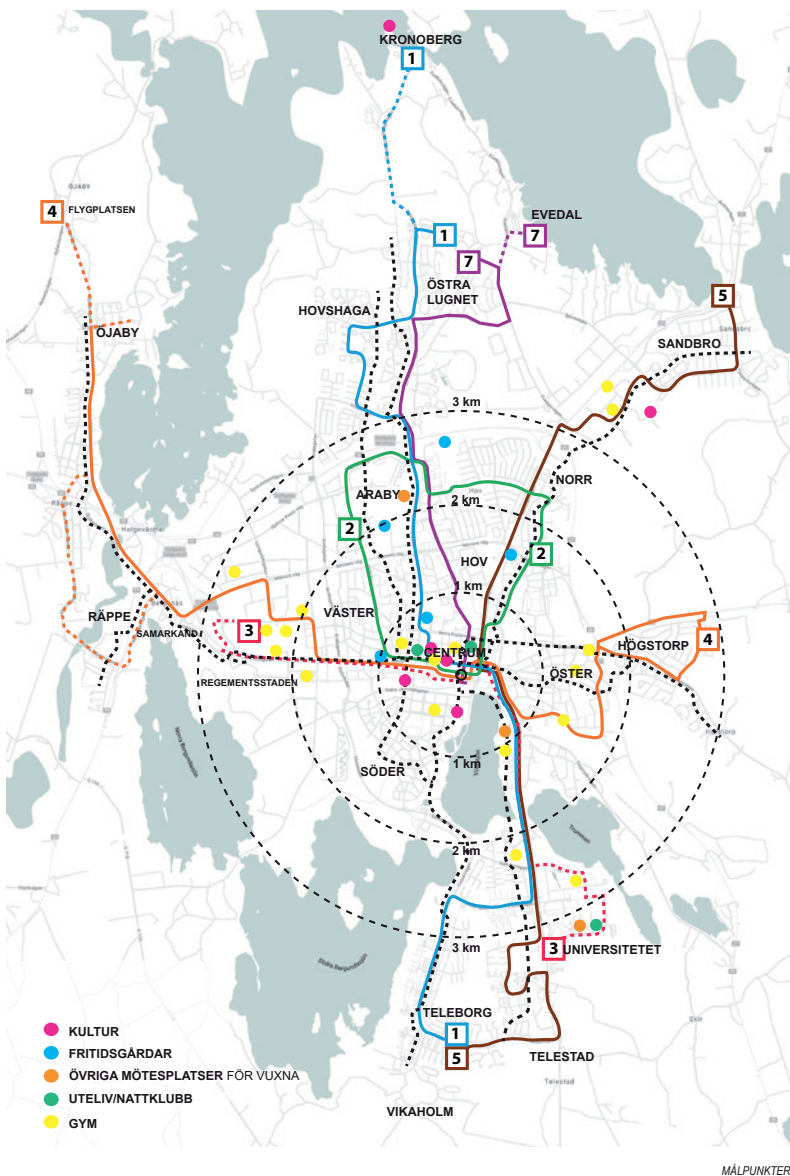
Inledningsvis genomfördes en intressentanalys som är en metod för att identifiera vilka som påverkar och påverkas av en insats (se Region Kronoberg, 2020). Gruppen ungdomar identifierades som en viktig målgrupp för konsekvensanalysen. Det är främst denna grupp som använder sena kvälls- och nattbusstrafiken, samtidigt som de inte har någon möjlighet att påverka beslutet. Studenter urskildes från gruppen då de i olika forum har mer möjlighet att delta.

I nästa steg ringade arbetsgruppen in relevanta lagar, och beslutade mål för uppdraget. Agenda 2030, transportpolitiska mål, den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg och jämställdhetspolitiska mål lyftes särskilt fram. I Agenda 2030, i mål 11.2, står det till exempel att särskild uppmärksamhet vid utbyggnad av kollektivtrafik ska ges till behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning, samt äldre personer (Regeringen, u.å.).

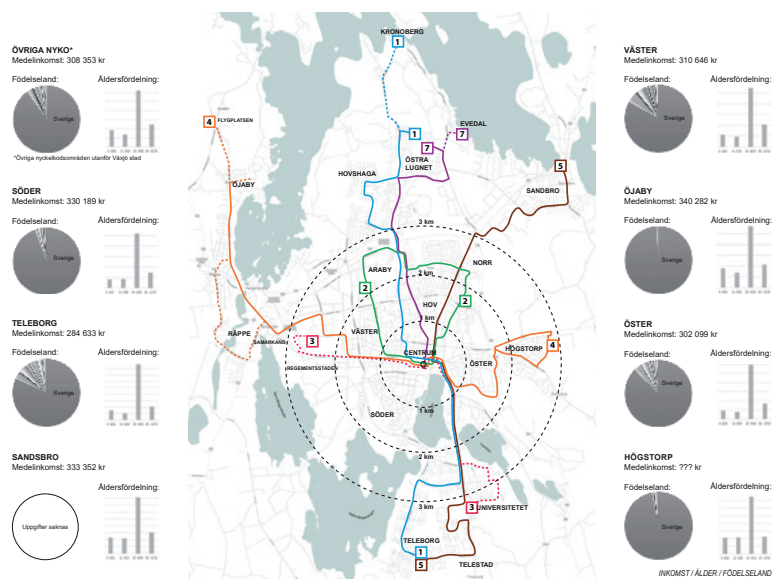
Eftersom beslutet om neddragning redan var taget och att det i detta skede främst handlade om att eliminera, alternativt minska, de negativa konsekvenserna och öka de positiva, landade arbetsgruppens beslut i att genomföra en förenklad social konsekvensanalys.

Inventering av nuläge (steg 2)

Arbetsgruppen började med en inventering utifrån stödfrågor som finns med i verktyget *Social konsekvensanalys (SKA) i regional transportplanering* (Region Kronoberg, 2018:22f). Denna kunskap samlas sedan och utvecklas genom hela processen. De frågor som skulle besvaras kopplar till de fyra sociala utmaningarna; *inkluderande, sammanhållen, tillgänglig* och *hälsofrämjande* och de olika perspektiven, människa, geografi och mobilitet. Det kan till exempel vara frågor om hur åldersstrukturen ser ut



Figur 3. Målpunkter och kollektivtrafikens linjedragning Växjö stad, arbetsmaterial karta: White Arkitekter.



Figur 4. Befolkningsdata, Växjö kommun, 2018. Arbetsmaterial karta: White Arkitekter.

i de berörda områdena, eller de berörda områdenas rumsliga och sociala koppling till centrum, över dygnet, och året. Dessa frågor belyser den sociala aspekten sammanhållen och perspektiven geografi och människor.

En del kunskap inhämtades internt i organisationen; genom att kontakta sjukvården för information om exempelvis skiftbyte i och med att sjukvårdens anställda kan behöva resa sena kvällar och tidiga morgnar. Länsstrafiken Kronoberg kontaktades för information om linjenät, tidtabeller och antal resenärer, samt organisationens kulturteam för att identifiera relevanta målpunkter (figur 3).

Externa källor var polismyndigheten i Växjö, i syfte att kartlägga tider för skiftarbete, samt Växjö kommun för befolkningsdata och resultat av genomförd trygghetsundersökning. Det inhämtade materialet sammanställdes sedan i ett antal illustrativa kartbilder, vilka fungerade som underlag i konsekvensanalysen (figur 3 och 4).

Vad visar insamlad statistik?

Information från Länstrafiken Kronoberg visar att det är främst gruppen ungdomar som nyttjar kvälls- och nattbusstrafiken. Utifrån den sociala aspekten *inkluderande* ställs då frågorna om denna grupp blivit hörda och var initiativet har initierats och vilka antaganden som ligger bakom.

Utifrån aspekten *sammanhållen* identifieras skillnader mellan olika områden i Växjö. Det handlar om demografi och socioekonomiska förutsättningar samt olika områdets rumsliga kopplingar. Statistiken visar att ungdomar främst bor i ytterområdena, medan äldre personer är överrepresenterade i stadens centrum. Det råder också skillnader mellan områden när det gäller socioekonomi, som mellan exempelvis stadsdelarna Araby, Öjaby och Högstorp. Till detta kommer mentala avstånd, det vill säga det upplevda avståndet (vilket ofta skiljer sig från det faktiska avståndet).

För att förstå hur *tillgängligheten* för olika grupper och till/från olika platser kommer att påverkas analyserades befolkningsdata tillsammans med målpunkter och linjedragningar. Relevanta målpunkter för ungdomar är utspridda över staden, men ligger ofta i anslutning till kollektivtrafik. Andra viktiga målpunkter för exempelvis skiftarbetare ligger till stor del i centrum och i anslutning till kollektivtrafik. Däremot visar skiftarbetares tider inom sjukvården och polismyndigheten att dessa inte kommer att påverkas då skiftbyte sker innan busstrafiken halveras.

Utifrån det *hälsofrämjande* perspektivet lyfts frågor om trygghet fram. I och med att det handlar om kvälls- och nattbusstrafik och att trygghetsundersökningar indikerar att många, främst kvinnor, känner sig otrygga i länet.

Vilka är knäckfrågorna och hur ska de hanteras? (steg 3 och 4)

För att ta reda på vilka frågor processen måste hantera identifieras ett par *sociala knäckfrågor*. Dessa identifieras genom att väga samman kunskapsunderlag utifrån de sociala aspekterna med de olika perspektiven; mänskliga, geografi och mobilitet.

Utifrån den sociala aspekten *inkluderande*, och perspektivet *människa* så råder det en demokratisk obalans där den grupp som påverkas mest,

alltså ungdomar, inte haft möjlighet att påverka beslutet. En knäckfråga blir därför *ungdomars delaktighet*.

Utifrån den sociala aspekten *tillgänglig* och perspektiven *geografi* och *människa* lyfts den *minskade rörligheten för ungdomar* i ytterområdena upp som en knäckfråga. Det handlar om att ett par av områdena, som exempelvis Sandsbro, där det bor många ungdomar så finns ett sammanhängande skogsområde och ett industriområde som man behöver passera till och från centrum. Då det handlar om att passera dessa områden sen kväll- och natt finns risk att många avstår från att exempelvis ta cykel med anledning av den upplevda otryggheten.

En ytterligare knäckfråga som identifierades handlade om *koppling mellan den lokala busstrafiken och regionbusstrafiken*. Detta blir en social knäckfråga utifrån den sociala aspekten *sammanhållen* och perspektivet *geografi*. Växjö's roll som social knutpunkt för regionen är inte att förglömma. Frågan om att busstrafiken är till för fler än dem som bor i Växjö är relevant. Om kopplingen mellan de olika systemen uteblir finns risk att väntetiden för dem som reser till/från Växjö bli väldigt lång. Avstånden gör också att cykel inte är ett rimligt alternativ.

För att kunna hantera identifierade knäckfrågor identifierades ett antal *sociala nycklar*. Dessa handlade om ungdomars rörlighet och delaktighet och koppling mellan lokal- och regionbusstrafiken. Förslagen som gavs var att Länstrafiken Kronoberg skulle öka ungdomars delaktighet genom dialog, samt se över tidtabellerna för kopplingar mellan stads- och regionbusstrafiken. Dessa åtgärder skulle sedan ligga till grund för hur neddragningen fördelades mellan de olika linjerna i stadsbusstrafiken.

Så vad händer då när bussen slutar gå? (Steg 5 och 6)

Eftersom beslut om neddragning redan var fattat, och att den sociala konsekvensanalysen testades i slutskedet av processen minskade handlingsutrymmet för vad som kunde genomföras. Det blev därför ingen utökad dialog med ungdomar och möjligheterna att anpassa tidtabeller visade sig vara väldigt komplex.

Mot bakgrund av detta konstaterades att en neddragning av kvälls- och

nattbusstrafiken skulle medföra att de som tidigare klagat på bullernivån från bussarna, samt stökiga ungdomar vid busshållplatser blir nöjda, och att Länstrafiken Kronoberg sparar pengar genom att färre turer körs.

Men samtidigt riskerar rörligheten för ungdomar att minska, främst för ungdomar längst ifrån centrum. Alternativa färdssätt som gång eller cykel kvälls- och nattetid är ofta inte ett alternativ, särskilt om individen behöver ta sig genom skogspartier eller industriområden. En genusanalys visade också att flickor i högre grad än pojkar upplever otrygghet, varför flickor bedöms drabbas hårdare än pojkar.

Förändrad tillgängligheten för dem som bor utanför Växjö stad var svår att bedöma eftersom tidtabeller ej var fastlagda, men risk finns att angöringstider för regionbusstrafiken inte kommer att docka in med avgångstider med stadsbusstrafiken.

Vidare visar konsekvensanalysen att tillgängligheten till/från centrum kommer att minska överlag även om tidtabellerna anpassas, men begränsas i och med att bussarna fortfarande går, om än inte lika ofta. Konsekvenserna antas inte heller bli lika stora på sommaren som på vintern.

Andra negativa konsekvenser som identifierades handlade om risk för ökat bilåkande, och risk för minskad attraktivitet för staden som helhet, eftersom kvälls- och nattbusstrafik uppfattas ha ett högt symbolvärde för en attraktiv stad. Processen visar också obalans i delaktighet eftersom barn och ungdomar inte hörts. Dessa konsekvenser kan ställas i relation till politiska mål gällande barn- och unga, exempelvis barnets bästa ska komma i första hand vid beslut och åtgärder som berör barnet (FN, 1989; Region Kronoberg, 2019).

När det gäller konsekvenser av själva SKA-processen så konstaterade arbetsgruppen att den bidragit till arbetet som helhet. Förutom all information som sammanställts, vilken kan användas i flera sammanhang framöver, så har kunskapen om vilka som påverkas och påverkar höjts. Tillgänglighet till arbetsplatser för skiftarbetare inom vård och polis påverkas exempelvis inte negativt, medan vissa platser och vissa grupper i befolkningen påverkas mer än andra. Detta är viktig information att ha med sig i planeringen framöver. Även om ungdomars delaktighet inte

ökade så ökade delaktigheten överlag och alla samtal som fördes under processen har också gett mervärde i form av ökat samarbete internt.

8.5 AVSLUTANDE REFLEKTIONER

Det är en stor utmaning att gå från ord till handling avseende att skapa ett transportsystem som går i en hållbar riktning. Några lärdomar från vår process presenteras nedan.

• Värdefullt med många kompetenser

Verktyget *Social konsekvensanalys i regional transportplanering* har tagit form under två års arbete i arbetsgruppen, och flera viktiga skilda utkast har funnits. Framgångsfaktorer som gjort att vi kunnat landa i den slutliga modellen har varit *delaktighet*, där de som förväntas använda verktyget varit med i dess utformning, och ett *tvärsektoriellt angreppssätt* där en bredd av kompetenser och erfarenheter bidragit i processen. Även de *dialoger* som genomförts med aktörer utanför arbetsgruppen har bidragit till utveckling av den slutliga modellen och har lett till en bredare spridning av verktyget regionalt och nationellt.

För att få önskad kvalitet och djup i materialet har det i processen också varit viktigt med specialistkompetens. När sociala analyser ska genomföras är vår bedömning att processen behöver stöttas av personer med den expertisen.

• Komplexa frågor kräver komplexa processer

Många frågor kopplat till social hållbarhet i transportplaneringen är oerhört komplexa, tar tid och kräver ofta att fler kompetenser är delaktiga i processen. Det som ger SKA-verktyget dess mervärde är just komplexitet och förmåga att hantera olika dimensioner av social hållbarhet och geografi samtidigt och på ett strukturerat sätt. Att verktyget också kan anpassas till olika projekt och insatser, allt från ett trafikförsörjningsprogram till en förändring i en tidtabell, är en styrka.

Komplexiteten är dock också verktygets svaghet. Tankekartan och arbetsprocessen kan upplevas som komplicerade och allt för tidskrävande.

Att använda verktyget kräver att användaren sätter sig in i vad respektive steg innebär och förstår att de olika stegen kan variera i storlek beroende på vilken insats som avses och beroende på om en förenklad eller full social konsekvensanalys ska göras.

För att öka användbarheten i vår organisation har det varit viktigt att tydliggöra att det inte handlar om att varje enskild insats ska hantera alla identifierade sociala utmaningar och gynna alla olika grupper i samhället och hela länet. Vi har begränsade resurser och det måste vi förhålla oss till. Däremot är vår uppgift att skapa förutsättningar för att utvecklingen, på det stora hela, styr mot redan antagna mål på olika nivåer. Genom att utvärdera och analysera vilka konsekvenser som insatser får på olika grupper och geografier så kan mer genomarbetade beslutsunderlag presenteras. Det blir också enklare att utvärdera om vi går i rätt riktning, eller inte. Det handlar inte om att ställa olika grupper, eller geografier mot varandra, utan om att skapa jämlika förutsättningar för länet och för dess invånare.

• Utökat kunskapsunderlag och medvetenhet

För att genomföra en konsekvensanalys krävs kunskap om nuläget. Kunskapsinsamlingen ser idag olika ut, men i vår organisation när det gäller transportplanering är kunskapen störst gällande arbetspendling och skolungdomar, och då i starka pendlingsrelationer. Detta är viktigt underlag, men behöver kompletteras. För att veta hur insatser slår mot olika grupper och olika geografier behöver sådan information samlas och analyseras. Detta tar tid. I vårt pilotprojekt om neddragning av den sena kvälls- och nattbusstrafiken i Växjö stad så var detta det mest tidskrävande steget. Data finns inte samlad och det krävs mycket handpåläggning. Vår slutsats är att detta steg är nödvändigt och behöver ges större utrymme i våra processer framöver. Det ger också ett mervärde. Förutom att materialet kan användas i fler sammanhang så ger det en ökad medvetenhet. Vi fick kunskap om vilka grupper och geografier som påverkas mest negativt, vilket gör att eventuella åtgärder kan anpassas och kan fungera som underlag för kommande insatser och prioriteringar.

• Störst handlingsutrymme tidigt i processer

Pilotprojektet om neddragning av kvälls- och nattbusstrafiken i Växjö stad visar att handlingsutrymmet att hantera knäckfrågor varit begränsat, eftersom analysen genomfördes i slutet av processen. Det hade varit intressant om den sociala konsekvensanalysen genomförts innan beslutet fattats av trafiknämnden, och kanske egentligen ännu tidigare, som ett underlag inför beslut av den årliga budgeten. Olika alternativ om satsningar och neddragningar skulle då kunna ställas mot varandra där konsekvenser för olika grupper och geografier viktas och utvärderas. Det handlar om att på det stora hela säkerställa att nödvändiga prioriteringar och omprioriteringar bidrar till att beslutade mål uppnås.

Vårt arbete med social hållbarhet kan enkelt sammanfattas i att det handlar om att addera och bredda perspektiv i planeringen. Genom att tydligare inkludera sociala aspekter i transportplaneringen skapas goda förutsättningar för en social struktur som håller över tid och generationer. Verktöget Social konsekvensanalys (SKA) ger oss ett stöd i arbetsprocessen så att frågorna hålls aktuella och finns med löpande.

REFERENSER

Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., & Slotte, J. (2017). *Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning*. Trivector Traffic PM 2017:52 Version 1.3, beställd av Region Kronoberg.

FN. (1989). *Konvention om barnets rättigheter*.

Göteborgs stad. 2011. *Social konsekvensanalys, människor i fokus 1.0*. Göteborgs stad, Stadsbyggnadskontoret.

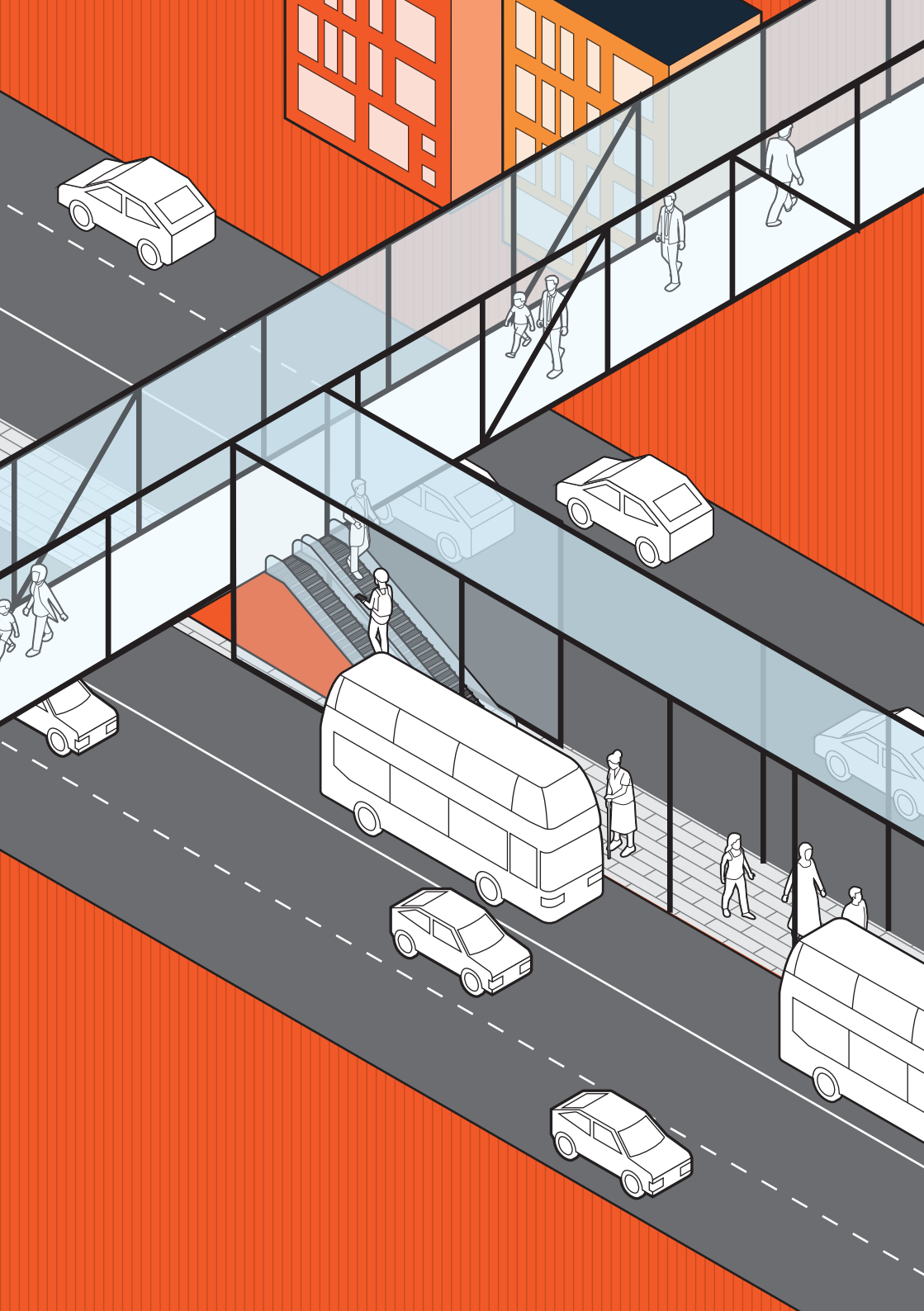
Regeringen (u.å.). *Agenda 2030 och globala målen*. Tillgänglig 3 december 2020 på <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Region Kronoberg. (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Region Kronoberg.

Region Kronoberg. (2019). *Aktualiserad Gröna Kronoberg: Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län 2019–2025*. Region Kronoberg.

Region Kronoberg (26 februari 2020). *Intressentanalys*. Tillgänglig 3 december 2020 på <https://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/arbetsmetod/intressentanalys/>

Region Skåne. (2016). *Planera för människor: Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*. Region Skåne.



9 REGIONAL PLANERING FÖR SOCIAL HÅLLBARHET, EXEMPLET METROBUSS

Sara Eriksson

9.1 INLEDNING

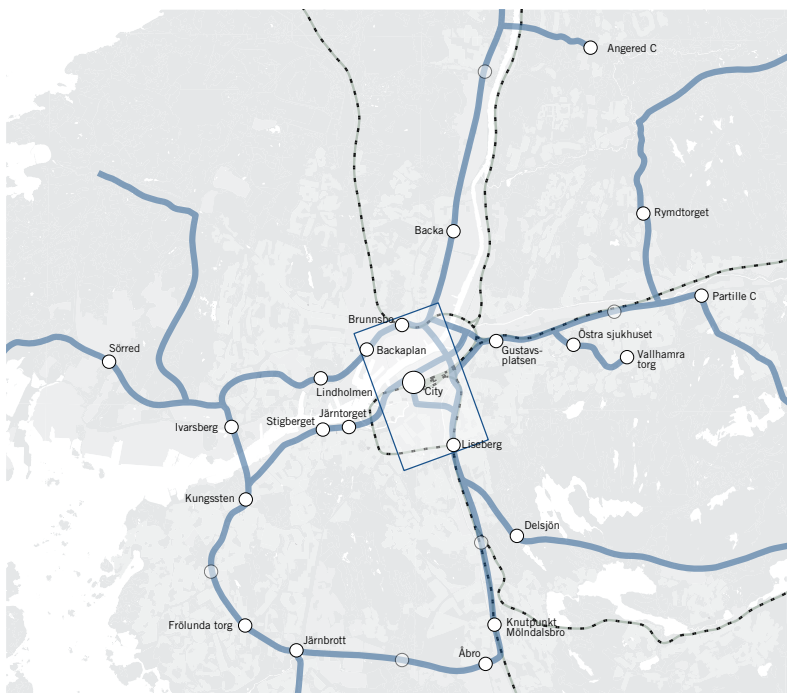
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN (VGR) har tillsammans med Trafikverket genomfört en social konsekvensbedömning (SKB) i samband med åtgärdsvalsstudien¹ (ÅVS) för Metrobuss. Metrobuss är ett planerat nytt snabbusskoncept i storstadsområdet Göteborg, Mölndal och Partille. Som grund för Västra Götalandsregionens arbete med social hållbarhet i transportplaneringen finns Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor, som är en del av trafikförsörjningsprogrammet² för Västra Götaland. Ett av målen i strategin är att sociala konsekvenser ska beaktas systematiskt i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken.

Eftersom det inte funnits någon etablerad modell för att göra sociala konsekvensbedömningar inom transportsektorn har VGR tagit inspiration från flera håll. För att utveckla och testa en modell i skarpt läge genomfördes en SKB för ÅVS Metrobuss. Framtagandet av modellen har varit iterativ, med många lärdomar, och som vi gärna delar med oss av.

Syftet med detta kapitel är att beskriva dels hur Västra Götalandsregionen tillsammans med Trafikverket har genomfört en social konsekvensbedömning i strategisk planering av kollektivtrafik, dels vilka lärdomar vi som genomfört SKB:n har dragit av det. Utgångspunkten har varit de förutsättningar för Metrobuss som gavs i Målbild Koll2035 (Västra Götalandsregionen, 2017), det vill säga att val av sträckning och stationer i mångt och mycket var fastlagda.

Metrobuss – nytt snabbusskoncept

Metrobuss är ett nytt snabbusskoncept i och kring Göteborgsområdet, och är en del av regionens målbild för kollektivtrafikens utveckling i Göteborg, Mölndal och Partille (Målbild Koll2035). Metrobussnätet



Figur 1. Ursprunglig karta över utpekade stråk för Metrobuss och tänkta stationslägen. SKB:n har omfattat större delen av systemet (Västra Götalandsregionen, 2017:35).

har som uppgift att binda samman tyngdpunkter och andra viktiga målpunkter i stadsområdet, samt stråk från ytterstad och grannkommuner med stadsområdet. I Målbild Koll2035 beskrivs Metrobussystemet ligga i huvudsak på eller längs befintliga trafikleder runt och genom centrala Göteborg, se figur 1. Inom stadsområdet kör bussarna på egna banor. Metrobuss ska ha stationsliknande hållplatser med ca 1–2 km avstånd emellan. I figur 1 visas förslaget till sträckning och de tänkta stationslägena. Under ÅVS-arbetet har sträckningen och stationslägena ändrats något. Till exempel har ett förslag om en station vid Värvaderstorget tillkommit medan flera stationslägen under arbetets gång uteslutits.

Metrobussystemet vänder sig i första hand till arbetspendlare, som traditionellt behandlas som en homogen grupp med homogena behov och

förutsättningar. Dessa behov och förutsättningar likställs med det som är normalt, det vill säga inom normen. De normer som råder i olika delar av samhället och i planeringen påverkar individens vardag och även användningen av transportsystemet. I rapporten *Jämställdhet och transportsystemet* (Smidfeldt Rosqvist, 2020) framgår att transportplaneringen tydligt domineras av starkt manliga normer. Därför finns det anledning att belysa att det bland arbetspendlare finns människor av olika kön och könsidentitet, sexualitet, etnicitet, socioekonomisk status och funktionsvariation. Det kan även behöva belysas att människor kan tillhöra flera av dessa kategorier samtidigt, vilket gör att vi behöver ha ett intersektionellt perspektiv i vår målgruppsanalys. Bland arbetspendlarna finns därmed skillnader i beteende, värderingar, attityder och maktfördelning. Vissa har bil, andra inte. En del har mer flexibla arbetstider medan andra arbetar med fasta och kanske obekväma tider. Hur ser vi till att alla dessa gruppers behov och förutsättningar blir kända och beaktade i transportplaneringen?

En uttalad ambition med Metrobuss är att förbättra kapaciteten på de stora motorlederna genom att få en överflyttning från bil till kollektiva resor. Därmed är bilister en viktig målgrupp. Historiskt har samhället planerats med bilen som utgångspunkt och norm. I Trafikanalys (2018) rapport *Så reser vi baserat på socioekonomi* framgår att den halva av befolkningen med högst inkomster är de som gör flest bilresor. Sett till kön och ålder gör män i åldern 41–64 år flest bilresor och även längst resor. Risken att bilisternas behov blir tillgodosedda på andras bekostnad måste granskas.

9.2 BESKRIVNING AV GENOMFÖRANDE OCH RESULTAT AV SKB:N

Inledande workshop för att identifiera sociala knäckfrågor

Den sociala konsekvensbedömningen inleddes med att låta tjänstepersoner i de organisationer som medverkar i ÅVS Metrobuss delta i en workshop. Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västtrafik var representerade. Liksom Länsstyrelsen och konsulter från Sweco. Från Göteborg deltog representanter från flera olika förvaltningar inklusive en av de berörda stadsdelarna. Del-

tagarna fick fundera över hur Metrobuss sträckning, val av stationslägen samt stationernas utformning kunde leda till sociala nyttor respektive onyttor utifrån fyra sociala aspekter: sammanhållen, inkluderande, tillgänglig och hälsofrämjande. Se tabell 1 nedan för en förklaring av begreppen. Här ingick även att tänka utifrån olika sociala kategorier (kön, hbtq, religion/etnicitet, funktionshinder, socioekonomi, ålder). Detta visade sig vara svårt, eftersom det bland deltagarna i många fall saknades kunskap om behov och förutsättningar hos olika resenärsgupper. Workshopen gav dock en rad inspel till det fortsatta arbetet med SKB:n. Inspeken analyserades av en grupp bestående av experter på social hållbarhet inom Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad med stöd av forskarna Ana Gil Solá och Lena Levin. Analysen gav ett antal sociala knäckfrågor, ett begrepp som lånats från Region Kronoberg (2018), och som avser frågeställningar som bedöms centrala att arbeta vidare med.

Tabell 1. Sociala aspekter i SKB för ÅVS Metrobuss (Trafikverket och Västra Götalandsregionen, 2020)

Aspekt	Beskrivning
Sammanhållen	Handlar om att människor från olika områden och med olika bakgrund och förutsättningar ska ha möjlighet att se varandra och mötas. En sammanhållen region/stad kännetecknas av starka sociala och rumsliga samband.
Inkluderande	Handlar om makt och delaktighet, att människor ska ha möjlighet att påverka sin vardag, ges möjlighet att inkluderas i beslutsprocesser som berör dem.
Tillgänglig	Handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i transportplaneringen.
Hälsofrämjande	Handlar om människors olika behov av trafiksäkerhet, minskat buller och luftföroreningar, möjligheten att göra hälsosamma val och om trygghet.

Knäckfrågorna som röd tråd

De sociala knäckfrågorna som identifierades kretsar kring följande teman:

- Potential för överflyttning från bil till kollektivtrafik
- Motorlederna som barriärer – både ökade och minskade barriäreffekter
- Stationsutformning inklusive vägen till och från stationen, vilken möjliggör för alla resenärsgupper att ta del av systemet. Fokus på fysisk tillgänglighet, trygghet, orienterbarhet och avstånd.
- Fördelning av nyttor med Metrobuss
- Okunskap kring förutsättningar och behov hos olika grupper

Med de sociala knäckfrågorna som utgångspunkt skaffade vi oss mer kunskap för att fördjupat kunna beskriva de sociala nyttorna respektive onyttorna med Metrobuss. Vi har lagt särskilt fokus på de frågor som rör fördelning av nyttor samt okunskap kring förutsättningar och behov hos olika grupper.

Metrobuss sociala nyttor och onyttor

Det är lätt att hitta sociala nyttor med Metrobussystemet på en övergripande nivå. Det ger förbättrad tillgänglighet genom snabbare restider och nya reserelationer på tvären. Potentiellt kan det även leda till en överflyttning från bil till kollektivtrafik, vilket är hälsomässigt fördelaktigt, och bidrar till nationella och regionala miljö- och klimatmål.

Metrobuss kommer i huvudsak att gå på befintliga motorleder, och där tillför Metrobuss ingen ökad barriäreffekt att tala om. Däremot finns en stor potential att vid stationerna överbrygga den barriär som motorleden innebär. Både generellt genom att vid samtliga stationer göra det möjligt att komma till stationen från båda sidor av leden och vid vissa stationer i form av en bredare överbryggnings, en så kallad sociodukt. Enligt Göteborgs stads fördjupade översiktsplan för centrala staden (Göteborgs stad, 2018) definieras en sociodukt som en bredare gång- eller och cykelpassage med gröna inslag som möjliggör och inbjuder till passage. Vi ville ta reda på hur och i vilken grad en sociodukt skulle kunna bidra till en mer sammanhållen stad och sökte efter information om utvärdering av sociodukter. Det visade sig finnas information om den rent arkitektoniska utformningen. Däremot gick det inte att hitta någon utvärdering

av de sociala aspekterna, till exempel hur människor nyttjar överbryggningen, hur rörelsemönstren förändras efter byggandet av en sociodukt och så vidare. Här ser vi behov av forskning.

I de yttre delarna av systemet, där den föreslagna sträckningen är förlagd på mindre vägar, skulle Metrobuss kunna innebära en väsentlig barriäreffekt. I övrigt är det på en mer detaljerad nivå som risken för sociala onyttor uppstår, till exempel i utformningen av stationerna. Beroende på hur stationerna utformas finns risk att människor utsätts för buller, luftföroreningar och trafikfaror i och med att stationerna kommer ligga vid stora motorleder. Metrobuss är tänkt att finnas på plats år 2035. Tidsperspektivet gör att det finns en chans att vissa av de potentiella onyttorna är överspelade tills dess. Till exempel luftföroreningar, som med dagens trafik är en stor onytta vid stationerna om det inte hanteras på rätt sätt, men som 2035 kan vara ett betydligt mindre problem i och med en förväntad övergång till eldrift.

För att resenärer ska känna sig trygga är utformningen av inte bara stationerna viktig, utan även vägen till och från stationerna. Detsamma gäller hinderfri utformning, som har betydelse bland annat för personer med funktionsnedsättning. Här finns risk att grupper av resenärer blir fysiskt eller mentalt exkluderade på ett eller flera sätt. Exempelvis angav 26 procent av befolkningen (16–84 år) i den senaste nationella trygghetsundersökningen (Lifvin m.fl., 2020) att de mycket eller ganska ofta under det senaste året har valt en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av oro för brott. Här är skillnaden stor mellan könen, där kvinnor i nästan dubbelt så stor utsträckning som män väljer annan väg eller färdssätt (33 procent mot 18 procent). Kön samverkar också med andra faktorer, exempelvis ålder, etnicitet, funktionsförmåga, ekonomi, boendeort och utbildning. Både kvinnor och män som bor i resursstarka områden känner sig som regel tryggare än kvinnor och män i resurssvaga områden, samtidigt som skillnaden mellan könen kvarstår (Boverket, 2010).

I och med att det saknas kunskap om olika gruppers behov och förutsättningar i projektgruppen för ÅVS Metrobuss, finns en betydande risk att dessa perspektiv missats i val av sträckningar, stationer och linjedrag-

ningar. Det gör att det finns en risk för att de nyttor som Metrobuss ger inte blir jämnt fördelade.

GIS-analys och intervjuer för att ta reda på vilka som får nytta av Metrobuss

Metrobuss kommer att bli kostsamt. Det är det dyraste trafikkonceptet av alla inom Målbild Koll2035. Därför är det extra viktigt att identifiera hur nyttorna med Metrobuss fördelas, för att kunna ta ställning till dem. Är det några grupper som särskilt gynnas eller missgynnas?

Vi har valt två olika sätt att få mer kunskap om dem som kan tänkas få mest nytta av systemet:

- **Analys av dag- respektive nattbefolkning med hjälp av GIS** inom en radie från samtliga tilltänkta stationslägen, utifrån tanken att det är de individer som främst gynnas. Analys har gjorts för 500 m och 1000 m radie, och uppdelat på kön, ålder, utbildningsnivå (antal/andel med minst ett respektive tre års eftergymnasial utbildning), utländsk härkomst (olika kategorier), arbetslöshetsnivå, bilinnehav samt typ av arbetsplats (utifrån SCB:s system för svensk näringsgrensindelning, så kallad SNI-kod). Snittet av alla stationslägen för Metrobuss har sedan jämförts med snittet i hela Göteborg, Mölndal och Partille, för att se om det är några grupper som ser ut att särskilt gynnas.
- **Intervjuer utifrån tidsgeografisk teori och metod** med hjälp av forskare och konsulter (se kapitel 5 och 6 i denna volym). Intervjuerna fokuserar på frågor om vardagsliv och tillgänglighet, där de intervjuade ritar mentala kartor, vilka fungerar som illustration till det de berättar. Två tänkta stationslägen valdes ut för studien. Den ena är Östra sjukhuset, som är målpunkt både för de dryga 5000 personer som arbetar där och för besökare. Det är också många som bor inom en kilometer från stationsläget och som kan komma att ha nytta av stationen. Östra sjukhuset är en kvinnodominerad arbetsplats med fasta och obekväma arbetstider. Det är utifrån dessa kriterier som stationen är vald för intervjustudien, där tolv kvinnor anställda vid sjukhuset deltog. Den andra utvalda stationen är Vårväderstorget, där nattbefolkningen har lågt bilinnehav, i

hög utsträckning har utländsk härkomst, högre andel arbetslösa än snittet och låg andel högutbildade. Det är i dagsläget också mer osäkert om Värnvärdstorget kommer att bli en station för Metrobuss. Studien genomfördes med hjälp av fem olika fokusgrupper med 4–6 personer i varje grupp. Grupperna bestod av deltagare i språkkaféet, blandade åldrar av kvinnor respektive män samt ungdomar av respektive kön.

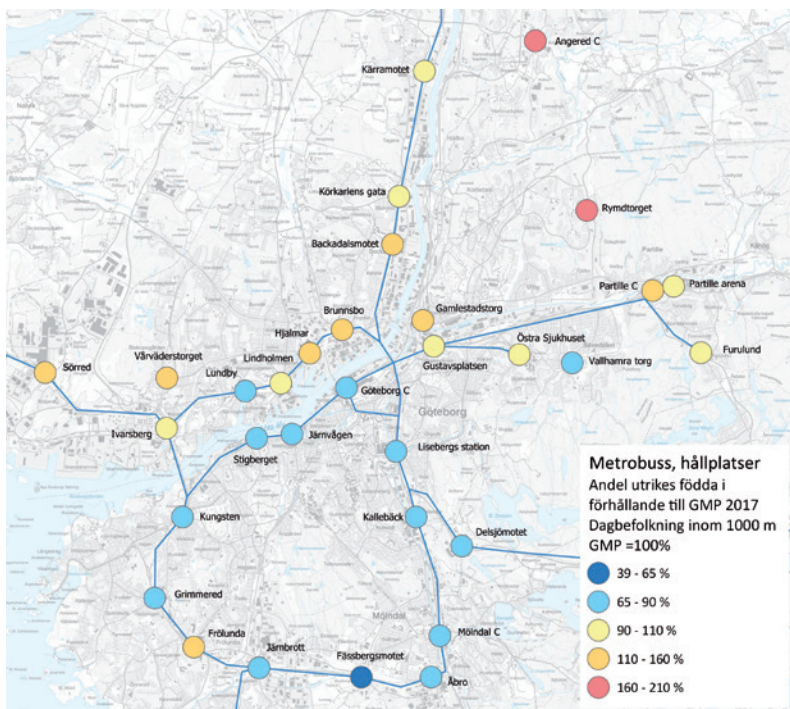
Intervjustudien är tänkt att bidra både till ny kunskap om olika gruppers förutsättningar och behov och till metodutveckling. Intervjuerna vid dessa båda stationer kompletterar kunskapen från GIS-analysen och övrig insamlad kunskap från bland annat de berörda kommunerna.

GIS-analysen gjordes av de tänkta stationslägen som presenterades i Målbild Koll2035 samt ytterligare några som har lyfts av medverkande parter. I remissrapporten för ÅVS:en beskrivs en utbyggnadsordning som inte inkluderar alla de analyserade stationslägena. Det finns därmed en risk att slutsatserna utifrån GIS-analysen inte riktigt stämmer.

Av GIS-analysen går det inte att se att några grupper systematiskt skulle gynnas av Metrobusstationernas tänkta stationslägen. Sett till 500-metersnivån finns det dock en viss övervikt av personer med utländsk härkomst, lägre andel högutbildade och lägre bilinnehav än snittet inom de tre kommunerna Göteborg, Mölndal och Partille (GMP). Det spelar troligtvis roll att stationerna är placerade där det finns flerbostadshus i hög utsträckning. Det framgår också tydligt att det finns en tydlig boendesegregation inom GMP.

Av intervjustudien vid Östra sjukhuset (White, 2019) framkom bland annat att de intervjuade kan uppleva stress och otrygghet i samband med sina kollektivtrafikresor till och från arbetet. Särskilt vid obekväma arbetstider påverkar resandet såväl deras arbetssituation som deras privatliv. Orsakerna uppges bland annat vara få avgångar, långa byten, placering av hållplats och brist på visuell tydlighet.

Från studien vid Värnvärdstorget (White, 2020), där merparten av respondenterna är beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande och inte har tillgång till alternativa färdmedel, framkom att många reser över



Figur 2. GIS-karta som visar andelen utrikes födda av dagbefolkningen inom 1000 meters radie från de tänkta stationslägena, i jämförelse med snittet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP). Med utrikes född menas utrikes född eller född i Sverige med två utrikes födda föräldrar (Trafikverket och Västra Götalandsregionen, 2020).

stora delar av staden och lägger mycket tid på sitt resande. Förbindelserna mot centrum är mycket goda men bristfälliga mot andra stadsdelar som egentligen ligger geografiskt nära. Nya resmöjligheter skulle ge stor påverkan på deras vardag genom ökad möjlighet att ta sig till stadsdelar som är svåra att nå idag, minskad restid och utökad geografisk arbetsmarknad. Indirekt skulle pålitligheten också öka. Bland de intervjuade framkom också att pris är viktigare än bekvämlighet.

Av de båda intervjustudierna är det Vårvådersstudien som gör störst intryck, i och med att den tydligare visar på stora behov av ökade transportmöjligheter.

Medskick utifrån de sociala knäckfrågorna

De sociala knäckfrågorna behöver hanteras eller lösas för att mildra sociala onyttor eller stärka sociala nyttor. Lösningen formuleras som en social nyckel, även det ett begrepp vi har lånat från Region Kronoberg (2018). I nära koppling till de sociala nycklarna har vi även beskrivit de sociala konsekvenserna vi kan se, se exempel i tabell 2.

Tabell 2. Utdrag ur sammanfattande tabell över sociala knäckfrågor, nycklar och konsekvenser i social konsekvensbedömning av ÅVS Metrobuss (Trafikverket och Västra Götalandsregionen, 2020).

Social aspekt	Social knäckfråga	Social nyckel	Konsekvensbedömning
Inkluderande	Kunskapen om olika målgruppers behov och förutsättningar är begränsad i projektgruppen, risk för att Metrobussystemet inte blir utformat utifrån olika grupperns behov och förutsättningar.	Fler perspektiv behöver beaktas vid utformning av insatser i det fortsatta arbetet. Vid utformning/planering behöver fler grupper vara delaktiga. Säkerställ att dialog sker brett med olika grupper.	Om utformningen och placeringen av stationerna inte tar hänsyn till olika grupperns behov och förutsättningar riskerar dessa grupper att exkluderas från Metrobuss.

De sociala nycklarna har vi därefter valt att sammanfatta i ett antal medskick till det fortsatta arbetet med Metrobuss. Flera av medskicken har sedermera lyfts in i ÅVS:ens avsnitt 11: Slutsatser och rekommenderad inriktning. Exempelvis skriver man att:

”Stationerna kommer ha olika karaktär och vissa parametrar blir viktigare än andra vid vissa stationer. Vid rena bytespunkter blir trygghetsaspekten extra viktig. Samtidigt är trygghet genomgripande en viktig parameter som omfattar även vägen till och från stationerna. Vid stora knutpunkter med många bytesmöjligheter som exempelvis Göteborgs C blir avstånden och orienterbarheten extra viktig. Sociala faktorer behöver beaktas vid val av och placering av stationslägen.”

(Trafikverket och Västra Götalandsregionen, 2020, sid 100).

Därtill lyfts SKB:ns resultat även under avsnittet 12: Fortsatt utredningsbehov:

”För att säkerställa att det sociala perspektivet kommer med i genomförandet behöver expertis inom social hållbarhet finnas med i fortsatt process. Dialog behöver ske brett med olika grupper, för att förstå behoven och förutsättningarna hos olika grupper. Det är viktigt genom hela processen, men särskilt viktigt vid utformning av stationer och för att avgöra behov av barriäröverbrygging.”

(Trafikverket och Västra Götalandsregionen, 2020, sid 101).

9.3 REFLEKTIONER

Identifierade brister i metod och underlag

Arbetet med att ta fram en SKB för Metrobuss väcker några viktiga reflektioner. En handlar om vikten av att ha rätt kunskap för uppgiften. Att ta sociala hänsyn i transportplanering förutsätter kunskaper och färdigheter inom en rad olika områden, både inom den ”sociala sfären” och ”transportplanerarsfären”. I *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt* (Ström m.fl., 2017) framgår att det saknas kunskap om socialt hållbar transportplanering, både generellt och hos planerare. Vi ser också att vi som ska vara kunskapsstöd för att ta sociala hänsyn inte har tillräcklig kunskap och kännedom om vilka verktyg och metoder som används inom transportplaneringen, det vill säga vilken kunskap som går att få fram för att göra relevanta och korrekta analyser.

Hur tar man till exempel reda på vart folk behöver förflytta sig? Ett sätt är förstås att utgå från hur de reser idag. Fullsatta bussar och tåg visar på ett stort behov av att förflytta sig dessa sträckor. Stora bilflöden ger ju en indikation om att personer med (och kanske även utan) bil saknar bra kollektivtrafikförbindelser för vissa sträckor. Men hur tar man reda på vart de utan tillgång till bil har behov att förflytta sig? Även ett litet resandeunderlag kan i detta sammanhang utgöra ett stort behov av kollektivtrafik, eftersom vissa grupper saknar alternativa resmöjligheter.

I exemplet Vårväderstorget framkom att det finns platser dit de intervjuade har behov av att ta sig men som de inte kan ta sig till inom rimliga tider eller alls. Metrobuss är förstås inte svaret på alla dessa behov, men kan vara en viktig pusselbit, i och med att den är tänkt att trafikera på tvären, där det i dag i många fall saknas kollektivtrafikförbindelser.

Betydelsen av att komma in (tidigt) i processen

En annan reflektion rör betydelsen av att komma in vid rätt tillfälle och på rätt sätt i processen. Projektledningen för ÅVS Metrobuss har hela tiden varit positiv till att det sociala perspektivet lyfts in i Metrobussprojektet. Vi som har gjort SKB:n har haft möjlighet att delta på projektledningsmöten och komma med inspel, vilket har varit positivt. En fundering som vi har ställt oss några gånger är: hur skulle det se ut om det sociala perspektivet hade lyfts in från början? Hur hade Metrobussystemet utformats om målet hade varit att ge så stor social nytta som möjligt?

Utöver att komma in tidigt i processen, är en lärdom att det gäller att komma in vid rätt tillfällen. ÅVS Metrobuss har varit en omfattande process som pågått i över två års tid. Att få med det sociala perspektivet i samtliga relevanta stadier har varit en utmaning. Sådär i efterhand ser vi att vi borde ha deltagit vid åtminstone tre centrala delar i processen; val av primära målgrupper för systemet, scenarier som till exempel utformning av körfält samt utbyggnadsordning av de olika etapperna. I dessa fall har vi istället kommit in i efterhand.

Här bedömer vi att det är viktigt att redan från början sätta sig in i vilka de kritiska momenten ur socialt hänseende är. Alltså att utifrån de sociala knäckfrågorna se var i processen expertis på social hållbarhet behöver delta. Och om det inte går att avgöra från början, åtminstone se till att ha regelbundna avstämningar med projektledningen för att identifiera processtegen som är relevanta ur socialt hänseende.

REFERENSER

- Boverket. (2010). *Plats för trygghet. Inspiration för stadsutveckling*.
- Göteborgs stad. (2018). *Översiktsplan för Göteborg. Fördjupad för centrala Göteborg*. Samrådshandling december 2018.
- Lifvin, S., Molin, M., Irlander Strid, Å, & Viberg, J. (2020). *Nationella trygghetsundersökningen 2020. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Brottsförebyggande rådet, Rapport 2020:8.
- Region Kronoberg. (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering. Verktyg för att inkludera sociala aspekter*.
- Smidfeldt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. VINNOVA rapport 2020:05.
- Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv - en kunskapsöversikt*. Mistra Urban Futures Report 2017:4.
- Trafikanalys. (2018). *Så reser vi baserat på socioekonomi - resmönster för 37 grupper*. PM 2018:9.
- Trafikverket och Västra Götalandsregionen. (2020). *Åtgärdsvalstudie metrobuss. Remissrapport 2020-05-20. Bilaga 3 Social konsekvensbedömning ÅVS metrobuss*
- Västra Götalandsregionen. (2017). *Målbild Koll2035. Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille*. Förslagshandling 2017.
- White arkitekter. (2019). *SKA Metrobuss. Resultat Case 1/ Östra sjukhuset 2019-08-23*. PowerPoint-presentation.
- White arkitekter. (2020). *SKA Metrobuss. Resultat Case 2/ Vårväderstorget 2020-01-23*. PowerPoint-presentation.

¹ Åtgärdsvalsstudier är en metod som används både av Trafikverket, regioner och av kommuner som vill ligga steget före nationell och regional planering. Trafikverket kräver att alla åtgärder som planeras längs med det statliga vägnätet ska utredas enligt ÅVS-metoden. Alla formella planeringsprocesser och objekt i länsplaner och nationella planer ska innehålla en åtgärdsvalsstudie.

² Enligt kollektivtrafiklagen ska varje regional kollektivtrafikmyndighet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat innehålla en redovisning av behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen inklusive åtgärder för att skydda miljön, tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.



10 ARBETE FÖR SOCIALT HÅLLBAR MOBILITET I STADSUTVECKLINGSSAMMANHANG MED PROCESSVERKTYGET PRISMA

Karl de Fine Licht och Stefan Molnar

10.1 INLEDNING

UNDER DE SENASTE åren har det blivit vanligt att tala om social hållbarhet som ett övergripande mål i stadsutvecklingsprojekt. Exakt vilken betydelse som begreppet ska ha råder det dock delade meningar om. En återkommande tendens är att stadsutvecklingsaktörer avgränsar sin förståelse av begreppet till att enbart beröra de frågor de själva är intresserad av eller har kompetens inom (Ström m.fl., 2017). Aktörer här kan till exempel förstås som en fackförvaltning eller en enskild tjänsteperson. Detta är inget fel i sig. Men det kan bli problematiskt i de fall då det leder till suboptimering och att det övergripande sociala hållbarhetsperspektivet glöms bort.

Ett annat återkommande problem är att initiala sociala hållbarhetsambitioner urholkas under processens gång. De är ofta omfattande under den initiala delen av idéskedet, för att sedan stegvis skalas ner under efterföljande skeden. Dessutom är det många gånger så att det under tidiga skeden inte avsätts medel för genomförande och förvaltning av ambitionerna om social hållbarhet. Självklart är en delförklaring till att ambitionerna vad gäller social hållbarhet minskas under projektets gång avsiktliga: kostnaderna anses ibland inte kunna försvaras när prioriteringar måste göras. Men det uttrycks också av många tjänstepersoner med flera, att de sociala hållbarhetsambitionerna ”glöms bort”, vilket i sin tur verkar peka mot att existerande arbetssätt och processverktyg behöver uppdateras på något sätt.

Det var dessa problemställningar som fick oss att år 2015 påbörja arbetet med att ta fram det verktyg som är i fokus för den här texten, nämligen PRISMA (Processverktyg för social hållbarhet i stadsdelsomvandling) (de Fine Licht m.fl., 2019). Problemställningen uppstod ge-

nom att vi, i egenskap av praktiskt inriktade forskare, regelbundet i våra möten med aktörer i branschen fick frågan hur de skulle kunna gå tillväga för att översätta begreppet social hållbarhet till praktiskt genomförbara stadsutvecklingsprojekt. Samt hur de kunde göra detta i samarbete med andra aktörer vars intressen och förståelser för den sociala hållbarheten ofta skiljde sig från deras egna.

Resultatet blev PRISMA, ett verktyg som exempelvis kommuner, fastighetsbolag och konsultfirmor av olika storlek och karaktär, kan använda för att inom stadsutvecklingsprojekt formulera realistiska och lokalt överenskomna svar på den svåra frågan: ”vad är social hållbarhet för oss?”. I den här texten diskuterar vi den roll som PRISMA potentiellt skulle kunna fylla för att ge svar på en variant av samma fråga, nämligen: ”vad är en socialt hållbar mobilitetslösning för oss?”

10.2 PRISMA: S UTFORMNING

Rent konkret består PRISMA av ett interaktivt och ifyllbart PDF-dokument innehållandes analysfrågor på olika teman, bedömningskriterier och forskningsunderlag. Som bilaga till huvuddokumentet finns även ett Excelark som kan nyttjas för visualisering av de analyser som görs. Även om en enskild person kan använda PRISMA för sig själv, är huvudtanken att de organisationer, professioner och intressegrupper som är involverade i ett specifikt stadsutvecklingsprojekt gemensamt och över tid arbetar med verktyget i syfte att finna praktiskt förankrade lösningar på de knäckfrågor som dyker upp. Arbetet sker utifrån respektive deltagares kompetens samt relevanta utredningar, strategier och plandokument.

PRISMA består, till att börja med, av åtta tematiska avsnitt, vart och ett fokuserar på en viss aspekt av den byggda miljön. Temana är följande: Gårdar och torg; Service; Kulturvården; Grönska och rekreation; Ljud och luft; Ljus; Bebyggelse, boende och täthet; samt Mobilitet. Den som ska använda PRISMA väljer ut de teman som är aktuella och arbetar sig successivt igenom dessa – ett efter ett.

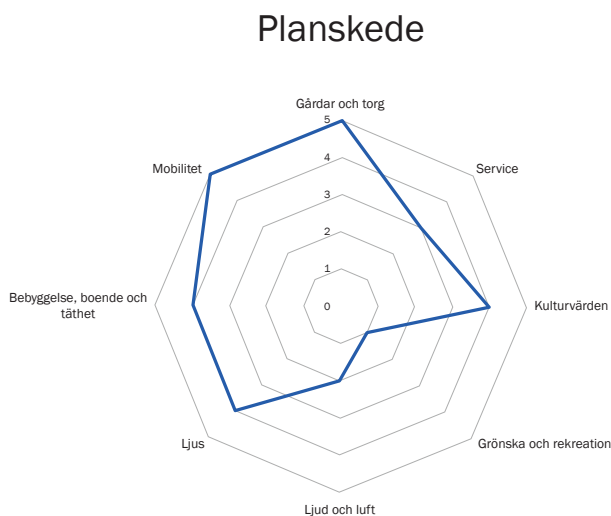
Varje tematiskt avsnitt inleds med en sida med forskningsresultat som diskuterar hur städer kan utformas för att bli mer socialt hållbara. Detta

med fokus på diverse ”sociala värden” så som hälsa, tillit, livstillfredsställelse och social sammanhållning. Vi har valt ut forskningsresultat som bedöms vara av rimlig kvalitet, och relevanta för svenska städer och tätorter av olika storlek. Tanken är också att forskningssammanställningarna ska vara enkla att ta till sig, varför de är korta, kondenserade och skrivna i punktform. För den som vill läsa mer är det möjligt att klicka sig vidare till referenslistan och ta reda på vilken originaltexten är. Forskningen är inte heller tänkt att ersätta den expertis som deltagare i stadsutvecklingsprocesser redan besitter, utan ska snarare ses som ett sätt att ge aktörer med olika bakgrund och expertis ett gemensamt ”språk” samt en mer jämlik kunskapsbas att stå på.

För att ge ett exempel inleds delen om mobilitet med en forskningsbakgrund som tar sig an temat från olika perspektiv. Här går det bland annat att läsa om hur skapandet av kopplingar och stråk mellan områden kan vara ett sätt att generera mer promenad- och cykelvänliga städer, men att sådana insatser även tenderar att leda till ökad brottslighet och sämre social sammanhållning, bland annat på grund av att det helt enkelt rör sig fler människor i områdena och att de som bor där känner ett lägre ägandeskap. Det är därför viktigt att flöden av människor och fordon mellan platser kompletteras med insatser som genererar lokalt liv och grannskapskänsla. I forskningsbakgrunden kan vi också läsa om hur kollektivtrafik kan vara ett sätt att skapa mer jämlika livsvillkor i en stad ur en rad olika perspektiv. Men för att effekten ska uppstå krävs det i praktiken att kollektivtrafiken är såväl fysiskt som socioekonomiskt tillgänglig för människor med olika bakgrund. Ytterligare en sak vi kan lära oss från forskningsbakgrunden är att stora vägar, höga trafikvolymerna och snabba hastigheter inte bara tenderar att förstärka gränser mellan områden och deras invånare. Det tenderar också att leda till att människor vistas ute i lägre grad samt inte socialiserar och bygger vänskapsrelationer med sina grannar lika mycket. Exempel på andra ämnen som forskningsbakgrunden tar sig an är bottenvåningarnas roll för promenadvänliga städer och vikten av att gator och stråk är överskådliga för att generera trygghet för exempelvis fotgängare och cyklister.

Efter varje tematisk forskningsbakgrund följer fyra så kallade analysidor, en för respektive fas i en typisk stadsutvecklingsprocess (Idéskede, Planskede, Genomförandeskede och Förvaltning). När en analys ska genomföras öppnar användaren analysidan för den fas som stadsutvecklingsprojektet befinner sig i för tillfället. Varje analysida innehåller ett antal bedömningskriterier, det vill säga egenskaper som en plats i regel behöver uppfylla för att generera goda livsvillkor för människor. Bedömningskriterierna är utformade utifrån forskningsbakgrunden och är tänkta att göra analysen mer lätthanterlig. Kriterierna är relativt öppet formulerade för att PRISMA ska vara flexibelt och relevant på olika sorters platser.

Den som använder sig av PRISMA tar hjälp av bedömningskriterierna för att besvara en första analysfråga som lyder: ”Hur står sig platsen när det gäller mobilitet och hur kan den förbättras?”. Svaret på frågan dokumenteras i en textruta. I nästa steg besvarar användaren frågan: ”Vilka målkonflikter kan ni identifiera i relation till platsens mobilitet och hur kan dessa lösas?”. Slutligen besvarar användaren frågan: ”Vem ska ansvara



Figur 1. Värders PRISMA.

för respektive förbättringsförslag och hur ska genomförande och drift finansieras?” Eftersom PRISMA är ett verktyg som är tänkt att kunna användas av en rad aktörer i olika sammanhang pekas inte specifika aktörer ut som ansvariga för att lösningar ska genomdrivas. Däremot är användaren (vem det nu än är) tvingad att peka ut en ansvarig aktör samt vad denna har ansvar att göra.

När användaren har analyserat de teman som är aktuella är tanken att den går vidare till slutet av dokumentet där det går att finna ytterligare en analysida som denna gång heter ”Sammantagen bedömning”. Här besvaras återigen tre frågor. Syftet är att användaren ska väga de analyser som så här långt har gjorts för respektive tema mot varandra. Det är först när det här har gjorts som ett sammantaget socialt hållbarhetsperspektiv kan sägas har lagts på projektet.

PRISMA genererar alltså framförallt kvalitativa och textbaserade analyser. Ibland kan det dock vara bra att i kommunikationssyfte ha möjlighet att presentera sina analyser i ett mer visuellt format. Därför erbjuder PRISMA, som en bilaga till huvuddokumentet, även ett separat Excelark där användare kan illustrera sina svar i en värderos (Figur 1).

I ytterligare en bilaga presenteras även ett stöd för hantering av målkonflikter. Stödet beskriver sex taktiker som användaren kan ta hjälp av för att hantera målkonflikter. Taktikerna är följande:

1. Att lyfta blicken bortom den aktuella platsen;
2. Att fundera på alternativa insatser på platsen;
3. Att prioritera insatser som gynnar dem som har det sämst ställt;
4. Att försöka skapa största möjliga livskvalitetsförbättring för störst antal människor;
5. Att fundera på om man skulle vara beredd att försvara förslaget även om det värsta inträffade, samt;
6. Att ta hjälp av en grupp välinformerade och representativa medborgare för att fatta beslut.

Taktikerna, vilka är hämtade från forskning kring beslutsfattande och riskhantering, används redan idag inom andra branscher i Sverige.

PRISMA är alltså ett ganska brett verktyg med vilket man kan ta sig an social hållbarhet ur en rad olika perspektiv och över stadsutvecklingsprocessens samtliga faser. I nästa avsnitt kommer vi att beskriva hur PRISMA kan användas i arbetet för socialt hållbar mobilitet i städer. Detta genom ett semifiktivt fall.

10.3 PRISMA OCH MOBILITETSPLANERING: ETT SEMIFIKTIVT FALL

I det här avsnittet ska vi försöka ge läsaren en bild av hur det potentiellt skulle kunna se ut när en projektgrupp använder sig av PRISMA för att planera en plats mobilitet. Vi gör detta genom att skriva fram ett, vad vi kallar för, ”semifiktivt” fall. Fallet vi har valt är planerandet av stadsdelen Masthuggs kajen i Göteborg. Vi har valt denna plats eftersom en av författarna under de senaste åren har följt och studerat arbetet (Molnar, 2020). Alla de nulägesbeskrivningar och framtidsplaner för Masthuggs kajen som beskrivs i fallet stämmer överens med verkligheten. Däremot är den projektgrupp, vars användning av PRISMA vi får följa i fallet, fiktiv. Likaså är de handlingar och uttalanden som projektgruppens deltagare gör fiktiva. De är alltså inte modellerade efter saker som har hänt eller sagts på riktigt. Dock har vi försökt skriva fram fallet på ett sätt så att de händelser eller uttalanden som beskrivs i princip skulle kunna ha ägt rum på riktigt. Vi har med andra ord försökt göra fallet realistiskt, men inte verkligt.

Innan vi går vidare kommer här en kort beskrivning av vilken typ av område Masthuggs kajen är idag, liksom är tänkt att bli inom en snar framtid. Masthuggs kajen är ett gammalt hamnområde i centrala Göteborg på cirka 18 hektar som från 1960-talet och framåt stegvis har förlorat sin ursprungliga roll. Idag består området av en handfull byggnader innehållandes framförallt kontor, men även en del kulturverksamheter. På platsen finns dessutom två parkeringshus samt ett större område med parkeringsplatser. Norr om Masthuggs kajen finner vi en större trafikled (Oscarsleden) samt Göta älv med Stenas Danmarksterminal. Genom hela området rör sig Masthamnsgatan samt Första Långgatan, den senare av vilka är trafikerad med spårvagns- och biltrafik som knyter samman

Masthuggskajen med stadsdelarna Linnéstaden och Majorna. Söder om Masthuggskajen finner vi det så kallade Långgatsområdet, som med sina många restauranger, caféer, barer och butiker under det senaste årtiondet har ökat snabbt i popularitet.

År 2008 påbörjade Göteborgs stad ett arbete med att, med angränsande stadsdelar som förebild, omvandla Masthuggskajen till ett traditionellt blandstadsområde. Detaljplanen, som antogs år 2018, utvecklades tillsammans med ett konsortium med fastighetsbolag. Planen innebär att existerande byggnader kompletteras med ett antal nya kvarter karaktäriserade av hög bebyggelse och lokaler i bottenplan. En del av bebyggelsen är tänkt att anläggas på en konstgjord halvö i älven. Två mindre parker kommer också att anläggas och offentliga ytor rustas upp. Förhoppningen är ett område kännetecknat av ett rikt stadsliv under dygnets alla timmar samt en variation av verksamheter, boende och besökare. Byggnationen påbörjades år 2019 och förväntas vara klar år 2028.

Social hållbarhetsbedömning av detaljplanen

I vårt semifiktiva fall befinner sig planeringen av Masthuggskajen i slutet av detaljplaneskedet. En projektgrupp, bestående av planhandläggaren, tjänstepersoner från ett antal kommunala förvaltningar samt representanter för samtliga fastighetsbolag med deras konsulter, har nyligen bildats för att utvärdera detaljplanen med avseende på dess sociala hållbarhet. Projektgruppen har sammanstrålat i ett mötesrum på kommunen. Gruppen, som leds av planhandläggaren, har redan veckan innan spenderat en heldag med PRISMA och gått igenom temana grönska, bebyggelse och boende, service samt gårdar och torg. Nu möts gruppen igen för att denna gång fokusera på mobilitetsfrågorna. Samtliga deltagare har var sin utskrivna version av PRISMA framför sig, samtidigt som planhandläggaren har en digital version öppen på sin dator, i vilken hon har i uppdrag att dokumentera de slutsatser som dras. Utslängt på bordet ligger allehanda kartmaterial, planer, ritningar och utredningar som deltagarna tar hjälp av kontinuerligt under dagen.

Planhandläggaren ber deltagarna bläddra fram till det tematiska av-

snitt som rör mobilitet under planskedet. Hon läser högt den första frågeställningen som lyder: "Hur står sig platsen när det gäller mobilitet och hur kan den förbättras?" De närvarande ögnar tyst igenom de sju bedömningskriterierna varefter de börjar diskutera kriteriet kring: "God komfort, fysisk tillgänglighet och rimliga kostnader i kollektivtrafiken". Deltagarna har inga problem med att enas i sin analys om att Masthuggskajen redan idag har god tillgång till kollektivtrafik, inte minst tack vare att kollektivtrafiknoden vid Järntorget angränsar till planområdet. En representant från stadens trafikkontor påpekar att kopplingen till andra sidan Göta älv dessutom förväntas bli bättre framöver såtillvida att planerna på ett färjeläge för kollektivtrafik på halvön blir till verklighet. De delar av bedömningskriteriet som berör kollektivtrafikens "kostnader", "komfort" och "fysiska tillgänglighet" blir däremot föremål för intensiva diskussioner. Deltagarna enas slutligen om att frågor kring prissättning, komfort och tillgänglighet är frågor som bäst hanteras i genomförande- respektive förvaltningskedena, och då tillsammans med regionens kollektivtrafikleverantör, varför de går vidare till nästa kriterium.

Deltagarna fortsätter med bedömningskriteriet: "Trevliga, spännande, trygga väntbåsar och stationer som erbjuder skydd mot väder och vind". Representanten för Trafikkontoret tar återigen till orda och påminner övriga om att den inventering som hennes arbetsgivare lät genomföra för något år sedan visar att existerande hållplatser och väntbåsar i området "lämnar mycket att önska". Deras gestaltning och placeringar bidrar helt enkelt inte till den trygghet, stimulans och trivsel som forskningsbakgrunden beskriver som viktig för att skapa fysiskt och socioekonomiskt tillgänglig kollektivtrafik. Delvis, fortsätter hon, är detta dock "...upphandlingsfrågor som vi får ta när planen är antagen". "Frågorna kring trygghet...", menar hon vidare, "...är kluriga att hantera" givet att området är, och fortsatt förväntas vara, nöjeskvarter med gott om rörelse och alkohol dygnet runt. De närvarande är dock eniga om att belysning samt placering och utformning av dörrar och fönster här blir viktiga instrument framöver.

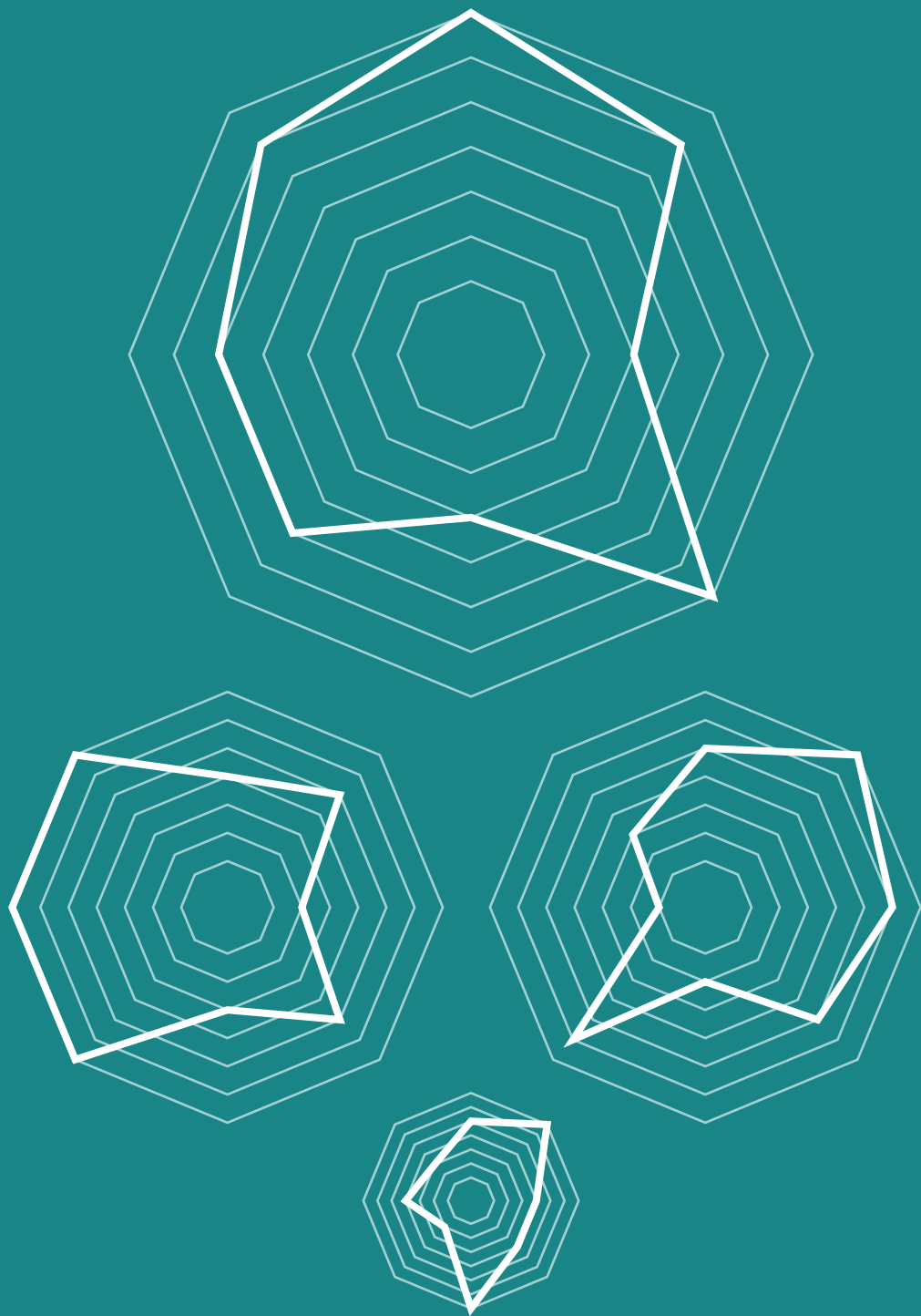
Nästa bedömningskriterium handlar om: "Begränsning av stora vägar med höga trafikvolym och snabb trafik". En anställd vid ett av fastig-

hetsbolagen, en person som länge har arbetat på platsen, påminner övriga om hur hennes bolag ”redan för 10–15 år sedan” försökte förmå staden att däcka över Götaleden, den stora trafikled som löper norr om planområdet längst med vattnet. Samtliga närvarande är dock medvetna om att det inte kommer att bli frågan om någon överdäckning under en snar framtid. Däremot, påpekar representanten för Trafikkontoret, har staden ju i framtida Masthugskajen planerat att leda om viss trafik, bort från Första Långgatan, för att underlätta för gångtrafikanter. Parkeringsnormen har även satts lägre än sedvanligt i kommunen i syfte att få ner trafikvolymerna och på så sätt ”stimulera till hållbara livsstilar”. En representant från ett av fastighetsbolagen hänvisar, inte utan visst missnöje i blicken, till att hans styrelse oroar sig över vad bristen på parkeringsplatser kan komma att innebära för företagets existerande hyresgäster, dock väl medveten om att frågan redan är beslutad om på kommunal nivå.

I nästa steg är diskussionen tillbaka till frågan om trafikbarriärer då planhandläggaren påminner sig själv och övriga närvarande om att de trafikanalyser som tidigare har genomförts visar på fortsatta trafikbarriärer i Masthugskajens östra del. Detta kommer att försvåra mobilitet till cykel och fots, inte minst för personer med rörelsenedsättningar, menar hon. ”Vi får också tänka på...”, flikar en representant från Stadsbyggnadskontoret in, ”...att genomförda simuleringar talar för att det framtida Masthugskajen, trots bullerplank mot Oscarsleden, kommer att vara drabbat av visst buller och bekymmer med luftkvalitet. Hon läser innantill från forskningsbakgrunden i det tematiska avsnittet ”Ljud och luft”. Där beskrivs hur brister i luftkvalitet kan försvåra för vissa individer att röra sig i det offentliga rummet, exempelvis dem som har vissa former av allergier. Under tiden har en av fastighetsägarna bläddrat till samma tematiska avsnitt och säger till övriga: ”här står det att problem med ljud och luft kan mildras genom att bädda in växtlighet i bebyggelsen och använda ljuddämpande material. Är inte detta något som är värt att kolla vidare på?” Efter att idéer, frågor, kritik och motkritik har bollats fram och tillbaka under en stund antecknar planhandläggaren hur det här är en fråga för fastighetsbolag och förvaltningar att börja titta närmare på fram till nästa PRISMA-träff.

Från detta rör sig diskussionen över till bedömningskriteriet: "Promenadvänlighet". Denna gång ägnar de närvarande en minut till att, denna gång under tystnad, läsa igenom det som står om ämnet i forskningsbakgrunden. Här har de närvarande inga problem med att slå sig för bröstet och enas om att de har gjort mycket rätt när de arbetat med att förstärka kopplingar, stråk och arbetat för rejält tilltagna trottoarer samt verksamheter i bottenplan. Det senare är inte minst någonting som projektorganisationen för tillfället jobbar aktivt med i syfte att försöka skapa bottenvåningar karaktäriserade av "mix", det vill säga en blandning av hyresgäster och prisnivåer. "Detta kan ju göra att området blir trevligare att promenera i för människor med olika bakgrund" påpekar representanten från stadens kulturförvaltning. En annan kommunal representant påpekar dock att det finns andra faktorer som i forskningsbakgrunden lyfts som viktiga för gångvänlighet där planen just nu "bommar" eller åtminstone innehåller "osäkerheter". Det han talar om är behovet av regelbundna sittplatser, markbeläggning och kontrastmarkeringar som låter personer med rörelse- och synnedsättningar ta sig fram. Han får dock mothugg av en kollega från Park- och naturförvaltningen som menar att detta ändå "är en fråga för genomförandeskedet" och inte aktuellt att gå djupare in på i nuläget.

Det sista bedömningskriterium som gruppen tar sig an berör: "Kopplingar inom och mellan områden, samtidigt som genomflödet av människor genom området reduceras". För att förstå vad som åsyftas läser planarkitekten högt från forskningsbakgrunden. Nu får de närvarande höra hur stora mobilitetsflöden tenderar att generera sämre social sammanhållning och ökad brottslighet på en plats, varför det är viktigt att balansera upp med lokalt liv. En målsättning från första början, konstaterar planhandläggaren "har ju just varit att skapa kopplingar till omkringliggande stadsdelar som ett sätt att leda besökare in i, och genom, Masthuggskajen". En representant från ett av fastighetsbolagen håller med och säger: "Och det är ju också det vi har landat i, att om området ska erbjuda det här goa stadslivet som långgatorna gör så är det centralt att göra platsen attraktiv för besökare och konsumenter." De närvarande



bollar därefter en del idéer fram och tillbaka om vilka potentiella hyresgäster som skulle vara möjliga att locka för att ge lite mer grannskapskänsla, men väljer av tidsskäl att lämna frågan därhän. Planarkitekten påpekar att ”de lär återkomma till frågan” när det är dags för ”programmering av lokalinnehåll” samtidigt som hon dokumenterar i PRISMA. Vid det här laget har de hållit på i drygt två timmar och det är dags för kaffepaus.

Hantering av målkonflikter

Efter fikan samlas gruppen återigen för att denna gång besvara frågan: ”Vilka målkonflikter kan ni identifiera i relation till platsens mobilitet och hur kan dessa lösas?”. Här kan de närvarande ganska enkelt, med social hållbarhetsbedömningen de gjorde innan pausen som grund, enas om ett antal centrala målkonflikter som har med mobilitet att göra. Den konflikt de lägger mest tid på att diskutera är den mellan målet att å ena sidan skapa ett pulserande innerstadsområde som är attraktivt för människor att besöka och att å andra sidan generera ett område där barn och personer med olika funktionsnedsättningar kan röra sig fritt. ”Det är nämligen så...”, konstaterar en specialist på frågorna från en av stadens fackförvaltningar, ”...att det här med mycket folk och intryck gör det svårare för barn, äldre, personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar och utmattningssyndrom att vistas och orientera sig utomhus”.

Planhandläggaren, som under tiden har kopplat upp sin dator mot rummets projektor, tar nu fram den vägledning för hantering av målkonflikter som finns längst bak i PRISMA på skärmen. Enligt den första taktiken uppmanas de närvarande att fundera på om de kan upplösa målkonflikten genom att ”lyfta blicken” bortom den aktuella platsen. De enas om att detta inte är någon väg att lösa målkonflikten då även de anknytande områdena kommer att karaktäriseras av samma typ av puls och stadsliv som framtida Masthuggskajen förväntas göra. Deltagarna går därför vidare till nästa taktik som uppmanar dem att bedöma om det finns ”alternativa insatser” som de kan göra för att minska konflikten. Genom att läsa igenom forskningsbakgrunderna kring ”Ljud och luft”,

”Mobilitet” samt ”Grönska och rekreation” får deltagarna tips på diverse insatser som faktiskt kan genomföras i syfte att mildra målkonflikten. De kan exempelvis vara noga med att gestalta uterummen med tanke på trafiksäkerhet och fysisk tillgänglighet. Vidare kan gröna väggar och tak samt skapandet av små trädlandar och fickparker ha såväl ljuddämpande effekt som fungera som platser för återhämtning. Planhandläggaren dokumenterar resonemangen i PRISMA, men antecknar också att målkonflikten inte är helt upphävd: ”det är fortfarande så att området exempelvis inte erbjuder några tydliga lekmiljöer för barn”.

Ansvarsfördelning och finansiering

Ansvarsfrågor är någonting de närvarande har kommit in på regelbundet under sitt arbete med PRISMA. Nu är det dock dags för dem att försöka enas om ett gemensamt svar på frågan: ”Vem ska ansvara för respektive förbättringsförslag och hur ska genomförande och drift finansieras?”. Det blir ganska enkelt för deltagarna att enas om att det här med vad lokalerna ska innehålla är någonting som de blivande fastighetsägarna får ansvara för framöver. Här får dock planhandläggaren i uppdrag att undersöka om något av de kommunala fastighetsbolagen skulle kunna involveras för att skapa ett större verksamhetsutbud.

De förslag som på olika sätt berör allmän platsmark får Trafikkontoret och Fastighetskontoret i uppdrag att titta närmare på inom ramen för kommande projektering, dock i nära dialog med fastighetsbolagen och andra aktörer. Vidare tilldelas Park- och naturförvaltningen samt respektive fastighetsbolag i uppdrag att närmare utreda hur Masthuggskajens ljudmiljöer, luftkvalitet och rekreativa miljöer kan bli så välfungerande som det bara går. Hit hör också att inventera möjligheterna att finansiera såväl genomförande som förvaltning.

Sammantagen bedömning

Vid det här laget har deltagarna varit igång i 3,5 timmar och det börjar bli dags för avslut. Innan dess är det dock läge att ta sig an en sista uppgift, nämligen den sida i verktygets bakre del som heter ”Sammantagen be-

dömning: Planskede”. Här får de närvarande först frågan hur planen för Masthuggskajen sammantaget står sig ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Med andra ord behöver de närvarande ställa sina slutsatser om platsens mobilitet i relation till de analyser som de en vecka tidigare har genomfört på temana grönska, bebyggelse och boende, service samt gårdar och torg. De bedömer att planen ger goda möjligheter för Masthuggskajen att uppnå målet att bli ett pulserande innerstadsområde med hög exploatering och en blandning av funktioner och mobilitetslösningar. Samtidigt kvarstår många frågetecken när det gäller hur det ska kunna bli en plats där resurssvaga kan vistas, bo och bedriva verksamhet.

De närvarande förväntas i nästa steg svara på en fråga om hur målkonflikterna mellan olika teman och aspekter av byggd miljö kan hanteras och vem som i så fall får i ansvar att lösa det. När det gäller mobilitet bedöms den stora målkonflikten fortsatt vara den mellan flöden utifrån och lokala flöden. Här är några av de närvarande inne på att det trots allt är det tidigare målet som bör vara prioriterat för Masthuggskajen. Efter en del argumenterande är samtliga deltagare eniga om att det inte går att komma ifrån att Masthuggskajen är ämnat att förbli en attraktion för hela staden. Dock med förbehållet att det är önskvärt att skapa en så bra miljö som möjligt även för boende i området.

När sessionen är klar får planhandläggaren i uppdrag att spara den ifyllda versionen av PRISMA i den gemensamma projektmappen samt kalla till ett nytt möte efter sommaren: denna gång för att gå vidare med genomförandeskedet.

10.4 AVSLUTNING: UTBLICK OCH FRAMTIDSPLANER

I kapitlet har vi visat på möjligheterna att använda PRISMA för att hantera mobilitetsfrågans sociala aspekter. Det har vi gjort trots att PRISMA inte är ett renodlat mobilitetsverktyg. Verktöget erbjuder inte djuplodande bakgrundsinformation om mobilitetsfrågan. Inte heller är det skapat för att hjälpa användaren att genomföra omfattande och djupgående analyser i ämnet. På de här punkterna lämnar alltså verktöget en del att önska.

Men detta kan inte sägas vara något problem givet att PRISMA inte

tänkt att ersätta de verktyg, kunskapssammanställningar eller policys som redan existerar i branschen. PRISMA är framtaget för att ge ett övergripande socialt hållbarhetsperspektiv på stadsutvecklingsprojekt. Ur ett mobilitetsperspektiv blir alltså PRISMA:s roll att relatera mobilitetsfrågan till de många andra frågor som behöver tas i beaktande i stadsutvecklingsprojekt, såsom grönska, service, kulturvärden och boende. Förhoppningsvis kan PRISMA därför komplettera det arbete som redan görs inom mobilitetsplanering i Sverige.

Men hur ser framtiden ut för PRISMA? Vi som författare hoppas få möjlighet att regelbundet framöver genomföra såväl små som stora uppdateringar av verktyget. I ett nu pågående projekt undersöker vi exempelvis möjligheterna att uppdatera PRISMA med ytterligare information om tillgänglighetsfrågor och social inkludering.

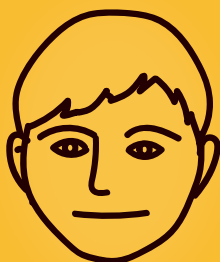
Hur framtiden för PRISMA ser ut är också upp till läsare och/eller användare. Framtida uppdateringar av verktyget är beroende av erfarenheter från användarna, att de hör av sig med frågor, funderingar och förslag. Inte minst hoppas vi att de som har erfarenhet av att använda PRISMA i mobilitetsplanering berättar om erfarenheter och eventuella förbättringsförslag.

REFERENSER

de Fine Licht, K., & Molnar, S. (2019). *PRISMA – Processverktyg för social hållbarhet vid stadsdelsomvandling*. Version 1.0 2019. Mistra Urban Futures.

Molnar, S. (2020). *Organisering för social hållbarhet – en fallstudie över Masthugskajen i Göteborg*. Opublicerat manuskript.

Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt*. Rapport 2017:4. Mistra Urban Futures.



11. JÄMSTÄLLDHETSKONSEKVENSBEDÖMNING (JKB) I TRANSPORT- OCH INFRASTRUKTURPLANERING

Charlotta Faith-Ell & Lena Levin

11.1 INTRODUKTION

DET HÄR KAPITLET utgår från det svenska transportpolitiska målet om att transportsystemet ska vara jämställt och visar hur de sex nationella jämställdhetspolitiska delmålen kan operationaliseras och anpassas för transportinfrastrukturplanering.

Medan *jämlikhet* handlar om lika villkor för alla, handlar *jämställdhet* om jämlikhet mellan könen, det vill säga att kvinnor och män ska ha samma möjligheter och rättigheter. Jämställdhet mellan kvinnor och män förutsätter en jämn fördelning av makt och inflytande, samma möjligheter till ekonomiskt oberoende, lika villkor och förutsättningar på alla nivåer i samhället. Jämställdhet har varit inskrivet i svensk transportpolicy sedan år 2002 (SOU 2001:44) medan målet om ett jämställt samhälle antogs av Sveriges riksdag år 1993 (Proposition 1993/94:147). Det nationella målet delades från början in i fyra delmål som år 2016 ökades till sex delmål (Jämställdhetsmyndigheten, 2017).

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. (Proposition 2008/09:93).

Syftet med kapitlet är att beskriva och ge en reflektion över ett tillvägagångssätt för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) och visa hur man kan utveckla delmål och indikatorer för att mäta jämställdhets-

aspekter i transportplaneringen. JKB är ett sätt att arbeta med jämställdhetsintegrering i planeringen. Inom en JKB kan olika metoder användas för att ta fram underlag, samla in och analysera data.

Kapitlet utgår från tidigare forskning, framför allt handböckerna *Transportplanering i förändring* (Halling, Faith-Ell & Levin, 2016) och *Kön i trafiken* (Faith-Ell & Levin, 2013) samt en kommande handbok på engelska (Levin & Faith-Ell, u.a.).

Jämställdhetsintegrering

Jämställdhetsintegrering utgör en politisk strategi för att uppnå ett jämställt samhälle och har tillämpats av svenska regeringar sedan början på 1990-talet (Proposition 1993/94:147). Strategin innebär kortfattat att ett jämställdhetsperspektiv ska införlivas i allt beslutsfattande, på alla nivåer och i alla steg av processen, av de aktörer som normalt sett deltar i beslutsfattandet – från förslag, till genomförande och utvärdering.

I arbetet med jämställdhetsintegrering ska man systematiskt synliggöra och analysera vilka konsekvenser offentliga och privata förslag och beslut rörande transportsystemet får för kvinnor respektive män. Jämställdhetsintegrering börjar ofta med att sammanställa om det finns en ojämn fördelning mellan könen – men integreringen innefattar mer än att identifiera antal kvinnor och män och att tillgodose en representation av 50/50 eller 40/60 som är den nivå som brukar anses godtagbar ur jämställdhetssynpunkt. Ett vidare, mer inkluderande sätt är att även se på utredningar, planer och beslut ur ett genusperspektiv. Det innebär att analysera etablerade normer och värderingar om hur olika grupper använder transportsystemet och vilka behov som finns utöver vad som speglas i resvaneundersökningar och mätningar av faktiskt resande.

När ordet genus (från engelskans *gender*) introducerades i Sverige på 1980-talet, användes det för att skilja det socialt och kulturellt konstruerade från biologiska kön. Idag finns invändningar mot att göra en tydlig gränsdragning mellan det biologiska och sociala könet, man talar istället om att kön/genus är sammanvävda och utgör en komplex helhet. Kvinnor och män utgör inte homogena grupper utan våra liv påverkas av

olika förutsättningar, livsfaser, och erfarenheter, som kan kopplas samman med exempelvis ålder, funktionsvariationer, utbildning, ekonomi, och kan även knytas till tid och plats.

I dagligt tal används begreppen man/kvinna ofta utan reflektion över vad som är relaterat till personens **kön** (biologi) eller **genus** (kultur, identitet).

Genom ett binärt synsätt på kön utesluts också de som varken definierar sig som kvinna eller man.

Reflektera alltid över vilka normer och föreställningar som genomsyrar arbetsprocessen med en konsekvensanalys. Reflektera till exempel över föreställningen att kvinnor åker mer kollektivt än män och att transportsystemet därför blir jämställt om man satsar på kollektivtrafik.

Ett intersektionellt perspektiv kan hjälpa till att synliggöra hur olika perspektiv och maktordningar samspelar (de los Reyes & Mulinari, 2010; Lykke, 2003), det vill säga den hierarkiska ordning i samhället som innebär att i olika grupper ges olika mycket makt. Feminister har myntat termen könsmaktordning, enligt vilken kvinnor får mindre makt än män. Maktordningar kan också handla om klass, sexualitet, etnicitet och ålder (Jämstall.nu). Ordet intersektionalitet kommer från engelskan *intersection*, det vill säga korsning eller skärning. I det här sammanhanget avser det att belysa hur olika maktordningar och diskrimineringsgrunder kan överlappa, påverka, och ibland förstärka varandra. En intersektionell analys innebär inte att samtliga maktordningar måste analyseras samtidigt, utan syftet är att fokusera på de kategorier som är relevanta för det aktuella sammanhanget. Det kan vara att fokusera på exempelvis ålder och kön när det gäller att förstå flickors och pojkars möjlighet att ta sig till sina fritidsaktiviteter; eller etnicitet och kön när det handlar om att förstå vilka som har tillgång till cykel och kan cykla. Ett intersektionellt perspektiv bidrar till att belysa vilka som gynnas och missgynnas av en viss transportinfrastruktursatsning. När man gör konsekvensanalysen är

det viktigt att lyfta fram ojämlikheter mellan könen men också andra ojämlikheter, såsom åldersdiskriminering och ojämlikhet som drabbar personer med olika funktionsnedsättningar eller annan etnisk bakgrund, och föreslå åtgärder. Exempelvis kan det innebära att se över kollektivtrafikens sträckningar och hållplatslägen om det visar sig att pojkar och flickor inte når sina fritidsaktiviteter på lika villkor, eller att stödja cykelprojekt för invandrarkvinnor.

11.2 UTMANINGAR FÖR TRANSPORTPLANERINGEN

Det finns en hel del utmaningar för jämställdhetsintegreringen inom svensk transportplanering. Mätningar av rädsla för våld och hot i bostadsområden och transportmiljöer på sena kvällar visar exempelvis att över 30% av kvinnorna undviker att gå ut på grund av upplevd osäkerhet, mot 9% av männen (Trafikanalys, 2017). Trafikanalys utvärderingar av de transportpolitiska målen visar också att flera av skillnaderna mellan mäns och kvinnors resmönster har varit konstanta under de senaste 20 åren. Medan kvinnor och män använder ungefär lika mycket tid för vardagliga resor, spenderar män mer tid på resor kopplade till förvärvsarbete/affärer och mindre tid på resor kopplade till hemmet, såsom inköp och service. Männen gör ungefär 20% färre resor kopplade till obetalt hem- och omsorgsarbete än vad kvinnorna gör (Trafikanalys, 2017).

Körsträckan för män i bilar är nästan 80% längre än för kvinnor. Fler kvinnor tar körkort, andelen kvinnor av körkortsinnehavarna har ökat från 47,2 till 47,6 procent sedan 2009. Det blir allt vanligare för kvinnor 80 år och äldre att inneha körkort: 2009 var denna andel 45 procent, 2019 var den 68 procent (Trafikanalys, 2020). Det schablonmässiga antagandet att kvinnorna reser mycket mer än männen med kollektiva färdmedel har dock inte stöd i statistiken. Enligt den årliga kollektivtrafikbarometern från Svensk Kollektivtrafik (2019) uppger 23 % av männen och 29 % av kvinnorna att de använder kollektivtrafik som sitt huvudsakliga färdmedel. Men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor, vilket beror på att mäns kollektivtrafikresor är längre än kvinnors. Kvinnors resor är kortare, samt

består oftare av olika färdssätt jämfört med män (Smidfelt Rosqvist & Wennberg, 2018).

Kollektivtrafikresandet är högst bland de yngre åldersgrupperna. Kvinnor och män reser ungefär lika ofta med kollektivtrafik i åldrarna 15–45 år. Av 15–19-åringarna uppger mer än 50% (52% av männen och 54% av kvinnorna) att deras huvudsakliga färdmedel är kollektivtrafik och i gruppen 26–44 år är siffran 28% för båda könen (Svensk Kollektivtrafik, 2019). Många av de skillnader i resande som finns mellan olika grupper kan även relateras till demografiska och socioekonomiska faktorer såsom ålder, bostadsort och utbildning samt yrke/inkomst. I detta sammanhang är således ett intersektionellt perspektiv viktigt att ha med i analysen, det vill säga att inte generalisera statistiken till alla kvinnor och alla män.

Studier visar också att det finns avsevärda skillnader i hur kommuner och regioner hanterar jämställdhetsmålet i transportplaneringen. Att representationen av kvinnor ofta är lägre i trafik- och tekniska nämnder betyder emellertid inte per automatik mindre jämställdhet i planeringen, däremot visar forskningen att det finns rådande maskulina och feminina normer och värderingar som kan påverka planering och beslutsfattande (jfr. Kronsell m.fl., 2020).

11.3 VERKNINGSFULL INTEGRERING AV JÄMSTÄLLDHET I TRANSPORTPLANERINGEN

Vid arbete med jämställdhetsintegrering bör frågan ställas om vilken nytta arbetet gör i praktiken. Det vill säga hur verkningsfull jämställdhetsintegreringen är. Frågan om verkningsfullhet omfattar såväl förutsättningarna för jämställdhetsintegreringen som processen för JKB, men kan även avse olika aspekter av utfallet av transportplaneringen. Vi har i vårt arbete valt att utgå från den kategorisering av verkningsfullhet som görs inom miljöbedömningsområdet. Skälet till detta är, som nämns nedan, att vår modell för JKB i stora delar bygger på det som internationellt kallas för *impact assessment*. Inom miljöbedömningsområdet har flera olika dimensioner av verkningsfullhet identifierats. I vårt arbete har vi valt att utgå ifrån följande dimensioner av verkningsfullhet: *procedurmässig, inne-*

hållsmässig, resursmässig, legitim samt *pedagogisk* (jfr. Balfors m.fl. 2018; Gißler m.fl. 2019; Therivel & González, 2019).

Genom att särskilja de olika dimensionerna av verkningsfullhet är vår bedömning att det ger olika aktörer en vägledning i diskussioner och reflektion av möjligheter och brister i den nuvarande praktiken med att integrera jämställdhet i transportplaneringen. Vidare bidrar en kategorisering som denna till möjligheten att utvärdera möjligheter och brister i arbetet med jämställdhetsintegrering i transportsystemet. Idag saknas på nationell nivå en sammanställning och utvärdering av verkningsfullheten av integrering av jämställdhetsmål i transportsektorn.

Med *procedurmässig verkningsfullhet* menas att det finns principer och praxis som reglerar jämställdhetsintegrering och JKB. Det vill säga ett administrativt ramverk inklusive lagar, förordningar och riktlinjer. Procedurmässig verkningsfullhet handlar således om att det finns spelregler för jämställdhetsintegrering och att de är sammanlänkade med institutioner och regelverk inom planeringen. Det finns flera studier som visar på brister i den procedurmässiga verkningsfullheten inom området jämställdhet och transporter men även orsaker till dessa brister. Till exempel konstaterar Svedberg (2014) och Levin med flera (2016) att eftersom det saknas tydlighet om jämställdhetsintegrering i de regelverk som styr planeringen kommer detta inte att ske. Detta förstärks av att det saknas direktiv och krav från regeringen till Trafikverket och övriga myndigheter som utformar länstransportplaner på att föra in jämställdhet i transportplaneringen. Vår bedömning är att utan tydliga regelverk och direktiv så kommer den procedurmässiga verkningsfullheten att vara svag.

Innehållsmässig verkningsfullhet handlar om i vilken mån jämställdhetsintegrering eller JKB når de avsedda målen. Detta innebär att innehållsmässig verkningsfullhet berör både processen och resultatet. Det vill säga att arbetet med integrering av jämställdhet inte blir en skrivbordsprodukt. Faith-Ell och Levin (2013) och Levin med flera (2016) konstaterar att det inte räcker med att genomföra den modell för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) som författarna utvecklat. Organisationen som arbetar med frågorna måste arbeta aktivt med jämställdhetsintegre-

ring. Malmö stad är ett exempel på en kommun som har arbetat aktivt med att förbättra den innehållsmässiga verkningsfullheten. Till exempel har de infört jämställdhetsbokslut i Fastighets- och gatukontoret (Svanfelt, 2020). Vår bedömning är att en förändringsprocess måste inledas i fler kommuner, liksom i regioner och på nationell nivå.

Resursmässig verkningsfullhet innebär att tillgängliga resurser (tid, pengar och kompetens) används på ett ändamålsenligt sätt för att uppnå syftet med jämställdhetsintegreringen. Till exempel att tillräckliga resurser läggs på JKB och att de som genomför bedömningen har rätt kompetens. Vår forskning (Faith-Ell och Levin, 2012) pekar på att en viktig lärdom är att personer som har tidigare erfarenhet av systematiskt jämställdhetsarbete gör bättre konsekvensbedömningar. Vår bedömning är att både kvinnor och män kan ha den erfarenheten; att konsekvensbedöma jämställdhet är inte en fråga som enbart kvinnor kan förstå och hantera.

Legitim verkningsfullhet avser hur accepterad jämställdhetsintegrering och JKB är av olika aktörer inom transportplaneringen. Det är idag få personer som arbetar med transportplanering som, på ett intellektuellt plan, inte ställer sig bakom de jämställdhetspolitiska målen. Samtidigt visar flera studier på att när det kommer till att faktiskt låta målen utgöra en bas för planeringen så finns det fortsatta utmaningar (se t.ex. Levin m.fl. 2016; Smidfelt Rosqvist, 2019; Svedberg, 2014; Wittbom, 2009; 2015). Vår bedömning är därför att den legitima verkningsfullheten idag är svag i svensk praktik.

Med *pedagogisk verkningsfullhet* avses i vilken mån jämställdhetsintegreringen eller JKB möjliggör lärande och kunskapsgenerering. Det finns både goda exempel och mindre goda exempel på lärande och kunskapsgenerering inom området. Till exempel har Malmö stad genom olika forskningsprojekt, men även egna utvärderingar, återfört erfarenheterna till sin organisation och succesivt förbättrat sitt arbete. Samtidigt ser vi att mycket av arbetet med jämställdhetsintegrering sker på projektbasis med organisationer som upphör i samma ögonblick som finansieringen avslutas. Vår bedömning är att det ofta saknas ett kontinuerligt lärande om jämställdhet och transporter inom många organisationer.

11.4 ATT GÖRA EN JÄMSTÄLLDHETSKONSEKVENSANALYS

Forskning visar att transportplaneringen behöver ett systematiskt arbets-sätt för att arbeta med jämställdhet. Exempelvis riktas kritik mot im-plementeringen av en jämställdhetsintegrering för dess brist på stan-dardiseringar av mål, förfaranden och metoder, liksom brist på tydliga definitioner (jfr. Alnebratt & Rönnblom, 2019; Eveline, Bacchi & Binns, 2009). Genom vår forskning vill vi bidra till att överbrygga klyftan mel-lan forskning och planering och har utformat en modell som bygger på 15 års forskning nära transportplaneringens praktik (samproduktion). Det innebär att vi har fått konstant återkoppling från användare och för-sökt anpassa vår modell för att passa planeringens behov.

JKB-modellen är influerad av internationell forskning och praxis för *impact assessment* (IA) som på svenska översätts med konsekvensbedöm-ning. Många av de ojämlikheter som finns i samhället har uppstått någon annanstans och transportsystemet betraktas i vår modell som en facilitator eller möjliggörare för människor att göra jämställda val. Modellen inne-håller indikatorer och bygger på en målorienterad planeringsmodell (jfr. Therivel, 2010). Vår modell för JKB har fyra huvudsakliga funktioner: att integrera jämställdhet i planeringen, att bedöma konsekvenserna, att han-tera konsekvenserna samt att ge vägledning till efterkommande skeden.

Integrera jämställdhet i planeringsprocessen. JKB:n ska ha en roll i pla-neringsprocessen. Dels ska en JKB vara integrerad i organisationen, det vill säga jämställdhetskompetens ska finnas med i arbetsgruppen/-erna. Dels ska jämställdhet integreras i planens eller projektets utformning, vilket innebär att jämställdhetsaspekter ska utgöra en förutsättning på samma sätt som exempelvis ekonomi och miljö.

Bedöma konsekvenserna. JKB:n ska beskriva och bedöma konsekvenserna av planens eller projektets innehåll och åtgärder. Det är denna funktion som vanligtvis förknippas med konsekvensbedömningsprocessen. Det är en viktig del i proceduren och avser att identifiera vilka aspekter som ska tas vidare i nästa steg och som ska garantera att konsekvenserna tas om hand.

Hantera (mildra) konsekvenserna. I samband med konsekvensbedömningen ska JKB:n identifiera åtgärder som är möjliga att genomföra för att antingen maximera positiva konsekvenser eller begränsa eller undvika negativa konsekvenser. Syftet är dels att förbättra utformningen av planen eller projektet, dels att beskriva sådant som hade kunnat göras men som av någon anledning inte implementerats.

Vara rådgivande och ge vägledning för den fortsatta planeringen och utvecklingen. JKB:n ska identifiera sådant som sker när det aktuella planeringsskedet avslutas och övergår i ett annat mer detaljerat skede. Den rådgivande delen bidrar till att utforma en strategi för den fortsatta hanteringen av konsekvenserna och föreslår hur jämställdhetsintegreringen ska följas upp.

Operationalisering av mål

JKB-modellen bygger på konkretisering, konstruktion av delmål och indikatorer för var och av en av de sex jämställdhetspolitiska målformuleringarna. I detta avsnitt presenteras förslag till ett förhållningssätt när det gäller att avgöra var de olika delmålen ska appliceras i planeringsprocessen (figur 1). Därefter presenteras förslag till utveckling av delmål och indikatorer som kan användas i det praktiska arbetet. Tabellerna (1–5) visar hur vart och ett av de sex delmålen kan relateras till transportrelaterade delmål. Vi väljer att kalla detta angreppssätt för *verktygslåda*, i och med att den består av en uppsättning konkreta frågor och indikatorer som är direkt applicerbara i planeringspraktiken.

När det gäller jämställd representation brukar 50/50 eller minst 40/60 procent av vardera könet anges som mål. Men jämställdhet är mer än numerär representation, vilket också framgår av frågorna och indikatorerna i tabellerna. En viss procent av båda könen innebär inte automatiskt uppnådd jämställdhet.

I det praktiska arbetet behöver mål och frågor anpassas till sammanhanget som ska undersökas och var i processen som analyserna ska genomföras. Olika geografiska nivåer (nationell, regional, lokal) men framför

allt tidsmässiga aspekter och storleken på projekt och planer har betydelse för hur stor betydelse de jämställdhetspolitiska delmålen bör få i planeringens olika faser.

Vissa mål är mer relevanta i början av en utredning och planeringsprocess medan andra är relevanta hela vägen. Exempelvis är målet om makt och inflytande viktigt att ha med tidigt i processen. Mål om fysisk tillgänglighet och trygghet tas bäst om hand i samband med utformning av den fysiska miljön – vilket ofta sker i senare skeden. Se figur 1 för en översikt.

Sveriges jämställdhetspolitik baseras på sex delmål:



1. En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattande.



2. Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.



3. Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.



4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.



5. Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma förutsättningar för en god hälsa och erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

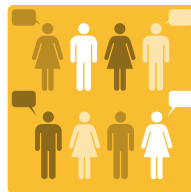


6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet. (Jämställdhetsmyndigheten, 2017)

	Nationell transportplan	Översiktsplan	Planprogram	Detaljplan	
	Läns-transportplan	Åtgärdsvalsstudie	Utformning av lokaliseringsalternativ	Väg/järnvägsplan	Drift och underhåll
1. En jämn fördelning av makt och inflytande					
2. Ekonomisk jämställdhet					
3. Jämställd utbildning					
4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet					
5. Jämställd hälsa					
6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra					

Figur 1. När i transportplaneringsprocessen de olika jämställdhetspolitiskamålen kan tillämpas. Ju större prick desto större vikt.

1. En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattande.



Överfört till transportsammanhang innebär detta mål att både kvinnor och män ska ha makt över sina egna förflyttningar och samma möjlighet att utöva inflytande över transportsystemets utveckling och underhåll. Det innebär också att både kvinnor och män är delaktiga och har inflytande i sammanhang där transportinfrastrukturprojekt och -planer utvecklas och implementeras.

Tabell 1. Exempel på delmål och indikatorer för det jämställdhetspolitiska målet "Jämn fördelning av makt och inflytande".

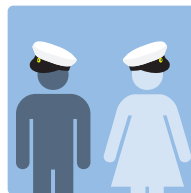
Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Planerings- / utvecklingsprojekt:			
Projektet ska ha en 40/60 representation av kvinnor och män under hela projektets livstid. Uppföljning vid 25%; 50%; 75% och 100% av projekttiden. Kvinnor och män bör ha samma möjlighet att påverka.	Hur ser sammansättningen av planeringsgrupper / arbetsgrupper ut? Vilket handlingsutrymme får kvinnor och män?	Mängden kvinnor och män som är involverade i projektet. Mängden kvinnor och män som deltar i diskussioner och beslut.	Projektplaner Personalplaner Planer för att anställa experter Intervjuer och undersökningar med personer som är involverade i projektet. Protokoll / anteckningar
Ledning:			
Projektet/planeringen ska ha en 40/60 representation av kvinnor och män i ledande befattningar under hela projektets / planens livstid. Uppföljning vid 25%; 50%; 75%; och 100% av projekttiden. Kvinnor och män bör ha samma möjlighet att påverka.	Hur ser sammansättningen av planeringsgrupper / arbetsgrupper ut? Vilket handlingsutrymme får kvinnor och män?	Antalet män och kvinnor som är i ledande befattningar. Mängden kvinnor och män som deltar i diskussioner och beslut.	Projektplaner Personalplaner Planer för att anställa experter Intervjuer / undersökningar med personer som är involverade i projektet.

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Kommunikation:			
Representationen för kvinnor och män som kommunicerar planen / projektresultaten ska vara 40/60 under hela projektets livstid. Uppföljning vid 25%; 50%; 75%; och 100% av projekttiden. Kvinnor och män bör ha samma möjlighet att påverka innehåll och resultat och informationen.	Vem kommunicerar planen eller projektet till berörda allmänheter, andra intressenter, myndigheter och organisationer? Vilket handlingsutrymme får kvinnor och män?	Mängden män och kvinnor som är i ledande positioner för kommunikation och informationsspridning. Mängden kvinnor och män som deltar i kommunikationsaktiviteter.	Kommunikationsplaner Personalplaner Planer för att anställa experter Intervjuer / undersökningar med personer som är involverade i projektet.
Samråd / Medborgardialog			
Projektet ska ha en 40/60 representation av kvinnor och män vid samrådsverksamhet (till exempel dialog med intressenter, möten med medborgare). Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka.	Hur många kvinnor och män, från både allmänheten och behöriga myndigheter, deltar aktivt i samrådsprocessen? Vilka frågor deltar män och kvinnor under samrådsmöten? Vilka ansträngningar görs för att nå både kvinnor och män?	Antalet kvinnor och män som deltar i samråd / dialogmöten etcetera. Andel kvinnor och män som deltar aktivt i samråd. Antal frågor från kvinnor respektive män. Antal inbjudningar i olika informationskanaler	Rapporter och presentationsmaterial för samråd I Intervjuer /enkäter med personer som deltar i samråd. Rapporter och protokoll från samrådsmöten. Inbjudan/ Annonser Webbinformation
Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att komma till tals, få samma utrymme och behandlas på samma sätt av experter och beslutsfattare.	Hur kommer män och kvinnor till tals? Hur svarar experterna till exempel på frågor och hur tar de hänsyn till kvinnors och mäns åsikter? Vilka frågor besvaras mer ingående?	Andel samtalstid och utrymme för frågor och diskussion vid samrådsmöten. Tid som används av kvinnor respektive män.	Noggrann dokumentation Samrådsprotokoll Inspelningar av samtal Intervjuer med dem som deltar i samrådet Enkätundersökningar

2. Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.



3. Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.



Överfört till transportsammanhang betyder mål 2 och 3 att kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma möjlighet att ta sig till utbildning och arbete som leder till livslång försörjning. Det innebär att alla oavsett kön ska kunna använda transportsystemet för sina vardagliga resor. Resurser som satsas på allmänna transporter, gator och vägar, ska gynna både mäns och kvinnors studie- och arbetsresor.

Tabell 2: Exempel på delmål och indikatorer för de jämställdhetspolitiska målen "Ekonomisk jämställdhet" och "Jämställd utbildning".

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Arbete och utbildning			
Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att utbilda sig, få arbete som ger försörjning och ekonomiskt oberoende livet ut. Det ska vara möjligt för kvinnor och män att komma till skolan, universitet och arbetsplatser med likvärdig transportstandard och inom ungefär samma restid.	Hur ser arbetsmarknaden ut?	Antalet arbetsplatser / skolor / universitet som kan nås inom 15-30-45-60 minuter från en viss punkt (bostadsområde).	Kommunal eller regionbaserad statistik över var mans- och kvinnodominerade arbetsplatser är lokaliserade.
	Var finns skolor och universitet?	Antalet pendlare kvinnor och män.	Kommunal eller regionbaserad statistik om skolor och universitet.
	Var är arbetsplatser lokaliserade i förhållande till bostadsområden?	Andelen kvinnor och män som arbetar på olika arbetsplatser eller går utbildningar.	Regionala kollektivtrafikmyndigheter.
	Med vilket transportmedel kan man komma till arbetsplatserna / skolorna / universitetet?	Tillgång till kollektivtrafik till grundskolor, gymnasier, högskolor och universitet.	Analys av målpunkter.
	Är det möjligt att åka med cykel eller kollektivtrafik?	Om det finns flera resmöjligheter, går det att dela upp restiden för varje trafikslag (till exempel bil, buss och tåg). Jämför restid för kvinnor och män.	GIS-analys.
	Behövs körkort och tillgång till bil?		Reseundersökningar
	Finns det otillfredsställda transportbehov?		Arbetsplatsundersökningar
	Är det möjligt att göra stopp på vägen för att följa barn till skolan eller förskolan?		Undersökningar om skolor och universitet.
			Mentala kartor Intervju / fokusgrupper

4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.



Överfört till transportsammanhang innebär mål 4 att underlätta för män och kvinnor att leva jämställda liv med avseende på ansvar för hem och barn. Det betyder att i lika utsträckning kunna utföra arbetsresor som kedjesor, det vill säga göra stopp på vägen för att lämna och hämta barn i förskola/skola och göra inköpsärenden.

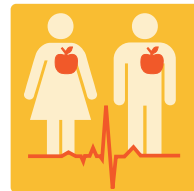
Tabell 3: Exempel på delmål och indikatorer för det jämställdhetspolitiska målet "Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet".

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Obetalt hem- och omsorgsarbete			
Det ska vara möjligt för kvinnor och män att dela ansvaret för det obetalda hemarbetet.	Hur är kvinnors och mäns arbetsplatser placerade i förhållande till bostäder? Vilka transport-	Antalet viktiga mål och destinationer i vardagen som kan kombineras med arbetsresan.	Kommunal eller regionalt baserad statistik och kartor över var mäns och kvinnors arbetsplatser finns.
Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att pendla inom rimlig tid och sedan kunna göra obetalt arbete hemma efter arbetsdagen.	medel kan användas för pendling? Behöver pendlare ha körkort och tillgång till bil? Hur långt når man med olika typer av transporter?	Antalet arbetsplatser som nås inom 15, 30, 45 och 60 minuter från en viss punkt /bostadsområde (delas mellan olika typer av transportsätt om det är relevant).	Tidtabeller Restidsberäkningar för olika typer av transporter. Resvaneundersökningar
Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att göra ärenden, handla i vardagen och följa barn till förskolan och skolan.	Hur är förskolor och skolor placerade i förhållande till olika typer av transporter?		Könssegregerad statistik Lokala / regionala utvecklingsdata GIS-analys

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Barns självständighet			
Flickor och pojkar ska ha en säker skolväg och när de är mogna att färdas själva ska inte vägen eller transport-systemet utgöra hinder.	Hur kommer barnen till skolan i det aktuella området? Finns det skolbussar eller kollektivtrafik som barn kan använda? Trafiksäkerhet: kan barn gå eller cykla själva?	Skolbuss och / eller tillgång till kollektivtrafik som barn kan använda. Antal skolor som nås till fots och med cykel. Antalet fritidsaktiviteter, idrottsplatser etcetera, som kan nås utan bil inom en rimlig tidsram och på ett säkert sätt för barn.	Kommunal eller regionalt baserad statistik och kartor över var skolor finns. Resevaneundersökningar Intervjuer
Flickor och pojkar ska ha samma möjlighet att utveckla självständighet och ska inte behöva bli skjutsade/ledsagade av en vuxen person.	Var finns rekreationsområden i kommunen / stadsdelen / förorten?		Fokusgrupper Samråd/dialog med barn Observationer på plats
Flickor och pojkar ska ha möjlighet att vara rörliga och nå rekreations- och fritidsaktiviteter.	Hur kan flickor och pojkar nå olika fritidsaktiviteter? Behöver barn följas av en vuxen?		

5. Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma förutsättning för en god hälsa och erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

Överfört till transportsektorn innebär mål 5 att reducera påverkan från luftföroreningar och buller på mer störningskänsliga grupper. Barn, sjuka, äldre och gravida kvinnor är mer känsliga. Kvinnor generellt är också mer känsliga för luftföroreningar än män. Mål 5 innebär också att minimera risken för trafikolyckor och att underlätta fysisk aktivitet och rörelse genom exempelvis att öka resurser för cykel- och promenadstråk. Det betyder att områden för rekreation ska vara möjliga att nå för både kvinnor och män, samt att transportresurser ska fördelas likvärdigt så att både



flickors och pojkars fritidsaktiviteter ska gå att nå på ett trafiksäkert vis med exempelvis cykel eller kollektivtrafik.

Tabell 4: Exempel på delmål och indikatorer för det jämställdhetspolitiska målet "Jämställd hälsa".

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Risk för skador och dålig hälsa			
Ingen ska riskera sin hälsa på grund av transportsystemet.	Vilken inverkan har transportsystemet på kvinnor och män i olika åldersgrupper?	Antalet kvinnor och män i alla åldersgrupper som reser inom ett visst område, jämfört med exponering för luftkvalitet och buller.	Resvaneundersökningar Folkhälsomätningar Medicinsk kunskap
Minska effekterna av luftföroreningar och buller.	Hur reagerar känsliga grupper på luftföroreningar och buller (till exempel små barn, gamla människor, gravida kvinnor)?	Antal känsliga grupper: barn, äldre och personer med hälsoproblem Mätningar av luftföroreningar och buller, och andra hälsoaspekter inom transportområdet i relation till platser (till exempel skolor, daghem, gamla människors hem).	Omfattande och detaljerade planer för markanvändning
Fysisk aktivitet, rörlighet och välbefinnande			
Kvinnor och män, pojkar och flickor, äldre kvinnor och äldre män, ska ha samma möjligheter till fysisk aktivitet, rörlighet och välbefinnande.	Underlättar projektet / planen så att alla grupper får samma möjligheter till fysisk aktivitet och rörlighet? Hjälper transportsystemet till så att alla grupper får möjlighet att ordna sin vardag på ett sunt och hållbart sätt?	Antal skolor och fritidsaktiviteter som kan nås med cykel, promenader eller kollektivtrafik som barn själva kan använda. Hela resekonceptet: mängden möjligheter att göra "kombinationsresor" där flera ärenden kan göras på väg till och från jobbet. Mängden kollektivtrafikförbindelser relaterade till kvinnors och mäns arbetsplatser och arbetstid.	Resvaneundersökningar Folkhälsomätningar Medicinsk kunskap Omfattande och detaljerade planer för markanvändning Undersökningar av stress i samband med pendling och bytespunkter Mentala kartor Intervjuer Fokusgrupper Tidsgeografiska resedagböcker

6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.



Överfört till transportsammanhang innebär mål 6 att miljöer som är kopplade till kollektivtrafik, väg- och järnvägsinfrastruktur, liksom gång- och cykelvägar, ska upplevas som trygga av både kvinnor och män. Det betyder att alla ska känna att de kan röra sig i transportsystemet alla tider på dygnet. Trygghetsmätningar visar att kvinnor oftare känner oro för att utsättas för hot och våld i samband med resor under sena kvällar. Samtidigt visar statistik att unga män är den grupp som är mest utsatt för våld i offentliga miljöer.

Tabell 5. Exempel på delmål och indikatorer för det jämställdhetspolitiska målet "Mäns våld mot kvinnor ska upphöra".

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Könsrelaterat våld eller brott i samband med transporter			
Kvinnor och män ska vara säkra i såväl offentliga som privata områden i transportsystemet.	Hur är brottsläget idag? Hur uppfattas olika transportsätt och transportmiljöer?	Antal registrerade våldsbrott och andra kriminella handlingar.	Polis-rapporter
Kvinnor och män ska inte behöva vara oroliga för våld eller trakasserier när de reser eller vistas i områden relaterade till transportsystemet.	Vilka skillnader kan man hitta mellan grupper av individer (till exempel kvinnor / män / unga / gamla)?	Antal personer från olika grupper som använder området vid olika tider på dygnet. Exempel på berörda grupper är kvinnor och män, barn, ungdomar, unga vuxna, vuxna, äldre vuxna, äldre, de med olika etnisk, religiös och socioekonomisk bakgrund och transpersoner eller LGBTQIA (lesbisk, gay, bisexuell, transsexuell, queer, intersex och asexuell).	Medborgarenkäter Intervjuer Fokusgrupper Observationer Säkerhetsturer / trygghetsvandringar

Delmål	Frågor att ställa	Indikatorer	Källor
Trygghet			
Kvinnor och män ska ha samma möjlighet att använda alla transportsätt, stationer, plattformar, busshållplatser och parkeringar, under olika tider på dygnet.	Använder människor till exempel kollektivtrafik hela dygnet?	Antal personer vid tågen / bussarna vid olika tidpunkter: könssegrerade uppgifter, efter olika tider.	Medborgarenkäter
	Vem reser med olika transporter, olika tider?		Intervjuer
	Finns det tillfällen då människor undviker ett specifikt transportsätt?	Antal kvinnor / män som rapporterar att de känner sig säkra när de använder olika transportsätt under olika tider.	Fokusgrupper
	Om så är fallet, varför rör sig inte människor vid vissa tider?		Mentala kartor
			Observationer på plats
			Trygghetsvandringar

11.5 SAMMANFATTANDE REFLEKTION

Som visats ovan har den svenska transportsektorn länge släpat efter i jämförelse med andra sektorer när det gäller jämställdhetsintegrering (t.ex. Faith-Ell & Levin, 2013; Smidfelt Rosqvist, 2019; Svedberg, 2014; Wittbom, 2009). Numera finns både målbeskrivningar och verktyg för jämställdhetsintegrering som är anpassade för transportplaneringen. Emellertid är flera aspekter som krävs för att göra jämställdhetsintegreringen verkningsfull, svaga i praktiken och/eller otydliga från politiskt håll.

Förutsättningen för *procedurmässig* och *innehållsmässig* verkningsfullhet borde vid det här laget vara uppfyllda i och med existensen av tydliga policymål, operationalisering och planeringsverktyg. Det är dessutom få svenskar som inte ställer sig bakom idén om ett jämställt samhälle och ett jämställt transportsystem, således borde även den *legitima* verkningsfullheten kunna antas vara uppfylld. Trots detta sker inte regelmässigt systematiska analyser av jämställdhet i transportinfrastrukturplaneringen i Sverige (jfr. Svedberg, 2014). Det finns också brister när det gäller den resursmässiga verkningsfullheten, det vill säga det saknas ofta tid, pengar och kompetens i planeringssammanhangen för att en jämställdhetsintegrering som omfattar alla de sex delmålen ska kunna genomsyra hela planeringsprocessen (jfr. Faith-Ell & Levin 2012; Levin 2019; Levin, m.fl. 2016). Samtidigt, saknas en konsekvent *pedagogisk* verkningsfullhet som innebär att se till

att kunskaper om jämställdhetsintegrering finns i alla organisationer som arbetar med transportinfrastrukturplanering (kommuner, regioner, konsulter, Trafikverket). Tydliga direktiv och uppföljningar på nationell nivå saknas i stort sett helt. Det gör att det ofta saknas ett kontinuerligt lärande om jämställdhet och transporter inom organisationer och mellan organisationer. Vi menar att ett mål som funnits så pass länge (sedan 1990-talet) borde ha integrerats inom transportsektorn vid det här laget. De kunskaper som existerar idag, befinner sig som isolerade öar inom vissa offentliga organisationer, hos en del konsulter samt några intresseorganisationer såsom Nätverket Jämställdhet i transportsektorn. Men det saknas systematik för att öka kunskaperna och det ställs inte krav på dem som gör upphandlingar att integrera expertis inom jämställdhet. Detta menar vi är en brist. Hela ansvaret ska inte vila på ett antagande om att det finns idealister i samhället eller att det råkar finnas en person med jämställdhetskompetens inom ett planeringssammanhang, kunskapen ska efterfrågas på samma sätt som andra expertkunskaper inom exempelvis miljö och ekonomi.

I våra forskningsprojekt har vi undersökt hur politiska mål om jämställdhet och genus kan operationaliseras i transportplaneringen och därigenom bidra till jämställdhetsintegrering. Vår forskning pekar på behovet av att ha med ett intersektionellt perspektiv i planeringen, det vill säga att göra mångfaldsanalys som tar hänsyn till fler faktorer i kombination med kön, exempelvis ålder, etnisk härkomst, funktionsvariationer och även ekonomiska resurser. Varje ny satsning eller förändring av transportsystemet bör medföra en analys av vilka grupper som gynnas och missgynnas. Jämställdhet bör alltid finnas med i analysen men i vissa fall kan det vara andra aspekter som är mer framträdande. Som nämnts ovan är detta inte ett utforskat fält. Många av orsakerna bakom bristerna i integreringen av jämställdhet i transportplaneringen är kända och det finns en tillgänglig metod för integrering av jämställdhet i transportplaneringen (JKB). Vidare ger vår forskning förslag på hur metoden kan implementeras och vad som krävs rörande kompetensutveckling och policyförändring för ett verkningsfullt arbete med jämställdhetsintegrering i transportplaneringen hela vägen och på alla nivåer.

REFERENSER

Alnebratt, K., & Rönblom, M. (2019). *Feminism som byråkrati: Jämställdhetsintegrering som strategi*. Leopard förlag.

Balfors, B., Antonson, H., Faith-Ell, C., Finnveden, G., Gunnarsson-Östling, U., Hörnberg, C., Isaksson, K., Lundberg, K., Pädam, S., Söderqvist, T., & Wärnäck, A. (2018). *Strategisk miljöbedömning för hållbar samhällsplanering - Slutrapport från forskningsprogrammet SPEAK*. Naturvårdsverket.

Balkmar, D., & Mellström, U. (2020). Towards and anthropology of transport affect. The place for emotions, gender, and power in smart mobilities. I Priya Uteng, T., Christensen, H.R., & Levin, L. (2020). *Gendering Smart Mobilities*, (s. 57–74). Routledge.

Ceccato, V., & Newton, A. (2015). *Safety and Security in Transit Environments. An Interdisciplinary Approach*. Palgrave MacMillan.

de los Reyes, P., & Mulinari, D. (2010). *Intersektionalitet: Kritiska reflektioner över (o) jämlikhetens landskap*. Liber.

Eveline, J., Bacchi, C., & Binns, J. (2009). Gender mainstreaming versus diversity mainstreaming: methodology as emancipatory politics. *Gender, Work and Organization*, 16(2), 198–216.

Faith-Ell, C., & Levin, L. (2012). *Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*. VTI Rapport 768.

Faith-Ell, C., & Levin, L. (2013). *Kön i trafiken. Jämställdhet i kommunal transportplanering*. SKL, Sveriges Kommuner och Landsting.

Gißler, G., Rehhausen, A., Fischer, T.B., & Hanusch, M. (2019). Effectiveness of strategic environmental assessment in Germany? – meta-review of SEA research in the light of effectiveness dimensions. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 37(3–4), 219–232.

Halling, J., Faith-Ell, C., & Levin, L. (2016). *Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen*. K2.

Jämställdhetsmyndigheten. (2017). *Sveriges jämställdhetspolitik*. Tillgänglig 9 maj 2020 på <https://www.jamstalldhetsmyndigheten.se/om-jamstalldhet/sveriges-jamstalldhetspolitik>

Jämställ.nu (2020). Fakta om jämställdhet. Tillgänglig 9 maj 2020 på <https://www.jamstall.nu/>

Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2020). Masculinities and femininities in sustainable transport policy: a focus on Swedish municipalities. *NORMA – International Journal for Masculinity Studies*, s. 1–17.

Levin, L. (2019). *Analys av integreringen av jämställdhet i regional transportplanering i Dalarna: Regional systemanalys Dalarna och Länsplan för regional transportinfrastruktur Dalarna 2018–2029*. VTI Rapport 1002.

Levin, L., & Faith-Ell, C. (2019). How to apply Goals for Gender Equality in Transport and Infrastructure Planning. I Lindqvist Scholten, C., & Joelsson, T. *Integrating Gender in Transport Planning. From One to Many Tracks* (s. 89–118). Palgrave MacMillan.

Levin, L., & Faith-Ell, C. (2021, u.a.) *Leading change towards gender equality in Transport*

- planning - *How to work with the 2030 Agenda*. (Handbok på engelska).
- Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J., & Thoreson, K. (2016). *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering. Slutrapport*. K2 Research 2016:1.
- Lykke, N. (2003). Intersektionalitet - ett användbart begrepp för genusforskningen. *Kvinnovetenskaplig Tidskrift*, 1, 47–56.
- Mellström, U. (2004). Machines and masculine subjectivity: technology, as an integral part of men's life experiences. *Men and Masculinities*, 6(4), 368–382.
- Mouffe, C. (2005). *The Return of the Political*. Verso Books.
- Mouffe, C. (2013). *Agonistics. Thinking the World Politically*. Verso Books.
- Proposition 1993/94:147. *Jämställdhetspolitiken: Delad makt – delat ansvar*. Regeringskansliet.
- Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Regeringskansliet.
- Smidfelt Rosqvist, L. (2019). Gendered perspectives on Swedish transport policy-making: an issue for gendered sustainability too. I Lindqvist Scholten, C., & Joelsson, T. *Integrating Gender in Transport Planning. From One to Many Tracks* (s. 69 – 87). Palgrave MacMillan.
- Smidfelt Rosqvist, L., & Wennberg, H. (2018). *Förklaringar till resmönster i koppling till försättningsättningar att resa för olika grupper. Underlag till Trafikanalys*. Trivector rapport 2018:1.
- SOU 2001:44. *Jämställdhet – transport och IT. Slutbetänkande från Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och IT*. Statens offentliga utredningar.
- Svanfelt, D. (2020). Some gender equality and equity planning cases in urban planning in Malmö, or how I became a transport feminist. I Priya Uteng, T., Christensen, H.R., & Levin, L. *Gendering Smart Mobilities* (s. 270–284). Routledge.
- Svedberg, W. (2014). *Ett (o)jämställt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt*. [Doktorsavhandling]. Göteborgs universitet.
- Svensk Kollektivtrafik. (2019). Kollektivtrafikbarometern. Tillgänglig 19 juli 2020 på <https://www.svensk Kollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>
- Therivel, R. (2010). *Strategic Environmental Assessment in Action*. Earthscan.
- Therivel, R., & González, A. (2019). Introducing SEA effectiveness. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 37(3–4), 181–187.
- Trafikanalys. (2017). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2017*. Rapport 2017:7.
- Trafikanalys. (2020). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*. Rapport 2020:5.
- Vanclay, F. (2003). International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–11.
- Wittbom, E. (2009). *Att spränga normer: om målstyrningsprocesser för jämställdhetsintegrering*. [Doktorsavhandling]. Stockholms universitet, Samhällsvetenskapliga fakulteten, Företagsekonomiska institutionen.
- Wittbom, E. (2015). Management control for gender mainstreaming – a quest of transformative norm breaking. *Journal of Contemporary Accounting & Organizational Change*, 11(4), 527–545.



12. VAD HAR BUSSHÅLLPLATSER MED JÄMSTÄLLDHET ATT GÖRA?

Emma Paulsson

VAD HAR BUSSHÅLLPLATSER med jämställdhet att göra? Ganska mycket, faktiskt. Ett inkluderande perspektiv på planeringen av busshållplatser ger fler grupper tillgång till hållplatserna och allt som i förlängningen hänger samman med dem – arbete, utbildning, ärenden, fritidsaktiviteter och nöjen.

Med utgångspunkt i erfarenheter från Fastighets- och gatukontorets arbete med jämställdhetsintegrering i kollektivtrafiksatsningar i Malmö redogör det här kapitlet för hur planering och utformning av busshållplatser kan ha betydelse för kvinnors tillgång till staden. Kvinnor i Malmö åker i större utsträckning buss (Region Skåne, 2019) och gruppen kvinnor är mer beroende av andra färdmedel än bil än gruppen män (Gil Solá, 2014). Att kvinnor åker buss mer än män betyder dock inte nödvändigtvis att kollektivtrafiken, inklusive hållplatserna, är anpassad efter kvinnors erfarenheter och önskemål.

Samhällsplanering och stadsplanering har traditionellt utövats av män och planeringen har därmed i högre grad baserats på mäns erfarenheter och prioriteringar. Dessa har efter hand blivit utgångspunkter som tagits för givna och som har bestått även efter att könsfördelningen inom planeringsyrkena har jämnats ut. Samtidigt har traditionellt kvinnliga erfarenheter och prioriteringar osynliggjorts, till exempel det obetalda hem- och omsorgsarbetet med barn, hushåll och äldre släktingar (Gil Solá, 2014; Larsson & Jalakas, 2008). Vi vet också att gruppen kvinnor begränsas på grund av otrygghet i betydligt större utsträckning än gruppen män när de ska förflytta sig i staden (Boverket, 2010; Brå, 2020). Ett jämställdhetsperspektiv på hållplatser innebär att traditionellt kvinnliga erfarenheter och prioriteringar synliggörs och tillåts påverka planering och utformning.

12.1 ATT PLACERA HÅLLPLATSER

Eftersom gruppen kvinnor tar ett större ansvar än gruppen män för det obetalda hem- och omsorgsarbetet utträttar kvinnor i större utsträckning än män ärenden på vägen till och från jobbet, som att hämta och lämna barn, handla mat med mera (Gil Solá, 2014). Genom att placera hållplatser nära skolor, matbutiker med mera kan man underlätta för sådana aktiviteter.

Resor med kollektivtrafik upplevs som mer otrygga än att åka bil. Att vänta på bussen är ett särskilt otryggt moment (Boverket, 2010). Detta innebär att busshållplatsen kan vara en sårbar punkt på resan ur ett trygghetssperspektiv, särskilt för gruppen kvinnor, samtidigt som kvinnor i större utsträckning nyttjar och är mer beroende av kollektivtrafiken.

Det finns också skillnader i socioekonomi där kvinnor och män i resurssvaga områden upplever större otrygghet. Störst otrygghet upplever kvinnor i resurssvaga områden (Boverket, 2010).

Därför är det viktigt att, om möjligt, placera hållplatserna där det finns



Figur 1. Placering och utformning av hållplatser kan ha betydelse för kvinnors tillgång till staden. Foto: Emma Paulsson

ögon på gatan från omgivande byggnader och där det är liv och rörelse, så att väntande resenärer kan bli sedda av förbipasserande (Boverket, 2010). En hållplats kan genom det flöde av människor som den genererar också bidra med ökad trygghet för förbipasserande cyklister och fotgängare.

Att böja sig ner och låsa eller låsa upp cykeln är ett moment som likasom att vänta på bussen kan upplevas som extra otryggt. Ur ett trygghetsperspektiv är det därför viktigt att placera cykelställen nära hållplatsen så att man därifrån kan bli sedd. Detta gäller även placeringen av eventuella hyrcykelstationer.

Givetvis finns det en mängd andra aspekter som är nödvändiga att ta hänsyn till vid placering av hållplatser och optimala placeringar ur ett trygghets- och vardagslivsperspektiv är inte alltid möjliga. Men det är viktigt att dessa perspektiv finns med bland de aspekter som vägs mot varandra när beslut om placering av hållplatser tas. Detta förutsätter att kvinnors erfarenheter och resvanor synliggörs och integreras tidigt i planeringen.

12.2 ATT UTFORMA TRYGGA HÅLLPLATSER

Ju långsammare vi rör oss desto högre krav ställs på en plats för att den ska upplevas som trygg (Boverket, 2010). På en hållplats står eller sitter vi ju stilla och väntar vilket innebär utmaningar när det gäller utformningen. God kontakt mellan platsen och omgivningen, mänsklig skala i stadsrummet, god orienterbarhet, god överblickbarhet samt detaljrikedom är exempel på kvaliteter som Boverket lyfter fram som viktiga för att en plats ska upplevas som trygg (Boverket, 2010).

Busslinjer, särskilt sådana med högre kapacitet, går inte sällan längs huvudgatorna i en tätort. Dessa trafikrum är ofta storskaliga med flera filer i varje riktning. Ibland förstärks skalan av långa kvarter med många våningar. Storskaliga trafikrum kan inte bara upplevas som ogästvänliga, de kan också vara svåra att orientera sig i trots god överblickbarhet. För att vi ska kunna orientera oss behöver vi olika formelement eller föremål att förhålla oss till. Formelement hjälper oss till exempel att bedöma avstånd, läsa av riktningar på stråk och identifiera platsbildningar.

Växtlighet är något som ofta förknippas med otrygghet i stadsplane-

ring, men i storskaliga stadsrum kan träd vara ett utmärkt formelement som kan hjälpa oss att orientera oss i rummet. Träd kan bidra till att skapa god orienterbarhet och en mänsklig skala, det vill säga mått som vi människor lätt kan relatera till. Om vi väljer träd med högt sittande krona kan vi samtidigt säkerställa god överblickbarhet. Träd bidrar dessutom till att skapa detaljrikedom genom färg, form och struktur på blad, blommor, stammar och grenverk.

I samband med kollektivtrafikinvesteringar som innebär ökad resandekapacitet med bland annat längre fordon har några kommuner satsat på längre väderskydd på hållplatserna. Detta är i linje med *Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT* (X2AB, 2015), enligt vilka väderskydd längs med hela fordonets längd rekommenderas.

I Malmö skulle detta, enligt Skånetrafikens typitringar från 2018, innebära 20 meter långa väderskydd längs de kommande Malmöexpresslinjerna som ska trafikeras med längre fordon. Så långa väderskydd riskerar att bli ett dominerande inslag som förstärker den storskalighet som ofta präglar den här typen av trafikrum och bidrar till ett monotont inslag snarare än variation och detaljrikedom.

Långa väderskydd begränsar också överblickbarheten i stadsrummet och försämrar därmed kontakten mellan hållplatsen och omgivningen. Det gäller inte bara för dem som väntar på bussen som får svårt att se vad som händer bakom dem. De som går och cyklar förbi får också svårt att se vad som händer på andra sidan gatan. Dessutom skapar de långa kurerna också en "baksida" i stadsrummet.

Ur ett trygghetsperspektiv är ett eller flera kortare väderskydd med platsbildningar mellan att föredra. Kontakten med omgivningen ökar genom att det skapas siktstråk mellan väderskydden, samt flera mindre "rum" och passager vilket ger en mer mänsklig skala och bidrar till att skapa variation.

12.3 ATT UTFORMA HÅLLPLATSER FÖR OLIKA BEHOV

En aspekt med långa väderskydd som inte enbart har med trygghet att göra är att de riskerar att låsa resenärerna i ett fåtal sätt att vänta på bussen



Figur 2. Storskaligt gaturum med flera filer i varje riktning. Träden bidrar till att dämpa storskaligheten något. Foto: Emma Paulsson



Figur 3. Ett 12 meter långt väderskydd vid Folkets park i Malmö har förlängts digitalt till 20 meter och Skånetrafikens nya profilprogram har klippts in. Fotomontage: Emma Paulsson

– antingen är man inne i väderskyddet tillsammans med eventuella andra resenärer och väntar eller så står man i passagen mellan väderskydd och gata. Hållplatserna ska fungera för människor med olika behov och i olika situationer, vid olika tidpunkter på dygnet och vid olika väder. Detta förutsätter ett flexibelt upplägg som erbjuder ett flertal handlingsalternativ.

Till exempel kan en resenär ha varit ute en lördagskväll och ska ta bussen hem i regnet medan en grupp berusade står i ett av väderskydden på hållplatsen. Då kan det vara tryggt och smidigt att kunna ställa sig i ett separat väderskydd lite längre bort. Det kan också finnas andra anledningar till att man inte vill dela väderskydd: stark parfym, rökning trots förbud, risk för smitta i virustider.

Ett annat vanligt scenario är resor med barn. Om en förälder med två små barn i vagn kommer till en hållplats i rusningstid kan det vara bökigt att ta sig in i ett väderskydd men ställer sig föräldern med vagnen i passagen framför riskerar hen att stå i vägen för andra. Då kan platsbildningar



Figur 4. En hållplats på Västra Varvgatan i Malmö har byggts med utgångspunkt i ett utformningsförslag som togs fram av Fastighets- och gatukontoret. Upplägget med två korta väderskydd möjliggör god kontakt mellan hållplatsen och omgivningen. Träden är tillsammans med väderskydden viktiga för att skapa rum med mänsklig skala. De cirkelformade bänkarna under träden skulle behöva kompletteras med ryggstöd och armstöd för att även kunna fungera för personer med funktionsnedsättning. Foto: Emma Paulsson

bredvid eller mellan väderskydden vara praktiska. Om man istället kommer dit med två mindre barn utan vagn kan det vara praktiskt att kunna gå in i ett av väderskydden där barnen inte på samma sätt riskerar att springa ut i cykelbanan eller gatan.

Ett utformningsalternativ som tagits fram vid Fastighets- och gatukontoret i Malmö är ett upplägg med två till tre mindre väderskydd, sex meter långa, med platsbildningar med träd mellan väderskydden. Vid tre väderskydd kan samma väderskyddskapacitet uppnås som vid 20 meter långa väderskydd samtidigt som upplägget skapar fler handlingsalternativ för resenärerna: det finns flera väderskydd att välja mellan och man kan använda platsbildningarna mellan väderskydden om det av olika anledningar är bökigt att ta sig in i ett väderskydd eller om man föredrar att vänta utomhus.

För att skapa handlingsalternativ är det även bra om det finns sittplatser både inne i väderskydden och utanför. För föräldern med dubbelvagnen kan det till exempel vara bra att kunna sätta sig ner och fixa med packningen eller hjälpa barnen. För den som har varit och handlat kan det vara skönt att kunna sätta sig ner och ställa kassarna bredvid sig på bänken. Fina vår-, höst- och vinterdagar vill många passa på att vänta ute i solen medan det varma sommardagar lätt blir för varmt inne i väderskydden och då är det viktigt, inte minst för små barn och äldre, att ha svalare sittmöjligheter utanför väderskydden. Det är viktigt att det finns sittplatser med ryggstöd och armstöd både i väderskydden och utanför så att alla har samma möjlighet att välja plats att sitta på.

Genom att skapa ett flexibelt upplägg för hållplatserna erbjuder resenärerna olika sätt att vänta på bussen som passar för olika situationer. Detta möjliggör trygga och smidiga resor för fler grupper, med utgångspunkt i dem som behöver kollektivtrafiken mest. En jämställd tillgång till staden handlar i förlängningen om en jämställd tillgång till nytta och nöje och därmed jämställda livsmöjligheter.

12.4 FRAMGÅNGSFAKTORER OCH UTMANINGAR

Vad är då viktigt för att kunna integrera jämställdhet i planering och utformning av transportsystemet och stadsrummet och därmed ge fler

grupper tillgång till staden? Fastighets- och gatukontoret är en teknisk förvaltning och det har varit en utmaning att integrera de ”mjuka”, sociala frågorna i de tekniska, ”hårda”. Traditionellt har förvaltningen jobbat så att man har löst de tekniska frågorna först och sedan bjudit in andra kompetenser. Dessa kompetenser har då inte haft möjlighet att påverka de olika alternativ som genereras utan har endast kunnat göra mindre justeringar och kompletteringar inom ramen för vad som redan tagits fram. Vid framtagandet av utformningsalternativ för busshållplatser var de sociala frågorna med från början, vilket var avgörande för de lösningar som togs fram.

Utformningen av busshållplatsen ovan har tagits fram inom ramen för det så kallade Storstadspaketet i Malmö. Storstadspaketet är Malmö stads del i Sverigeförhandlingen och storstadsavtalen (se till exempel Trafikverket, 2019) och innebär stora investeringar i förbättrad kollektivtrafik, förbättrad cykelinfrastruktur samt omfattande bostadsbyggande i anslutning till de förbättrade busslinjerna. En viktig framgångsfaktor när det gäller att integrera de sociala frågorna i Storstadspaketet har varit att Malmö stad har organiserat projektet med utgångspunkt i att det är ett stadsutvecklingsprojekt och inte enbart ett kollektivtrafikprojekt. Flera olika kompetenser har involverats tidigt i projektet med fokus på att bygga stad tillsammans. Att politikerna har varit tydliga med att projektet ska bidra till att skapa en trygg och jämställd stad har också varit en förutsättning.

Avsaknaden av arbetsmodeller och metoder som är anpassade till Storstadspaketets specifika frågor och arbetsprocesser har varit en utmaning. Som flera före mig har pekat på (Larsson & Jalakas, 2008; Aretun m.fl., 2010) är jämställdhet i fysisk planering ett komplext område och de som tar fram jämställdhetsanalyser behöver både vara insatta i jämställdhetsfrågor och ha god kunskap om stadsplanering. Utveckling av verksamhetsanpassade verktyg för att säkerställa målet om en trygg och jämställd stad har därför varit en viktig del i arbetet med jämställdhetsintegrering på Fastighets- och gatukontoret.

En reflektion är att jämställdhet bör hanterats som ett expertområde bland andra. Utveckling av verktyg är en del av detta. En annan aspekt är vem som gör analyserna. När förvaltningen började göra jämställdhets-

analyser förväntades projektledarna göra analyserna själva. Att man tänkte om och istället tog in expertstöd har varit en framgångsfaktor. Det har samtidigt varit projektledarnas ansvar att *integrera* jämställdhetsaspekterna i projektet. Risken med att ta hjälp av någon annan i organisationen eller någon extern resurs är att frågan hamnar vid sidan av projektet.

Jag tror att det är viktigt att fortsätta att gå i denna riktning. Inom forskning om *rätten till staden* har det pekats på behovet av att experter träder tillbaka för att kunna skapa en mer rättvis tillgång till staden. Jag tror snarare att en ny typ av expertroll behöver växa fram (se även Paulsson, 2016) för att olika målgruppers förutsättningar, erfarenheter, önskemål, värderingar och intressen ska kunna synliggöras och tillåtas påverka planering och utformning av transportsystemet.

Lösningarna och delar av resonemanget som beskrivs i den här texten är resultatet av ett teamarbete mellan ett flertal olika kompetenser på Fastighets- och gatukontoret i Malmö. Jag vill särskilt nämna Märka Bark, Caroline Larsson och Jenny Kanth.

REFERENSER

- Aretun, Å., Faith-Ell, C., & Levin, L. (2010). *Förslag till arbetsmodell för jämställd infrastrukturplanering*. Arbetsrapport JämPlan. WSP och VTI.
- Boverket. (2010). *Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling*.
- Brå. (2020). *Nationella trygghetsundersökningen 2020. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Rapport 2020:8.
- Gil Solá, A. (2014). *Vägar till jämställdhet inom kommuners transportplanering. Från forskningsresultat till praktiska verktyg*. Choros 2014:1, Göteborgs universitet.
- Larsson, A., & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. SNS Förlag.
- Paulsson, E. (2016). *Göra plats. Graffiti, kommunal förvaltning och plats som relationell effekt*. Sveriges lantbruksuniversitet. [Doktorsavhandling, Sveriges Lantbruksuniversitet]. Acta Universitatis agriculturae Sueciae, 2016:27.
- Region Skåne. (2019). *Så reser vi i Malmö kommun. Resvaneundersökningen 2018*.
- Trafikverket. (9 november 2019). *Storstadsavtalen*. Tillgänglig på <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/storstadsavtalen/>
- X2AB (2015). *Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT*.



13 NÄTVERKET SOCIALT HÅLLBAR TRANSPORTPLANERING: KUNSKAPS- UTBYTE OCH KUNSKAPSSKAPANDE

Ana Gil Solá & Lisa Ström

I DETTA KAPITEL presenteras nätverket *Socialt hållbar transportplanering*, som är ett nationellt nätverk öppet för planerare på kommunal, regional och nationell nivå, samt forskare och konsulter. Nätverket syftar dels till att öka förståelsen för frågor om social hållbarhet inom transportområdet, och dels till kunskapsutbyte mellan forskare och praktiker från olika fält samt till att skapa ny kunskap. Nätverket bildades hösten 2018 och är därmed relativt nytt. Denna text beskriver varför nätverket startade, dess mål, övergripande hur nätverkandet är upplagt, vilken kunskap och kunskapsbehov som lyfts fram på nätverksträffarna hittills, och mer ingående tillvägagångssättet för en av träffarna. Avslutningsvis delas reflektioner utifrån det arbete som bedrivits under nätverkets första två år.

Nätverket initierades inom ramen för forskningscentrumet Mistra Urban Futures (idag Urban Futures) utifrån en kunskapsöversikt om socialt hållbar samhällsplanering (Ström m.fl., 2017) som pekade på behov av att stärka sociala aspekter i transportinfrastrukturplanering. Ambitionen har varit att skapa ett nationellt nätverk eftersom kunskap och kompetens inom fältet finns utspridd i hela Sverige.

Transportplanering definieras i nätverkets projektplan brett, som all planering som påverkar människors rörlighet. Hit inkluderas – utöver transportinfrastrukturplanering och kollektivtrafikförsörjning – även översiktsplanering (som bland annat berör frågor om lokalisering av verksamheter), folkhälsa, sociala frågor, och miljö. Kompetens kring hur de sociala aspekterna samverkar med människors förflyttningar finns inom flera olika kompetensområden. Transportplanering sker dessutom på flera olika nivåer, både lokalt, regionalt och nationellt. Nätverket syf-

tar till att vara en plattform för kunskapsutbyte som inkluderar olika sektorer, discipliner och nivåer i planeringen. Det är genom att få olika perspektiv att mötas som den helhetsförståelse som behövs inom samhällsplaneringen kan utvecklas och ny kunskap kan byggas.

13.1 VARFÖR FINNS NÄTVERKET?

Investeringar i transportinfrastruktur handlar i hög omfattning om ökad tillgänglighet. De kan – tillsammans med andra former av investeringar inom mer så kallade ”mjuka” sektorer såsom skola och omsorg – bidra till ökad sysselsättning, mer jämlika livsvillkor, tillgång till bättre service och rekreation, och därmed även bättre hälsa och välfärd. Exempelvis kan en förbättrad transportinfrastruktur i form av busslinje, ett nytt järnvägsspår eller en cykelbana öka tillgängligheten till målpunkter såsom arbetsplatser och därmed leda till ökad sysselsättning för dem som bor långt med transportsträckan.

Satsningar inom transportinfrastrukturen handlar i förlängningen till stor del om ökad välfärd, men frågan är för vem och hur. Konsekvenserna av olika projekt kan påverka olika grupper på olika sätt beroende på geografisk skala och den specifika gruppens behov och förutsättningar. Satsningar på exempelvis en bilberoende infrastruktur kan bidra till ökade klyftor då tillgången till bil ofta är mindre hos ekonomiskt utsatta grupper. Vissa infrastrukturesatsningar, så som järn- eller motorvägar, kan också skapa barriäreffekter mellan olika stadsdelar eller rätorter, det vill säga göra det svårare för människor att mötas och förflytta sig mellan dessa. Att ha ett socialt perspektiv med in i transportplaneringen kan i de fallen innebära att även satsa på trygga tunnlar eller överfarter.

Transportinfrastrukturen är väldigt strukturerande när den väl är på plats, och finns kvar lång tid framöver. Det är därför centralt att förstå och beakta hur olika typer av transportinfrastrukturprojekt påverkar olika grupper av medborgare i olika sociala avseenden. Exempelvis hur den kan möjliggöra eller försvåra vardagslivet, skapa trygghet och trafik-säkerhet eller ökad hälsa.

Frågor om social hållbarhet har under senare år snabbt tagit plats

inom transportplaneringen lokalt, regionalt och nationellt. Sociala frågor understryks exempelvis på regeringsnivå när man konstaterar att ”infrastrukturen genom sin utformning [kan] bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas” (Näringsdepartementet, 2017:9). Kompetensen hos många planerare har också ökat, och det pågår spännande forsknings- och utvecklingsprojekt och intressant metodutveckling på många håll i landet. Samtidigt sitter personer med denna kompetens ofta relativt ensamma i ett planeringssammanhang där andra frågor än de sociala är normen och står i fokus, exempelvis ingenjörskonst och ekonomi. Trots att många planerare besitter kunskapen har de i varje enskilt projekt inte alltid möjlighet att tillämpa den, eller så utreds sociala frågor av personer utan tillräcklig kompetens. Detta speglas i en kartläggning av hur EU:s medlemsstater arbetar med sociala konsekvensbedömningar (Levin & Antonson, 2018), som menar att svenska aktörer brister i att definiera och kategorisera sociala aspekter i transportplanering. Man drar också slutsatsen att det behövs mer kunskap inom området, liksom metoder för att förstå människors beteenden och vardagsliv.

13.2 VAD ÄR NÄTVERKET FÖR SOCIALT HÅLLBAR TRANSPORTPLANERING?

Mot denna bakgrund startades nätverket Socialt hållbar transportplanering 2018. Syftet har varit att samla den kompetens som finns utspridd i landet. Dels för att dela mellan medlemmar och sprida till andra intresserade, och dels för att bygga på med ny kunskap där det finns behov. Sammanfattningsvis har nätverket haft två mål under de två första åren 2019–2020:

- Att öka förståelse och kunskapsutbyte för frågor om social hållbarhet inom transportområdet, mellan planering på lokal, regional och nationell nivå, samt mellan planering och forskning. Denna kunskapsbyggnadsprocess skapar en nödvändig samförståelse mellan olika parter.
- Att med grund i denna samförståelse tillsammans formulera och driva forsknings- och utvecklingsprojekt. Dessa ska vara aktuella och relevanta inom både planerings- och forskningssidan.

Nätverket riktar sig till både praktiker och forskare med olika erfarenheter av fältet socialt hållbar transportplanering, både de som vill fördjupa sin kunskap och nya medlemmar som vill få en förståelse för sammanhanget. Träffarna är kostnadsfria och öppna för alla intresserade. Nätverket har under de första åren finansierats av Göteborgsregionen (GR), Trafikverket, Västra Götalandsregionen (VGR), Urban Futures (tidigare Mistra Urban Futures) samt Göteborgs universitet. Nätverket har två samordnare – en planerare från GR och en forskare från Göteborgs universitet – som driver nätverket på deltid och får stöd av en arbetsgrupp bestående av representanter från övriga finansörer. Nätverkets huvudsakliga aktivitet är idag nätverksträffar med föreläsningar och workshops. Dessa hålls omkring tre gånger per år, i olika städer i Sverige, med olika värdar och teman. På fysiska träffar har det alltid varit möjligt att medverka via länk och under 2020 har tre webbseminarier genomförts då samtliga deltagare medverkat digitalt.

I dagsläget består nätverket av ett hundratal personer från ett femtiotal olika organisationer från akademiska, privata och offentliga organisationer på lokal, regional och nationell nivå.

13.3 VILKEN KUNSKAP OCH VILKA KUNSKAPSBEHOV HAR BELYSTS PÅ NÄTVERKSTRÄFFARNA?

Det har varit viktigt att bygga nätverkets innehåll och arbetssätt utifrån de behov som finns inom praktik och akademi. Nätverket hade därför en uppstartsträff hösten 2018, där dess mål, syfte, arbetssätt, former och innehåll diskuterades. I träffen deltog femtio personer från akademi, näringsliv, kommuner, regioner och myndigheter som bjudits in brett. Av diskussionerna framgick att nätverket förväntades utgöra en blandning av akademi och praktik, där olika kompetenser kunde korsbefrukta varandra. Det betonades att det idag finns fler frågor än svar, och att det behövs ett forum för diskussion som kan så frön till utredningar och ny forskning. Nätverket sågs även som en möjlig arena för att dela med sig av sin kunskap, metoder och erfarenheter, och för att få större förståelse för varandras roller, agendor och ansvar. Det framkom även ett behov

av att avgränsa begreppet social hållbarhet och dess innebörd utifrån olika perspektiv. Utifrån uppstartsträffens samtal framgick flera konkreta kunskapsluckor som deltagarna upplevde. Dessa kunde sammanfattas i bland annat: *processer, organisation och styrning; data, underlag och analys; metoder och arbetssätt; stad/land-perspektiv; och rättvis kollektivtrafik*. Kunskapsluckorna har sedermera utgjort teman för träffarna under 2019 och 2020. Samtidigt formuleras i praktiken nya kunskapsluckor vid varje nätverksträff, varpå listan med intressanta teman fylls på.

Kärnan i nätverkets verksamhet är att samla medlemmarna i dialog. Det var uppenbart från nätverkets uppstarsträff att engagemanget för att stärka social hållbarhet i transportplanering är stort och att det finns olika projekt, metoder och initiativ runt om i landet vars erfarenhet och kunskap behöver tas tillvara. Det saknas dock ett enhetligt sätt att beskriva social hållbarhet och att arbeta med att mäta, utvärdera, bedöma och följa upp sociala aspekter. För att samla den kunskap som finns och bygga vidare på den har det varit angeläget att på träffarna fokusera på teman som är viktiga för medlemmarna, och att på varje träff ha gott om tid för diskussion och reflektion. Inför varje träff samlas deltagarna kring en avgränsad fråga som ramas in av inbjudna föreläsare och en workshop med väl förberett innehåll. Ämnet hålls på en generell nivå, så att alla deltagare kan relatera till det utifrån egen erfarenhet och professionellt sammanhang. Diskussionen konkretiseras dock genom arbete med en eller flera transportplaneringsprocesser som case. Beroende på träffens upplägg har dessa varit påhittade eller tagna från deltagarnas eget arbete. Valda case diskuteras utifrån deltagarnas olika perspektiv, där kunskap och erfarenheter förmedlas i processen att identifiera och belysa sociala aspekter.

Under 2019 och 2020 har sex halvdagslånga nätverksträffar genomförts. Träffarna har planerats tillsammans med en värd som tagit ett särskilt ansvar genom att exempelvis erbjuda lokal, berätta om sin verksamhet och hjälpa till att hitta lämpliga föreläsare på det aktuella temat. Träffarna har inlett med en eller ett par föreläsningar och sedan lämnat gott om tid för workshop och diskussioner. Nätverkets träffar har hittills samlat 25–50 deltagare per tillfälle, där runt 80 procent varit praktiker och 20 procent forskare.

Nätverkets första träff hölls i Göteborg och på temat *organisation, styrning och processer*, med Mistra Urban Futures som värd. Dagen introducerades med en föreläsning om gränsöverskridande samverkan (det vill säga samverkan över förvaltningsgränser och organisationsgränser) inom Innovationsplattformen i Borås, med syfte att gå från idéer om hållbar stadsutveckling till verkstad i organisationen. Workshopen för denna träff beskrivs mer ingående i nästa avsnitt. Sammanfattningsvis var lärdomarna som lyftes fram i föreläsningen att en organisation som styr mot en socialt hållbar utveckling är en organisation som arbetar gränsöverskridande med medskapande processer. Det ställer dock krav på nya förmågor i organisationen. Det behöver både finnas "koordinerare" som planerar och samordnar, "tolkare" som översätter olika förvaltnings språkbruk, "nätverksbyggare" som är duktiga på diplomati och "entreprenörer" som startar upp. Kunskapsbehov som lyftes fram var bland annat förmågan att utföra maktanalyser i syfte att kartlägga vilka steg och nyckelpersoner/funktioner i beslutsprocesser som är viktiga för att styra mot en mer socialt hållbar transportplanering (se även Ernits, 2018).

Andra träffen hölls i Malmö våren 2019, med K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) som värd och på temat *data, underlag och analys*. Diskussioner fokuserade på vilken typ av beslutsunderlag som leder till transportinsatser som stärker social hållbarhet: vilka faktorer/variabler behöver belysas, vilken data behövs, och hur analyser och underlag kan presenteras så att de blir tillgängliga för beslutsfattare. Föreläsningarna hölls av forskare från Malmö universitet och belyste hur nyttan av tillgänglighet till kollektivtrafik kan mätas genom att studera fastighetsvärden, liksom hur GIS kan användas för att visualisera kvantitativa och kvalitativa data. En slutsats från träffens workshop var att både kvantitativa och kvalitativa ansatser behövs i planeringsunderlag för att belysa social hållbarhet, eftersom de besvarar olika frågor. Ett vanligt problem är dock att kvantitativ data ger intryck av att vara objektivt. Det finns därmed en maktdimension då statistik betraktas som mer saklig och värdefull. Det finns även ett behov av arbetssätt och användarvänliga verktyg som visualiserar statistik och kvalitativt underlag på ett jämbördigt och förståeligt sätt.

Nästa träff hölls i Linköping under hösten, med VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) som värd, och på temat *metoder och arbets-sätt*. Föreläsningarna fokuserade på frågor om mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden. Träffen planerades i anslutning till en forskningskonferens vilket gjorde det möjligt att få en föreläsning av (bland andra) en internationellt erkänd brittisk forskare som kunde belysa frågan ur ett brittiskt perspektiv. På workshopen testade deltagarna att ta fram kunskapsunderlag för sociala konsekvensbedömningar vid planering av nya kollektivtrafiklägen, genom att intervjua varandra med stöd i mentala kartor och frågor inspirerade av tidsgeografisk teori¹. Lärdomar från workshopen var bland annat att arbetssättet visar på vilka variationer som finns hos befolkningen och ger exempel på beteenden och förutsättningar, liksom hur komplex en vardag kan vara. Genom att genomföra intervjuer med öppna frågor kan information fångas in som lätt skulle hamna utanför en enkätstudie. Dock finns svårigheter med att arbeta med intervjuer; det handlar om representativitet, rekrytering av respondenter, och att analys av materialet måste göras utifrån rätt perspektiv och syften.

Därefter har nätverkets träffar varit helt digitala. Nätverkets fjärde träff hölls våren 2020 och var den första helt digitala träffen, på temat normkritik och med nätverksansvariga som värdar. Föreläsningar belyste normkritik och normkreativ innovation, samt hur ett jämställt transportsystem måste bryta sig loss från starka (manliga) normer. På denna träff konkretiserades vad normkritik kan innebära i ett planeringssammanhang. Det handlar om att analysera och ifrågasätta de antaganden och förväntningar vi bär med oss – till exempel om tillgång till olika färd-sätt – för att kunna skapa utrymme för alternativa lösningar inom planeringen, som inte diskriminerar de grupper som inte tillhör normen och därmed ofta utesluts. Konkret kan det handla om att ringa in och analysera olika manliga och kvinnliga normer som framkommer i till exempel policy-dokument (se även Kronsell m.fl., 2020).

Påföljande träff hölls med Trafikverket som värd under hösten, med fokus på frågan om hur man i olika sammanhang kan analysera *vem som drar nytta av transport- och infrastrukturförändringar*, liksom vem

som förlorar på dem. Föreläsare var forskare och planerare kopplade till Trafikverket, Region Stockholm och Region Kronoberg. Under workshopen diskuterades konsekvenser av investeringar i transportinfrastruktur för olika specifika samhällsgrupper, och vilka kunskapsbehov som finns relaterat till detta. Sammanfattningsvis lärde vi oss att tillgängligheten i kollektivtrafiken ser olika ut för olika samhällsgrupper och att den skiftar bland annat beroende på deras förutsättningar och behov. Dagens transportplanering tenderar att gynna de som reser till skola och jobb i rusningstid och de som bor i starka stråk och i tätorter, vilket ofta är de med högre inkomster. Det finns möjligheter att belysa hur konsekvenser/effekter ser ut för olika samhällsgrupper, både genom sociala konsekvensbedömningar och genom att ta fram planeringsunderlag som grund för investeringar. Detta är dock något som görs i fåtal organisationer och det skulle behövas en ökad kunskapsnivå generellt. Olika samhällsgrupper är dessutom inte homogena och det behövs mer kunskap om människors vardag, livsstilar och preferenser, och arbetsformer för att ta reda på detta.

Den i skrivande stund senaste träffen hölls med Skaraborgs kommunalförbund som värd och på temat *hållbar mobilitet i glesare geografier, och att utmana urban norm*. Föreläsarna var från Skaraborgs kommunalförbund och Umeå universitet. De lyfte dels vad urbana normer i transportplanering innebär och exempel på att hållbar mobilitet i glesare geografier är möjligt, och dels vilka som frångår normen genom flytt till en glesare geografi och vilka konsekvenserna blir för deras vardagsmobilitet. Syftet med workshopen var att medvetandegöra kring de urbana normer som finns i dagens transportplanering samt öka handlingsutrymmet att tänka och göra annorlunda. I workshopen användes en metod som syftar till att belysa bakomliggande antaganden i mål och problemformuleringar (se Bacchi, 2012). Dessutom diskuterades kreativa lösningar på hållbar mobilitet i glesare geografier. En lärdom från träffen var att det är viktigt att synliggöra vad som ligger bakom de målformuleringar och strategier som finns inom transportområdet. Vilka problem är det vi egentligen försöker lösa? En hållbar mobilitet i glesare geografier är möjlig och exempelvis har digitala lösningar som ökar tillgängligheten

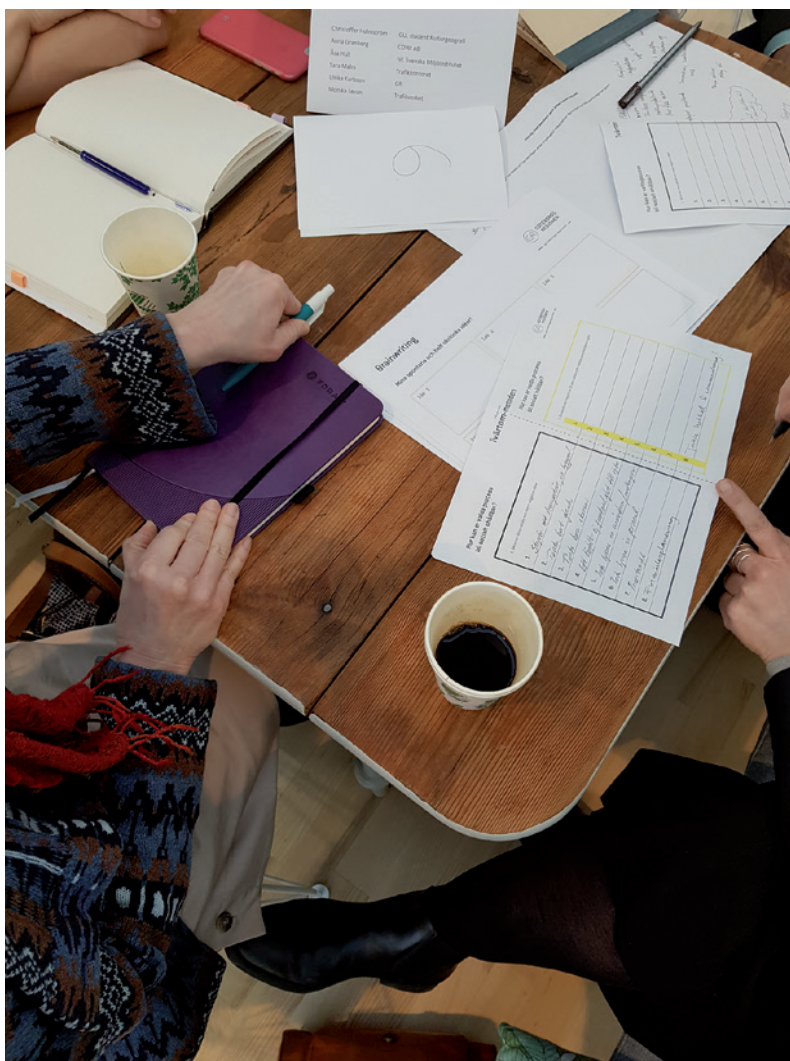
fått större genomslag sedan coronapandemin. Det finns en kontraurbanisering bland barnfamiljer som flyttar ut från storstäder för att uppnå ett mer socialt hållbart vardagsliv. Deras behov av bil ökar dock med flytten och det finns fortfarande ett starkt bilberoende och en bilnorm kopplad till vardagsresandet utanför större städer.

På nätverkets hemsida www.goteborgsregionen.se/socialtransport finns dokumentation från samtliga träffar.

13.4 HUR UPPNÅR NÄTVERKET KUNSKAPSUTBYTE?

I syfte att konkretisera för läsaren hur nätverket arbetar för att uppnå målen att sprida och skapa kunskap, förklaras nedan mer ingående upplägget på den första träffen som fokuserade på temat organisation, styrning och processer. Denna träff beskrivs eftersom den är av generell karaktär samtidigt som angreppssättet och metoderna till viss del har följt med och utvecklats i senare träffar. Ämnet angreps utifrån arbetssättet *tjänstedesign och innovativt tänkande*, vilket går ut på att lösa ett problem genom att förstå kärnan i användningen och sammanhanget för tjänsten eller produkten. Detta görs genom att ställa många frågor, utmana antaganden och testa nya infallsvinklar. Processen bygger på praktiskt arbete och testande av lösningar (SKR, u.å.). Syftet med träffen var att synliggöra och bygga kunskap bland deltagarna utifrån frågor om hur deltagarna organiserar sig och styr mot en socialt hållbar transportplanering, hur social hållbarhet kan integreras i transportplaneringsprocesser (framtagande av trafikförsörjningsprogram, infrastrukturplaner, dragning av ny busslinje, byggande av cykelväg, etcetera), och vilka hinder, fallgropar och framgångsfaktorer som finns.

Workshopen var inspirerad av SKR:s innovationsguide (SKR, u.å.). Deltagarna fick arbeta i transdisciplinära grupper med att diskutera lösningar för ett organisationsrelaterat planeringsproblem (case). Exempel på case kom från deltagarnas eget arbete och var till exempel planering av ett nytt stationssamhälle, en ny busslinje och förtätning av ett område. Workshopen började med att gruppdeltagarna kartlade kunskapen i gruppen, vilka transportplaneringsprocesser de arbetade med, och fick

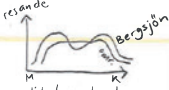


Figur 1. Workshop på temat organisation, styrning och processer: på bild syns bland annat övningsmaterial för delen "Tvärtom-metoden".

1

Brainwriting

Mina spontana och helt okritiska idéer!



Idé 1 Data/statistik/underlag för olika grupper/områdens resande och andra förutsättning. Dagbetolkning, arbetsplatser - var jobbar folk? Här på dygnet/veckan?	Idé 2 Konsekvensbedömning av enskilda beslut, t.ex. om ändring av trafikering/tider. Enkel checkliste eller liknande.	Idé 3 Regelbundet dialogmöte/Diskussionsforum med Västtrafik, VGR, planerarna som t.ex. Keolis, politiker m.fl. inom ramen för staden "strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor"
Idé 4 Kan man göra något internt? Team...	Idé 5 Komplement till synpunktsdatabasen: Dialog med medborgare.	Idé 6 Uppföljning

Figur 2. Workshop på temat organisation, styrning och processer: övningsmaterial för delen "Brainwriting – Mina spontana och helt okritiska idéer", för den slutgiltiga idén "Nätverksutvecklad checklista för beaktande av social påverkan vid omfördelning av kollektivtrafik".

tillsammans välja ut ett case att jobba vidare med. Därefter intervjuade den person som arbetat med caset genom att ställa nyfikna och öppna frågor om hur personen tänkt, varför, med mera, inom projektet. Nästa steg var att reda ut olika hinder och möjligheter i planeringsprocessen genom att diskutera hur den valda planeringsprocessen kan bli socialt ohållbar (det vill säga exkludera sociala aspekter), respektive socialt hållbar (inkludera sociala aspekter) (se figur 1). Därefter funderade deltagarna individuellt och okritisk kring hur social hållbarhet kan integreras i det valda caset (se exempel på anteckningar i figur 2), varpå idéerna delades med resten av gruppen. Instruktionen var att alla i gruppen skulle bli lyssnade på, att nya och annorlunda perspektiv togs tillvara, samt att fokus skulle stå på den utmaning som lösningarna utvecklades för. Nästa uppgift var att prioritera bland förslagen och bygga ihop till en gemensam idé som en

gruppledmedlem (så kallad idébärare) sedan fick gå runt och presentera till övriga grupper för att få feedback. Feedback gavs utifrån olika perspektiv som nätverkssamordnarna valt ut: delaktighet, integration, jämställdhet, tillgänglighet, hälsa och välmående, samt fungerande vardagsliv. Därefter fick gruppen förfinas sin idé efter den feedback som framkommit med fokus i olika perspektiv. Som kreativ avslutning formgavs idén som tredimensionell prototyp. Exempel på en konkret idé som utvecklades under dagen var att samla aktörer för att ta fram en checklista i caset *omfördelning av kollektivtrafik*. Syftet med denna idé var att säkerställa att social påverkan beaktas i omfördelningen av kollektivtrafiken och motsvarar olika gruppers efterfrågan över dygnet (jämför figur2).

Träffen avslutades med en diskussion där deltagarnas reflektioner i hög omfattning lyfte fram att planeringsprocesser är komplexa. Någon menade att stor del av arbetet handlar om samverkan, vilket blev än tydligare när grupperna skulle sätta sig in i och ge varandra feedback utifrån olika perspektiv. Samverkansfrågan gick även in i reflektioner kring dialoger med invånare, där deltagarna menade att ökad kunskap behövs om hur medborgarnas respons kan infogas i planeringsprocessen. I en kritisk iakttagelse framfördes att *dialog* kan vara ett felaktigt begrepp, och att det egentligen ofta handlar om förankringsprocesser istället. Ytterligare reflektioner handlade om att det kan behövas fler maktanalyser och aktörskartläggningar för att kartlägga vilka aktörer som äger planeringsprocesserna och är nyckelpersoner. Detta behövs för att se till att de sociala frågorna kommer in i rätt tidpunkt i planerings- och beslutsprocesser.

13.5 REFLEKTIONER UTIFRÅN NÄTVERKETS UPPSTARTSFAS

Under 2020 genomfördes en utvärdering av nätverkets första två år. I avsnittet som följer sammanfattar vi som samordnar nätverket våra reflektioner kring nätverkets roll och framtid, både utifrån utvärderingen och utifrån diskussioner på nätverkets olika aktiviteter.

Utvärderingen bestod dels av en enkät riktad till nätverkets medlemmar som 33 procent valde att besvara, och dels en diskussion inom nätverks arbetsgrupp. Av dem som besvarade enkäten angav 95 procent att de i stor

omfattning eller delvis har haft nytta av ny kunskap som de fått genom nätverket i sitt arbete. Vidare svarade 84 procent att de genom nätverkets aktiviteter i hög omfattning eller delvis har fått en större förståelse för andra aktörer i branschen (Ström m.fl., 2020). På frågan om på vilket sätt de svarande haft nytta av kunskapen de fått genom nätverket tas bland annat nätverket som plattform för möten mellan forskning och praktik upp:

”Jag känner inte till något annat liknande nätverk där forskning och praktik möts kring dessa frågor. Nätverket är ju förhållandevis stort så naturligt har man inte beröringspunkter med precis alla men som plattform har det varit guld.”

Dessa resultat tyder på att nätverket – i varje fall på en övergripande nivå – genom sitt aktuella upplägg och arbetsformer uppfyller sitt första mål om ökad förståelse och kunskapsutbyte. Samtidigt visar utvärderingen och diskussioner om kunskapsbehov på nätverkets träffar att det finns ett behov av att ytterligare konkretisera vad social hållbarhet handlar om inom transportplanering. Inte minst för att kunna värdera och bedöma sociala aspekter på motsvarande sätt som ekonomiska och ekologiska aspekter. Teman som deltagarna lyfter som viktiga att fokusera på framöver handlar exempelvis om synergier mellan socialt hållbar transportplanering och andra hållbarhetsmål (såsom Agenda 2030), och om maktstrukturer inom svensk infrastrukturplanering (Ström m.fl., 2020). Ett tema som vi ser att nätverket skulle kunna ta sig an framöver handlar därför om vilka maktrelationer som styr i transportplaneringen, men också hur de kan hanteras, exempelvis genom medskapande arbetssätt, dialog och konflikthantering.

När det gäller sammansättningen av nätverksmedlemmar ser vi ett behov av att arbeta mer aktivt för att nå ut till akademien. Samtidigt som det har varit uppskattat och värdefullt att arbeta med planeringsnära frågor ser vi att forskarna utgör en begränsad del av träffarnas deltagare. Mängden forskare som på en övergripande nivå forskar kring nätverks centrala frågor är begränsad, men det finns många forskare som fördjupar sig i viktiga men avgränsade delar av det vi ser som socialt hållbar transport-

planering. Som ett steg i att bättre nå ut till akademien finns planer på att med regelbundenhet hålla en helt forskningsinriktad träff med syfte att sprida och diskutera forskningsresultat. Redan här kan nätverket dra nytta av den läroprocess som coronapandemin drivit fram i termer av digitala träffar. Den digitala mötesformen har – trots sina begränsningar – på många sätt fungerat bra och vi nätverkssamordnare ser att de delvis med fördel kan behållas även efter pandemin. Det underlättar för att exempelvis samla många forskare som är utspridda över Sverige för att under en halvdag hålla korta föredrag och föra en diskussion om kunskapsbehov tillsammans med planerare.

En annan fråga handlar om att sprida den kunskap som lyfts på nätverkets aktiviteter till dem som inte ingår i nätverket. Ett sätt skulle kunna vara att underlätta för nätverkets medlemmar att sprida kunskapen vidare inom den egna organisationen genom att bistå med olika kommunikationsmaterial. Ett annat sätt skulle kunna vara att anordna aktiviteter som är särskilt riktade till personer som inte nödvändigtvis är medlemmar i nätverket. Strategier för kunskapsspridning är något som lämpligen diskuteras med nätverkets medlemmar inom ramarna för en kommande nätverksaktivitet.

En erfarenhet från nätversträffarna handlar om våra medlemmars höga kompetens och engagemang. En viktig fråga för framtiden är att fortsätta förvalta dessa på ett bra sätt, över tid. Samhällets komplexa utmaningar förändras, och planerarnas förutsättningar att möta dem och samarbeta likaså. Idag utvecklas fältet socialt hållbar planering snabbt och det gäller att vara lyhörd för förändringar i medlemmarnas kunskapsluckor, behov av stöd, och förutsättningar till medskapad (*co-created*) kunskap mellan yrkesgrupper. Konkret handlar det till exempel om att hela tiden vara flexibla vad gäller innehåll och struktur för träffar. I en tillbakablick ser vi samordnare att innehållet i nätverksträffarna till stor del har kretsat kring att utmana normer och antaganden för hur nätverksdeltagarna och deras organisationer arbetar. Det handlar i olika avseenden om normkritik och att tillsammans hitta nya vägar fram. Detta är naturligt då transportplanering under lång tid i hög omfattning har bedrivits utan människan

i centrum; om vill vi lyfta in människan och en vidare syn på fördelningsfrågor måste en förskjutning av grundläggande föreställningar och ideal ske. Fokus i nätverksträffar under kommande år kan dock mycket väl bli ett annat.

När det gäller nätverkets andra mål om att aktörer från planering och forskning tillsammans ska formulera och driva forsknings- och utvecklingsprojekt behöver nätverkets arbete utvecklas. I ett första steg har det varit viktigt att få till goda strukturer för kunskapsutbyte och samsyn mellan deltagare. Vi har hittills haft en projektutvecklingsworkshop kopplad till en specifik utlysning där idéer till ansökningar diskuterades i små grupper. Vi planerar att hålla fler liknande workshops och kommer att testa olika upplägg framöver.

Sammanfattningsvis ser vi nätverkssamordnare ett behov av att under de kommande åren bredda nätverkets olika typer av aktiviteter i syfte att nå fler målgrupper, men också öka förutsättningarna för projektinitering inom fältet. Vi söker kontinuerligt nya samarbeten och kontakter som kan vidareutveckla nätverket ytterligare och har till exempel haft en mingelträff på konferensen Transportforum tillsammans med nätverken Jämställdhet i transportsektorn och SOMSA². Framför allt ser vi ett behov av att bredda vårt västsvenska partnerskap och välkomnar därför även fler aktörer från andra håll i landet att engagera sig i planering och utveckling av nätverket. Den generella kunskapsnivån inom fältet behöver höjas, men vi behöver även belysa de områden där det finns uppenbara kunskapsluckor och skapa förutsättningar för nya samarbeten där denna kunskap kan tas fram. Det är för att möta dessa behov som nätverket har en möjlighet att göra skillnad.

¹ För en diskussion om detta arbetssätt se kapitel 5 och 6 i denna volym.

² Se nätverkens sidor jamstalldtransport.se och somsasweden.wordpress.com.

REFERENSER

Antonson, H., & Levin, L. (2018). A crack in the Swedish welfare façade? A review of assessing social impacts in transport infrastructure planning. *Progress in Planning*, tillgänglig online sedan 21 december 2018.

Bacchi, C. (2012). Introducing the 'What's the Problem Represented to be?' approach. I Bletsas, A., & Beasley, C. (red). *Engaging with Carol Bacchi: strategic interventions and exchanges*. University of Adelaide Press.

Ernits, H. (2018). *Omgiven av Grängångare: Framväxten av nya samverkansroller i of-fentlig sektor*. Rapport från Innovationsplattform Borås. RISE och Högskolan i Borås.

Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist L., & Winslott Hiselius, L. (2020) Masculinities and femininities in sustainable transport policy: a focus on Swedish municipalities. *NORMA*, 15(2), 128–144.

Näringsdepartementet. (2017). *Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur*. Rskr. 2016/17: 101.

SKR (u.å.). *Innovationsguiden*. Tillgänglig på <https://innovationsguiden.se/>

Ström, L., Gil Solá, A., & Wadstein, M. (2020). *Utvärdering av nätverket Socialt hållbar transportplanering 2019–2020*.

Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt*. Rapport 2017:4. Mistra Urban Futures.

EPILOG

Lena Levin & Ana Gil Solá

FORSKNINGEN VISAR att transporter har betydelse för människors möjlighet till samhällsdeltagande och att bristen på fungerande transporter kan innebära social exkludering (se bland annat Lucas 2004, 2006; Lucas m.fl. 2016; Titheridge m.fl. 2014). Forskningen har också pekat på att nutida samhällens strukturer och komplexitet ställer större krav på att kartlägga och analysera sociala aspekter, vilket ställer nya krav på planeringen av transportsektorn (Grieco & Urry, 2016; Vanclay 2003). Människors olika förutsättningar och vardagsaktiviteter är aspekter som behöver beaktas i planering på såväl lokal, regional som nationell nivå. Vem använder olika transportslag, när och hur? Är det egna val som avspeglas i resmönstren eller något annat, såsom olika resurser och olika tillgång? Transportsystemet är särskilt viktigt för tillgängligheten till utbildning och arbete som kan ge människor en varaktig försörjning livet ut, men även för barn och för de som har avslutat ett långt arbetsliv. För många människor är mobiliteten en viktig förutsättning för välfärden, samtidigt som transportsystemet också kan orsaka besvär, skapa barriärer i vardagen, och att resan kan upplevas som betungande.

Det har inom planeringen av transportinfrastruktur länge saknats en sammanhållen modell, eller ett arbetssätt, för social konsekvensbedömning som är anpassad för svenska förhållanden. När forskningsprojektet som ligger till grund för den här boken startade gjordes en översikt för att få en bild av om och hur sociala aspekter inkluderades inom transportplaneringen i Sverige. Samtidigt som vi såg att det saknades en modell eller gemensamt arbetssätt, såg vi att det gjordes sociala konsekvensbedömningar i vissa geografiska områden och att metodutvecklingen ofta var kopplad till specifika projekt. Det vi såg var inte en utan flera ansatser till att utveckla och tillämpa social konsekvensbedömning. I denna inspi-

rationshandbok har vi dels avrapporterat egen forskning, och dels samlat en del av dessa pågående initiativ.

Hur vi kartlägger och förstår olika individers och grupperns transportbehov och tillgänglighet, liksom frågor om makt och inflytande över transportsystemets utveckling och underhåll, är komplexa kunskapsområden. Flera kapitel i boken kretsar kring de möjligheter och hinder som socialt hållbar planering inom transportsektorn kan medföra. Vi vill avslutningsvis peka ut några viktiga utmaningar och behov för framtida utveckling:

- Sociala perspektiv är viktiga att ha med under hela planeringsprocessen – både tidigt och under senare skeden. Detta behövs för att kunna beakta de olika typer av sociala konsekvenser som kan uppstå av en plan eller ett projekt. Sociala konsekvensbedömningar behöver även följas upp efter att den aktuella planen har utformats eller projektet har avslutats, för att utvärdera de faktiska konsekvenserna av åtgärden och se till att konsekvenserna tas om hand. Detta är viktigt i syfte att öka den samlade kunskapen om olika åtgärders effekter.
- Sociala konsekvensbedömningar behöver analyseras med ändamålsenliga metoder, liksom görs inom miljöbedömning och i ekonomiska kalkyler. Kunskapsunderlagen behöver kompletteras med annan kunskap än den som kommer från planerarnas eller tjänstepersonernas yrkeserfarenhet och genom interna workshoppar. Kunskapsunderlagen behöver ofta även tas fram för just det specifika projektet, det vill säga bestå av primärdata istället för sekundärdata.
- Fler undersökningar behövs som involverar användare/medborgare som kunskapskällor. Internationell forskning och praxis pekar på medborgardialoger och organiserade aktiviteter som involverar berörda grupper, som en av de bärande delarna i den sociala konsekvensbedömningen (Vanclay & Esteves, 2011). Detta är ett område som behöver utvecklas mer i Sverige så att det rutinmässigt genomförs dialoger och aktiviteter som involverar olika grupper av medborgare och andra lokala aktörer.

- För att genomföra bra sociala konsekvensbedömningar behövs både teoretiska och praktiska kunskaper. Inom transportplanering saknas ofta kompetensutveckling om jämställdhet och jämlikhet, samt om innebörden av sociala frågor. Svenska trafikplanerare, och andra yrkesverksamma som arbetar inom fältet, behöver utbildning i och stöd att tillämpa metoder för att analysera sociala konsekvenser och hitta lösningar.
- Den sociala konsekvensbedömningen ska dokumenteras och resultera i en rapport som är vägledande för beslutsfattare. Men den ska inte bara utgöra en utvärdering av specifika planer och projekt, utan även vara ett verktyg för att integrera sociala aspekter i samhällsplaneringen som helhet (där transportplaneringen ingår). Sociala konsekvensbedömningar ska vara framåtsyftande och bidra till ett holistiskt perspektiv i planering och beslutsfattande. Styrkan ligger i att konsekvensbedömningarna tydligt kan visa vilka områden som behöver utvecklas för att uppnå målen om tillgänglighet och hållbara samhällen.
- Grundläggande mål om tillgänglighet och hållbarhet finns inom svensk transportpolicy, i diskrimineringslagen och i Agenda 2030. Sverige behöver på det sociala området verksamhetsanpassning av policy och lagstiftning, så att transportsektorn kan arbeta systematiskt och likvärdigt med att operationalisera de sociala hållbarhetsmålen. Sociala konsekvensbedömningar kan, om de används på rätt sätt, utgöra ett stöd för beslutsfattare när hållbarhetsmålen i Agenda 2030 ska uppnås.

Författarna vill tacka Charlotta Faith-Ell, Mittuniversitetet, för konstruktiv granskning av epilogen.

REFERENSER

- Grieco, M., & Urry, J. (red). (2016). *Mobilities: New perspectives on transport and society*. Ashgate.
- Lucas, K. (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Policy Press.
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework of environmental justice in the UK. *Transportation Research A*, 40(10), 801–809.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, W., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceeding of the Institution of Civil Engineers*, 169, 353–365.

Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Oviedo Hernández, D., & Ye, R. (2014). Transport and Poverty. A review of the evidence. UCL.

Vanclay, F. (2003). International Principles for Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5–12.

Vanclay, F., & Esteves, A.M. (2011). New Directions in Social Impact Assessment. Conceptual and Methodological Advances. Edward Elgar.

DENNA ANTOLOGI behandlar frågor om planering för socialt hållbara transporter. Dels handlar det om att se transporterna som en del i ett större sammanhang som är betydelsefullt för alla medborgares tillgänglighet till utbildning, arbete, viktiga samhällsfunktioner och gemenskap. Dels handlar det om fördelning av resurser och alla medborgares möjlighet till delaktighet och inflytande över sin vardagliga mobilitet. Boken ger vägledning kring bland annat vilka kunskapsunderlag som är värdefulla för att arbeta med social hållbarhet inom transportplaneringen och hur dessa kan tas fram.

Boken lyfter fram en del av det arbete som görs i Sverige idag avseende metoder för att ta fram ändamålsenliga kunskapsunderlag, samt arbetsprocesser och åtgärder för att integrera social hållbarhet i transportplaneringen. Den pekar också på en del utmaningar och framtida utvecklingsbehov.

Bakgrunden till inspirationshandboken är ett forskningsprojekt finansierat av Formas, som syftat till att utveckla metoder för sociala konsekvensbedömningar (SKB) inom svensk transportplanering.

Exemplen i boken kommer från flera olika håll. Totalt medverkar 16 forskare och planerare som arbetar med att utveckla kunskapsområdet. Boken riktar sig till dem som utreder, planerar och beslutar om transportinfrastruktur i Sverige och till studenter.

