



Social hållbarhet i den kommunala och regionala transportplaneringen

-

En studie om kommuner och regioners
transportplaneringspraktik

Asker Bark & Stina Rosén

Huvudområde: Byggd miljö (Bachelor of Science with a Major in Built
Environment) Kandidatnivå

20,0 hp

VT23

Sammanfattning

Sedan på 80-talet startade diskussionerna om hållbarhet med sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner i Brundtlandskommisionens rapport *Our Common future* (1987). I dagsläget finns det olika definitioner av social hållbarhet. Begreppet mångtydigt i dess karaktär, eftersom det kan betyda olika saker beroende på situation. Denna fallstudie syftar till att skapa förståelse och skapa ny kunskap om begreppet social hållbarhet i relation till transportplanering.

Transportplanering presenteras ofta i kvantitativa och numeriska värden som antalet motorvägar som byggs och tids- och kostnadseffektiviseringar. Det är de tekniska dimensionerna som står i förgrunden medan de sociala dimensioner ofta blir underordnade i traditionell transportdiskurs (Keivani & Shirazi, 2019:59). Studien undersöker hur social hållbarhet tolkas i kommuners transportplaneringspraktik och hur det beskrivs i plandokument på regional nivå. Studien syftar till att skapa förståelse för vad social hållbarhet innebär i regionalt och kommunalt transportplaneringsarbete.

Studien utgår från en kvalitativ metod där en intervjustudie har gjorts. Detta kombineras med en kvalitativ textanalys i form av en dokumentstudie av regioners policydokument som berör social hållbarhet och transportplanering. Studien inleds med en kartläggning av kunskapsläget gällande social hållbarhet i en transportplaneringskontext. I studiens ramverk lyfts det fram forskning om aspekter som berör begreppet och dess mångtydighet, ojämlikhet, rättvisa och fördelning av resurser till de som behöver det mest. Studien visar att regioner kopplar till social hållbarhet i transportplaneringen är aspekter som rättvisa, tillgänglighet och jämlikhet. Men det finns också en problematik där det inte prioriteras tillräckligt mycket medel till de grupper som faktiskt behöver prioriteras i transportsystemet. Studien visar också att på kommunal nivå tolkas social hållbarhet på flera olika sätt. I vissa fall tolkas begreppet mer som ett kontextberoende begrepp. I vissa fall saknas det en tydlig avgränsning av begreppet vilket leder till svårigheter med att förstå hur transportplanering bidrar till den sociala hållbarheten.

Abstract

Since the 1980s, discussions on sustainability with social, ecological and economic dimensions started in the Brundtland Commission's report *Our Common Future* (1987). Today, there are different definitions of social sustainability. The concept is ambiguous in nature, as it can mean different things depending on the situation. This case study aims to create understanding and new knowledge about the concept of social sustainability in relation to transport planning.

Transport planning is often presented in quantitative and numerical values such as the number of motorways built and time and cost efficiencies. It is the technical dimensions that are in the foreground while the social dimensions are often subordinated in traditional transport discourse (Keivani & Shirazi, 2019:59). The study examines how social sustainability is interpreted in municipal transport planning practices and how it is described in planning documents at the regional level. The study aims to create an understanding of what social sustainability means in regional and municipal transport planning work.

The study is based on a qualitative method where an interview study has been conducted. This is combined with a qualitative text analysis in the form of a document study of regional policy documents relating to social sustainability and transport planning. The study begins with the state of knowledge regarding social sustainability in a transport planning context. The study's framework highlights research on aspects relating to the concept and its ambiguity, inequality, justice and the distribution of resources to those who need them most. The study shows that regions link social sustainability in transport planning to aspects such as justice, accessibility and equality. But there is also a problem where not enough funds are prioritised for the groups that actually need to be prioritised in the transport system. The study also shows that at municipal level, social sustainability is interpreted in several different ways. In some cases, the concept is interpreted more as a context-dependent concept. In some cases, there is no clear delineation of the concept, which leads to difficulties in understanding how transport planning contributes to social sustainability.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Problemformulering och syfte.....	2
1.3 Frågeställningar.....	3
1.4 Avgränsningar.....	3
1.5 Disposition.....	4
2. Social hållbar utveckling inom transportplanering.....	5
2.1 Agenda 2030.....	5
2.2 Hållbarhet och social hållbarhet.....	6
2.3 Social hållbarhet inom transportplanering.....	7
2.4 Social rättvisa.....	10
2.4.1 Social rättvisa inom transportplanering.....	11
2.5 Analys- och konsekvensbedömningar av social hållbarhet.....	12
2.5.1 Ingenjörsvetenskap och teknisk maskulinitet.....	13
2.6 Sammanfattning kunskapsläge.....	13
3. Metod.....	15
3.1 Dokumentstudie.....	16
3.2 Intervjustudie.....	18
3.2.1 Upplägg och genomförande.....	18
3.2.2 Val av respondenter.....	19
3.2.3 Överväganden.....	21
3.4 Sammanfattning metod.....	22
4. Resultat och analys.....	24
4.1 Resultat dokumentstudie.....	24
4.1.1 Beskrivning av social hållbarhet.....	24
4.1.2 Strategier för social hållbarhet i transportplaneringen.....	26
4.1.3 Social konsekvensanalys.....	28
4.2 Sammanfattning dokumentstudie.....	30
4.3 Resultat intervjustudie.....	31
4.3.1 Definitioner av social hållbarhet.....	31
4.3.2 Arbete i praktiken.....	33
4.3.3 Utmaningar i arbetet med social hållbarhet i transportplanering.....	35
4.4 Sammanfattning intervjustudie.....	38
4.5 Analys.....	38
4.5.1 Beskrivningar av social hållbarhet på regional nivå.....	38
4.5.2 Bedömningar av social hållbarhet på regional nivå.....	39
4.5.3 Definitioner och tolkningar av social hållbarhet på kommunal nivå.....	41
4.5.4 Att arbeta och mäta social hållbarhet på kommunal nivå.....	42
4.6 Sammanfattning analys.....	43
5. Diskussion.....	45
6. Slutsats.....	48
Källförteckning.....	51

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Transportsystemets påverkan på miljön, klimatet, ekonomin och social rättvisa har varit på agendan under 2000-talet. Det finns många övergripande politiska mål som skapar möjligheten att transportplanering bidrar till den hållbara utvecklingen. Sedan Agenda 2030 antogs år 2015 har hållbarhetsfrågorna blivit aktuella i flera planeringsområden. Bland annat inom transportplanering. Agenda 2030 hållbarhetsmål utgår alla från de tre dimensionerna för hållbar utveckling som är ekonomiska-, ekologiska och sociala aspekter.

Att arbeta med sociala aspekter i transportplanering är viktigt för att kunna främja social hållbarhet i staden. Inkluderande och rättvis transportplanering kan bidra till social hållbarhet eftersom tillgänglighet till jobb, utbildning och service skapar en bättre levnadsstandard. Det finns tydliga samband mellan ett ojämnt fördelat transportsystem och social exkludering och begränsad mobilitet (Keivani & Shirazi, 2019:60).

I denna uppsats studeras det regionala och kommunala transportplaneringsarbetet för att skapa förståelse för på vilket sätt social hållbarhet beaktas i transportplanering idag. Uppsatsen undersöker hur det sociala hållbarhetsarbete beskrivs i regionala policydokument och hur social hållbarhet implementeras och tolkas i det praktiska arbetet. Det är regionernas ansvar att tillgodose trafikförsörjningen i landet, därmed studeras endast de regionala policydokumenten i uppsatsens dokumentstudie. Regionerna som studeras är Kronobergs län och Norrbottens län. För att sedan förstå hur kommuner implementerar detta i det praktiska arbetet genomförs en intervjustudie där trafikplanerare från Växjö och Luleå kommun berättar om transportplaneringsprocessen i sin verksamhet. I uppsatsen analyseras dokumentstudien tillsammans med intervjustudien med hänsyn till tidigare forskning och teorier i kontext om ojämlikheter och olika gruppers behov och förutsättningar.

1.2 Problemformulering och syfte

Transportsystemet är en viktig funktion i samhället för att tillgodose mobilitet och tillgänglighet för invånarna. En bristfällig transportplanering kan påverka vilka förutsättningar människor har för att ta del av exempelvis arbetsmarknad och samhällsfunktioner. Ett otillräckligt trafiksystem kan leda till konsekvenser såsom social exkludering och segregation när samhällets invånare har olika möjligheter att ta del av samhällets utbud (Keivani & Shirazi, 2019:60). Detta kan skapa sociala ojämlikheter i samhället där livskvaliteten varierar beroende på var människor har möjlighet att bosätta sig. Trots dessa utmaningar har transportplanering historiskt sett tagit sin utgångspunkt i teknik, rationalitet och funktionsuppdelning snarare än att beakta hållbarhetsfrågor och sociala aspekter som berör individen. De tekniska dimensionerna prioriterades för att uppnå ett kostnadseffektivt byggande medan befolkningens upplevelser och tillgänglighet fallit i skymundan i transportdiskursen (Keivani & Shirazi, 2019:50, 59).

Med FN:s antagande av Agenda 2030 tillkom krav på att tillämpa hållbarhetsaspekter i trafikplanering och att nu beakta sociala aspekter likt ett jämlikt trafiksystem för alla grupper i samhället (UNDP, 2022b). När trafikplanering som tar utgångspunkt i sociala värden och människans behov kan det ha en bidragande effekt på att minska social exkludering och segregation (Keivani & Shirazi, 2019:50). Det kan däremot uppstå problem när dessa sociala ideal appliceras på transportplaneringens rationella och kvantitativa metoder. Karin Thoresson (2014:23-24) är forskare på K2 och uttrycker att de sociala frågorna prioriteras allt högre. Thoresson menar dock att planeringen i många fall fortsatt efterföljer den rationella strukturen vid transportplanering med utgångspunkt i kvantitativa analyser. Samtidigt vittnar planerare om otillräckliga verktyg för att analysera social hållbarhet i sitt arbete och efterfrågar mer utvecklade metoder. Thoresson menar att flera myndigheter och offentliga organisationer står inför utmaningen att tolka hållbarhetsaspekterna och förändra befintlig trafikpolicy för att ta fram en kvalitativ arbetsstruktur anpassad till sociala frågor (Thoresson 2014:23).

Uppsatsen främjar att skapa en djupare förståelse för begreppet social hållbarhet samt metoder och strategier för att kunna applicera detta i myndigheters vardagliga arbete med trafikplanering. I uppsatsen studeras policy- och strategiska dokument inom regional trafikplanering för att undersöka hur myndigheter och offentliga organisationer förhåller sig till denna omstrukturering och på vilket sätt social hållbarhet implementeras i transportplaneringen. I uppsatsen undersöks även på vilket sätt hållbarhetsmålen i Agenda 2030 kan fungera som stöd i myndigheters arbete. Arbetet utgår från att analyserar två olika nivåer, både regional och kommunal nivå, i transportplanering för att skapa omfattande förståelse över hur social hållbarhet behandlas. Ytterligare resonemang angående metodvalet beskrivs i studiens metodavsnitt.

1.3 Frågeställningar

Uppsatsen utgår från följande frågeställningar:

På vilket sätt beskriver Kronobergs och Norrbottens län social hållbarhet i transportplaneringen?

Hur tolkar trafikplanerare på kommunal nivå begreppet social hållbarhet?

1.4 Avgränsningar

Begreppet hållbar utveckling innefattar tre underkategorier, social-, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Hållbarhet är ett brett och mångtydigt begrepp som kan tolkas på olika sätt i olika sammanhang. Det är därmed svårt att finna en vedertagen definition och avgränsning som fångar begreppets omfattning. Vi upplever att det inte är möjligt att studera hållbarhetsbegreppet komplexitet utifrån studiens tidsram och omfattning. I uppsatsen har vi därför valt att avgränsa oss till att undersöka enbart social hållbarhet. För att begränsa omfattningen av begreppet social hållbarhet som även det kan tolkas och definieras på olika sätt har vi studerat vilka aspekter som vanligtvis berör trafikplanering. Det har lett oss till att studera perspektiv om olika gruppers behov och förutsättningar, samt social rättvisa som fokuserar på att utjämna sociala ojämlikheter i samhället. Sammanfattningsvis innebär det att

uppsatsen avgränsas till att undersöka aspekter av ojämlikhet som faller inom ramen för social hållbarhet.

I studien framförs både ett kommunalt och regionalt perspektiv på transportplanering. Det kommunala perspektivet baseras på material från Luleå och Växjö kommun. Det regionala perspektivet tar sin utgångspunkt i dokument från Kronoberg län och Norrbottens län.

1.5 Disposition

Inledningsvis presenteras problemformuleringen och syftet som studiens frågeställningar grundar sig i. I nästa avsnitt presenteras studiens litterära ramverk. Ramverket används för att bearbeta och problematisera studiens frågeställningar och dess empiriska material. Därefter presenteras de metoder som vi har använt för att samla in studiens empiriska material. Avsnittet redogör kring de metoder som använts för att svara på studiens frågeställningar, i avsnittet motiveras också valet av metoderna. I studiens resultat- och analysdel analyseras det empiriska materialet som samlats in under intervju- och dokumentstudien. Resultat- och analysdelen mynnar sedan ut i ett diskussion- och slutsatsavsnitt som syftar till att diskutera studiens frågeställningar samt att besvara dem.

2. Social hållbar utveckling inom transportplanering

2.1 Agenda 2030

Ett av de huvudsakliga mål som styr inriktningen i kommunalt och regionalt transportplaneringsarbete är Agenda 2030. Agenda 2030 är ett internationellt hållbarhetsarbete där de globala målen definierar vad ett hållbart samhälle är samt ställer krav på ett högre tempo för att åstadkomma förändring. Flera av målen är i hög grad relevanta i koppling till transportplanering och social hållbarhet där infrastrukturplanering har stor möjlighet att påverka människors liv och hälsa.

För att studera transportplaneringsarbetet utifrån Agenda 2030 behöver uppsatsen definiera och förklara de mål som transportplanering och social hållbarhet ingår i. Övergripande beskrivs mål 9 som *hållbar industri, innovationer och infrastruktur* där en fungerande och stabil infrastruktur är grunden för ett framgångsrikt samhälle. Syftet med målet är att finna hållbara lösningar både för miljö och ekonomi som skapar nya marknader samt arbetstillfällen och som därmed kan bidra till en jämlik resursanvändning. Mål 9 inkluderar totalt 8 delmål som alla syftar till utveckling som gynnar människan och miljön (UNPD, 2022a).

Delmål 9.1 *Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer* (UNPD, 2022a) syftar till att bygga ut hållbar infrastruktur av hög kvalitet med regional och gränsöverskridande infrastruktur. Det finns ett fokus på ekonomisk utveckling och människors välbefinnande eftersom målet syftar till att finna hållbara lösningar för nya marknader samt arbetstillfällen för invånarna. Inkluderande infrastruktur syftar likaså till att satsningarna ska vara en rättvis tillgång för alla grupper. Det kan vara svårt att definiera vad alla människor innebär, men det berör exempelvis att aspekter som kön, ålder, funktionsnedsättning, ekonomiska förutsättningar beaktas.

Delmål 9.4 *uppgadera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet* (UNPD, 2022a) belyser den upprustning av infrastruktur som är nödvändigt för effektivare resursanvändning samt miljövänliga tekniker som skapar stadsmiljöer utan buller och utsläpp.

Ytterligare ett globalt mål som berör social hållbarhet och transportplanering är mål 11 *Hållbara städer och samhällen* (UNPD, 2022 b) som övergripande syftar till att skapa möjligheter till ekonomisk tillväxt utan att de sker på bekostnad av socioekonomiska klyftor eller ekosystemet. Målet inkluderar 10 delmål som alla ska bidra till hållbara städer.

Delmål 11.2 *Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla* (UNPD, 2022 b) syftar till att skapa transportsystem som är säkra och ekonomiskt överkomliga samt tillgängliga för alla. Trafiksäkerheten bör vara ledande i utvecklingen och det ska finnas särskild uppmärksamhet för att skapa trygghet för utsatta grupper i samhället, som barn, kvinnor, personer med funktionsnedsättningar samt äldre personer.

Delmål 11.A *Främja nationell och regional utvecklingsplanering* (UNPD, 2022 b) syftar till att främja positiva ekonomiska, sociala samt miljömässiga transportsystem mellan stadsområden, landsbygd och i samband stärka den regionala och nationella infrastrukturen.

2.2 Hållbarhet och social hållbarhet

I Brundtlandkommissionens rapport (1987) konstateras att hållbar utveckling är ett begrepp som i hög grad inkluderar ekonomisk, ekologisk och social utveckling, begreppet har även en relation till kultur och andra etiska värderingar. Efter Brundtlandkommissionens rapport har hållbar utveckling blivit ett internationellt mål uppdelat i tre dimensioner: social, ekologisk samt ekonomisk hållbarhet, där hållbar utveckling uppnås där dessa tre dimensioner möts. Social hållbarhet utgör därmed en viktig del i samhällsplaneringen för att kunna uppnå hållbar utveckling.

Social hållbarhet omfattar ett brett spektrum av sammankopplade faktorer som bidrar till välbefinnande och motståndskraft i samhället. Däremot menar forskare att social hållbarhet är ett svårtolkat begrepp. Eftersom det finns flera olika tolkningar av begreppet hävdas det från vissa håll att begreppet har förlorat delar av sin innebörd (Weingartner och Moberg, 2011). Däremot menar Moa Tunström et al. i boken *Socioekologisk stadsutveckling* (2015) att vi inte bör betrakta social hållbarhet som ett begrepp utan mening, utan snarare något som är kontextberoende som fylls av mening genom hur det används. Tunström et al (2015) resonemang stärks eftersom flera andra källor inom ämnet oftast exemplifierar begreppet med

olika teman och aspekter, i stället för att ge en entydig definition. Gustavsson och Elander (2013) påpekar detta och beskriver hur andra forskare, som Dempsey et al. (2009), Weingarter och Moberg (2011), samt Murphy (2012) utgår från en rad av teman för att beskriva social hållbarhet. De vanligaste teman enligt Gustavsson och Elander (2013:40) som lyfts för att beskriva social hållbarhet är jämlikhet, social rättvisa, välbefinnande, social kapital och social utsatthet. Detta är bara ett antal aspekter av dimensionen social hållbarhet, det finns som sagt ingen vedertagen definition vilket betyder att flera andra teman kan kopplas till begreppet. Tunström et al. (2015) menar också att det som betecknas som socialt hållbart idag kan förändras över tid, social hållbar utveckling är därmed på många sätt beroende av samhällets normer och värderingar. Därav menar författarna att vi inte ska enbart fokusera på en entydig definition av social hållbarhet utan istället sträva efter att skapa en definition utifrån specifika fall i samhället.

Enligt Weingartner och Moberg (2014 i Ström et al., 2017:13) kan arbetet med social hållbarhet se olika ut och skilja sig geografiskt. Författarna menar att fall där tjänstemän eller politiker inte delar samma uppfattning eller tolkning om på vilket sätt den sociala hållbarheten ska implementeras i praktiken, kan påverka den sociala rättvisan i städer och kommuner. Detta då det kan leda till att de sociala frågorna inte beaktas. Författarna (ibid) diskuterar hur vi kan skapa en heltäckande definition av begreppet. De menar att tjänstepersoners arbete utgår från andra kategorier och dimensioner som bäst appliceras på deras. Detta skapar skillnader i hur forskare och planerare arbetar med begreppet social hållbarhet. Tvetydigheten av begreppets definition i praktiken kan skapa konsekvenser eftersom de löper en stor risk att missa viktiga frågor som berör social rättvisa (Bramley och Power, 2009:33). När planerare arbetar med social hållbarhet handlar det om att skapa en vision som täcker hela staden med områdesbaserade insatser, att till exempel koppla samman två områden med sammanhängande stråk eller att förbättra kollektivtrafiken (Ström et al., 2017:20). Sådana insatser görs på regional nivå men ibland saknas det lokalkännedom, vilket kan orsaka konsekvenser (Christian Dymén, personlig kommunikation, 2023).

2.3 Social hållbarhet inom transportplanering

Utifrån ovanstående stycke framkommer det att social hållbarhet saknar entydig definition och snarare möjligtvis bör ses som ett kontextberoende begrepp. Vad som menas med detta är

att begreppet social hållbarhet bör definieras och diskuteras i kontexten av varje projekt eller planeringsprocess. Likt det Tunström et al. (2015) diskuterar måste begreppet sättas i kontext för att se vad social hållbarhet är i varje specifikt fall. Tunström et al. (2015) diskuterar också hur social hållbarhet är kopplat till stadsutveckling där de menar att det är viktigt att kunna skilja på planeringsprocessen och fysiska projekt. Därmed handlar social hållbar stadsutveckling delvis om demokratifrågor, som exempelvis påverkan och inkludering under planeringsprocessen. I projektet handlar social hållbarhet bland annat om rättviseperspektiv i bostadsområden, tillgänglighet till service och andra transport- och trafikfrågor.

Likt det om social hållbarhet i en samhällsplaneringskontext finns det även flertal olika teman för att beskriva social hållbarhet inom en specifik transportplaneringskontext. Trivector (2023) menar att sociala hållbarhetsfrågor som ofta lyfts inom transportplanering är frågor om tillgänglighet, trygghet, säkerhet, delaktighet, hälsa, jämställdhet, integration, inkludering och jämlikhet. I en specifik transportplaneringskontext kan social hållbarhet innebära att väldigt många aspekter måste beaktas och att planeringen därmed måste utgå från ett brett perspektiv. Stanley et al. (2011:197–222) belyser vikten av att ha ett sådant brett perspektiv i transportplaneringsarbetet. Transportplanering enligt Stanley et al. (ibid) handlar inte bara om att förflytta människor från en plats till en annan. Trafiksystemet har enligt skribenterna en stor kraft över att förbättra eller försämra möjligheterna för invånare att ta sig till arbete, nå olika fritidsaktiviteter och delta i andra offentliga tjänster. Vidare skriver de att målet med ett socialt hållbart trafiksystem bör vara att förbättra hälsa och välmående för användarna och att se över olika individers behov samt att underlätta för dem att delta i samhället (Stanley et al. 2011:ibid).

Flera författare menar också att social hållbarhet historiskt sett varit underordnad de andra hållbarhetsdimensionerna. Kevin Murphy beskriver i *The social pillar of sustainable development* (2012:15) att den sociala dimensionen har blivit förbisedd eftersom att den inte har fått samma behandling som de andra hållbarhetsdimensionerna. Nicola Dempsey skriver också om detta i *The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability* (2009:289) där han menar att det är förvånansvärt hur lite uppmärksamhet den sociala dimensionen har fått i samhällsdiskursen, speciellt hur lite tid som har ägnats åt att faktiskt förstå vad den sociala dimensionen innebär.

Gällande social hållbarhets påverkan på transportplanering menar också många forskare att den sociala dimensionen blir underordnad. Karin Winter skriver i *Sociala nyttor i*

Sverigeförhandlingen (2015:44) att social hållbarhet är en “styvmoderligt” behandlad del i transportplaneringen. Stanley et al. (2011:197–222) menar att transportplanering präglas av prioriteringar av ekonomiska och ekologiska faktorer genom bland annat fokus på ekonomisk tillväxt och minskade koldioxidutsläpp. En möjlig anledning till att sociala dimensioner blir bortglömda i transportplaneringen är att kvantitativa och mätbara metoder har dominerat forskningen inom ämnet, detta menar Julia Markovich och Karen Lucas i *The Social and Distributional Impacts of Transport* (2011) kan leda till att sociala aspekter bortses ifrån eftersom de inte kan mätas eller kvantifieras.

Därav är det relativt känt om det utbredda fenomenet att sociala aspekter har en svag ställning som transportplaneringsfråga. Som tidigare nämnt finns konsensus både i planering och i forskningen om att det saknas definitioner och mätbarhet om begreppet social hållbarhet. Detta kan skapa svårigheter i arbetet när de sociala perspektiven ska implementeras. Detta resonemang handlar därmed om att det som inte går att mäta blir svårare att hantera i planeringen (Winter 2021:17).

Som tidigare nämnt kan en av anledningarna till de sociala dimensionernas underordning vara att det finns en stor diskrepans mellan antalet kvalitativa och kvantitativa analyser i transportplaneringssammanhang. Detta kan vara en effekt av att det finns en bristande konsensus kring vilka sociala aspekter som ska lyftas i planeringsprocessen, hur sociala nyttor skall kunna kvantifieras och integreras i olika kalkyler i kollektivtrafiksatsningar (Markovich & Lucas, 2011). I projektet *Förstudie kring metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar inom kollektivtrafiken* visar Wimark (2017) i sin forskning att det inte finns någon ömsesidig förståelse över hur social hållbarhet ska definieras eller mätas. Kvantitativa analyser, som kostnads- och nyttoanalyser, kritiserar i Wimarks forskning eftersom det inte anses kunna redogöra för mer komplexa, sociala implikationer, såsom tillgänglighet till sjuk- och hälsovård och utbildning. Dessa analyser missar också att lyfta behovet av ökad sociopolitisk interaktion. I anslutning till detta menar Wimark (2017:5) att genom användning av kvalitativa metoder kan planerare och beslutsfattare få en mer nyanserad kunskap om de sociala frågeställningarna. Kvalitativa analyser som genomförs är mindre frekventa och vänder sig ofta till intervjuer, enkätundersökningar och fokusgrupper.

Däremot, i litteratur och artiklar vittnar författare och skribenter om att det finns ett intresse av att lyfta de sociala perspektiven mer i transportplaneringsprocessen. Boverket (2023) skriver bland annat om det faktum att det sedan 90-talet har producerats ett stort antal skrifter

om hur social hållbarhet ska tacklas inom samhälls- och transportplanering. Även Winter (2015:54) skriver om detta där hon menar att det finns en ökad förväntan på att uttrycka trafik- och infrastruktursatsningar utifrån sociala termer.

2.4 Social rättvisa

Rättvisa är en aspekt inom social hållbarhet som bland annat Brundtlandkommissionens rapport *Vår gemensamma framtid, Our Common Future* (1987) lägger stor vikt vid genom att undersöka sambandet mellan miljöproblem och sociala orättvisor. Om vi utgår från transportplanering, kan det vara avgörande vilken plats individer bor på, för att de ska få ta del av kollektivtrafiken eller påverkas av trafiken. Å ena sidan kan dessa sociala orättvisor skapas på grund av socioekonomiska förutsättningar hos olika sociala grupper i samhället, å andra sidan kan dessa sociala orättvisor skapas när transport, tillsammans med samhällsplaneringen, inte prioriterar frågor som sociala orättvisor. De rättviseteorier som uppsatsen tar upp inrymmer bland annat analyser om hur kostnader och vinster bör fördelas, i vilka områden och i vilka sakfrågor. Alltså, rättviseteorier i grund ska förklara vilka principer av kostnader som bör fördelas mellan grupper och människor i samhället. Exempel på principer är jämlikhet, jämställdhet, behov och nytta vilka benämns som dimensioner i denna uppsats.

Social rättvisa innebär möjligheter för människor att uppnå den fulla potential av samhället de lever i. Det som gör begreppet speciellt är att det anspelar på ett gemensamt ansvar för alla som lever i samhället, oavsett förutsättningar som exempelvis ekonomi, kön och kultur. Det innebär att strävan mot ett socialt rättvist samhälle också är en strävan mot ett samhälle med välbefinnande och allas lika möjligheter i livet.

Social rättvisa innefattar en rad tolkningar och definitioner. Denna uppsats tar sin utgångspunkt i att social rättvisa är ett villkor för allas lika livschanser, allas lika möjligheter att leva det liv man vill och där möjligheter skapas genom utökade trafiksystem. Det kan exempelvis ske genom utbud av kollektivtrafik, cykeltrafik, gångtrafik och rörelsehindrades möjlighet till rörelse. Det finns flera definitioner på social rättvisa som berör kön, jämlikhet och jämställdhet, något som på senare tid blivit en allt mer aktuell fråga (Eriksson et al. (2021:70). Därför tar uppsatsen med dessa begrepp, för att analysera och diskutera flera

aspekter som berör social rättvisa men också för att försöka förstå om utvecklingen för oss mot ett jämlikt och jämställt samhälle.

En författare som vanligtvis refereras till för att förklara vad social hållbarhet innebär är Susan Fainstein (2010) och hennes teorier om rättvisa. I hennes bok *The Just City* (2010:468) skriver hon om teorier om den rättvisa staden. I den rättvisa staden är det viktigt att låta relativt maktlösa grupper delta i beslutsfattande i strävan efter rättvisa, även kallat equity. Hon hävdar att social rättvisa har blivit allt viktigare i planeringspraktiken men i transportplaneringskretsar uppfattas det fortfarande som något främmande och att fokus inom transportplanering ligger på den ekonomiska tillväxten (Fainstein 2010:1). Fainstein (2010:2) beskriver att de ekonomiska aspekterna inom transportplanering vanligtvis förverkligas medan konsekvenserna som berör social rättvisa knappast nämns.

2.4.1 Social rättvisa inom transportplanering

Karel Martens (2017) argumenterar i sin bok *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems* för att rättvisa bör vara en central del av transportpolitik och transportinfrastruktur. Han menar att transportplanering ofta präglas av bedömningar om hur kapaciteten ska öka i transportsystem, hur det kan bli mer kostnadseffektivt och så vidare (2017:23). Liksom Fainstein menar Martens (2017) att detta effektiviseringsperspektiv försvårar arbetet med att faktiskt uppnå rättvisa i transportplanering eftersom det inte behöver innebära att resurser fördelas till de individer som är i störst behov.

Resor och transporter har olika betydelse för olika människor. Tidigare forskning som nämns i bland annat *På väg mot hållbar omställning?* av Eriksson et, al (2021) visar att grupper med större makt och inflytande ofta gynnas mer av dagens transportsystem och i mindre utsträckning drabbas av trafikens baksidor jämfört med mindre gynnade grupper. En viktig aspekt att analysera vid transportplanering är att förstå om den befintliga planeringen är social rättvis för alla olika grupper. Detta för att förstå vilka brister som finns i samhällets transportutbud. Genom att analysera transportplanering utifrån social rättvisa kan vi få kunskap om hur transportplanering blir användbart respektive skapar problem för olika människor. Det finns ett synsätt inom transportplaneringen som innebär att olika så kallade totaleffekter bör vägleda planeringen och blir "bäst för alla". Att utreda olika gruppers behov

eller se till att transportsystemet är rättvist fördelat utgör dock inte en central planeringsuppgift eftersom det finns ett transportekonomiskt synsätt med fokus främst på den ekonomiska hållbarheten som skymmer undan den sociala (Thoresson i Eriksson et al 2021:71).

Liknande det Thoresson (2021) skriver, menar Martens (2012, 2017) att transportplanering ofta utförs utifrån ett equality-perspektiv utan att ta hänsyn till skillnaderna mellan människorna i staden. Martens (2012:12) menar att equality inom transportplanering kan vara en tjänst eller att en vara fördelas jämnt över populationen, oavsett skillnaden mellan dessa människor. Han menar att equality-perspektivet inte tar hänsyn till skillnaden mellan människor. Dessa equality-lösningar kan i stället öka utanförskapet, därför bör transportpolicy utformas för att främja rättvisan (2017:30–31).

2.5 Analys- och konsekvensbedömningar av social hållbarhet

En social konsekvensbedömning är ett verktyg för att på ett strukturerat sätt lyfta de sociala frågorna i planeringen genom att bedöma de sociala konsekvenserna av ett projekt, en plan eller liknande. Dagens lagstiftning ställer krav på huruvida konsekvensbedömningar ska genomföras i planeringsprocessen. Dock ställs inga krav på vilka analysverktyg som ska användas för att genomföra bedömningarna. Det finns därmed inget krav att utföra dessa sociala konsekvensanalyser vid transportrelaterade frågor. Enligt Ström et al., (2017:29) riskerar SKA och SKB på regional nivå att förlora viktiga lokala aspekter som kan leda till maktövertag av regionala intressen. Däremot bör SKA och SKB användas som ett verktyg som ska underlätta när analyser av konsekvenser används i region och kommun. Ett exempel är Trafikverket som gör sociala konsekvensbedömningar. Företag som Trivector och forskningsinstitutionen K2 bedriver forskningen om social hållbarhet inom transportplanering framåt.

Christian Dymen, fokusområdesansvarig för social hållbarhet på Trivector förklarar att det finns svårigheter i att mäta sociala värden i jämförelse med ekonomiska och ekologiska aspekter. Dymén menar att sociala aspekter riskerar att försvinna när man försöker sätta siffror på det (personlig kommunikation, 2023). Enligt Ström et al., (2017: 11) är investeringar viktigt i transportfrågor, där länsplaner är en viktig förutsättning för att social

hållbarhet ska tas hänsyn till i det kommunala arbetet. Därför är det viktigt att i ett tidigt skede analysera investeringarna som ska placeras i samhället, och ställa frågan om vilka värden som ska bidra till samhällets utveckling och bevarande. Däremot för att investeringarna ska ske för en långsiktig social hållbarhet i samhället, behöver vi veta vad begreppet social hållbarhet innebär.

2.5.1 Ingenjörsvetenskap i transportplanering

Transportplaneringsprocessen präglas av kvantitativa nytto- och kostnadsberäkningar, teknisk kunskap, ekonomisk tillväxt och ett uppifrånperspektiv. Det finns olika synsätt på transportplanering, det handlar oftare om rationalitet och ekonomi än om individen (Dymén et al 2021:82). Författarna Koblowski och Bassens (2017:418) beskriver det olika synsätten i den urbana transportplaneringen. Det neoklassiska synsättet på transportplanering har två perspektiv: transportplanerings ingenjörsvetenskapliga perspektiv samt transportplaneringens ekonomiska perspektiv. Ingenjörsvetenskaper fokuserar på transportsystemet i sin helhet med stimulering av en efterfrågan på tillgänglighet i form av infrastruktur som finns i samhället. Det ekonomiska perspektivet hänvisar ofta till rationaliteten av individen för att maximera dennes nytta. Koblowski och Bassens (2017:418) menar att den transportplaneringsdiskurs som idag har vuxit fram, är rationell och mycket tekniskt disciplinerad och jobbar i ett arbetsområde som kräver stora numeriska analyser.

2.6 Sammanfattning kunskapsläge

Social hållbarhet utgör tillsammans med ekologisk och ekonomisk hållbarhet en del av hållbar utveckling. Vidare beskrivs det att social hållbarhet är ett mångtydigt begrepp som saknar definition. Därav menar flera forskare att begreppet är kontextberoende, det vill säga föränderligt beroende på den situation social hållbarhet används i. Det finns flera ord och teman som kan beskriva social hållbarhet inom samhälls- och transportplanering. I en transportplaneringkontext förekommer exempelvis teman som tillgänglighet, jämlikhet, jämställdhet och rättvisa. I litteratur beskrivs social hållbarhet som mindre utforskat i jämförelse med de ekologiska och ekonomiska hållbarhetsmålen, något som är särskilt tydligt i transportplaneringen. Författare menar att samhälls- och transportplaneringen bör utgå från

ett rättviseperspektiv och låta grupper utan makt delta i beslutsfattande. Detta i syfte att förstå
bristerna i planeringsprocessen.

3. Metod

Uppsatsen grundar sig i en kvalitativ och utforskande undersökning där syftet är att samla in information både från dokument samt kunskap från trafikplanerarna på kommunerna för att allsidigt belysa studieområdet social hållbarhet. Den kvalitativa studiens syfte är att undersöka ett fenomen i syfte att skapa kunskap om icke-numeriska attribut (Patel och Davidson 2019: 74). Studien bygger på en kvalitativ textanalys av en dokumentstudie och en intervjustudie. Vi utgår från ett induktivt tillvägagångssätt genom att genomföra en kvalitativ innehållsanalys vilket innebär att forskningen har lett oss till den empiri och teori som används. Det vill säga studien utgår inte från en redan färdig teori som ska testas, verifieras eller falsifieras, den är istället empiridriven (Patel och Davidson 2019: 39). Vi har ett analytiskt fokus på innehållet i vår innehållsanalys av dokument och intervjuer som sedan resulterar i en tematisering av innehållet.

Med insamling från Kronobergs och Norrbottens läns olika policy- och strategidokument som berör social hållbarhet inom transportplanering så skapar vi oss en större förståelse för vilka mål de olika kommunerna arbetar för, samt på vilket sätt de strävar efter att ta sig dit. Dokumentstudien är en väsentlig del i analysen av materialet från intervjustudien, för att förstå hur kommunerna tolkat den regionala policyn. Resultaten från dokumentstudien och intervjustudien analyseras sedan med avseende på en kvalitativ forskningsmetod

Innehållsanalysen av dokument på regionnivå visar oss hur social hållbarhet behandlas i policy, speciellt vilka aspekter av social hållbarhet som är mest frekventa i transportplaneringsarbete. Intervjuintervjustudien komplementerar detta genom att som sagt ge oss förståelse för hur denna policy tolkas i praktiskt arbete och också ge oss förståelse för hur planerare uppfattar begreppet social hållbarhet. Denna metod anses vara tillfredsställande för att besvara frågeställningarna, alltså hur regioner beskriver social hållbarhet på policynivå och hur planerare på kommunal nivå tolkar och arbetar med begreppet. Det finns en metodologisk diskrepans med detta eftersom en metod används på regional nivå och en annan används på kommunal nivå. Studien hade bland annat kunnat utgå från endast dokumentstudier på regional- och kommunal nivå, det vill säga endast med syfte att göra en kvalitativa innehållsanalys på innehållet av kommunala dokument också och därmed undvika intervjustudier. Det finns självfallet svagheter i studien genom att undvika de kommunala policydokumenten eftersom vi därmed förbiser hur social hållbarhet beskrivs i policy på

kommunal nivå. Vi missar även en synvinkel av lokala kontexter i kommunerna som de regionala policydokumenten ej omfattar. Däremot förhåller sig de kommunala policydokumenten i stor utsträckning till de regionala dokumenten eftersom regionerna har ansvar för landets trafikförsörjning. På grund av studiens begränsade tidsperiod valdes de kommunala dokumenten bort för att undvika upprepning och för att undvika ett alltför omfattande empiriskt material.

3.1 Dokumentstudie

Dokumentstudien granskar dokument som är publicerade av Region Kronoberg och Region Norrbotten. Dokumentstudien skapas genom att samla in empiriskt material med granskning av information i tryckt form, (Patel och Davidson 2019: 87). Studien är en kvalitativ innehållsanalys med ett induktivt tillvägagångssätt där vi har använt oss av ett analytiskt fokus på innehållet av texten. Den kvalitativa metoden syftar till att skapa en större förståelse för regionernas mål, ambitioner och åtgärder i arbetet med ett socialt hållbart transportplaneringsarbete.

Den kvalitativa innehållsanalysen genomfördes för att på ett induktivt sätt genom samla in och granska tryckt information (Patel och Davidsson, 2019:87). Regionerna som studeras är Kronoberg och Norrbotten. Dokumentstudien syftar till att skapa större förståelse för hur regionerna beskriver social hållbarhet i transportplaneringsarbetet, vilka mål som beskrivs samt vilka åtgärder som förespråkar. I dokumentstudien har begreppet *social hållbarhet* använts som sökord från respektive plandokument. Begreppet har även använts specifikt som sökord i transportrelaterade policydokument. Syftet med urvalet har i första hand varit dokument som berör regional transportplanering. Dokumentstudien studerar inte de kommunala strategidokumenterna eftersom de förhåller sig till dessa regionala dokument. Regioner har det största ansvaret för trafikförsörjningen och har som mål att vägleda kommuner med sina planprogram. Vi har valt att inte analysera dokument som fokuserar på specifika transportslag som tågtrafik, cykel eller biltrafik eftersom studien syftar till att studera regional och kommunal transportplanering i sin helhet. Den regionala utvecklingsstrategin för båda regionerna kommer inte heller att studeras eftersom regionernas länstransportplan samt trafikförjningsprogram förhåller sig till dessa dokument.

Samtliga dokument som granskas innehåller nyckelordet *social hållbarhet* med anledning till uppsatsens avgränsning, urvalet av dokument har skett genom sökord, där dokument med relevans till uppsatsens huvudområde och frågeställningar valts ut. Det har i sin tur påverkat uppsatsens riktning och perspektiv. Det finns en möjlighet att vi har gått miste om material på grund av detta tillvägagångssättet, genom att sälla material utifrån ett nyckelord. Detta eftersom social hållbarhet är ett svårdefinierat begrepp. Eftersom definitionen är mångtydig finns det en risk att vi inte har fångat upp alla relevanta dokument som berör ämnet, det finns möjligtvis material som kanske inte använder ordet social hållbarhet men som ändå berör olika aspekter inom det.

Innehållsanalysen används också för att förstå hur kommunerna sedan applicerar de regionala målen i den kommunala transportplaneringen. Studien utgångspunkt blir att se över den regionala transportplaneringen för att sedan skapa förståelse om hur kommunerna tolkar och arbetar med social hållbarhet kopplat till transportplanering. Detta tillvägagångssätt anses vara tillfredsställande i förhållande till frågeställningarna vilket också har lett till att kommunala plandokument har valts bort och att endast fokus läggs på de regionala dokumenten.

Följande dokument som behandlas i studien:

- *Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2023–2030* (RKM Norrbotten, 2022)
- *Länstransportplan 2022–2033 Norrbottens län* (Norrbottens län, 2022a)
- *Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033* (Region Kronoberg, 2022)
- *Trafikförsörjningsprogram Kronobergs län 2021–2030 med utblick* (Region Kronoberg, 2021)
- *Social konsekvensbedömning tillhörande länstransportslan Norrbotten* (Norrbotten län, 2022b)

3.2 Intervjustudie

Uppsatsen utgår även från en intervjustudie. Det empiriska materialet grundar sig i kvalitativa intervjuer, i syfte att identifiera och utforska respondenternas uppfattning av uppsatsens observerade ämne, social hållbarhet, i den kommunala transportplaneringen. Intervjuerna är en viktig informationskälla i uppsatsen, intervjuer syftar till att förstå, tolka och få svar på frågor som berör det undersökta fenomenet (Patel och Davidsson, 2019:105). Uppsatsen

utgår från tre intervjuer som skapar bredare bild av kommunala utmaningar i praktiken med social hållbarhet.

Samtliga intervjuer utfördes i mars månad år 2023. Det avsattes en timme för varje intervju och alla intervjuer genomfördes digitalt. För att underlätta transkriberingen spelade vi in respondenternas svar. Detta möjliggjorde att vi kunde vara mer närvarande under intervjuerna och inte behövde avsätta någon av oss att anteckna. Intervjuerna gjordes digitalt vilket försvårar vår möjlighet att tolka bland annat kroppsspråk vilket kan medföra att vi tolkar uttalanden och situationer felaktigt. Detta bedöms inte påverkat studien då de digitala intervjuerna genomfördes med kamera på och upplösningen var av god kvalitet. Transkriberingen gjordes efter intervjuerna med hjälp av ljudupptagningarna.

3.2.1 Upplägg och genomförande

Intervjuerna är semistrukturerade vilket betyder att intervjuguiden är strukturerad på ett sätt som ska öppna upp för dialog samt låta respondenterna själva styra diskussionen gällande begreppet, på så sätt gav vi respondenterna utrymme att formulera sig fritt där vi även kompletterade med uppföljningsfrågor (Kvale och Brinkmann 2009, 150-151). Frågorna i intervjuguiden, se bilaga 1, fungerade som ramverk och som utgångspunkt i intervjun. Frågorna ställdes inte nödvändigtvis i ordning utan baserat på respondentens svar. Uppsatsen visar på fördelen med semi-strukturerade intervjuer eftersom det har gjort att intervjuerna inte har samma svar, istället är de utformade i den riktning som respondenterna själv valt. Ytterligare en fördel med semi-strukturerade intervjuer är att de har givit respondenterna ett stort utrymme att svara, tolka och utveckla sina påståenden och bidrar till en god diskussion (Bryman, 2011, s. 415). En kritik till semi-strukturerade intervjuer är att de kan tappa strukturen och att vissa frågor får mer utrymme än andra. Detta menar Ejvegård (2019:53) kan vara en intervjufalla. Däremot diskuterades olika aspekter i våra intervjuer vilket resulterade i en bredare diskussion i uppsatsen. Vi ser detta som en styrka, att det har funnits möjlighet att driva djupare i diskussioner som respondenterna själva valt.

Anledningen till varför vi låter respondenterna leda diskussionen är med anledning av det induktiva tillvägagångssättet som vi antar i vår studie där fokuset är på innehållet av intervjun som sedan ska analyseras. Fokuset är inte på strukturen av intervjun, att de svarar på alla

frågor och så vidare. Semistrukturerade intervjuer skapade möjlighet för intervjupersonerna att dela med sig om allt de förknippar med social hållbarhet och andra aspekter som de anser väsentliga i deras arbete som trafikplanerare. Detta är någonting som kanske inte hade fångats upp utifrån förformulerade frågor.

Intervjun med respondenterna i Luleå kommun var en gruppintervju där två tjänstepersoner på trafikavdelningen intervjuades. Detta bidrog till intressanta diskussioner mellan respondenterna, däremot kan gruppintervjuer försvåra deltagarnas möjlighet att uttrycka sig på ett personligt sätt samt möjlighet att ta plats i diskussioner. Denna intervju var likt de andra intervjuerna en timme lång, vilket betyder att varje deltagare hade ca 30 minuter att uttrycka sig jämfört med en timme i övriga intervjuer.

3.2.2 Val av respondenter

Kommunikationen med medverkande respondenter har skett över mejl och lämpliga respondenter har valts ut av respektive kommun, detta gjordes med en så kallad snöbollsmetod "snowballing" där informanter med inblick i organisationerna föreslår möjliga respondenter som vi kunde intervjuas, respondenterna identifierades därmed inte i förväg. Detta ledde till att en tjänsteperson från Växjö kommun intervjuades. I Luleå kommun ledde denna snöbollsmetod till att två tjänstepersoner ställde upp på en gemensam gruppintervju. Vi efterfrågade samhällsplanerare, helst trafikplanerare, som ville delta i en intervju, vilket resulterade i att samtliga respondenter i uppsatsen arbetar på trafikenheten i respektive kommun. Det var viktigt att inledningsvis vara tydlig i kontakten med kommunerna, att vår studie hade en inriktning med social hållbarhet och transportplanering. Detta för att komma i kontakt med respondenter som arbetar eller har arbetat med dessa frågor, helst inom transportplanering, med kunskap som gynnade vår studie. Till en början kom vi i kontakt med två respondenter från respektive kommun, däremot lämnade en respondent från Växjö sent återbud.

Som ett stöd till uppsatsen kontaktade vi även företaget Trivector för att få information om sakkunnig inom ämnet. På Trivector fick vi kontakt med Christian Dymén som ställde upp på en intervju. I denna intervju fick vi svar på vilket sätt de sociala frågorna faktiskt arbetas med. Trivector är ett företag som ofta blir anställda i samband med olika planförslag av

kommuner och regioner där de tas in som experter på de sociala frågorna i transportplaneringen. Trivector är bland annat delaktiga i den sociala konsekvensanalysen som är gjord på Kronoberg läns länstransportplan.

Intervjun med Dymén ingår inte i intervjustudien till skillnad från de övriga intervjuerna i uppsatsen. Detta då intervjun syftar till att föra fram Dyméns och Trivectors forskning för att analysera våra kommuner och regioners arbete. I uppsatsen benämns Dymén som Dymén medan övriga intervjupersoner hänvisas som respondenter. Dyméns intervju kombineras därmed tillsammans med hans egna rapporter som ett underlag genom hela uppsatsen och som stöd för uppsatsens analys.

Samtliga intervjuer började med en presentation av oss och vår studie, sedan fick respondenterna presentera sig själva, sitt arbete samt erfarenheter. Därefter startade ljudinspelningen, samtalen var flödande och pågick mellan 45–60 minuter. Efter intervjuerna transkriberades materialet. Personerna i intervjuerna har valt att vara anonyma, undantag för Christian Dymén som vi använder som en del av den tidigare forskningen. Tjänstepersonerna godkänner att vi kan nämna att de är trafikplanerare på respektive kommuns trafikenhet. I löpande text kommer respondenterna att betecknas med:

- *Tjänsteperson 1, Luleå Kommun*
- *Tjänsteperson 2, Luleå kommun*
- *Tjänsteperson, Växjö kommun*
- *Christian Dymén. Enhetschef, Trivector*

Efter att uppsatsen var färdigställd, mejlades arbetet till respondenterna för möjlighet till återkoppling och åsikter om sin delaktighet i uppsatsen.

3.2.3 Överväganden

För att uppsatsens validitet ska vara hög är det viktigt att redogöra de val och tolkningar som studien har utgått från (Kvale och Brinkmann 2009, 265-268), detta för att både vara kritiska mot uppsatsen i sig och ifrågasätta riktningarna som tagits men också för att förstå varför resultatet blivit som de blivit. Det är viktigt att i rollen som forskare vara medveten om varför val och riktningar har tagits eftersom det är vi som är medskapare till den kunskap som denna

uppsats ska bidra med. Eftersom vi i denna uppsats kan påverka eller göra snedvridningar av både källor och information från respondenterna. Därför är det även viktigt att upplysa om att uppsatsens val av dokument och mängden dokument har spelat roll för uppsatsens resultat. Likaså har antalet respondenter spelat en stor roll och därför är det viktigt att vara kritisk som forskare och inte dra alla trafikplanerare över en kant i resultat och analys.

Som tidigare nämnt bestämdes antalet respondenter utifrån ett snöbollsurval vilket effektiviserade planeringen av intervjuerna där vi fick tillgång till att intervjua ytterligare planerare i Luleå kommun i en gruppintervju och blev även hänvisade till Trivector. En risk med snöbollsmetoden är att vi får begränsad information om hur respondenterna väljs ut. Vi försökte minimera denna risk genom att tydliggöra studiens inriktning vid första kontakt med respektive organisation. Däremot finns det alltid en risk för partiskhet och ensidighet när organisationer själva väljer ut respondenterna (Grønmo 2018: 187).

Antalet respondenter är förhållandevis få i studien, speciellt när en snöbollsmetod används som ofta ger möjlighet till fler intervjuer. Det är därför värt att tillägga att det fanns möjlighet att intervjua fler tjänstepersoner samt ytterligare sakkunniga i ämnet utifrån snöbollsurvalet. Detta hade kunnat ge oss en extra dimension i vår analys, speciellt utifrån den andra frågeställningen. På grund av studiens tidsbegränsning ansåg vi att detta inte var nödvändigt för att besvara våra frågeställningar på ett tillfredsställande sätt. Vi anser att vi rättfärdigar detta genom vårt kvalitativa tillvägagångssätt där vi fokuserar på innehållet av intervjuerna på ett djupt och analyserande sätt. Den djupa analys av de fåtal intervjuer som genomfördes hade inte åstadkommit om vi hade haft ytterligare intervjuer.

I vetenskapliga arbeten är det viktigt att man skyddar respondenternas identitet och arbetsplats, alltså ska inte personerna ta skada av att delta i undersökningen (Patel och Davidsson, 2019:84). I fallstudien har det inte funnits någon värdering i respondenternas position inom kommunen, eftersom det inte är väsentlig information för studien och påverkar inte resultatet. Ytterligare intersektionalitet som ras, kön, genus och ålder är inte något vi inte anser vara väsentligt för studien. Studien har däremot valt, med Christian Dyméns godkännande, att använda hans för- och efternamn, arbetsplats och position i syfte att lyfta hans expertkunskap inom studiens område. Frågan ställdes till respondenterna gällande anonymitet där alla fick möjlighet att yttra sig, efter ett samtal om detta valde respondenterna från Luleå och Växjö att vara anonyma. Däremot får vi skriva vilka avdelningar de arbetar

på, tjänstepersonen i Växjö kommun arbetar på strategienheten / samhällsbyggnadsförvaltningen och tjänstepersoner från Luleå kommun arbetar på sektionen för landskap och trafik. Respondenterna från kommunerna har vi valt att benämna som tjänstepersoner tillsammans med kommunens namn.

Respondenterna har inte i någon av kommunerna tvingats att delta och samtliga respondenter har skrivit under en samtyckesblankett om att delta i studien. respondenterna har även fått möjlighet att vara delaktig samt påverka deras roll i studien och detta genom en nära dialog gällande etiska överväganden samt formuleringar, vilket Ejvegård (2019:52) menar är en viktig del för att ett förtroende kan skapas.

3.4 Sammanfattning metod

Studien utgår från en kvalitativ textanalys av en intervjustudie och en dokumentstudie. En kvalitativ metod syftar till att undersöka det valda ämnet eller temat utifrån icke-numeriska attribut. Studiens tillvägagångssätt är induktiv vilket betyder att den inte utgår från någon förutbestämd teori utan studien är empiridriven. Dokumentstudien syftar till att förstå hur social hållbarhet beskrivs i regionala plandokument och är en väsentlig del för att förstå arbetet på regional nivå. Dokumentstudien syftar till att besvara studiens första frågeställning. För att svara på studiens andra frågeställning genomförs en kvalitativ intervjustudie. Intervjuer som genomförs i studien är med trafikplanerare från Luleå och Växjö kommun samt ytterligare en intervju med Christian Dymén på Trivector Traffic. Intervjuerna är semistrukturerade vilket öppnar upp för dialog när respondenterna själva leder samtalet. Vi kom i kontakt med våra respondenter genom att deras egna organisationer valde ut dem, vi sökte inte upp specifika intervju personer själva. Det finns alltid en risk för ensidighet med denna typ av urval, däremot gav metoden också möjlighet att intervjua fler än en tjänsteperson i Luleå kommun. Intervju personerna är få i studien men anses vara tillräckligt tillfredsställande för att besvara studiens frågeställning. Färre intervjuer ger oss också möjligheten att djupare analysera intervjuerna vilket främjar vårt kvalitativa, induktiva tillvägagångssätt.

4. Resultat och analys

4.1 Resultat dokumentstudie

4.1.1 Beskrivning av social hållbarhet

Sveriges regioner har det främsta ansvar för kollektivtrafiken i landet och för att skapa underlag för trafikförsörjningen i regioner. Regionala trafikförsörjningsprogram är det viktigaste dokumentet för kollektivtrafikens utveckling och ska utgöra en viktig del i den regionala utvecklingsplaneringen (RKM Norrbotten, 2022). I Norrbottens län har den regionala kollektivtrafikmyndigheten i uppgift att leda arbetet med att genomföra Norrbottens trafikförsörjningsprogram och effektivisera samt samordna länets kollektivtrafik. Programmet utgår från tre övergripande mål. Dessa mål ska enligt Norrbottens län säkerhetsställa en samhällsekonomisk effektiv och hållbar transportförsörjning både för medborgarna och för näringslivet. De tre målen formulerade är: resenärens, tillgängligheten och miljön (RKM Norrbotten, 2022:8). Med resenärmålet menar de att kollektivtrafikens marknadsandel ökar i förhållande till bilen. Regionen menar att resenärer ska se kollektivtrafiken som ett starkt alternativ i jämförelse med bil. Tillgänglighetsmålet syftar till att det ska finnas möjligheter för olika grupper människor att välja olika transportsätt. I ambitionen med att trafiken ska vara tillgänglig för alla innebär det bland annat kontinuerligt arbete med tillgänglighetsanpassning, såväl hållplatser som fordon (RKM Norrbotten, 2022:10). Miljömålet syftar till att skapa ett hållbart och tillgängligt samhälle genom att bygga på principer om förnybarhet. (2022:11).

I trafikförsörjningsprogrammet menar Norrbottens län att arbetet med just social hållbarhet handlar om att belysa och hantera de befintliga sociala ojämlikheterna. I regionens policydokument används denna dimension som ett sätt att definiera begreppet. Däremot menar de att de saknas en vedertagen definition av begreppet som de kan förhålla sig till (Region Kronoberg, 2021:10, RKM Norrbotten, 2022:25-26). Utifrån detta försöker de förtydliga social hållbarhet genom att förklara att det syftar till fördelningen av resurser, vilket innebär att de behöver kartlägga och analysera vilka som gynnas respektive missgynnas av olika satsningar i trafiken. Dimensionen av social hållbarhet handlar därmed i stor utsträckning om rättvisa, makt, rättigheter och jämlikhet (RKM Norrbotten, 2023:26).

Kronobergs läns trafikförsörjningsprogram ska bidra till ett bättre helhetstänk kring frågor om kollektivtrafik och transportplanering och bidra till att Kronoberg växer på ett hållbart sätt (Region Kronoberg, 2021:7). Regionen menar att det är viktigt att ta hänsyn till olika gruppers behov i arbetet med omfattande samhällsinvesteringar i trafiksystem som kollektivtrafik. Vidare menar regionen att det är viktigt att förstå på vilket sätt en trafikstrategi påverkar den sociala hållbarheten (Region Kronoberg, 2021:8). Detta beskrivs även i trafikförsörjningsprogrammet i Norrbottens län. De menar bland annat att målet om tillgänglighet påverkar olika gruppers behov och möjligheter. Vid utformningen av trafiksystemet är användarperspektivet av yttersta vikt, detta eftersom olika målgrupper har olika behov där det kommer vara svårt att tillfredsställa alla. Social hållbarhet för regionen handlar om att göra analyser av olika målgruppers behov, detta behöver fortsättningsvis integreras i hela transportplaneringsprocessen. Detta ska på sikt leda till att människors olika förutsättningar beaktas i planeringsprocessen för en ökad tillgänglighet (RKM Norrbotten, 2022:58-59).

Ett annat dokument som regioner har ansvar att upprätthålla är länstransportplaner. Dessa planer är på uppdrag av staten en del av den långsiktiga planeringen av infrastrukturinvesteringar. Regionernas uppdrag med att ta fram länstransportsplaner grundar sig i infrastrukturspropositionen *“Framtidens infrastruktur- hållbara investeringar i hela Sverige”* (Norrbottens län 2022a). Norrbottens länstransportplan har som mål att utifrån regionens förutsättningar upprätthålla goda och hållbara transporter i länet. En viktig aspekt som faller inom ramen för social hållbarhet är social rättvisa där Norrbottens län poängterar att det är viktigt att undersöka om det finns grupper som är särskilt utsatta eller som missgynnas i det befintliga transportsystemet. Norrbottens län använder sig av denna definition av social hållbarhet i stora delar av länstransportsplanen, det vill säga en definition som handlar om rättvisa och olika gruppers behov. I regionens länstransportsplan uttrycks detta som särskilt viktigt eftersom då det finns ett direkt samband mellan hur transportsystem är utformade med utbud av trafikmöjligheter, och förutsättningarna för arbete, fritid och utbildning (Norrbottens län 2022b:8-9).

I *Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033* (2022) beskrivs en liknande definition av social hållbarhet som den i Norrbottens läns policydokument. Kronobergs län uttrycker att social hållbarhet handlar om att se hur transportplaneringen kan tillgodose olika gruppers förutsättningar och värderingar. Kronobergs län ser en betydande potential med att åtgärder

och investeringar i transportsystemet kan påverka social hållbarhet. Utifrån planen ställer regionen sig frågor såsom: vem får ta del av investeringarna? Vem gynnas respektive missgynnas? Vilka sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi utjämna skillnader mellan grupper? (Region Kronoberg, 2022:76).

4.1.2 Strategier för social hållbarhet i transportplaneringen

En viktig del av policydokumenten är att skapa strategier som kan nå de mål som politiken beslutar om. Enligt Norrbottens län är en sådan strategi att de skapar ett rättvisare samhälle. I trafikförsörjningsprogrammet för Norrbottens län har det genomförts analyser som visar på att allt fler kvinnor än män är beroende av en fungerande transportförsörjning eftersom de använder bilen i mindre utsträckning och pendlar mer (RKM Norrbotten, 2022:58-59). Det finns många som inte har tillgång till bil och är därmed beroende av en fungerande kollektivtrafik. Enligt regionen bidrar kollektivtrafiken till social hållbarhet där människor kan ta del av utbildning, samhällsservice, jobb och fritid på jämlika villkor (RKM Norrbotten, 2022:20). Norrbottens län menar att programmet bidrar till en *“tillgänglighet för alla och har en viktig roll för att skapa förutsättningar till ett minskat utanförskap, minskade barriärer och en förbättrad integration”* (2022:ibid). De ser också att fler kvinnor än män är beroende av en fungerande transportförsörjning, därmed bidrar också en förbättrad tillgänglighet till ett mer rättvist samhälle. Norrbottens län skriver i sin länstransportplan att det finns förutsättningar om detta som de kan utnyttja. De menar att det finns nya, moderna trender i transportsystemet, bland annat ett fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter, eftersom modern transportplanering ställer mer krav på hållbar planering, tillgänglighet och ett transportsystem för alla, menar Norrbottens län att detta ställer nya krav på samhällsplaneringen.

Kronobergs län har samma utgångspunkt i sitt trafikförsörjningsprogram angående ett hållbart trafiksystem för alla. Inom arbetet för hållbar utveckling vilar den sociala hållbarheten enligt planen på kollektivtrafiken genom att göra samhället tillgängligt för människor i regionens olika delar. Kollektivtrafik bidrar också till förbättrad hälsa genom minskade utsläpp och skapar förutsättningar för ökad fysisk aktivitet. Kronobergs län menar också att kollektivtrafik bidrar till en mer trafiksäker region (Region Kronoberg, 2021:20).

I trafikförsörjningsprogrammet i Kronobergs län konstaterar regionen liknande som i Norrbottens län, att män använder bilen mer än kvinnor, där kvinnor också pendlar mer än män. Kronobergs län konstaterar också att högutbildade vanligtvis pendlar mindre än lågutbildade. Socialt utsatta grupper påverkas i hög utsträckning av buller, barriärer, dålig luftkvalité och bristande infrastruktur samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar för tillgänglighet än andra grupper. Genom att ta hänsyn till olika gruppers behov och förutsättningar menar regionen att de därmed kan säkerhetsställa ett mer jämlikt och jämställt transportsystem

Regionerna använder sig av olika strategier för att arbeta med målet om ett transportsystem för alla. Norrbottens län beskriver i länstransportplanen hur de ska följa upp indikationer som i hög grad påverkar upplevelsen. Enligt Norrbottens län (2022) är en av dessa indikationer tryggheten i transportsystemet. Tryggheten kan betraktas som en sammansättning av olika faktorer som påverkar hur resenären upplever säkerheten och komforten under sin resa. upplevelsen av omgivningen kring hållplatser och stationer, en trivsamt och säker miljö på dessa platser bidrar till resenärens allmänna känsla av trygghet (2022:12).

Andra strategier är att ständigt arbeta med att tillgänglighetsanpassa fordon och infrastruktur för personer med funktionsnedsättningar. I Kronobergs länstransportplan (2021:184) beskrivs ett så kallat funktionsmål där de ska analysera tillgänglighet utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning. I Kronobergs trafikförsörjningsprogram utvärderas även det så kallade socioekonomiska perspektivet som berör sociala konsekvenser av åtgärderna i planen utifrån socioekonomiska förutsättningar med fokus på tillgänglighet, inkludering och sammanhållning. Vad som menas med inkludering är om åtgärder berör områden med svag ekonomi eller på andra sätt fångar grupperns värderingar. Det kan vara att satsa på kollektivtrafik i områden med lägre körkort- och bilnehav. Sammanhållningen menas med att åtgärden kan bidra till att skapa överbryggande möten mellan olika grupper och därmed stärka det sociala kapitalet. Utöver detta ska det bedömas hur planens åtgärder bidrar till ökad tillgänglighet för socioekonomiskt svaga områden (Region Kronoberg, 2021:13). Norrbottens läns arbete omfattar också dessa övergripande analyser av tillgänglighetsfrågor. Upplevelsen av trygghet är en strategi i Norrbottens trafikförsörjningsprogram, de beskriver det som en viktig faktor för resenärens upplevelse eftersom resenären påverkas av säkerheten såväl före som under resan (RKM Norrbotten, 2022:18).

4.1.3 Social konsekvensanalys

Sociala konsekvensanalyser är ett viktigt verktyg för att beskriva och analysera arbetet i transportplaneringen. Strategin för social konsekvensanalys i regionerna handlar om att hjälpa planerare och tjänstepersoner att identifiera och prioritera sociala aspekter som är viktiga i transportplaneringen. Det handlar om att bredda perspektivet och att göra sociala konsekvensbedömningar av olika beslut. I syfte att skapa ett bredare underlag i policydokumenten genomför både Norrbottens och Kronobergs län sociala konsekvensanalyser på sina länstransportsplaner. Regionernas bedömning av gällande länstransportplan redovisas nedan.

Social konsekvensanalys: tillhörande Länstransportplan Norrbotten (Norrbotten län 2022:b) menar att: "sociala perspektiv i transportplanering sammanfattningsvis handlar om att analysera:

- *Olika gruppers behov och tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter*
- *Konsekvenser för olika grupper 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"*

(Norrbottens län 2022b:10)

Kronobergs läns konsekvensbedömning är oberoende och utvecklad av regionen tillsammans med Trivector och White Arkitekter. Deras sociala konsekvensanalys beskriver att sociala perspektiv i transportplanering sammanfattningsvis handlar om att analysera:

- Jämställdhetsperspektivet
- Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Socioekonomiska förutsättningar

(Region Kronoberg, 2022:218)

Sammantaget bedöms länstransportplanerna utifrån sociala aspekter som hälsa och trygghet, social sammanhållning, hållbart vardagsliv, inkludering och möjlighet till deltagande (Norrbottens län 2022b:8). Bedömningarna förhåller sig även till Agenda 2030 och dess mål som direkt rör sociala perspektiv i transportplaneringen. De målen som Norrbotten och

Kronobergs län väljer att utgå ifrån i sin analys är mål 9: “Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur” och mål 11: ”Tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer” (Norrbottens län 2022b:9, Region Kronoberg:2022:170)

Mer fördjupat bedömer regionerna hur väl den sociala aspekten om hållbart vardagsliv förväntas bidra till goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv. Tillgängligheten är ett stort fokus i dessa analyser. Ur ett socialt perspektiv menar Norrbottens län att det måste vara lätt att nå, och röra sig mellan olika målpunkter för att vardagslivet ska fungera. Detta eftersom människor har olika förutsättningar, vilket medför att tillgänglighet och rörelse bör studeras ur ett individuellt perspektiv (Norrbottens län 2022b:13). Konsekvensbedömningen konstaterar att det är särskilt viktigt att titta på hur medel fördelas utifrån transportslag, geografi och dess demografiska förutsättningar, för att inte förstärka utanförskapet. Den sociala konsekvensanalysen bedömer att detta inte framgår tydligt i länstransportplanen, eftersom det inte framgår hur olika gruppers behov möts genom fördelning av resurser (Norrbottens län 2022b:16).

Jämställdhetsperspektivet i Kronobergs läns konsekvensanalys tar också utgångspunkt i tillgängligheten. Där bedöms de aspekter som berör de åtgärder kopplat till möjligheten att nå mansdominerade respektive kvinnodominerade arbetsplatser, tillgänglighet till kollektivtrafik, med mera. Analysen visar att många av dessa åtgärder bidrar till jämställdhet vad gäller ökad tillgänglighet till kvinnodominerade arbeten. Trots detta återfinns de flesta åtgärder som länsplanen föreslår i områden med en mansdominerad befolkning. Det satsas också mer medel på åtgärder som gynnar områden som är mansdominerade (Region Kronoberg, 2022:219-222).

Kronobergs län fördjupar sig vidare i denna tillgänglighetsaspekt i sin bedömning av planen. Bland annat utifrån perspektivet om barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Här handlar det om att utvärdera tillgängligheten och trafiksäkerheten i länsplanen. Kollektivtrafiken bidrar till ökad tillgänglighet för dessa grupper då de förlitar sig mer på detta än andra grupper. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar med säkerhet samt ökar tillgängligheten för barn. Bedömningen av detta perspektiv visar att det

inte finns några åtgärder som bidrar negativt till barns rättigheter. Dock finns det en risk enligt regionen att fler åtgärder hamnar i områden med starkare socioekonomiska förutsättningar eller som gynnar barn som bor i en familj med tillgång till bil. När det gäller äldre och personer med funktionsnedsättning bedöms det att det inte finns några särskilt negativa konsekvenser av planen. Bedömningen är därmed att länsplanen är mer positiv till dessa grupper än om ingenting hade gjorts (Region Kronoberg, 2022:223-224).

Vidare belyser också Norrbottens läns satsningar kopplat till tillgänglighet, som satsningar för gång- och cykel samt kollektivtrafik, detta för att möta utmaningarna kopplade till tillgängligheten. Däremot belyses det i konsekvensbedömningen av detta att de ekonomiska medel som är nödvändiga för att åstadkomma detta inte är tillgängliga. Detta är ett genomgående tema i båda regionernas konsekvensbedömningar. I Kronobergs läns bedömning av planförslaget menar regionen att deras förslag i länstransportplanen kan innebära färre satsningar av medel på åtgärder som tillfaller socioekonomiskt svaga områden. Planförslaget som helhet bidrar därmed endast i begränsad utsträckning med förbättring för socioekonomiskt svaga grupper utifrån konsekvensbedömningen (Region Kronoberg, 2022:225-226). Norrbottens län gör en markant bedömning av detta och menar att på grund av begränsade medel, att sociala hållbarhetsmål, som de sociala perspektiv som konsekvensanalysen har bedömt, inte kan åstadkommas. Norrbottens län menar också att detta särskilt missgynnar de grupper som transportplaneringen har i uppgift att prioritera. Det skapar också en orättvis fördelning av resurser som riskerar att missgynna redan utsatta grupper (Norrbottens län 2022b:14-15).

4.2 Sammanfattning dokumentstudie

Dokumentstudien visar på att regioner använder flera olika teman för att beskriva social hållbarhet i en transportplaneringskontext. De beskriver att det inte finns någon definition att använda sig av och att de därför valt att fokusera på aspekter som tillgänglighet, jämlikhet och fördelning av resurser till de som behöver det mest. Dessa teman förhåller sig i stor utsträckning till Agenda 2030 mål 9 och 11. Regionerna menar också att det finns ett antal strategier som ska göra trafiksystemet mer socialt hållbart. Utifrån detta fokuseras det mest på strategier om tillgänglighet, speciellt hur de kan göra trafiksystemet mer jämställt eller hur det ska satsa medel riktade till att förbättra tillgängligheten för utsatta grupper.

Båda regionerna bedömer även sina länstransportsplaner genom sociala konsekvensanalyser. Regionerna använder detta för att bedöma sociala konsekvenser av planerna och för att hjälpa planerare och tjänstepersoner att identifiera och prioritera sociala aspekter som är viktiga i transportplanering. Regionerna bedömer planerna utifrån aspekter som tillgänglighet, trygghet, funktionsnedsättning, och socioekonomiska förutsättningar. Bedömningarna visar på att regionerna utvärderar och analyserar flera viktiga aspekter av social hållbarhet vilket är en fördel. Däremot bedöms i de allra flesta fall att regionerna inte gör tillräckligt stora satsningar av medel på åtgärder som tillfaller socioekonomiskt svaga områden. I analysen av Norrbotten läns länstransportplan bedöms det till och med att de sociala hållbarhetsmålen i planen inte kan åstadkommas, detta på grund av begränsade medel.

4.3 Resultat intervjustudie

I detta avsnitt presenteras och analyseras intervjun med en tjänsteperson från Växjö kommun och två tjänstepersoner från Luleå kommun, i relation till tidigare forskning för att skapa bättre förståelse för kommunernas arbete. Intervjuerna är gjorda efter en intervjuguide som är semi-strukturerad (se bilaga 1) på ett sätt som ska öppna upp för dialog och låta respondenterna styra diskussionen.

4.3.1 Definitioner av social hållbarhet

Respondenten från Växjö kommun beskriver det sociala hållbarhetsarbetet som svårdefinierat och att de rent arbetsmässigt tolkas på olika sätt. Hela Växjö kommuns styrmodell och budgetprocess bygger på dokumentet Hållbara Växjö 2030 som bland annat beskriver hur de ska hantera olika områden, vilka områden som kommunen ska satsa på, - och hur det ska gå till. Tjänstepersonen upplever dokumenten som svårlästa på grund av att de åtgärderna som föreslås inte alltid är särskilt konkreta:

”De blir inte så där himla konkreta, det finns liksom ingen åtgärdslista eller genomförandelista utan man får ju dra ut lite slutsatser egentligen.” Tjänsteperson Växjö kommun, (2023)

Respondenten i Växjö menar att kommunens mål med social hållbarhet är att sätta människan i centrum. Inom transportplaneringen arbetar de med jämställdhet, jämlikhet och tillgänglighet som förtydligas i policydokument som Hållbara Växjö, Trafikplan Växjö, Cykelplan Växjö. Respondenten från Växjö kommun anser att dessa olika dokument tillsammans bildar en tolkning av social hållbarhet inom transportplaneringen och är till för att skapa en större innebörd av det.

”Även i de dokumenten så pratas det just om det här med social hållbarhet, det är ju klimatfaktorer och vikten att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är väl också ett sätt att jobba med social hållbarhet, för dels är de klimat och till exempel med kollektivtrafik dels vilka fordon medborgarna väljer att åka” - Tjänsteperson Växjö kommun (2023)

Växjö kommun använder inte begreppet social hållbarhet i trafikplaneringen eftersom begreppet anses för diffust. I stället menar respondenten att de gör egna avgränsningar av begreppet i sitt arbete och att de tar lärdom av invånarna i hur de upplever tryggheten i transportsystemet:

”Vi har gjort avgränsningar så att social hållbarhet i trafikplanering är jämställdhet, tillgänglighet, trygghet i trafiksystemet och i transportsystemet, utifrån det presenterar vi visionsbilder” - Tjänsteperson Växjö kommun, (2023)

Även respondenterna från Luleå kommun beskriver utmaningar med att definiera social hållbarhet och uttrycker de sociala frågorna som något av det svåraste att applicera i deras arbete. Detta eftersom begreppet kan innefatta så mycket att det inte riktigt är tydligt vad det egentligen innebär. De menar att det är lättare att förstå innebörden av det ekologiska och den ekonomiska hållbarheten:

”Det är mycket tydligare när man pratar om ekonomisk- och ekologisk hållbarhet. Sen är de också breda på sitt sätt, man förstår att det handlar om ekonomi och naturen och hur vi

hushållar med resurser; men det sociala handlar ju om allt mellan himmel och jord” - Tjänsteperson 2 Luleå Kommun, (2023)

Vidare menar respondenterna från Luleå kommun att social hållbarhet inte har lika stor påverkan i planeringsarbetet som de ekologiska- och ekonomiska aspekterna. Detta då ekologiska och ekonomiska aspekter är mer applicerbara och styrande i planeringsarbetet:

”Jag tror framförallt att man ofta pratar om ekologiska och ekonomiska faktorerna som väldigt viktiga eller som styrande, ekonomin styr ju alltid oss på ett sätt, vad vi gör och har råd att göra och det ekologiska är ju utifrån vad vi ser att vi behöver göra för att nå våra hållbarhetsmål” - Tjänsteperson 2 Luleå Kommun, (2023)

I förhållande till de andra aspekterna av hållbarhet; den ekologiska och ekonomiska, menar Respondenten från Växjö att allt egentligen hänger ihop, att de inte bortser någon social faktor bara för att det exempelvis skulle bli för kostsamt. Respondenten menar att den sociala hållbarheten gynnas även om de fokuserar på de andra hållbarhetsmålen, till exempel vid investeringar i hållbara transporter:

”Antingen blir investeringen av eller blir den inte av och då är det alla faktorer som blir lidande eller vinnande. Det blir liksom inte så att vi vill ge bort någonting social faktor för att det blir för dyrt i investeringsprojektet” - Tjänsteperson Växjö kommun, (2023)

4.3.2 Arbete i praktiken

Växjö kommun arbetar på många olika sätt för att implementera de sociala aspekterna i transportplaneringen. De använder sig bland annat av resvaneundersökningar, fördelat på kön och transportslag. Ytterligare exempel är att kommunens projektarbete kompletteras med olika utredningar, tex. skolinventeringar där skolelever får berätta om hur de upplever trafikmiljön vid och på väg till skolan. Medborgardeltagande visar sig också vara ett sätt för planerarna att få lärdom om kommuninvånarnas upplevelser och förbättra utformningen i olika trafiksammanhang:

”För något år sedan så tog vi fram visionsbilder och publicerade på vår hemsida, folk fick gå in och rösta på olika trafikmiljöer, vad är det ni upplever som trafiksäkert? Vad önskar ni för värden? [...] sen tar vi lärdom av det och sen jobbar vi in det i kommande investeringsprojekt” - Tjänsteperson Växjö kommun, (2023)

Även respondenterna från Luleå kommun betonar vikten av att träffa medborgare och ta del av deras förslag. Detta berikar deras arbete då de kan ta del av synpunkter och erfarenheter från människor som saknar kunskap eller utbildning i det som tjänstepersonerna gör. Medborgarna har inte samma begränsningar i sina förslag och synpunkter som tjänstepersonerna vanligtvis har, vilke tillför nya idéer och tankar till arbetet. Detta blir ännu tydligare när de pratar med barn eftersom de ofta inte låter sig begränsas gällande pengar och kostnader:

”Många gånger när man pratar med medborgare så kan man ju få lite "aha"-upplevelser att just det, så här kan vi ju göra, så har vi inte tänkt. Det är också en intressant del att man kan göra ett utbyte även fast man kanske inte är expert så kan man ju ändå komma med väldigt bra idéer för lösningar”. - Tjänsteperson 2 Luleå kommun, (2023).

Respondenten från Växjö påstår att det egentligen inte är särskilt mycket av hållbarhetsfrågorna som faller bort i processen, istället prioriteras det i budgetprocessen eftersom budgeten utgår från Hållbara Växjö 2030 vilket betyder att alla förslag alltid studeras ur ett hållbarhetsperspektiv:

”Politiska budgetberedningen som startar till hösten varje år är till för att ta fram nästa års budget, så en hållbarhetsgenomgång har gjorts utifrån hållbara Växjö och alla andra planer, cykelplanen, transportplanen [...] sedan lyfts det upp och sen blir det typiskt smörgåsbord för politiken att diskutera utifrån”. - Tjänsteperson Växjö kommun (2023)

Luleå kommun beskriver ytterligare viktiga delar i arbetet med social hållbarhet. De pratar om arbeten som har som mål att förändra människors resvanor med så kallade beteendeförändringar. Ett projekt som lyftes handlar om att människor får lära sig att cykla eller testa att åka buss:

”Det är ju en typ av social hållbarhet, att man öppnar upp ögonen för de som kanske vill testa och resa på ett annat sätt, eller som aldrig har provat att vintercykla” - Tjänsteperson 2 Luleå Kommun, 2023

Denna typ av projekt med fokus på resvanor och tillgänglighet är ett exempel som tjänstepersonerna lätt kopplade till social hållbarhet. Dessa projekt med beteendeförändringar hjälper också till att integrera människor som kanske inte kommer från kommunen eller från Sverige, eftersom mobilitet kan kopplas till integration. Beteendeförändringar kan skapa möjligheter för människor med begränsade mobilitetsmöjligheter att lättare kunna ta del av staden. Enligt respondenterna finns det flera exempel där människor som varit bidragsberoende kunnat få jobb efter att de lärt sig cykla på cykelskolor som kommunen ordnat:

”Det är också ett sätt att få någon att kunna ta sig inom sitt närområde, om man inte har råd att åka buss så kan du egentligen bara ta dig via dina fötter till staden till exempel. Får du möjlighet att cykla och kan se en annan del av staden eller att du kan ta dig till ett jobb som ligger på andra sidan stan som du inte haft möjlighet att ta dig till och så får du en anställning kanske” - Tjänsteperson 2 Luleå kommun, 2023.

4.3.3 Utmaningar i arbetet med social hållbarhet i transportplanering

I Intervjun med Växjö diskuteras det om att begreppet social hållbarhet svårt att definiera eftersom det handlar om människans liv:

”Jag har aldrig hört någon annan tolkning egentligen av socialt än att det är jämställt, jämlikt och tillgängligt och egentligen kan man väl säga som så att så planeringen har sett ut i alla tider mer eller mindre. Att man ändå haft med denna aspekt, att det är en viss del av mänskligheten som någonstans ska nyttja det” - Tjänsteperson Växjö kommun, (2023)

Respondenten i Växjö menar att definitionerna av social hållbarhet kunde ha varit tydligare, vilket hade underlättat transportplaneringsprocessen. Vidare ifrågasätter responderten om det verkligen saknas kunskap om det sociala begreppet och undrar om en tydlig definition faktiskt hade underlättat arbetet:

”Det beror på vad du lägger in i social hållbarhet utöver det som vi har diskuterat, eller är det någonting som saknas i det sociala?, det vet jag inte. Som vi sa innan, definitionen av socialt är jämställt, jämlikt, tillgängligt, eller är det någonting helt annat eller någonting ytterligare? Eftersom vi inte vet vad som ligger i begreppet vet vi heller inte vad som saknas” - Tjänsteperson Växjö kommun, (2023)

Respondenterna i Luleå uttrycker också att det finns en svårighet med att bedöma de sociala fördelarna i projekt och liknande. I ett lyckat projekt kan det ändå vara svårt att bedöma vad som egentligen är socialt hållbart. Man kan såklart intervjua människor och göra enkätundersökningar, då kan den allmänna uppfattningen komma fram.

”Den allmänna uppfattningen var att det var ett positivt projekt och då kan man ju fundera kring vad som är den sociala hållbarheten i det egentligen, alltså det är jättesvårt att sätta ord på vad det är” - Tjänsteperson 2 Luleå Kommun, 2023

Däremot menar respondenterna från Luleå kommun att deras kompetens har utvecklats mycket genom att ta hänsyn till sociala frågor i deras arbete. Deras nämnd har till exempel ställt krav att medborgarförslag alltid ska utvärderas utifrån de tre hållbarhetsaspekterna. Inom social hållbarhet ska svaren alltid utvärderas utifrån ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv. Detta ska hjälpa planerare att utvärdera vad medborgarförslagen bidrar till i planeringen. Respondenterna lyfter dock en viss problematik med detta eftersom deras utvärdering ofta förhåller sig till hur de själva tolkar social hållbarhet (Tjänsteperson 2, Luleå kommun 2023).

Respondenterna från Luleå kommun beskriver att tillgängligheten är en viktig del av det sociala arbetet, specifikt att kolla på olika människors behov och utvärdera hur planeringen ska gynna dem. Respondenterna menar dock att det inte fungerar att endast fokusera på en enskild aspekt när de arbetar med social hållbarhet, eftersom kommunens planering och mål sällan utgår endast från social hållbarhet. Trafikprojekten utgår istället från alla behov i staden, och vissa av dessa behoven ingår i det som behövs för att uppnå en social hållbarhet, men det handlar också om att vara effektiv i sitt arbete:

”Jag skulle inte säga att vi tänker att nu ska vi göra det här socialt hållbart och ta med de här frågorna, utan det är mer att vi vet om att i samband med att vi gör någonting så kan

vi göra fler saker samtidigt” - Tjänsteperson 2 Luleå Kommun, 2023

Detta liknar den effektivisering som respondenten i Växjö pratar om. De menar att man i planeringsarbetet bör göra ett vägval och att de exempelvis räcker med att utgå från aspekterna jämlikhet, jämställdhet och tillgänglighet inom social hållbarhet för att komma vidare i planeringen. Vidare anser respondenten att om man bestämmer sig för att fokusera på ett fåtal aspekter kan man som kommun arbeta väldigt konkret med projekt som gynnar social hållbarhet. Om man istället på ett bredare sätt endast pratar om social hållbarhet tappar planeringen eventuellt dessa konkreta, sociala aspekter:

”De pelarna som du nämnde här kan bli verkstad, då kan vi jobba in det, då kan vi ta beslut om att vi ska satsa på kollektivtrafik. Där ligger jämlikhet och jämställdhet bland annat, vi pratade om att det sociala går åt andra hållet, att du inte ska begränsa det till tre pelare. Du kanske inte ska definiera för att du ska ha med det sociala [...] sen kan du nämna social hållbarhet i strategidokument och vara säkra på att det kommer med in i processen, det går ju liksom inte. Någonstans måste man ju göra det här vägvalet att antingen är det bättre med de tre pelarna eller inget” – Tjänsteperson Växjö kommun (2023)

Respondenten från Växjö kommun säger att diffusa och mångtydiga begrepp ofta förekommer i planeringen idag och anser att det inte är givande för någon, det finns ingen idé att sitta på “hundra olika workshops och seminarier” gällande ett begrepp som ändå inte används i planeringsarbetet. Där påpekas det igen att begreppet social hållbarhet inte används rent konkret i processen, men att de alltid pratar om flera aspekter som innefattas av den:

“Man nämner inte ordet social hållbarhet i var och varannan mening. Däremot pratar vi om upplevelser med människan i centrum, tillgänglighet, behovet av cykelvägar, kollektivtrafik, hållplatser och alla de begreppen fångas ju kanske då av social hållbarhet paraplyet, utan att för den skull nämna social hållbarhet” - Tjänsteperson Växjö kommun (2023)

Avslutningsvis menar respondenten från Växjö att det är bättre att jobba med olika sociala begrepp som kommunen själva definierat och konstaterar är inom ramen för social hållbarhet i stället för att försöka få in begreppet social hållbarhet i planeringen, på ett sätt som planerarna egentligen inte förstår vad det innebär:

”Det är bättre att jobba med de här 3 definierade pelarna och konstatera att detta är social hållbarhet, då fångar vi social hållbarhet. – Tjänsteperson Växjö kommun, 2023

4.4 Sammanfattning intervjustudie

Respondenterna i båda kommunerna anser att social hållbarhet är ett mångtydigt begrepp som är svårt att konkretisera och svårare att förstå än andra hållbarhetsmål. I bland annat Luleå kommun vittnar planerarna om att social hållbarhet inte har lika stor påverkan i planeringsarbetet som de ekologiska- och ekonomiska aspekterna. Respondenten i Växjö beskriver att de förhåller sig till förbestämda teman inom begreppet social hållbarhet, för att komma vidare i processen och få saker gjorda. De använder sig av aspekter som jämlikhet, jämställdhet och tillgänglighet i planeringsprocessen istället för att förhålla sig till ett begrepp som har en för mångtydig definition som social hållbarhet. Respondenten i Växjö att det kanske inte saknas en definition av begreppet social hållbarhet, utan istället menar att det kanske räcker att begränsa sig till några enskilda sociala aspekter i transportplaneringsprocessen.

Båda kommunerna betonar vikten av att ha ett väl utvecklat medborgardeltagande i planeringsprocessen. Projekt som respondenterna ser som särskilt socialt hållbara är projekt där de kan öka tillgängligheten och mobiliteten för olika grupper människor. Det kan vara att hjälpa människor som kanske är födda utanför Sverige att börja cykla eller att öka trafiksäkerheten för barn. Däremot menar Luleå att på grund av begreppets mångtydighet att det är svårare att utvärdera de sociala fördelarna i trafik- och transportprojekt till skillnad från andra hållbarhetsmål.

4.5 Analys

4.5.1 Beskrivningar av social hållbarhet på regional nivå

På regional nivå framkommer att det inte finns en vedertagen definition av social hållbarhet som regionerna kan förhålla sig till, därför har regionerna olika sätt att definiera begreppet för att kunna appliceras det i sitt transportplaneringsarbetet. Det går dock att definiera en del samband med vilka tolkningar som regioner använder sig av när de arbetar med social hållbarhet inom transportplanering. De huvudbegrepp som används i regionernas arbete är

tillgänglighet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet. Norrbottens län (2022a:10) beskriver social hållbarhet inom transportplanering som att belysa och hantera befintliga sociala ojämlikheter och menar att det handlar om att fördela resurser med kartlagda analyser av de områden i regionen som gynnas respektive missgynnas av regionens insatser (Norrbottens län, 2022b:14-15). Regionen lyfter arbetet för rättvisa som en samhällsnytta och att exempelvis kollektivtrafiken blir en tillgång till social hållbarhet, eftersom när tillgängligheten ökar så ökar även individens rörelsemönster i regionen (RKM Norrbotten, 2022:58-59). Kronobergs län (2021) påpekar liknande när de menar att samhällsinvesteringar måste ta hänsyn till olika gruppers behov samt möjligheter. Återkommande tolkningar av social hållbarhet som förekommer i Kronobergs läns (2021:225) policydokument är att skapa ett samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Regionen beskriver att social hållbarhet i transportplanering också berör allas lika rätt till tillgänglighet, där skapar de förutsättningar för rätten att ha tillgång till skola, fritidsaktiviteter, arbeten och kulturliv. Något som kan härledas till Norrbotten läns beskrivning om att arbete med rättvisa skapar samhällsnytta.

4.5.2 Bedömningar av social hållbarhet på regional nivå

Både i Norrbottens och Kronobergs län framgår att satsningar i transportsystemet ska hantera de befintliga sociala ojämlikheterna samt riktas till dem som behöver det som mest. Detta går att utläsa i konsekvensbedömningarna där perspektivet om olika gruppers behov bedöms beaktas i stor utsträckning i båda regionernas policydokument. I den sociala konsekvensanalysen på länstransportplanen för Norrbottens län poängterar att det finns ett tydligt samband mellan hur transportsystemet är utformat och förutsättningar till arbete, utbildning och fritid för utsatta grupper (Norrbottens län 2022b:8-9). Transportplanering behöver därför särskilt arbeta med denna aspekt så att inte ojämlikheterna ökar och att utanförskapet förstärks. Policydokument för trafikarbetet i Norrbottens län framgår att det ska genomföras analyser utifrån olika målgruppers behov och hur dessa ska integreras i hela planeringsprocessen. Inom transportplanering handlar det om olika gruppers tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter (RKM Norrbotten, 2022:58-59). I Kronobergs län ställs också krav på analyser med utgångspunkt i att undersöka transportsystemet utifrån olika gruppers behov och förutsättningar. Detta genomförs för att få in fler perspektiv i

planeringen (trafikförsörjningsprogram 2021:13). En gemensam nämnare i regionernas arbete utifrån olika grupper behov är att de både diskuteras och definieras inom begreppet tillgänglighet. Den sociala konsekvensanalysen på länstransportplanen i Kronobergs län (2021) har exempelvis tillgänglighet som fokus när de utvärderar planens åtgärder utifrån ett socioekonomiskt perspektiv. Enligt regionen (Kronobergs län, 2022:225-226) bidrar detta till att utsatta grupper blir mer inkluderade i samhället och stärker det sociala kapitalet. Detta går att kopplat till Agenda 2030 mål som direkt berör social hållbarhet i en transportplaneringskontext. Detta är en anledning till att konsekvensbedömningarna tar utgångspunkt i delmål 9: att främja för människors välbefinnande, med fokus på rättvis tillgång för alla, och delmål 11: att tillhandahålla tillgång till säkra och tillgängliga transportsystem för alla samt att utforma hållbara transportsystem för med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer. Dessa mål innehåller i princip varenda socialt perspektiv som regionerna förhåller sig till i transportplanering.

Trots analysarbetet och bedömningen med fokus på olika människors behov visar de sociala konsekvensanalyserna brister när det gäller ett jämlikt transportsystem. Det framgår att det finns risker att transportplanerna inte kan möta dessa behov. I den sociala konsekvensanalysen på Norrbottens länstransportplan (2022a:10) beskrivs begränsade ekonomiska förutsättningarna som anledningen till att ett jämlikt transportsystem inte alltid kan beaktas. De ekonomiska medlet anses otillräckliga för att åstadkomma åtgärder riktade mot utsatta grupper. Resultatet blir då som Norrbottens län (2022b:14-15) uttrycker att de särskilt missgynnar de grupper som transportplaneringen har i uppgift att prioritera. Inom ramen för Norrbottens sociala konsekvensanalys understryks därmed värdet av att studera hur medel fördelas när regioner och kommuner riktar arbete med åtgärder mot utsatta grupper. Detta blir dock problematiskt i och med att länstransportplanen för Norrbottens län inte ställer krav på detta trots att det primära fokuset i planerna på regional nivå är att analysera hur transportplanering kan tillgodose olika grupper förutsättningar och möjligheter (Norrbottens län 2022b:16). Detta problem återfinns även i Kronobergs län där den sociala konsekvensanalysen bedömer att de råder färre satsningar på åtgärder som tillfaller socioekonomiskt svaga områden och att Kronobergs läns länstransportplan endast i begränsad utsträckning bidrar med förbättring för socioekonomiskt svaga grupper (Region Kronoberg, 2022:225-226). Detta trots att det likt Norrbottens län framförs som en av regionens mest betydande inriktningar inom social hållbarhet.

4.5.3 Definitioner och tolkningar av social hållbarhet på kommunal nivå

Tjänstepersonerna i respektive kommun framför att det finns mångtydiga uppfattningar om vad social hållbarhet faktiskt betyder, vilket gör att trafikplanerarna skapar sina egna tolkningar av begreppet som de sedan arbetar efter. Respondenterna i Växjö kommun förklarar att det inte använde begreppet social hållbarhet i sitt arbete då de anser att begreppet är för svårdefinierat och inte ger en konkret klarhet i vad som ska prioriteras i transportplaneringsprocessen. I stället har kommunen valt att definiera sitt arbete med social hållbarhet utifrån tre aspekter: jämställdhet, tillgänglighet och trygghet. De ser därmed social hållbarhet som ett alltför mångtydigt begrepp och definierar det istället utifrån deras arbetes specifika transportplaneringskontext. Aspekterna som kommunen valt ingår i de dokument som är underlag till kommunens styrmodell och budgetprocesser för infrastrukturarbeten, vilket medför att de i sin tur präglar det praktiska arbetet. Det kan exempelvis innebära investeringar i kollektivtrafiken, öka säkerheten och bygga ut nya cykelvägar. Respondenterna från Luleå kommun instämmer i att social hållbarhet är ett mångtydigt begrepp och medger att de upplever svårigheter med att applicera det på transportplaneringsprocessen. Luleå kommun uttrycker inte att kommunen fastställt en lika tydlig och distinkt avgränsning av begreppet social hållbarhet liksom den i Växjö kommun, de använder därför inte social hållbarhet som ett kontextbaserat begrepp i samma utsträckning som Växjö kommun. Det framgår dock att deras arbete primärt präglas av ett fokus på tillgänglighet. Trots detta menar respondenterna att det är svårt att sätta ord på vad som är social hållbarhet i deras projekt, även om den allmänna uppfattningen visar att de lyckats med sitt arbete. Respondenterna från Luleå kommun uttrycker att de upplever att frågan om social hållbarhet får ta mindre plats i transportplaneringsprocessen då andra mer konkreta aspekter liksom ekologisk och ekonomisk hållbarhet prioriteras i allt högre grad. Detta då de är enklare att förstå och därmed implementera, något som respondenterna i Växjö kommun inte identifierat. De menar snarare att aspekterna inte behöver utesluta varandra utan att den sociala hållbarheten påverkas trots prioriteringar av ekologisk och ekonomisk hållbarhet. De uttrycker att det i deras transportarbete likväl kan vara den ekonomiska aspekten som får stå tillbaka för arbete med social hållbarhet.

Både respondenterna i Luleå och Växjö kommun framför att deras arbete präglas av perspektivet om olika gruppers förutsättningar liksom vad som framförs i regionernas policydokument. Respondenterna i Luleå kommun menar att vissa människor har mer

begränsad mobilitet på grund av sin bakgrund och att det därför är nödvändigt att transportsystemet bidrar till att dessa grupper blir mer inkluderade i samhället (Tjänsteperson 2 Luleå 2023). Vidare förklarar respondenterna att de prioriterar grupper som har olika behov och förutsättningar och berättar att det finns en vilja att hjälpa utsatta grupper att få tillgång till möjligheter, som jobb och utbildning (Tjänsteperson 1 & 2, Luleå kommun). Respondenterna förtydligar att de genomför prioriteringar av åtgärder till de grupper av människor som har ett större behov av att få hjälp, särskilt när det handlar om tillgänglighet. Respondenterna i Luleå kommun framför dock att trots att viljan finns är detta arbetet inte alltid genomförbart eller ytterst begränsat av ekonomiska medel. De menar att det i slutändan handlar om att ekonomiska medel styr och att det på ett eller annat sätt baseras på vad de har råd med eller inte har råd med att åstadkomma. (Tjänsteperson 1 & 2 Luleå, 2023). Detta präglar arbetet trots att det finns kompetens och ett ramverk som ställer krav på att fokus läggs på tillgänglighet, jämlikhet och att beakta olika gruppers behov. Det går därmed att ifrågasätta i vilken mån aspekterna begränsas utifrån ekonomiska förutsättningar i transportplaneringsprocessen.

4.5.4 Att arbeta och mäta social hållbarhet på kommunal nivå

Respondenterna från Växjö och Luleå kommun berättar att de arbetar med social hållbarhet men poängterar att de saknar tydliga mål för hur de ska uppnå allt som begreppet omfattar. Detta beror inte på att det finns ett kunskapsglapp i planeringspraktiken utan egentligen bara att begreppet är svårare att arbeta med på grund av dess mångtydighet. Respondenterna från Luleå beskriver denna komplexitet genom att de försöker definiera vad som egentligen är socialt hållbart i deras arbete och hur de ska mäta det (Tjänsteperson 1 & 2 Luleå kommun, 2023). Som Gustavsson och Elander (2013:47) skriver finns det inga verktyg som idag kan mäta de sociala aspekterna inom social hållbarhet, det går inte att jämföra med de verktyg som kan mäta ekonomisk eller ekologisk utveckling.

Problemet enligt respondenterna i Luleå (2023) är att det är mycket tydligare för dem att förstå de ekonomiska och ekologiska aspekterna. Anledningen till detta är att de kan förstå innebörden av ekonomin för att de alltid styrs av budgeten. De ekologiska målen är också mycket mer konkreta än de sociala eftersom det finns en miljölagstiftning med tydliga

ramverk och konsekvenser om den inte följs. Tjänstepersonerna i Luleå menar att det därmed är enklare att förstå vad som behöver göras för att de ska uppnå hållbarhetsmålen för miljö till skillnad från sociala mål och åtgärder (Tjänsteperson 1 & 2 Luleå, 2023). Problematiken som lyfts av respondenterna kan därmed tolkas som att socialt hållbart saknar ett kvantitativt sätt att presenteras och mätas. Dymén (personlig kommunikation, 2023) menar att sociala frågor ofta är mer tids- och resurskrävande än de ekologiska- och ekonomiska frågorna. Dymén (personlig kommunikation, 2023) anser också att allting inte går eller ska mätas inom transportplaneringen. Han argumenterar om att transportplaneringen kanske bör komma ifrån detta: *"Det är lite problemet att vi vill mäta för mycket faktiskt för allting är inte mätbart"* (personlig kommunikation, 2023). Han menar att detta beror på att det mesta inom transportplaneringen fortfarande präglas av en tekniskt maskulinitet, att transportplaneringen i grunden har byggts upp av män, präglad främst av ingenjörsvetande och teknisk kunskap. Respondenterna i både Luleå och Växjö kommun pratar om det som kan liknas till detta effektiviserings-fokus, att transportplaneringen strävar efter att vara effektivt (Tjänsteperson Växjö kommun, 2023, Tjänsteperson 1 & 2 Luleå kommun 2023), vilket Dymén (personlig kommunikation, 2023) menar gör att de sociala frågorna riskerar att försvinna längs vägen och bli bortglömda.

4.6 Sammanfattning analys

Analysen utgår från fyra teman, varav två tillämpas på policyanalysen och två på intervjuanalysen. Inledningsvis framkommer att det inte finns en vedertagen definition och beskrivning av social hållbarhet som regionerna förhåller sig till i sina policydokument. Social hållbarhet i ett transportplaneringssammanhang handlar enligt regionerna om att hantera befintliga sociala ojämlikheter och om att fördela resurser. Detta perspektiv är utgångspunkten konsekvensbedömningarna som regionerna gör på sina länstransportplaner. De sociala konsekvensbedömningarna förhåller sig till de globala målen i Agenda 2030, mål som direkt berör social hållbarhet i en transportplaneringskontext. Trots dessa analyser och bedömningar av olika gruppers behov finns det risker att transportplanerna inte kan möta dessa behov. Detta är ett resultat av att de ekonomiska medel anses otillräckliga för att åstadkomma åtgärder riktade mot utsatta grupper som transportplaneringen har i uppgift att prioritera.

På kommunal nivå framställs begreppet social hållbarhet som mångtydigt, vilket gör att trafikplanerarna skapar sina egna tolkningar av begreppet som de därefter arbetar efter. Luleå kommun uttrycker att det finns en viss svårighet i deras arbete på grund av att kommunen inte fastställt en tydlig och distinkt avgränsning av begreppet. Växjö respondent menar däremot att i Växjö kommuns arbete avgränsar social hållbarhet till att handla om utvalda teman eller aspekter som går att applicera i en transportplaneringskontext.

Vidare analyseras kommunens arbete med sociala frågor samt utmaningarna med att mäta social hållbarhet i transportplaneringen. Problemet enligt respondenterna i Luleå är att det är enklare att förstå de ekonomiska och ekologiska aspekterna då dessa är mer konkretiserade. Problematiken kan förstås utifrån att social hållbarhet saknar ett kvantitativt sätt att presenteras och mätas. De sociala perspektiven tar också ofta mer tid och är mer resurskrävande än de ekologiska- och ekonomiska frågorna. Detta kan leda till att de sociala frågorna riskerar att försvinna längs vägen och bli bortglömda.

5. Diskussion

Syftet med uppsatsen har varit att skapa en bredare förståelse för hur de undersökta kommunerna och regionerna använder begreppet social hållbarhet i transportplaneringen. För att förstå hur begreppet beskrivs i praktiken och i plandokument har en dokumentstudie gjorts, samt en intervjustudie där vi har låtit planerare redogöra för vad social hållbarhet innebär i deras arbete, vad de grundar sina kunskaper på och hur de gör när de implementerar social hållbarhet i planeringsprocessen. Diskussionen utgår från studiens två frågeställningar och följer analysens tema angående hur regionerna beskriver och bedömer sociala perspektiv i sina policydokument och hur planerare på kommunal nivå tolkar och arbetar med begreppet.

Frågeställningarna som vi avser att besvara i diskussionen och slutsatsen är:

- *På vilket sätt beskriver Kronobergs och Norrbottens län social hållbarhet i transportplaneringen?*
- *Hur tolkar trafikplanerare på kommunal nivå begreppet social hållbarhet?*

Analysen visar att regionerna avgränsar sig i flera fall till olika aspekter av rättvisa och tillgänglighet i sin transportplaneringskontext. Regionernas sociala konsekvensanalyser bedömer däremot att det inte prioriteras tillräckligt mycket ekonomiska medel i transportsystemet för att uppnå dessa mål. Detta motsätter det grundläggande antaganden i dokumenten, att social hållbarhet i transportplanering handlar om fördelningen av resurser. Som Norrbotten skriver handlar dimensionen av social hållbarhet i stor utsträckning om rättvisa, makt och rättigheter (RKM Norrbotten 2022:26). Detta kan därmed tolkas som ett stort problem eftersom på ena sidan menar regionerna att denna aspekt av social hållbarhet är det absolut viktigaste i transportplaneringen, medan på andra sidan bevisar dem själva att de inte prioriterar tillräckligt med medel för de grupper som faktiskt behöver bli prioriterade.

Detta kan tolkas utifrån det Martens (2012, 2017) och Fainstein (2010) är kritiska mot, att tillgången av resurser fördelas för att försöka uppnå jämlikhet trots att det inte kommer att lösa problemen med att vissa grupper hamnar i utsatthet. Konsekvensanalysen på Norrbottens länstransportplan bedömer, på grund av begränsade ekonomiska medel, att det inte görs någon prioritering av utsatta grupper vilket bedöms som särskilt missgynnande mot de grupper som transportplaneringen har i uppgift att prioritera. Det är beklagligt eftersom regionerna belyser vikten av att ha ett brett perspektiv i transportplaneringsarbetet. Det framkommer att regionerna förstår innebörden av att ett välfungerande transportsystem inte bara handlar om att förflytta människor från en plats till en annan. Likt det Stanley et al. (2011:197–222) skriver, beskriver regionerna att målet med social hållbarhet ska vara de att förbättra hälsa och välmående för användarna och att se över olika individers behov. Olyckligtvis, av en eller annan anledning prioriteras inte denna del i budgeteringen vilket i sin tur också skapar ett otillräckligt transportsystem (Norrbottens län 2022b:14-15, Region Kronoberg 2021:43). Ett otillräckligt transportsystem leder till, som både forskning och policydokumenten bevisar, till konsekvenser såsom social exkludering och segregation (Keivani & Shirazi, 2019:60). Detta kan vara ett resultat av att social hållbarhet är som Winter (2015:44) skriver, en alldeles för “styvmoderligt” behandlad del i transportplaneringen och att de sociala aspekterna därmed blir bortglömda i budgeteringen.

I detta avseende kan vi tolka att regionernas arbete brister i att följa de globala målen kopplat till transportplaneringen. I policydokumenten beskrivs hur regionerna förhåller sig till dessa mål, de kopplar social hållbarhet i en transportplaneringskontext främst i mål 9 och 11. Utifrån dokumentstudien tolkar vi att dessa mål verkligen ligger i framkant. Dessa mål berör nästan varje aspekt av social hållbarhet där fokus är på de mest utsatta för att motverka ökade ojämlikheter. Eftersom detta egentligen inte prioriteras i budgeteringen tolkas förhållningssättet till de globala målen bara som någonting de skriver om, men inte som något som tillämpas i transportplaneringsprocessen.

Respondenterna i Luleå kommun uttrycker svårigheter med att utvärdera social hållbarhet i olika projekt och skapar istället egna tolkningar av social hållbarhet. Respondenterna menar att tjänstepersoners tolkningar av begreppet spelar en viktig roll i hur de sociala aspekterna används och utvärderas i ett projekt. Detta kan till exempel bero på tidigare bakgrund med att arbeta med dessa aspekter, det kan också ha att göra med olika utbildningsbakgrunder.

Dymén (personlig kommunikation, 2023) menar att begreppet kan tolkas på olika sätt i det praktiska arbetet. Detta kan då skapa förvirring kring vad det innebär att arbeta med social hållbarhet. Dymén menar också att det egentligen finns mycket kunskap i planeringssektorn idag gällande de sociala aspekterna, men att den kunskapen är fragmenterad på grund av avsaknaden av tydliga definitioner om social hållbarhet innebörd. Respondenten från Växjö säger att de hellre arbetar med frågor som berör jämlikhet, jämställdhet och tillgänglighet istället för det mångtydiga begreppet social hållbarhet (Tjänsteperson Växjö kommun, 2023). Deras sätt att arbeta med jämlikhet, jämställdhet och tillgänglighet, kan vara ett sätt att omsätta begreppet social hållbarhet i praktiken, enligt dem själva. Sättet att arbeta och tolka begreppet liknar det som Tunström et al. (2015) beskriver att vi inte ska betrakta social hållbarhet som ett begrepp utan mening, utan snarare något som är kontextberoende som fylls av mening genom hur det används. Växjö kommun visar detta eftersom respondenten anser att detta är ett effektivare sätt att arbeta med social hållbarhet inom samhälls- och transportplanering. Detta kan vara en av orsakerna till att Luleås tjänstepersoner uttryckte större svårighet med att förstå vad som är socialt hållbart i transportplaneringsprocessen. Det kan tolkas som att tjänstepersonerna i Luleå kommun söker en alltför entydig definition av social hållbarhet som egentligen inte finns och som Tunström et al. (2015) skriver inte ens är nödvändig i en planeringskontext.

Något som ytterligare försvårar arbetet med social hållbarhet inom samhälls- och transportplaneringen, är att de sociala aspekterna inte styr planeringsprocessen på samma sätt som andra hållbarhetsnormer och aspekter gör, vilket bland annat Dymén även berättade i sin intervju (personlig kommunikation, 2023). Enligt Dymén styr inte de sociala frågorna på samma sätt i jämförelse med ekonomiska och ekologiska aspekter. Detta kan bero på att dessa frågor ofta tar mer tid och energi att analysera. Detta är något som respondenterna från Luleå kommun uttryckte var problematiskt när de beskrev svårigheten med att förstå innebörden av social hållbarhet och hur det ska mätas (Tjänsteperson 2 Luleå Kommun, 2023). Detta kan bero på teknisk kunskap i form av kvantitativa analyser som Dymén (personlig kommunikation, 2023) och Keblowski och Bassens (2017:418) lyfter, kan vara en anledning till varför kommunerna uttrycker att det sociala tar mindre plats i jämförelse med andra hållbarhetsnormer. Dessa tekniska maskuliniteter försvårar också arbetet med de sociala frågorna eftersom det skapar en falsk vilja i praktiken om att allt måste mätas, vilket inte är realistiskt gällande social hållbarhet. Tjänstepersonerna ansåg att detta var ett problem

eftersom de inte förstår vad som är socialt hållbart när de inte kan mäta det. Problemet är som Dymén (personlig kommunikation, 2023) uttrycker sig att tjänstepersoner, enligt honom i transportsammanhang, vill mäta för mycket och då riskerar processen att bli alltför präglad av lättinsamlad, kvantitativ data. Utifrån studiens rättviseteoretiska ingång är denna process inte lämpad för de grupper som behöver dem mest och knappast är den lämpad för att uppnå social rättvisa.

6. Slutsats

Studien visar att social hållbarhet i regionala policydokumenten tolkas som tillgänglighet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet. Dessa tolkningar har stark anknytning till de globala målen vilket vi ser i Agenda 2030s delmål 9 och 11. Regionerna beskriver i sina planprogram, att de på grund av begränsade ekonomiska medel, inte kan nå målen om att prioritera utsatta grupper (Norrbottens län 2022b:14-15, Region Kronoberg 2021). Därmed visar studien att regionernas arbete i vissa avseenden brister i att följa de globala målen kopplat till transportplaneringen.

Studien beskriver att social hållbarhet är ett mångtydigt begrepp som beaktas på flera olika sätt, speciellt i en transportplaneringskontext. Detta är särskilt tydligt utifrån intervjuerna på kommunal nivå där respondenterna beskriver att social hållbarhet kan ha olika innebörder. Forskning visar på att begreppet bör appliceras på ett kontextberoende sätt i planeringen eftersom social hållbarhet kan ha flera olika betydelser. Detta arbetssätt betonas av Växjö kommuns respondent som menar att de måste avgränsa begreppet för att få någonting gjort. Respondenterna i Luleå gör ej dessa avgränsningar i sitt arbete vilket möjligtvis är en anledning till att de uttrycker större svårigheter med att arbeta med sociala aspekter i jämförelse med respondenten från Växjö.

I kapitel två beskrivs att social hållbarhet historiskt sett har varit underordnad de andra hållbarhetsdimensionerna, detta vittnar också några av studiens respondenter om. Detta skapar problem eftersom de sociala hållbarhetsmålen hamnar i bakgrunden medan de andra hållbarhetsmålen får större erkännande. Denna underordning kan bero på, som tidigare studier beskriver, att social hållbarhet i transportplanering präglas av ett kvantitativt arbetssätt som tillför generella och universella lösningar.

Sammanfattningsvis, för att svara på den första frågeställningen, beskriver regioner att aspekter som direkt går att koppla till social hållbarhet i transportplaneringen är aspekter som rättvisa, tillgänglighet och jämlikhet. Regionerna bedömer i sina policydokument att de inte kan uppfylla målen med dessa aspekter eftersom de sociala aspekterna blir underordnade i budgeteringen. Det leder till en problematik där det inte prioriteras tillräckligt mycket medel till de grupper som faktiskt behöver prioriteras i transportsystemet, vilket regionerna själva erkänner.

För att svara på den andra frågeställningen tolkar tjänstepersonerna på kommunal nivå social hållbarhet på flera olika sätt. Respondenten i Växjö ser social hållbarhet mer som ett kontextberoende begrepp än Luleås respondenter. Luleås respondenter saknar en tydlig avgränsning av begreppet vilket leder till att de har svårt att förstå hur deras arbete bidrar till den sociala hållbarheten. Intervjustudien bekräftar också den tidigare forskningen om att det finns en underordning med att implementera social hållbarhet i transportplaneringsprocessen. Denna underordning av sociala aspekter i transportplanering kan bero på det kvantitativa arbetssättet som fortfarande präglar transportplaneringen.

7. Vidare forskning

Denna studie kan bidra till förståelse, genom undersökningen av regioners och tjänstepersoner i kommunen arbetssätt med social hållbarhet. Utifrån detta arbete ser vi en potential för vidare forskning kring olika transportslag, som till exempel analyserar hur kommuner arbetar med social hållbarhet inom biltrafik, kollektivtrafik och tågtrafik. Men också att skapa större förståelse på regional nivå till varför den ekonomiska delen inte räcker till. Ytterligare hade det varit intressant att samarbeta med fler regioner och kommuner och göra en större jämförelse av hur olika de arbetar. En sådan undersökning kan exempelvis visa på hur mycket den geografiska kontexten skiljer sig åt mellan kommunerna.

Vidare forskning som belyser hur tjänstepersoner inom kommuner arbetar med transportplanering med fokus på utbildningsbakgrund hade varit värdefull. Finns det till exempel något samband mellan kommuner som inte arbetar med social hållbarhet och vars anställda har en utbildningsbakgrund som inte berör sociala aspekter? Tenderar vissa utbildningar att endast lyfta tekniska värden? Grundas i så fall denna problematik kring social hållbarhet redan under utbildningen?

Källförteckning

Tryckta källor

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder, 2: a upplagan*. Liber: Stockholm.

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2009): *The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability*. Volym 19 (5)

Gustavsson, E. & Elander, I. (2013) *Social hållbarhet inte bara "sustainababble"? Från mångtydig vision till analytiskt redskap vid uppföljning av stadsbyggnadsprojekt*. Örebro Universitet.

Grønmo, S. (2019). *Social Research Methods: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. Third edition. Los Angeles: Sage

Keivani, R. & Shirazi, M.R. (red.) (2019). *Urban social sustainability: theory, practice and policy*. Abingdon, Oxon: Routledge

Kvale, S. & Brinkmann, S. *Den kvalitativa forskningsintervjun* (2009) Studentlitteratur AB

Martens, K. (2017). *Transport justice: designing fair transportation systems*. London: Routledge.

Murphy, K. (2012) *The social pillar of sustainable development: A literature review and framework for policy analysis*. Volym 8

Patel, R. och Davidson, B. 2019. *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 5 uppl. Lund: Studentlitteratur AB

Stanley, J. Hensher, D.A. Currie, G., Greene, W.H. (2011) *Social Exclusion and the Value of Mobility. I: Journal of Transport Economics and Policy*. Volym 45 (2)

Tunström, M. Gunnarsson-Östling, U. Bradley, K. (2015) *Socioekologisk stadsutveckling: begrepp och lokal praktik*. Stockholm: Arkitektur Förlag

World Commission on Environment and Development (1988). *Vår gemensamma framtid: [rapport från] Världskommissionen för miljö och utveckling under ordförandeskap av Gro Harlem Brundtland*. Stockholm: Prisma.

Elektroniska källor

Bramley, G. & Power, S. (2009). *Urban form and social sustainability: The role of density and housing type*. Environmental and Planning B Planning and Design. DOI: [10.1068/b33129](https://doi.org/10.1068/b33129)

Brundtland Commission, (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
(2023-05- 11)

Dymén et al., (2021) *Könade normers betydelse för en jämställd och hållbar transportpolitik och planering* i Eriksson et al., *På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering*. Diva.

Fainstein, S.S. (2010). *The just city [Elektronisk resurs]*. Ithaca: Cornell University Press.
<https://proxy.mau.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip.cookie.url.shib&db=nlebk&AN=673655&lang=sv&site=eds-live&scope=site>
(2023-05- 11)

Folkhälsomyndigheten (2022) *Vad är social hållbarhet för oss?*
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>
(Hämtad 2024-01-16)

Gustavsson, E. & Elander, I. (2013) *Social hållbarhet inte bara "sustainable"?*
Från mångtydig vision till analytiskt redskap vid uppföljning av stadsbyggnadsprojekt. [Rapport nummer 69]. Örebro Universitet. Diva.
<https://www.diva.portal.org/smash/get/diva2:697644/FULLTEXT01.pdf>

KTH (u.å) *Social hållbarhet*.
<https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/social-hallbarhet-1.373774> (Hämtad 2024-01-16)

Länsstyrelsen Stockholm (u.å) *Social hållbarhet*.

https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/samhalle/social-hallbarhet.html?TSPD_101_R0=088d4528d9ab200082174392dab469b182e25be320cc6e8c624bee850019b8640f4b47ded77bbc020844089967143000895115cae9d84a23ef2606f870f5ecfac5200496bff35421d8389ad080e130c469f817c5a3eb2c9fc056579d018d67e6 (Hämtad 2024-01-16)

Martens, K. (2012). *Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector*. Transportation. doi:10.1007/s11116-012-9388-7

Regeringen (2023). Hållbara städer och samhällen.

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> (Hämtad 2023-5-11)

Regeringen (2023). Genomförande och globalt partnerskap.

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-17-genomforande-och-globalt-partnerskap/> (2023-05-11)

Regeringen (2021). *Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling*. på

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/> (2023-05-11)

Regeringskansliet (u.å) *Fakta om mänskliga rättigheter*.

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/demokrati-och-manskliga-rattigheter/fakta-om-manskliga-rattigheter/> (Hämtad 2024-01-16)

Region Kronoberg (2022). *Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033*.

<https://www.regionkronoberg.se/trafik-och-samhallsplanering/utveckling-av-vagar-och-jarnvagar/> (2023-05-11)

Region Kronoberg (2021). *Trafikförsörjningsprogram Kronobergs län 2021–2030 med utblick*.

<https://www.regionkronoberg.se/globalassets/om-regionkronoberg/styrdokument/trafikforsorjningsprogram-region-kronoberg-2021-2030-med-utblick.pdf> (2023-05-11)

Norrbottnens län (2022a). *Länstransportplan 2022–2033 Norrbottens län*.

<https://utvecklanorrbotten.se/vara-insatser/hallbara-transporter-och-tillganglighet/infrastruktur/lanstransportplan-2022-2033/> (2023-05-11)

Norrbottnens län (2022b). *Social konsekvensanalys: Tillhörande länstransportsplan Norrbotten*.

https://utvecklanorrbotten.se/media/kcrfxbrb/l%C3%A4nstransportplan-2022-2033_bil-2-social-konsekvensanalys.pdf (2024-01-16)

Norrbottnens län (2022). *Regionalt Trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018–2030*.

<https://www.rkmbd.se/media/20814/regionalt-trafikfoersoerjningsprogram-20180227.pdf> (2023-05-11)

Ström, L et al., (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt*. [Rapport 2017:4, Mistra Urban Futures]

<https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/Rapport-2017-4-171102-Social%20hållbarhet%20ur%20ett%20samhällsperspektiv.pdf> (2023-05-11)

Thoresson, K. (2014). *Tjänstemäns erfarenheter av beslutsunderlag för hållbara urbana transportsystem*. [Mistra Urban Futures Reports]

https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/tjanstemans_erferenhet_er_av_beslutsunderlag_for_hallbara_urbana_transportsystem_kt_vti.pdf

Trafikverket (2015-11-30). *Transportpolitisk måluppfyllelse – Nuläge och förväntad utveckling*. Underlagsrapport 2015:209, Trafikverket.

<http://trafikverket.diva.portal.org/smash/get/diva2:1363842/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket (2022) *Länsplaner* <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/lansplaner/> (2023-05-11)

Trafikverket (2017) *Planera för transporter i samhällsplaneringen*

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/> (2023-05-11)

Trivector (2023) *Social hållbarhet i transportplanering – en förutsättning för tillgänglighet och inkludering*

<https://www.trivectortraffic.se/konsulttjanster/human-mobilitet/social-hallbarhet/>

(2023-05-11)

UNDP (2022a) 9. *Hållbar industri. innovationer och infrastruktur.*

<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-9-hallbar-industri-innovation-och-infrastruktur/> (Hämtad 2024-01-15)

UNPD (2022b) 11. *Hållbara städer och samhällen.*

<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> (Hämtad 2024-01-15)

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

https://su.diva-portal.org/smash/record.jsf?facesredirect=true&aq2=%5B%5B%5D%5D&af=%5B%5D&searchType=LIST_LATEST&sortOrder2=title_sort_asc&query=&language=sv&pid=diva2%3A1067971&aq=%5B%5B%5D%5D&sf=all&aqe=%5B%5D&sortOrder=author_sort_asc&onlyFullText=false&noOfRows=50 &dswid=-9339 (2023-05-11)

Winter, K (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. Stockholm

Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga En analys av planeringstänkande på Trafikverket*. [Doktorsavhandling, KTH]. Diva.

<http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1556004&dswid=7934>

(2023-05-11)

Muntliga källor

Tjänsteperson, Strategienheten / Samhällsbyggnadsförvaltningen. Växjö Kommun.
2023

Tjänsteperson 1, sektionen för Trafik och landskap. Luleå Kommun. 2023

Tjänsteperson 2, sektionen för Trafik och landskap. Luleå Kommun. 2023

Christian Dymén, Trivector. 2023

Bilagor

Intervjuguide

Temat för denna intervju är social hållbarhet. Fokuset ligger på att fånga och upptäcka planerarens personliga erfarenheter och utvecklingsförslag kring hur planeringen bäst främjar samt åstadkommer en framgångsrik social hållbarhet inom kommunal transportplanering.

Syftet med denna intervju är att låta planerare redogöra vad social hållbarhet är, detta för att skapa en förståelse av hur de sociala frågorna implementeras i den kommunala transportplaneringen.

Detta ska informeras innan intervjun:

- Anonymitet, (inget skall kopplas till intervjupersonen - arbetsplats, orter osv.).
- Sammanställning av intervjun till intervjupersonen?
- Är det ok att spela in intervjun?
- Respondenten får hoppa över frågor eller avsluta intervjun när denne så önskar.
- Intervjutiden är beräknad 45–60 minuter.

Inledning

1. Vad arbetar du med idag?
2. Vad har du för erfarenheter med att arbeta med sociala hållbarhetsfrågor?

3. Med dina erfarenheter med att arbeta med sociala hållbarhetsfrågor, anser du att det finns en kunskapslucka i din utbildning?

3a. Tror du att det saknas kunskap angående de sociala hållbarhetsfrågorna inom andra utbildningsfält?

4. Vad har du för utbildningsbakgrund?

5. Hur får du kompetensutveckling för att arbeta med sociala hållbarhetsfrågor? (kurser, seminarier, inbjudna föreläsare, mm mm...)

Huvuddel

6. Hur tolkar du i din arbetsroll innebörden av social hållbarhet?

7. Vad anser du vara det viktigaste med social hållbarhet i planeringen?

Att arbeta med social hållbarhet

8. Vad styr ert arbete med att implementera social hållbarhet i planeringen (styrdokument, policys, mm)

9. Vilka verktyg använder ni för att bedöma sociala konsekvenser i planeringen (workshops, sociala konsekvensanalyser, dialoger mm)

10. Hur går ni tillväga när ni implementerar social hållbarhet i planeringen?

10 a. Kan du ge något exempel, projekt eller liknande?

Drivkrafter och utmaningar

11. Vad är enligt dig de svåraste hindren att hantera i planeringen för att social hållbarhet ska främjas / eller uppnås?

12. På vilket sätt skulle du säga att planeringen idag främjar social hållbarhet?
13. Vad skulle underlätta arbetet med att implementera social hållbarhet i planeringen?
14. I det kommunala arbetet, vilket stöd har planerarna för att jobba med sociala hållbarhetsfrågor?
15. Vilka av hållbarhetsfrågorna är enklast att hantera (miljö, ekonomi, social) - vanligast?
- 15.a Skiljer sig arbetet med hållbarhetsfrågorna inom transportplanering?
- Övrigt.*
16. Finns det något annat som du vill lägga till eller som du tycker att vi borde känna till i arbetet med att jobba med social hållbarhet?