



Sociala konsekvensanalyser i transportplanering

En fallstudie av Region Kronobergs verktyg för sociala
konsekvensanalyser

Social Impact Assessments in Transport Planning

A Case Study of Region Kronoberg's Tool for Social Impact
Assessments

Elin Andersson

Huvudområde: Byggd miljö
Magisternivå 15 hp
VT 2024
Handledare: Vanessa Stjernborg

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	4
1. Inledning	6
1.1 Syfte och frågeställning.....	7
1.2 Avgränsning och disposition.....	7
2. Bakgrund	8
2.1 Den sociala konsekvensanalysens framväxt	8
2.2 Den social konsekvensanalysens funktion och definition.....	8
2.3 Internationella riktlinjer för social konsekvensanalys i transportplanering	10
2.4 Social konsekvensanalys i en svensk kontext	11
2.4.1 Social hållbarhet i lagar, mål och strategier	11
2.4.2 Befintliga modeller och verktyg för sociala konsekvensanalyser	12
2.5 Region Kronobergs verktyg för social konsekvensanalys	13
2.5.1 Bakgrunden till verktyget	13
2.5.2 Centrala aspekter och utgångspunkter	13
2.5.3 Sociala aspekter och arbetsprocess	14
3. Tidigare forskning.....	17
3.1 Nationellt perspektiv	17
3.2 Internationellt perspektiv	19
4. Teoretiskt ramverk.....	21
4.1 Social hållbarhet och socialt hållbar transportplanering	21
4.2 Social rättvisa i transportplanering.....	22
4.3 Medborgardeltagande, involvering och lokal kunskap	23
5. Metod	25
5.1 Fallstudie	25
5.2 Semistrukturerade intervjuer	25

5.2.1 Urval respondenter	26
5.5 Tematisk analys.....	28
5.6 Metoddiskussion.....	29
6. Resultat	31
6.1 Fördelar och effekter av Region Kronobergs SKA-verktyg	31
6.2 Utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg.....	32
6.3 Utmaningar med SKA ur ett bredare perspektiv	34
7. Analys	37
7.1 Fördelar och utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg	37
7.2 Utmaningar med SKA generellt.....	39
8. Diskussion.....	42
8.1 Vart finns problemet egentligen och vad är vägen framåt?	42
8.2 Hur bidrar SKA till en mer socialt rättvis planering?	44
9. Slutsats	46
9.1 Vidare forskning.....	47
10. Referenser	48

Förord

Först och främst vill jag tacka min handledare, Vanessa Stjernborg, bitr. lektor och Teamledare vid institutionen för Teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola/K2 för hennes ovärderliga stöd och vägledning. Hennes insiktsfulla diskussioner och konstruktiva feedback har varit avgörande för att forma denna uppsats och har utmanat och inspirerat mig genomgående under arbetet.

Jag vill även rikta ett varmt tack till samtliga informanter som generöst delade med sig av sina erfarenheter och insikter. Deras engagemang och villighet att bidra har varit ovärderliga för denna studies genomförande och resultat.

Slutligen vill jag uttrycka min uppskattning till mina nära och kära för deras stöd och uppmuntran under arbetets gång. Ett särskilt tack går till dem som hjälpte till med korrläsning och bidrog med värdefulla synpunkter och uppmuntran.

2024-08-19

Elin Andersson

Sammanfattning

Denna uppsats har genom en fallstudie undersökt de fördelar och utmaningar som praktiker upplever i arbetet med sociala konsekvensanalyser (SKA) inom transportplanering, med särskilt fokus på Region Kronobergs SKA-verktyg samt SKA ur ett generellt perspektiv. Studien diskuterar även hur SKA kan bidra till en mer socialt rättvis transportplanering.

Resultaten visar att Region Kronobergs SKA-verktyg i huvudsak uppfattas som väl utformat. Trots detta identifierades tre centrala utmaningar: att verktyget upplevs som svårt, att verktyget upplevs vara svårt att anpassa till olika skalor och kontexter samt att det finns en svårighet att implementera SKA-verktyget i praktiken till följd av bristande tydlighet och styrning. Dessa utmaningar reflekterar bredare problem inom svensk transportplanering, såsom avsaknad av tydlig lagstiftning, politisk styrning samt otillräcklig medborgardialog.

Trots SKA:ns teoretiska potential att bidra till en socialt rättvis transportplanering, framkommer betydande hinder i praktiken som ifrågasätter om denna potential kan förverkligas. Särskilt implementeringen, där medborgardialog är ett avgörande men ofta underutvecklat område, utgör ett stort hinder. Om dessa utmaningar inte hanteras riskerar SKA att förlora sin funktion som ett verktyg för att öka social rättvisa inom transportplaneringen.

Sammanfattningsvis indikerar studien att utmaningarna med SKA huvudsakligen är kopplade till organisatoriska strukturer och politiska beslut, snarare än till SKA-verktygen i sig. För att framgångsrikt arbeta med social hållbarhet i transportplaneringen föreslår studien att fokus bör ligga på att förbättra styrning, organisering och medborgardialog. En förändrad syn på hur sociala aspekter värderas och prioriteras, tillsammans med lagkrav och kunskaphöjande åtgärder för praktiker, kan möjliggöra ett förbättrat arbete med SKA inom den svenska transportplaneringen.

Framtida forskning om sociala konsekvensanalyser (SKA) inom svensk transportplanering bör fokusera på att förstå varför det finns ett gap mellan teori och praktik, och hur detta kan överkommas. Detta kan göras genom att analysera organisatoriska och kulturella hinder samt utveckla utbildningsprogram, implementeringsstöd och styrningsmodeller som bättre integrerar sociala aspekter i beslutsfattandet. Dessutom bör forskning undersöka hur strategier, inklusive lagstiftning, kan utformas för att göra SKA till en mer integrerad del av planeringsprocessen.

Nyckelord: Social konsekvensanalys, transportplanering, Region Kronobergs verktyg för social konsekvensanalys, social rättvisa.

Abstract

This thesis, through a case study, has explored the advantages and challenges practitioners face when working with social impact assessments (SIA) in transport planning, with a particular focus on Region Kronoberg's SIA tool and SIA from a general perspective. The study also discusses how SIA can contribute to social justice within transport planning.

The findings indicate that Region Kronoberg's SIA tool is generally perceived as well-designed. However, three central challenges were identified: the tool is perceived as difficult to use, challenging to adapt to different scales and contexts, and difficult to implement due to a lack of clarity and governance. These challenges reflect broader issues within Swedish transport planning, such as the absence of clear legislation, political guidance, and insufficient public engagement.

Despite the theoretical potential of SIA contribution to social justice within transport planning, significant practical obstacles raise doubts about whether this potential can be realized. Implementation, particularly in the area of public engagement, remains a critical challenge. If these issues are not addressed, SIA risks losing their effectiveness as a tool for promoting social justice in transport planning.

The study suggests that the challenges associated with SIA are primarily linked to organizational structures and political decisions rather than the SIA tools themselves. To successfully address social sustainability in transport planning, the study recommends focusing on improving governance, organization, and public engagement. A revised approach to how social aspects are valued and prioritized, combined with legal requirements and capacity-building measures for practitioners, could enable more effective work with SIA in Swedish transport planning.

Future research on SIA in Swedish transport planning should focus on understanding the gap between theory and practice and how this gap can be bridged. This can be achieved by analyzing organizational and cultural barriers and developing educational programs, implementation support, and governance models that better integrate social aspects into the decision-making process. Additionally, research should explore how strategies, including legislation, can be designed to make SIA a more integral part of the planning process.

Keywords: Social impact assessment, transport planning, Region Kronoberg's social impact assessment tool, social justice.

1. Inledning

I Sverige finns ett behov av att utveckla arbetet med sociala frågor inom transportplaneringen, som länge har dominerats av tekniska och ekonomiska perspektiv (Stjernborg & Lopez Svensson, 2023; Levin och Gil Solá, 2021a). Även om miljöfrågor fått ökad uppmärksamhet under de senaste decennierna, har sociala aspekter ofta negligerats. Detta beror delvis på att sociala frågor kräver andra typer av kunskaper och metoder än de traditionella, som främst har fokuserat på teknikutveckling, ekonomiska analyser och miljöbedömningar, vilket har lett till en rationell och funktionsuppdelad planeringstradition (Levin & Gil Solá, 2021a; Thoresson, 2014).

Trots att sociala aspekter många gånger fortfarande betraktas som sekundära, finns ett starkt engagemang och en vilja att integrera social hållbarhet i transportplaneringen som vuxit fram sedan hållbarhetsmålen i Agenda 2030 formulerades (Sánchez m.fl., 2018). I Sverige har det skett en betydande utveckling inom fältet för sociala konsekvensanalyser, som har blivit en viktig del av transportplaneringen (Stjernborg och Lopez Svensson, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b). Mottee (2022) påpekar att sociala konsekvensanalyser behövs för att hantera befintliga begränsningar och säkerställa att sociala konsekvenser beaktas i strategisk planering och beslutsfattande.

Internationellt har metoder och verktyg för sociala konsekvensanalyser utvecklats under många år, medan de i Sverige är relativt nya. Studier visar att sociala konsekvensanalyser inte regelmässigt inkluderas i svensk transportplanering och är mindre utvecklade jämfört med miljöbedömningar och ekonomiska analyser (ex Antonson & Levin, 2020; Balfors et al., 2018.; Levin & Faith-Ell, 2011). Arbetet med sociala konsekvensanalyser i Sverige beskrivs som fragmenterat, där regioner, kommuner och konsulter har utvecklat egna metoder och angreppssätt (Antonson & Levin, 2020). Trots pågående utveckling inom fältet, är kunskapen om sociala konsekvensanalyser inom transportplaneringen i Sverige fortfarande bristfällig, och behovet av metodutveckling och fallstudier betonas (Stjernborg, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b). Detta arbete syftar till att bidra till vidare metod- och kunskapsutveckling genom en fallstudie av Region Kronobergs verktyg för social konsekvensanalys.

Som ovan nämnt är arbetet med sociala konsekvensanalyser i Sverige under utveckling, vilket bland annat avspeglas i avsaknaden av konsensus kring centrala begrepp och arbetsmetoder (Levin & Gil Solá, 2021a). Nationellt används termerna social konsekvensanalys (SKA) och social konsekvensbedömning (SKB). Internationellt benämns liknande analyser främst som social impact assessments (SIA). I denna rapport används termen social konsekvensanalys, i enlighet med Region Kronobergs verktyg som är objekt för fallstudien, och kommer förkortas till SKA genomgående i studien.

1.1 Syfte och frågeställning

Litteratur betonar behovet av metodutveckling och fler fallstudier inom fältet för sociala konsekvensanalyser i transportplanering i Sverige (Stjernborg, 2023., Levin och Gil Solá, 2021b). Detta arbete syftar till att bidra till metod- och kunskapsutvecklingen genom att identifiera fördelar och utmaningar med SKA i den svenska transportplaneringen. Målet med studien kretsar även kring att diskutera SKA:s bidrag till en mer socialt rättvis transportplanering. Detta görs genom en fallstudie av Region Kronobergs verktyg för SKA.

För att uppnå syftet utforskar arbetet följande frågor:

- Vilka fördelar och utmaningar upplever praktiker med Region Kronobergs verktyg för social konsekvensanalys?
- Vilka utmaningar kan identifieras i det övergripande arbetet med sociala konsekvensanalyser i den svenska transportplaneringen?
- Hur bidrar sociala konsekvensanalyser till en mer socialt rättvis transportplanering?

1.2 Avgränsning och disposition

Denna studie undersöker genom en fallstudie, vad praktiker upplever som fördelar och utmaningar med SKA i den svenska transportplaneringen. Arbetet diskuterar även hur SKA bidrar till en mer socialt rättvis transportplanering. Eftersom frågeställningarna kretsar kring att undersöka vilka fördelar och utmaningar praktiker upplever med Region Kronobergs SKA-verktyg, har styrdokument, policy och lagar kring ämnet inte undersökts närmare.

Utöver metodologiska begränsningar som presenteras i kapitel 5.6 Metoddiskussion, har studien andra begränsningar som är värda att lyfta. Teoretiskt sett har inte alla möjliga perspektiv utforskats, vilket kan begränsa insikterna om hur SKA bidrar till en mer socialt hållbar transportplanering och social rättvisa. Dessutom har studien identifierat ett gap mellan teori och praktik men har inte utrett orsakerna till detta eller hur det kan åtgärdas. Slutligen begränsas studien i sin förmåga att fullt ut analysera hur politiska och ekonomiska faktorer påverkar SKA och hur dessa hinder kan övervinnas. Genom att erkänna och diskutera dessa begränsningar kan en mer nyanserad förståelse av de komplexa utmaningar som finns inom fältet för socialt hållbar transportplanering skapas samt ge inspiration till vidare forskning.

Rapportens disposition är enligt följande: Inledningsvis presenteras syfte och frågeställning. Därefter följer en introduktion av SKA internationellt och nationellt och Region Kronobergs SKA-verktyg presenteras. Sedan presenteras tidigare forskning inom fältet följt av arbetets teoretiska ramverk. Efter det följer en presentation av studiens metod följt av resultat och sedan analys. Slutligen förs en diskussion med förslag till vidare forskning och arbetets slutsats presenteras.

2. Bakgrund

För att få en överblick i ämnet kring SKA i transportplaneringen introducerar detta kapitel SKA:ns framväxt, funktion och definition följt av internationella riktlinjer för SKA. Sedan presenteras SKA ur ett nationellt perspektiv och slutligen introduceras objektet för fallstudien, Region Kronobergs SKA-verktyg.

2.1 Den sociala konsekvensanalysens framväxt

SKA:ns historia härleds till tidigt 1970-tal i USA när *National Environmental Policy Act* trädde i kraft. Policyn pekade ut ett antal sociala aspekter som skulle ingå i *Environmental Impact Assessments*, den amerikanska motsvarigheten till miljökonsekvensbeskrivningar (Vanclay, 2006). En vag definition av vad den sociala dimensionen innebär och hur arbetet skulle ske väckte så småningom kritik vilket startade en utveckling av definitioner och verktyg och ledde till att SKA utvecklades som en fristående konsekvensbeskrivning (Stjernborg & Lopez Svensson, 2023).

Till en början saknades samordning och riktlinjer av vad som skulle ingå i en SKA, vilket ledde till kraftig variation av kvalitet. Med bakgrund i detta utvecklades år 1994 riktlinjer som syftade till att standardisera SKA i USA (*The Interorganizational Committee on Guidelines and Principles for Social Impact Assessments*, 1994). I takt med ett ökat användande av SKA i USA väcktes även ett internationellt intresse för området. År 2003 togs det fram en internationell version av riktlinjerna till följd av att det var komplext att tillämpa de amerikanska riktlinjerna i andra länder på grund av olika regler och lagstiftning (Vanclay, 2006).

Med bakgrund i detta finns det idag två huvudsakliga riktlinjer kring SKA i litteraturen, den amerikanska och den internationella (Stjernborg & Lopez Svensson, 2023). Vanclay (2006) menar att de amerikanska riktlinjerna kan tolkas som mer positivistiska och teknokratiska, och de internationella som mer konstruktivistiska, deltagande och demokratiska. I Sverige har arbetet med SKA utvecklats ur de internationella riktlinjerna (Antonsson & Levin, 2021), därför kommer detta arbete fokusera på dessa.

2.2 Den sociala konsekvensanalysens funktion och definition

SKA har blivit ett vanligt förekommande verktyg för att arbeta med sociala aspekter både inom transportplanering såväl som generellt inom fysisk planering (Levin & Gil Solá, 2021b; Antonsson & Levin, 2021).

I forskningslitteraturen har ett antal aspekter lyfts fram som ringar in SKA:ns funktion. Dessa kretsar kring att i förebyggande syfte identifiera, analysera och utvärdera social påverkan av både positiv, negativ, avsiktlig och oavsiktlig karaktär av projekt eller policys. Det handlar

således om att belysa konsekvenserna olika insatser och åtgärder kan få (Vanclay, 2003a; Esteves et al., 2012; Burdge och Vanclay, 1996).

SKA har flera olika definitioner, det kan ses som både ett övergripande ramverk och en mer konkret metod. Vanclay är en av förgrundsgestalterna inom utvecklingen av SKA och skriver (2002) att SKA bör ses som en filosofi som berör utveckling och demokrati snarare än en metod:

SKA är mer än en teknik eller en metod; det är snarare en filosofi om utveckling och demokrati. Som sådan beaktar det idealiskt utvecklingens patologier (d.v.s. skadliga effekter), utvecklingens mål (såsom fattigdomsbekämpning) och utvecklingens processer (t.ex. deltagande, kapacitetsuppbyggnad). (Vanclay, 2002, s. 190 översatt till svenska).

Det globala nätverket *International Association for Impact Assessments* (IAIA) har en mer konkret definition än Vanclay (2002). IAIA består av forskare och praktiker inom olika discipliner och fält som arbetar med olika typer av konsekvensanalyser. Organisationens arbete omfattar bland annat utveckling av teori, praktiska metoder, utbildning och erfarenhetsutbyte kring fältet för konsekvensanalyser. IAIA menar att SKA är en process för att identifiera framtida konsekvenser av ett samtida förslag eller projekt samt att vara till hjälp för att ta informerade beslut när policy, program, planer och projekt ska undersökas eller genomföras. IAIA definierar SKA enligt följande:

Sociala konsekvensanalyser (SKA) omfattar processen av att analysera, övervaka och hantera de avsedda och oavsiktliga sociala konsekvenserna, både positiva och negativa, av planerade insatser (politik, program, planer, projekt) och alla sociala förändringsprocesser som kan åstadkommas av dessa insatser. Dess huvudsakliga syfte är att skapa en mer hållbar och rättvis fysisk och mänsklig miljö. (IAIA, 2024 översatt till svenska)

Även Boverket följer definitionerna ovan och beskriver en SKA som en analysmodell och ett processtöd som ska hjälpa till för att kunna utgå från olika människors livssituationer och behov när en fysisk förändring ska genomföras. Syftet är att få ökad kunskap om platsen och identifiera viktiga sociala aspekter som behöver tas hand om. Vidare skriver de att SKA också används för att beskriva konsekvenserna av olika förändringsförslag (Boverket, 2022).

En central del med arbetet med SKA är att förstå och definiera vad en transportrelaterad social konsekvens eller effekt kan vara. Vanclay et al. (2015) beskriver att en social effekt är allt som påverkar människor och kan upplevas både perceptuellt och kroppsligt och röra sig på individuell, ekonomisk eller samhällelig nivå. Författarna skriver att definitionen av sociala effekter är bred, vilket beskrivs som en fördel för annars riskerar viktiga aspekter att missas.

Levin och Gil Solá (2021b) beskriver att innebörden av en social konsekvens är kontextuell, och konsekvensen av olika satsningar på transportinfrastruktur skiftar mellan olika geografier, skalor, samhällen och grupper (Levin & Gil Solá 2021b). Antonsson och Levin (2021) påpekar att sociala konsekvenser kan vara direkt orsakade av transportsektorn, men

kan även härledas till andra sektorer. Inom den nationella transportforskningen uppmärksammas olika typer av sociala konsekvenser. Bland dessa nämns exempelvis förändringar i tillgänglighet, förutsättningar för en fungerande vardag, hälsorelaterade konsekvenser, individuella ekonomiska konsekvenser, konsekvenser för grannskap och samhällen och platsers förändrade identitet (Antonsson & Levin, 2021).

2.3 Internationella riktlinjer för social konsekvensanalys i transportplanering

Det finns flera länder som kommit längre än Sverige i arbetet med socialt hållbar transportplanering och sedan ett antal år finns processer och verktyg för SKA som är specifikt anpassade för transportinfrastrukturplanering. Till skillnad från Sverige finns även lagstiftning i flera länder som visar när och hur en social konsekvensanalys ska genomföras (Levin och Antonsson, 2021).

Inom IAIA har flera handböcker och manualer har getts ut i en förhoppning om att dessa ska omsättas i praktiken (ex Becker & Vanclay, 2003; Vanclay & Esteves, 2011; Vanclay m.fl. 2015). I handböckerna har ett antal övergripande kärnvärden för en SKA utarbetats. Dessa kretsar bland annat kring mänskliga rättigheter, delaktighet i beslutsfattande och att lokal kunskap ska tas i beaktning i arbetet med en SKA (Vanclay, 2002). Antonsson och Levin (2021) menar att dessa kärnvärden relaterar till flertalet internationella konventioner som Agenda 2030 och FN:s deklaration av mänskliga rättigheter.

Enligt Vanclay och Esteves (2011) bör en SKA inkludera ett antal olika aktiviteter, som deltagandeprocesser, identifiering av lokala behov, nulägesbeskrivning, kartläggning av hur olika grupper och samhällen påverkas av en viss åtgärd eller förändring samt identifiering av hur det går att mildra potentiella negativa konsekvenser och maximera de positiva effekterna av en åtgärd. IAIA har fastställt en stegvis procedur i elva steg som en SKA bör följa baserat på internationell forskning och praxis. Antonsson och Levin (2021) har översatt stegen från engelska till svenska enligt följande:

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

2.4 Social konsekvensanalys i en svensk kontext

I och med att den pågående utvecklingen som sker inom fältet för SKA i Sverige följer liknande mönster som den som skett internationellt menar Antonsson och Levin (2021) att inspiration bör hämtas i internationell forskning och praktik. Trots att SKA har sin bakgrund i en internationell kontext har det under de senaste tio åren även blivit ett allt vanligare verktyg och arbetssätt i Sverige. Nedan beskrivs de lagar, mål och strategier som är kopplade till social hållbarhet och därmed vägledande i arbetet med SKA i Sverige, därefter ges en kort överblick över befintliga svenska modeller och verktyg för SKA och slutligen presenteras Region Kronobergs verktyg för SKA.

2.4.1 Social hållbarhet i lagar, mål och strategier

I Sverige finns i dagsläget inga lagstadgade krav att utreda sociala konsekvenser av planförslag. Det finns inte heller andra nationella riktlinjer som reglerar hur och när en SKA ska ske i transportinfrastrukturplanering (Eken m.fl. 2019; Heikkinen & Sairinen, 2007). Dock finns flera lagar, mål och strategier som syftar till att vara vägledande i arbetet mot ett mer socialt hållbart transportsystem, som har påverkat utvecklingen av SKA i Sverige.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska enligt lag genomföras för alla projekt som bedöms ha en betydande miljöpåverkan (Boverket, 2023). Stjernborg och Lopez Svensson (2023) menar att sociala bedömningar delvis ingår i en MKB, där ett krav är att beakta "befolkning och människors hälsa". Författarna skriver dock att myndigheter tolkar detta olika. De skriver att Folkhälsomyndigheten kopplar det till aspekter som buller och luftkvalitet, medan Naturvårdsverket anser att det inte är tillräckligt att bara undersöka dessa faktorer utan att olika grupperns olika förutsättningar också bör inkluderas.

Plan- och bygglagen (PBL) är en annan lagstiftning som påverkar den fysiska planeringen. PBL reglerar planläggning av mark, vatten och byggande med syftet att främja en samhällsutveckling med jämlika, goda sociala levnadsförhållanden och en god långsiktig hållbar livsmiljö för människor idag och i framtiden (Boverket, 2024). Stjernborg och Lopez Svensson (2023) skriver att Boverket definierar "jämlika och goda sociala levnadsförhållanden" som tillgång till service, arbete och andra sociala platser för att främja ett gott vardagsliv och sammanhållning. Författarna skriver att det sociala perspektivet betraktas som grundläggande för ett hållbart samhälle enligt PBL och det understryks att riktlinjer för sociala perspektiv bör integreras tidigt i översiktsplaneringen.

Utöver de sociala aspekter som lyfts fram i MKB och PBL inkluderas social hållbarhet och dess relation till transportsystemet även i ett antal nationella mål och strategier. I Agenda 2030, som styr arbetet mot ett mer hållbart samhälle på internationell, nationell och lokal nivå, kan majoriteten av målen relateras direkt eller indirekt till transportsystemet (FN, u.å.).

De transportpolitiska målen spelar också en central roll i styrningen mot en hållbar transportplanering och syftar till att vara vägledande för all transportplanering. Det

övergripande målet lyder: ”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Regeringen, u.å.). Målet är sedan indelat i funktionsmål och hänsynsmål, där funktionsmålet berör aspekter som att transportsystemet i sin utformning, funktion och användning ska vara jämställt, tillgängligt, ha god kvalitet, vara användbar samt bidra till landets utvecklingskraft. Hänsynsmålet berör aspekter som att transportsystemet i sin utformning, funktion och användning ska vara trafiksäkert, öka hälsan och uppnå generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmål (ibid).

Även om det i dagsläget inte finns lagstadgade krav om att genomföra SKA genomsyrar sociala aspekter befintliga lagar, mål och strategier. Trots detta uttrycks ett behov från praktiker att lagstadga eller standardisera sociala frågor för att få dem att bli mer prioriterade (Levin & Gil Solá, 2021b; Stjernborg & Lopez Svensson, 2023).

2.4.2 Befintliga modeller och verktyg för sociala konsekvensanalyser

Med inspiration från de internationella riktlinjerna har ett antal olika kommunala, regionala och privata aktörer utformat verktyg för SKA (Levin & Gil Solá, 2021b). De svenska storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö har utformat sina SKA-verktyg. Utöver dessa har även andra regioner och kommuner tagit fram sina versioner, bland annat Karlstad och Uppsala kommun. Två verktyg har även tagits fram och används av konsultbolag (ibid).

Levin och Gil Solá (2021b) har gjort en kartläggning av de modeller och verktyg av SKA som finns i Sverige med syftet att få överblick över befintliga metoder och perspektiv. Författarna beskriver hur de tre huvudmodellerna: Göteborg, Malmö och Stockholm utvecklats parallellt och hämtat inspiration från varandra. Senare har även andra städer och regioner inspirerats av dessa (Eken m.fl., 2019). I en jämförelse av de svenska modellerna betonar Levin och Gil Solá (2021b) att det finns många gemensamma beröringspunkter. De tre huvudmodellerna lyfter ett antal sociala aspekter som i viss mån överlappas och använder sig av liknande sociala teman. Levin och Gil Solá (ibid) menar att det är märkbart att de olika begreppen som används är öppna för tolkning och att vissa begrepp relateras till en specifik situation eller miljö. Författarna drar slutsatsen att det krävs en viss mängd praxis för att tolka och använda dessa begrepp, och att det pågår ett fortsatt utvecklingsarbete i praktiken inom fältet.

År 2015 genomförde Trivector Traffic på uppdrag av Trafikanalys en rapport för att undersöka om SKA kan användas som ett lämpligt styrmedel i den svenska transportplaneringen (Trivector Traffic, 2015). Trivector drog slutsatsen att SKA inte varit ett vedertaget begrepp i transportplaneringen i Sverige, vilket resulterat i stor variation av vad som inkluderats när en SKA genomförs. Undersökningen påpekade ett behov av kompetenshöjning av sociala perspektiv inom infrastrukturplaneringen i offentlig förvaltning och att ekonomiska resurser bör tillsättas för att genomföra en SKA på ett strukturerat och målinriktat sätt.

2.5 Region Kronobergs verktyg för social konsekvensanalys

Som ovan nämnt har det tagits fram flera modeller och verktyg för SKA av kommunala, regionala och privata aktörer i Sverige. Nedan presenteras Region Kronobergs verktyg för SKA. Inledningsvis presenteras övergripligt bakgrunden till verktyget följt av centrala aspekter för Region Kronobergs regionala transportplanering och avslutningsvis verktygets olika perspektiv och arbetssteg.

2.5.1 Bakgrunden till verktyget

För att utforska hur social hållbarhet kan hanteras i praktiken i regional transportplanering har Region Kronoberg tagit fram ett verktyg för SKA. Framtagandet av SKA-verktyget är en del av ett utvecklingsarbete inom ramen för regeringsuppdraget Jämställd regional tillväxt 2016–2018 (Region Kronoberg, 2018).

Region Kronoberg beskriver SKA som ett verktyg och en arbetsprocess för att inkludera sociala aspekter i planering, genomförande och uppföljning av regional transportplanering. Syftet är att "hjälpa transportplanerare att identifiera och hantera sociala aspekter i transportplaneringen" (Region Kronoberg, 2018:5). Vidare beskrivs verktyget syfta till att bredda och addera perspektiv genom hela planeringsprocessen. Det betonas att planeringen ska kretsa kring människan, att rätt frågor ställs vid rätt tidpunkt samt att underlätta mer djupgående analyser av olika beslut. För att utföra en konsekvensanalys krävs kunskap och insikt om människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Därför utgör deltagande, dialog och nuläge grunden i SKA (Ottosson & Anderman, 2021).

Verktyget är utformat utifrån de sociala utmaningarna som den regionala transportplaneringen i Region Kronoberg står inför, dock är de identifierade utmaningarna generella och går i samma linje som de utmaningar transportplaneringen i stort måste hantera. Ottosson och Anderman (2021) som har skrivit om Region Kronobergs SKA-verktyg påpekar att arbetssättet som beskrivs i SKA-verktyget kan fungera som inspiration till andra aktörer inom transportplanering på nationell och kommunal nivå trots att det är utformat från Region Kronobergs förutsättningar. De beskriver att verktyget har utformats för att vara tillämpbart på projekt och processer i varierande skala som exempelvis linjedragningar i kollektivtrafiken, trafikförsörjningsprogram och länstransportplaner. Det betonas att arbetet med verktyget ska ses som en iterativ process, vilket innebär att det kan förändras och revideras över tid och efter behov. För att verktyget ska ge bäst effekt betonas vikten av att integrera arbetssättet i ordinarie planeringsprocess.

2.5.2 Centrala aspekter och utgångspunkter

I SKA-verktyget tar Region Kronoberg avstamp i Folkhälsomyndighetens definition av social hållbarhet och beskriver att ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människors lika värde, förtroende och delaktighet i samhällsutveckling är centralt. Vidare

understryks att social hållbarhet är avgörande för det demokratiska samhället, och att ett hållbart samhälle bör vara anpassningsbart och resilient (Region Kronoberg, 2018).

Vidare beskriver Region Kronoberg (ibid) vad social hållbarhet inom transportplanering innebär och menar att det handlar om att sätta människan i fokus, att skapa förutsättningar för ett fungerande vardagsliv med tillgång till service samt underlätta mellanmännsliga möten och deltagande i samhällsutvecklingen. De poängterar att sociala perspektiv i transportplaneringen handlar om att kartlägga och analysera olika gruppers behov, tillgång och möjlighet till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter. I verktyget betonas att konsekvensanalyser för olika grupper bör inkluderas samt att olika gruppers möjlighet till att delta i planering- och beslutsprocesser ska främjas, eftersom det är centralt i arbetet för social hållbarhet inom transportplaneringen.

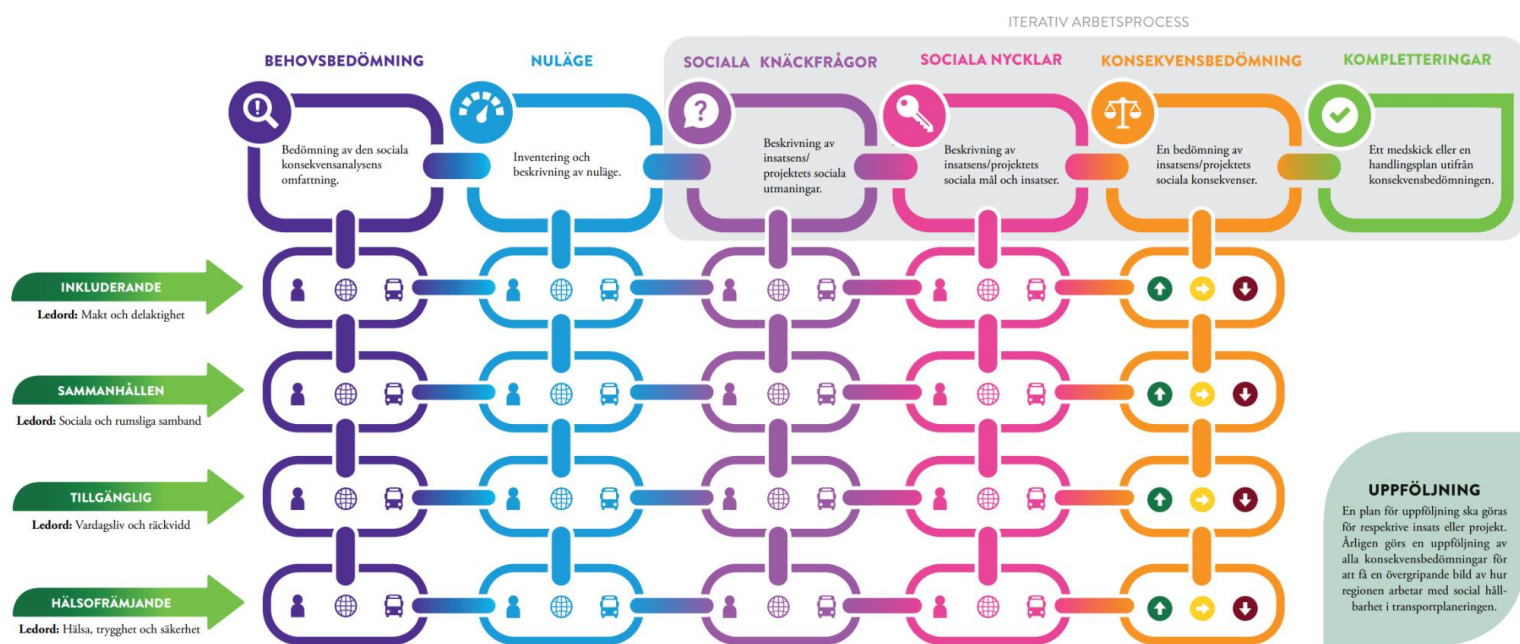
I Region Kronobergs SKA-verktyg beskrivs hur normer och maktstrukturer påverkar transportplaneringen i dess utformning, prioriteringar, fördelning och resultat, därför betonas att ett normkritiskt perspektiv krävs i socialt hållbar transportplanering. Region Kronoberg beskriver att normer är starkt förknippade med makt, vilket påverkar individers möjlighet till samhällsinflytande och beslutsfattande. De betonar att i den regionala transportplaneringen ska alla människor, oberoende av vilka de är, ha lika förutsättningar för delaktighet och inflytande. Utöver ett normkritiskt perspektiv ska även transportplaneringen utgå från diskrimineringsgrunderna och andra faktorer som socioekonomi och stad- och landsbygdsfrågor för att skapa förståelse för hur transportplaneringen påverkar olika grupper på varierande sätt (ibid).

I SKA-verktyget beskrivs att det krävs kunskap och insikt i människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt för att kunna genomföra en SKA. För att tillgodose sig dessa kunskaper krävs en dialogkultur och ett pågående samtal med människor som berörs och påverkas av ett beslut. Dialogen syftar till att öka människors möjlighet att kunna påverka och aktivt delta i samhällsutvecklingen. Dessutom ska mål och strategier på internationell, nationell och regional nivå som är kopplade till sociala aspekter i transportplaneringen vara utgångspunkten i den regionala transportplaneringen. Bland dessa nämns Agenda 2030, de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen samt ett antal regionala mål och strategier som utgör grunden för SKA-verktyget (Region Kronoberg, 2018).

2.5.3 Sociala aspekter och arbetsprocess

Region Kronobergs verktyg för SKA är utformat som en tankekarta, se figur 1 nedan, som illustrerar arbetsprocessen i en SKA. De olika stegen utgår från fyra sociala aspekter: *inkluderande*, *sammanhållen*, *tillgänglig* och *hälsofrämjande* som överlappar varandra. I verktyget betonas att samtliga aspekter analyseras och hanteras på ett medvetet sätt i varje steg av arbetsprocessen. Varje social aspekt och delsteg utgår även från tre olika perspektiv: ett *individperspektiv*, ett *geografiskt perspektiv*, samt ett *mobilitetsperspektiv*. Syftet med perspektiven är att kunna identifiera vem eller vilka grupper som berörs av insatsen eller

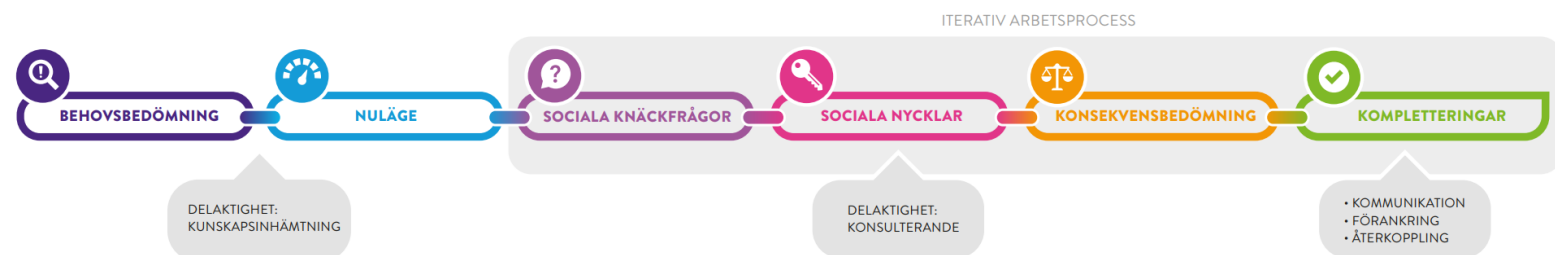
projektet och vilka geografier och transportmedel som gynnas eller missgynnas av insatsen eller projektet. Perspektiven illustreras i form av symboler i de olika rutorna (Region Kronoberg, 2018).



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

Arbetsprocessen bygger på sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. Arbetsprocessens sex steg illustreras som en kedja där samtliga steg är sammankopplade och bygger på varandra, se figur 2.

ARBETSPROCESS



Figur 2: Illustration av arbetsprocessen olika steg i en kedja (Region Kronoberg, 2018).

Komplexiteten i Region Kronobergs SKA-verktyg beskrivs som både en styrka och en svaghet. Ottosson och Anderman (2021) menar att verktygets anpassningsförmåga och förmåga att på ett strukturerat sätt hantera olika dimensioner och geografiska skalor samtidigt ger verktyget dess mervärde. Samtidigt finns en medvetenhet om att verktyget med dess arbetsprocess och olika skalor och dimensioner kan upplevas som ett komplicerat och tidskrävande arbete.

En central del med SKA-verktyget beskrivs vara att det anses spela en viktig roll mot att samhällsutvecklingen styrs mot befintliga mål på olika nivåer genom att skapa förutsättningar för ett mer genomtänkt beslutsfattande. Genom att inkludera sociala aspekter på ett tydligare sätt kan förutsättningar för ett mer socialt samhälle över tid skapas. Vidare ger Region Kronobergs SKA-verktyg ett stöd i arbetsprocessen för att dessa frågor får ta plats i den fysiska planeringen (Ottosson & Anderman, 2021).

3. Tidigare forskning

Detta arbete syftar till att bidra till en metod- och kunskapsutveckling inom fältet för SKA i transportplanering genom att undersöka vad det finns för fördelar och utmaningar med SKA. Nedan presenteras vad tidigare forskning pekats ut som hinder och utmaningar för arbetet med SKA i praktiken på nationell och internationell nivå.

3.1 Nationellt perspektiv

Stjernborg (2023) och Levin och Gil Solá (2021b) har genom sina studier identifierat utmaningar på ett generellt plan, samt vilka hinder praktiker upplever i arbetet med SKA i svenska infrastrukturprojekt. I litteraturen pekas ett antal aspekter ut som centrala utmaningar för arbetet med SKA.

Författarna (Stjernborg, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b) är överens om att avsaknaden av nationella riktlinjer och rutiner för att systematiskt hantera SKA är en av dessa utmaningar. De betonar att avsaknaden av riktlinjer har lett till stor variation i omfattning och kvalitet av hur sociala perspektiv hanteras mellan olika regioner och projekt (Stjernborg, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b). Antonsson och Levin (2021) framhåller behovet av en nationell metदानvisning och utbildning för att främja en mer enhetlig tillämpning av SKA i transportplaneringen. Vidare betonas att en nationell vägledning eller handbok för sociala perspektiv i transportinfrastrukturplanering måste förankras i praktiken genom nära samarbete med planerare, konsulter och forskare. Detta bör samtidigt synkroniseras med en tydligare nationell lagstiftning för att säkerställa en enhetlig tillämpning av SKA (Antonsson & Levin, 2021). Levin och Gil Solá (2021b) påpekar även att det behövs tydligare processledning, och skriver att ledning och struktur är centralt för att kunna driva frågan vidare. De betonar även att transportplaneringen i stort hade gynnats av att det inte ska gå att välja bort en SKA.

Ytterligare en central utmaning som lyfts i den svenska litteraturen är bristande kompetens och begreppsdefinition. Levin och Gil Solá (2021b) menar att en SKA kräver hög kompetens inom ämnet. Vidare beskriver de att det har skett en kompetensutveckling i takt med att sociala aspekter fått större utrymme i transportinfrastrukturplaneringen, dock kvarstår utmaningen att många som utför SKA:er inte har förmågan att hantera de komplexiteter som SKA innebär till följd av att de inte har bakgrund i det samhällsvetenskapliga fältet (Levin & Gil Solá, 2021b). Stjernborgs (2023) studie indikerar även att det saknas en viss ödmjukhet inför behoven av ökad kompetens inom det samhällsvetenskapliga fältet med fokus på sociala aspekter.

I en svensk kontext betonas att expertkunskap bör finnas med i hela planeringsprocessen (Antonsson & Levin, 2021). Även i de fallen där expertkunskap finns inom organisationen lyfts att det är för få som besitter kompetensen och att arbetsbördan blir för stor för att stötta

upp i alla processer där kompetens behövs. Detta har i vissa fall lett till att kompetenskravet sänkts, vilket kan få konsekvensen att SKA i praktiken kan uppfattas som ytlig och platt (Stjernborg, 2023).

Sammantaget framhålls i litteraturen behov av att konkretisera innehållet i SKA, att tydliggöra begreppen som används samt att säkerställa att utförare har rätt kompetens för att genomföra analyserna på ett meningsfullt sätt (Stjernborg, 2023; Antonson & Levin, 2020; Trivector Traffic, 2015). Stjernborg (2023) skriver även att en förståelse för begrepp och teorier som rättvisa, resiliens, sociala effekter och metoder för deltagande framhävs som centrala i forskningslitteraturen för att kunna utföra en SKA och undvika osäkerhet kring begreppen och teorierna SKA grundar sig i.

Både Stjernborg (2023) och Levin och Gil Solá (2021b) betonar vikten av att en SKA bör genomföras i ett tidigt skede för att sedan fortsätta under hela planeringsprocessen. Dock indikerar deras studier att SKA:er inte alltid integreras genomgående under hela planeringsprocessen, utan ofta hanteras som en separat utredning, många gånger i ett senare skede av processen. Levin och Gil Solá (2021b) menar att när en SKA sker i ett avgränsat skede av planeringsprocessen riskeras analysen att bli något som endast checkas av och förlorar delar av sitt syfte.

Stjernborgs (2023) resultat tyder på att kvantitativa metoder är mer vanligt förekommande i den nationella praktiken än kvalitativa metoder när SKA genomförs. De mer kvalitativa metoderna som görs relateras ofta till involvering av lokalinvånare vilket i Stjernborgs (2023) intervjustudie skildras med en viss tveksamhet. Informanterna förklarade att involvering av lokalbefolkning i tidiga skeden av större infrastrukturinvesteringar kan vara en laddad fråga. Någon av informanterna i studien argumenterar därför att de föredrar att lokalbefolkningen inkluderas i ett senare skede i planeringsprocessen vilket Stjernborg (ibid) lyfter kan ifrågasättas utifrån de internationella riktlinjerna för SKA.

Levin och Gil Solá (2021b) refererar också till de internationella riktlinjerna som betonar lokalinvånarens delaktighet i beslutsfattandet och påpekar att lokalinvånare inte inkluderas på ett systematiskt sätt i den omfattning som riktlinjerna förespråkar. Författarnas resultat indikerar att djupgående kunskaper om upplevelser hos särskilt utsatta grupper oftast saknas i svenska fall där SKA genomförts, vilket härleds till brist på resurser, tid, kunskap samt att grupperna kan vara svåra att nås som gör att det bortprioriteras. De drar slutsatsen att medborgardialog inte inkluderas på ett systematiskt sätt i arbetet med SKA och att information från lokalinvånare är lågt prioriterat. Litteraturen belyser även att resurstillgång speglar om och hur väl arbetet med SKA genomförs och Levin och Gil Solá (2021b) påpekar att det därför finns en stor skillnad mellan hur små och stora kommuner arbetar med SKA.

Ytterligare en utmaning som Stjernborg (2023) lyfter är planeringsprocessens långa tidshorisont som innebär att konsulter och tjänstemän ofta byts ut mellan de olika skedena av processen. Rotationen av utförare beskrivs föra med sig komplexa utmaningar som bland annat kretsar kring kunskapsöverföring, bristfällig information och att uppföljning av SKA brister på grund av ett svagt helhetsansvar (Stjernborg, 2023). Stjernborg (ibid) betonar att

det finns en brist på överlämning mellan de olika stegen i planeringsprocessen. Vidare skriver Levin och Gil Solá (2021b) att samverkan mellan olika nivåer är centralt för att vidareutveckla arbets sättet kring SKA.

Informanterna i Stjernborgs (2023) studie diskuterar huruvida SKA bidrar till någon faktisk påverkan i planeringsprocessen. Vissa menade att SKA:n ibland kan upplevas som ytlig och platt och att analysen kring vilka grupper som gynnas och missgynnas av olika investeringar behöver utvecklas. Andra informanter beskrev utmaningar med att det ibland saknas tydliga mottagare för resultatet av en SKA och att det finns brister i de få uppföljningar som genomförs.

3.2 Internationellt perspektiv

Även internationell litteratur belyser att det finns svårigheter med implementering av SKA i transportplaneringen och lyfter fram ett antal anledningar till detta som följer liknande utmaningar som identifierats i en svensk kontext.

Trots att det finns internationella riktlinjer för hur och när en SKA bör genomföras indikerar studier att de befintliga riktlinjerna för SKA inte är tillräckliga för effektivt genomförande. Smyth och Vanclay (2017) menar även att trots mängden inflytelserika modeller, används de inte i så hög utsträckning i praktiken på grund av dess tekniska termer, komplexitet och svårighet att praktiskt applicera dem. Det betonas istället ett behov av att ta fram riktlinjer för lokala kontexter och specifika planeringsprocesser (Mottee, 2022).

I de internationella handböckerna för SKA betonas genomförandet av uppföljning och en beskrivning av resultatet av en SKA (Vanclay & Esteves, 2011). Dock påpekar Orenstein et al. (2019) att det finns en utmaning med detta eftersom det saknas tydliga riktlinjer för hur resultaten ska kommuniceras och integreras med andra aspekter, vilket har lett till varierande definitioner och tillvägagångssätt.

I likhet med den svenska litteraturen påpekar även Mottee (2022) att dåligt reglerade och politiskt styrda planeringsprocesser är en central utmaning för att SKA ska kunna implementeras på ett effektivt sätt i praktiken. Enligt Mottee et al. (2020) utgör dessutom bristen på förståelse för sociala konsekvenser bland politiker, ingenjörer och ekonomer ytterligare ett hinder för att effektivt genomföra en SKA. Mottee och Howitt (2018) diskuterar vidare kring politikens roll och påverkan på arbetet med en SKA och beskriver att politiska beslut i vissa fall haft större påverkan än vad det faktiska arbetet med SKA:n har.

Utförarens roll och kompetens lyfts fram som en av de främsta utmaningarna med SKA även i den internationella litteraturen, då många som utför SKA inte har en bakgrund inom det samhällsvetenskapliga fältet, vilket påverkar deras förmåga att hantera de komplexiteter som SKA innebär (ex Burdge & Vanclay, 1996; Esteves et al., 2012; Slootweg et al., 2001).

Som ovan nämnt finns det ett antal utmaningar som lyfts fram kring effektiv implementering av SKA. Mottee (2022) menar att det inte kan vara upp till utföraren av en SKA att överkomma dessa utmaningar. Istället föreslår författaren att ett integrerat tillvägagångssätt och en annan styrning av planeringsprocessen på olika nivåer bör finnas. Vidare föreslår Mottee (ibid) att förändringar som ökat samarbete mellan aktörer och skalnivåer samt minskat stuprörstänkande kan bidra mot mer effektiv implementering. För att adressera de befintliga begränsningarna och säkerhetsställa att sociala konsekvenser tas hänsyn till i strategisk planering och beslutsfattande betonar Mottee (ibid) att det krävs ett skifte inom transportplaneringen i stort.

4. Teoretiskt ramverk

I kommande avsnitt beskrivs SKA:ns teoretiska utgångspunkter. Följande presenteras social hållbarhet och social rättvisa kopplat till transportsystemet i en svensk kontext och medborgardeltagande.

4.1 Social hållbarhet och socialt hållbar transportplanering

SKA har sin utgångspunkt i social hållbarhet (Vanclay, 2006) som det inom litteraturen finns otaliga definitioner för till följd av begreppets komplexitet (Dempsey et al., 2011; Eizenberg & Jabareen, 2017; Vallance et al., 2011). Vissa menar att det inte bör definieras enskilt utan snarare bör ses som ett paraplybegrepp som relaterar till aspekter som jämlikhet, demokrati och rättvisa (Dempsey et al., 2011).

Social hållbarhet härstammar likt de andra hållbarhetsdimensionerna från Brundtlandkommissionens rapport som framhåller behovet av att planera för en hållbar utveckling som ”tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (World Commission on Environment and Development, 1987:41). Samtliga tre hållbarhetsdimensioner är sammankopplade, dock påpekar Eizenberg och Jabareen (2017) att en avsaknad av en formulering som tydliggör sambandet mellan dimensionerna bidrar till en svårighet att närma sig hållbar utveckling när det samtidigt finns ett behov av att definiera varje dimension separat.

Trots komplexiteten kring att definiera begreppet har målet om en hållbar utveckling fått större utrymme och utgör idag centrala delar i planer och policydokument i olika sektorer. Den sociala dimensionen verkar fortfarande vara svårfångad och Boyer et al. (2016) beskriver att en förklaring är att de sociala aspekterna är kontextberoende. Dempsey et al. (2011) betonar att begreppet inte kan vara absolut eller konstant, utan bör ses som ett dynamiskt koncept som kan förändras.

Socialt hållbar transportplanering har i likhet med social hållbarhet inte någon tydlig definition, varken som teoretiskt begrepp eller i sin implementering (Levin & Gil Solá, 2021a). Levin och Gil Solá (2021a) definierar socialt hållbara transportsystem som sådana som möjliggör för alla samhällsgrupper att nå viktiga destinationer i sin vardag inom en rimlig tid och kostnad. Socialt hållbar transportplanering strävar efter att skapa jämlika, inkluderande och tillgängliga transportsystem för alla samhällsgrupper, med särskilt fokus på sårbara och marginaliserade grupper. Målet är att säkerställa rättvis tillgång till transport, öka delaktigheten i planeringsprocessen, förbättra trygghet och säkerhet, främja hälsa och välbefinnande samt stödja social integration och sammanhållning.

Åtgärder inom transportsystemet påverkar olika samhällsgrupper och geografiska områden på varierande sätt. Därför är det avgörande att undersöka hur olika grupper kan, vill och måste resa samt att analysera vilka konsekvenser olika insatser har för dessa grupper. Det är centralt

att beakta människors behov, förutsättningar och önskemål när det gäller resande och välfärd i socialt hållbar transportplanering. Detta innebär att sätta människan i centrum för transportplaneringen, snarare än att fokusera på trafikmiljö eller färdmedel (Levin & Gil Solá, 2021a; Banister, 2008).

Flera forskare (ex Gil Solá, 2018; Woodcock et al., 2020; Levin & Faith-Ell, 2011) förespråkar behovet av intersektionella analyser inom socialt hållbar transportplanering. Ett intersektionellt perspektiv belyser hur olika maktordningar överlappar, påverkar och förstärker varandra (Crenshaw, 1991). Inom transportfältet används intersektionalitet för att belysa att resenärer bör förstås utifrån en intersektion av flera maktrelationer, strukturer och erfarenheter, och inte som en homogen grupp (Henriksson, 2019). *Erfarenheter* är ett begrepp som är starkt sammanvävt med intersektionalitet och används inom transportplaneringen för att skapa förståelse och belysa hur individer bär på specifika exkluderande erfarenheter och hur dessa bör tas i beaktning (Levin och Gil Solá, 2021a).

4.2 Social rättvisa i transportplanering

Social rättvisa anses vara en utgångspunkt i att uppnå socialt hållbara samhällen och är tillsammans med social hållbarhet en av SKA:ns teoretiska utgångspunkter (Dempsey et al., 2011; Vallance et al., 2011; Eizenberg & Jabareen, 2017).

Teorin kring social rättvisa är omfattande och bygger på bidrag av flera filosofer och teoretiker genom tiderna där Rawls (1971), Young (1990) och Fainstein (2010) är några inflytelserika namn. På ett förenklat sätt kan social rättvisa sammanfattas till att handla om rättvis fördelning av resurser, möjligheter och makt inom samhället (Soja, 2010).

Fainstein (2010) menar att i ett planeringssammanhang handlar social rättvisa om en strävan efter att sociala frågor ska värderas högre och att diskursen ska skifta från effektivitet och konkurrensfördelar till rättvisa och sociala konsekvenser (Fainstein, 2010). Fainsteins forskning har sin bakgrund i en kritik mot att städer premierar investeringar som gynnar tillväxt istället för att prioritera sociala åtagande vilket missgynnar vissa samhällsgrupper. Vidare beskriver Fainstein (ibid) att stadsplaneringen på lokal nivå kan bidra till att uppnå en mer rättvis stad bland annat genom att presentera förhållandet mellan kostnad och nytta för en åtgärd såväl som att vara transparent med vem som gynnas och vem som missgynnas.

Vidare för Fainstein (ibid) en diskussion om de hierarkiska värdeordningar inom den fysiska planeringen där "mjuka värden" ofta anses vara underordnade. Författaren skriver att en orsak till att "mjuka värden" inte får lika stort utrymme som de "hårda", mer kvantifierbara värdena kretsar kring att beslutsfattare ofta prioriterar kortsiktiga värden som visar framgång och attraktivitet eftersom det går i linje med den värdehierarkiska ordningen. Långsiktig hållbarhet är inte lika attraktivt i värdehierarkin då det inte kan mätas i framgångsfaktorer som ekonomisk tillväxt. Fainstein (ibid) menar att samtidigt som SKA har ett normativt syfte att verka för social rättvisa, behöver planerare vara vaksamma kring den hierarkiska värdeordningen som kan komplicera och påverka SKA:n.

Diskussionen kring ett rättviseperspektiv inom transportplanering är komplex och kan ses utifrån olika aspekter. Martens (2012) och Martens et al. (2012) argumenterar för en distributiv rättvisa, som innebär att investeringar i transportsystemet bör göras där störst behov finns. Young (2011) poängterar istället att fokuset bör vara på institutionell rättvisa som fokuserar på att synliggöra de orättvisor och normer som finns inom planering genom en kartläggning av vilka och vad som representeras. Young (ibid) ifrågasätter planerarens expertroll och opartiskhet, och beskriver att deras roll snarare bidrar till att upprätthålla auktoritära hierarkier och framställa privilegierade gruppers perspektiv som allmängiltiga. Berg et al. (2019) för en diskussion kring att transportplanering bör utgå både från en distributiv och institutionell rättvisa där åtgärder investeras där störst behov finns. Det bör också utgå från en representativ planering med förståelse för de hinder och behov normbrytande grupper har och upplever.

Med utgångspunkt i teorier om social rättvisa har principen om transporträttvisa uppstått. Transporträttvisa är en princip inom transportplanering som syftar till att säkerställa att alla individer och samhällsgrupper har rättvis och likvärdig tillgång till transporttjänster och infrastruktur. Detta innebär att transportplaneringen inte bara ska fokusera på effektivitet och kostnader, utan även på att minska sociala, ekonomiska och miljömässiga orättvisor (Martens, 2017; Pereira et al., 2016).

4.3 Medborgardeltagande, involvering och lokal kunskap

IAIAs grundinställning är att en SKA ska präglas av demokrati där medborgarnas behov beaktas och involveras i planeringsprocessen och beslutsfattandet. Det betonas att SKA måste ha ett speciellt fokus på att involvera utsatta samhällsgrupper som ursprungsbefolkning, etniska minoriteter, röstsvaga och ekonomiskt svaga i planeringsprocessen. Aspekter som makt, mänskliga rättigheter och rättvisa bör också inkluderas i analysen (Vanclay, 2003; Vanclay m.fl., 2015; IOCPG, 2003).

Deltagande och lokal kunskap är några av de kärnvärden som betonas inom fältet för SKA och det råder konsensus inom forskningen som betonar att deltagande krävs för att förstå den sociala kontexten och de behov och intressen som finns på platsen och hos olika grupper. Lokal kunskap beskrivs bidra till demokratiska processer och ge ökad legitimitet för projektet (Webler et al., 1986; Esteves et al., 2012; Jain et al., 2012; Serje, 2017; Smyth & Vanclay, 2017). Vidare betonar Vanclay (2003) vikten av att lokalt definiera vad som är mest relevant för den specifika kontexten och för de invånare som påverkas av ett projekt eller en åtgärd. Jain et al. (2012) betonar det centrala med att beslutet som tas speglar det som framkommit i dialog med invånarna, vidare skriver författarna att medborgardialog inte får vara något som bara checkas av, utan dialogen måste förankras i det slutgiltiga resultatet.

Stjernborg och Lopez Svensson (2023) redogör för O'Faircheallaigh (2010) och skriver att författaren menar att deltagandeprocesser kan variera och att det således är viktigt att precisera vad som avses med deltagande och vilket syfte det har. Stjernborg och Lopez Svensson (2023) beskriver att O'Faircheallaigh (2010) betonar att deltagandeprocessen inte

enbart ska vara en metod för kunskapsinsamling, utan bör ses som en process för att göra planeringsprocessen mer demokratisk.

Stjernborg och Lopez Svensson (2023) skriver att utgångspunkten i en SKA är att sociala grupper och kontexter skiljer sig åt, därför bör en SKA vara flexibel och anpassningsbar för att kunna appliceras på en bred variation av projekt och kunna förändras i takt med att nya konsekvenser identifieras. Vidare framhävs att en SKA bör utgå från ett brett perspektiv som tar hänsyn till samtliga hållbarhetsdimensioner och dess växelvisa samverkan. Förutom att deltagande som metod och process som betonas i litteraturen framhävs även att både kvalitativa och kvantitativa metoder bör användas i en SKA för att fånga in olika aspekter av sociala konsekvenser (Wimark, 2017; Lucas et al., 2022; Mottee et al., 2020). Stjernborg och Lopez Svensson (2023) refererar till Serje (2017) som menar att ett för enkelt synsätt ofta förekommer i en SKA som gör att enbart observerbara effekter inkluderas, och mindre greppbara effekter riskerar således att exkluderas. Serje (ibid) betonar att människor är komplexa och därför går det inte att säga att en viss händelse eller påverkan kommer att ge en viss effekt, eftersom det kan skapa en mängd olika effekter som i sin tur sammanvävs med andra faktorer. Vidare skriver Serje (ibid) att det kan vara av värde att belysa sociala relationer inom en viss grupp för att bredda diskussionen om hur människor påverkas på olika sätt av vissa projekt, beslut eller åtgärder.

5. Metod

I följande kapitel presenteras nyttjade metoder. Studien baseras på en fallstudie av Region Kronobergs SKA-verktyg där semistrukturerade intervjuer har fångat in praktikers upplevelser av verktyget. Empirin har sedan analyserats tematiskt enligt Nowell et al. (2017).

5.1 Fallstudie

Stjernborg (2023) lyfter att det krävs fallstudier för fortsatt metodutveckling inom fältet för socialt hållbar transportplanering och SKA. Med bakgrund i detta genomfördes en fallstudie av Region Kronobergs SKA-verktyg. Urvalet att använda Region Kronobergs SKA-verktyg baseras på att det är det enda befintliga svenska SKA-verktyg som har ett specifikt fokus på transportplanering.

Yin (2006) beskriver fallstudier som en forskningsstrategi som ger djupgående och detaljerad information om en företeelse i dess verkliga kontext. Fallstudier har både deskriptiva och explorativa aspekter, vilket gör dem viktiga inom utvärderingsforskning. Det förekommer en uppfattning om att det inte går att generalisera utifrån fallstudier. Flyvbjerg (2006) argumenterar emot detta. Vidare menar författaren också att fenomenologiska fallstudier utan mål att generalisera även dessa har stort värde för vetenskaplig innovation.

En fallstudie av Region Kronobergs SKA-verktyg kan dels bidra med en utvärdering av verktyget genom en djupgående förståelse av fördelar och utmaningar, dels för generella utmaningar kring SKA, och således bidra till vidare metod- och kunskapsutveckling inom fältet.

5.2 Semistrukturerade intervjuer

Empirin samlades in genom semistrukturerade intervjuer och baserades på en intervjuguide med specifika teman och frågor, med utgångspunkt i tidigare forskning. Semistrukturerade intervjuer utgår från förutbestämda frågor men tillåter viss flexibilitet i ordning och vilka frågor som behandlas, vilket ger utrymme att utveckla idéer och resonemang (Denscombe, 2014). Forskaren styr intervjun men ger utrymme för uppföljande frågor, vilket skapar möjligheter för reflektion och olika perspektiv (Bryman, 2018; Justesen & Mik-Meyer, 2011). Yin (2006) påpekar att intervjuer är viktiga informationskällor i fallstudier eftersom det ger insikter och perspektiv från nyckelpersoner med god kännedom om fallet.

Denscombe (2014) lyfter fram fördelarna med intervjuer som metod, såsom detaljerad information och möjlighet till djupare resonemang, men påpekar också att intervjuaren kan påverka resultatet genom att absolut opartiskhet och objektivitet är svår att uppnå vilket kan vara en nackdel. Yin (2006) betonar att intervjudata ska behandlas som verbala utsagor, då faktorer som minnesfel och personliga uppfattningar kan påverka utfallet. Trots dessa nackdelar valdes intervjuer som metod på grund av dess förmåga att ge specifika och

utförliga insikter som inte kan erhållas på andra sätt. Kritiken beaktades genom att vara väl förberedd inför intervjuerna och väl medveten om min påverkan som intervjuare.

Intervjuerna genomfördes digitalt via Teams och varade cirka en timme. Alla intervjuer spelades in med deltagarens samtycke och transkriberades. Fokus låg på att fånga innehållet utan att transkribera varje paus eller ljud. Direkt citat har skrivits om till talspråk utan upprepningar av ord eller andra ljud.

5.2.1 Urval respondenter

Urvalet av informanter har gjorts genom ett målinriktat urval och utifrån snöbollsmetoden. Eftersom studien syftar till att undersöka fördelar och utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg har samtliga informanter arbetat med SKA-verktyget.

Inledningsvis kontaktades Region Kronoberg för lämpliga intervjupersoner som sedan lotsade vidare till andra praktiker inom och utanför regionen som arbetat med verktyget. Vidare kontaktades även Nätverket för socialt hållbar transportplanering som gav förslag på relevanta respondenter. Slutligen kontaktades även personer involverade i kursen *Social konsekvensbedömning (SKB) för yrkesverksamma inom transportplanering* som arrangeras av Göteborgsregionen, VTI och Göteborgs universitet som bidrog med ytterligare tips på intervjupersoner.

Som Nairn (2002) påpekar, behöver intervjupersoner inte väljas representativt, utan snarare utifrån lämpliga koncept och expertis. Målet med urvalsprocessen var därför inte att nå ett stort antal deltagare, utan att identifiera personer med djupgående kunskap om ämnet och erfarenhet av Region Kronobergs SKA-verktyg (Vieira & Antunes, 2014). Deltagarna förväntades således inte representera alla planerare, utan att bidra med olika perspektiv och sina erfarenheter (Stratford & Bradshaw, 2016).

Samtliga informanter har expertis inom trafik- och samhällsplanering med olika professionella positioner, utbildningsbakgrunder och erfarenhet av att arbeta med SKA. Totalt genomfördes intervjuer med 9 deltagare, varav 5 arbetade på region, 1 på kommun, 2 konsulter och 1 forskare. Erfarenheten av att arbeta med SKA bland informanterna varierar, där vissa har arbetat med SKA verktyg under flera år och andra inte lika länge. Tabell 1 nedan presenterar samtliga intervjuobjekt med kodnummer, datum för intervjun, deltagarnas arbetsplatser och deras roll.

Tabell 1. Presentation av samtliga informanter.

Informant	Datum för intervju	Arbetsplats	Roll
Ip 1	23 april, 2024	Region Kronoberg	Verksamhetsutvecklare
Ip 2	23 april, 2024	Region Kronoberg	Samhällsplanerare
Ip 3	26 april, 2024	Region Kronoberg	Trafikutvecklare
Ip 4	24 april, 2024	Region Kronoberg	Ledningsstab/verksamhetsutvecklare
Ip 5	24 april, 2024	Region Skåne	Infrastrukturstrateg
Ip 6	16 april, 2024	Mindre kommun	Hållbarhetsstrateg
Ip 7	18 april, 2024	Konsult	Trafikplanerare
Ip 8	12 april, 2024	Konsult	Trafikplanerare
Ip 9	5 april, 2024	Forskare	Forskare

5.5 Tematisk analys

Transkriptionerna av intervjuerna kodades med hjälp av programmet NVIVO och analyserades tematiskt enligt Nowell et al. (2017).

Tematisk analys är en metod för att identifiera, analysera och rapportera mönster och teman i data (Nowell et al., 2017., Braun & Clarke, 2006). Denna metod ger en tydlig struktur för hur data organiseras och tolkas, men erbjuder också flexibilitet för att anpassa analysen efter specifika forskningsfrågor. Ett tema kan vara vad som helst i datamaterialet som belyser något meningsfullt i relation till studiens syfte.

King (2004) menar att tematisk analys är en kraftfull metod för att utforska olika perspektiv, upptäcka likheter och skillnader samt för att få fram överraskande insikter. Tematiska analyser är ett viktigt verktyg för att hjälpa forskaren att förstå det insamlade datamaterialet. Metoden är särskilt användbar eftersom den tvingar forskaren att organisera datan på ett strukturerat sätt (Nowell et al., 2017). Genom upprepad läsning och kodning i olika stadier kunde olika perspektiv och teman identifieras. Som Braun och Clarke (2006) betonar, framträder inte teman automatiskt ur data, utan är en aktiv process. Det är nödvändigt att ständigt relatera koderna och teman till de ursprungliga transkriptionerna för att säkerställa sammanhang.

Empirin analyserades tematiskt efter de sex stegen beskrivna i Nowell et al. (2017). (1) Göra sig bekant med data (2) generera initiala koder (3) leta efter teman (4) granska teman (5) definiera och namnge teman och slutligen (6) producera analys och rapport. Efter en noggrann första kodning definierades initiala teman som sedan korrigerades, slutligen identifierades fem huvudteman och ett antal underteman, som presenteras i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Presentation av teman och underteman från den tematiska analysen.

Teman	Underteman
Om region Kronobergs SKA-verktyg	
Fördelar och effekter	
Utmaningar med Region Kronoberg SKA-verktyg	<ul style="list-style-type: none"> ● Bristande kompetens ● Svårt med anpassning efter andra skalor och kontexter ● Bristande tydlighet och direktiv i styrningen
Utmaningar med SKA generellt	<ul style="list-style-type: none"> ● Brist på nationell lagstiftning ● Politisk styrning och prioriteringar ● Resursbrist ● Brist på uppföljning och dokumentation
Medborgardialog	

5.6 Metoddiskussion

Valet att genomföra en fallstudie som metod för att undersöka Region Kronobergs SKA-verktyg grundades på den nödvändighet som Stjernborg (2023) lyfte gällande fler fallstudier för SKA i Sverige. Enligt Yin (2006) ger fallstudier en djupgående och detaljerad förståelse av fenomen i deras verkliga kontext, vilket gör dem särskilt värdefulla för utvärderingsforskning. Trots dessa fördelar finns det flera begränsningar och metodologiska utmaningar som bör lyftas.

Valet att fokusera på Region Kronobergs SKA-verktyg kan betraktas som en styrka eftersom det är det enda nationella verktyget med ett specifikt fokus på transportplanering, dessutom har det tidigare inte genomförts några studier på Region Kronobergs SKA-verktyg. Samtidigt innebär valet en begränsning i form av ett smalt urval, vilket kan påverka generaliserbarheten av resultaten. Även om Flyvbjerg (2006) argumenterar att generalisering från enfallstudier är möjligt, är det viktigt att erkänna att en bredare jämförelse med fler fallstudier kunde ha givit en mer robust grund för generalisering och metodutveckling. Dock går mitt resultat i linje med tidigare forskning, vilket stärker dess generaliserbarhet.

Utöver en fallstudie har semistrukturerade intervjuer använts i arbetet vilket har sina egna inneboende begränsningar. Även om denna metod ger djupgående insikt och möjliggör reflektion och olika perspektiv (Bryman, 2018; Justesen & Mik-Meyer, 2011), innebär det också en risk för subjektivitet. Yin (2006) påpekar att intervjudata bör behandlas som verbala utsagor där personliga uppfattningar kan påverka utfallet. Dock är praktikers egna subjektiva erfarenheter värdefulla i detta fall eftersom jag ville undersöka hur verktyget upplevs av de som arbetar med det, och på så vis förstå hur vidare metodutveckling kan och bör ske.

Det finns även brister med tematisk analys som bör reflekteras kring. Nowell et al. (2017) beskriver att metoden erbjuder en strukturerad men ändå flexibel ram för att analysera data. Men, som Braun och Clarke (2006) betonar, kräver denna metod en aktiv och medveten process där forskaren kontinuerligt måste relatera koder och teman till de ursprungliga transkriptionerna för att säkerställa sammanhang och korrekthet. Detta innebär en risk för att viktiga nyanser i data kan förbises om inte denna process genomförs med stor noggrannhet. Under arbetets gång var jag medveten om dessa aspekter och försökte arbeta på ett noggrant och strukturerat sätt för att uppnå bästa möjliga resultat.

6. Resultat

I detta avsnitt beskrivs vad som framkom under intervjuerna med informanterna. Avsnittet inleds med vilka fördelar och effekter informanterna upplever med Region Kronobergs SKA-verktyg följt av vilka utmaningar de upplever med SKA-verktyget. Därefter följer ett avsnitt om de utmaningar som identifierats av informanterna som kan appliceras på det generella arbetet med SKA i den svenska transportplaneringen. Resultatet besvarar således studiens två första frågeställningar.

6.1 Fördelar och effekter av Region Kronobergs SKA-verktyg

Två av informanterna var med i arbetsgruppen som utformade SKA-verktyget. De berättar att arbetsgruppen tog stor inspiration av befintliga nationella och internationella verktyg och riktlinjer för SKA vid utformandet av Region Kronobergs SKA-verktyg. Vidare bedömde de att befintliga verktyg och modeller hade brister som gjorde att de ville ta fram ett SKA-verktyg som var specifikt för Region Kronobergs förutsättningar, utmaningar och arbetssätt. Informanterna poängterar att syftet med SKA-verktyget är att de sociala aspekterna ska få ta plats i planeringsprocessen och att en bredare grupp får identifiera problem och utmaningar kopplat till transportsystemet samt att invånarens faktiska behov synliggörs. De berättar även att de är nöjda med verktygets utformning och att de upplever att verktyget uppnår sitt syfte.

Samtliga informanter beskriver Region Kronobergs SKA-verktyg på ett positivt sätt och beskriver det i ord som tydligt, pedagogiskt, konkret och tillgängligt. De nämner att verktyget belyser frågor kring människors vardagsliv och de brister och förutsättningar som existerar. Ett par av informanterna berättar att de upplever att verktyget bidrar med ett ramverk och en struktur som ger de sociala frågorna en tydlig plats i planeringsprocessen.

Flera informanter menar att Region Kronobergs SKA-verktyg och SKA generellt har bidragit med ett bredare perspektiv i planeringen, att de sociala frågorna tas hänsyn till i större utsträckning samt att det bidragit till ökad kunskap om sociala frågor inom fältet. En informant från den privata sektorn pratar om den övergripande förändringen som skett inom fältet och beskriver att intresset för sociala frågor ökat:

Det märks också att företaget inser att det finns en marknad för det och vill satsa mer på det. [...] Det känns som att det finns en drivkraft mot att de här sociala frågorna tas mer och mer på allvar. Det finns också en ekonomisk vinst i att jobba med de här frågorna (Ip 8, 12 april 2024).

6.2 Utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg

Informanterna hade olika upplevelser kring hur avancerat Region Kronobergs SKA-verktyg är, där vissa upplevde det som svårt och andra inte. I intervjuerna framgick två huvuddrag kring vad som orsakar de upplevda svårigheterna, begreppens komplexitet och bristande kompetens kring sociala aspekter.

Flera informanter lyfte att det är en utmaning att arbeta med sociala frågor till följd av dess komplexitet och att det inte finns några tydliga definitioner av begreppen som berör de sociala perspektiven. Svårigheterna inkluderar bland annat att sociala aspekter får olika konsekvenser för olika grupper och individer, att det är många perspektiv att ha i åtanke samtidigt och komplexiteten i att konkretisera aspekter som är subjektiva och upplevs på olika sätt. Denna utmaning beskrevs av samtliga informanter, men lyftes fram speciellt av de som inte hade så lång erfarenhet av att arbeta med sociala aspekter inom planering.

Informanterna som var med i arbetsgruppen som tog fram Region Kronobergs SKA-verktyg beskriver att det finns en medvetenhet kring att verktyget kan upplevas som svårt och menar att det är många som tycker det är komplicerat att arbeta med. Dels till följd av att sociala frågor är svåra för att det saknas tydliga definitioner, dels att det är svårt att ha många perspektiv att tänka på samtidigt. En av informanterna berättar att verktygets komplexitet var en avvägning som gjordes när det utformades:

Hur komplext kan det vara? Hur många olika perspektiv ska vara med? Vi försökte landa i någon typ av mellanvariant kan man väl säga. Att det skulle vara tillräckligt enkelt, men inte det här superenkla för då skulle den förlora sitt syfte (Ip 1, 23 april 2024).

En majoritet av informanterna lyfte att det finns ett behov av expertkunskap kring SKA i deras organisationer som de upplevde saknades. En informant berättade att i dennes organisation saknades någon som hade specifikt ansvar för sociala frågor och SKA, och att det många gånger lades in i det generella hållbarhetsarbetet där frågan ofta bortprioriteras. Flera av informanterna var kritiska till att det sällan finns någon med expertkunskap på arbetsplatsen och betonar att det krävs att värdet på sociala frågor höjs och prioriteras för att det ska ske en förändring inom fältet:

När man gör en MKB, då är det väl helt givet att man har folk som kan miljöfrågor. Så när man gör sociala konsekvensanalyser, varför skulle det vara mindre värt? Då måste man väl ha kompetens med de frågorna så att man ställer rätt frågor. [...] jag tycker det är helt givet att man måste ta in människor med den kompetensen (Ip 2, 23 april 2024).

Flera av informanterna från Region Kronoberg berättade att det fanns utmaningar med att använda SKA-verktyget i praktiken eftersom det initialt saknades en process för implementering. De berättar att det senare skrevs in i regionens hållbarhetsprogram att SKA-

verktyget ska implementeras i Länstrafiken Kronobergs arbete¹. En informant berättar dock att det är ett ganska diffust uppdrag som inte specificerar hur och på vilken nivå arbetet ska ske. Informanten säger även att det inte tillsats några extra resurser för att kunna genomföra arbetet och ställer sig kritisk till detta. Informanten identifierar att bristande styrning med otydliga direktiv är en orsak till svårigheten med implementering av verktyget:

Det blir ganska mycket en ledningsfråga. För om frågan ska komma på agendan så behövs det en ledningsgrupp som säger att ni ska prioritera den här frågan och vi lägger det här ansvaret på någon på ett tydligt sätt. Med ett tydligt uppdrag också, vad förväntas liksom av den personen att göra (Ip 4, 24 april 2024).

Ett par andra informanter från Region Kronoberg håller med ovan nämnda och berättar att det krävs att politiken tar tydligare ställning i frågan genom att ge tydligare direktiv för hur frågan ska prioriteras och tillsätter resurser för arbetet.

Informanterna hade olika perspektiv kring huruvida det går att anpassa verktyget efter olika skalor, projekt och kontexter. Ett par informanter lyfter att de sociala aspekterna som tas upp i verktyget följer de generella utmaningar som transportsystemet står inför och menar att det därför går att applicera på flera kontexter utan problem. Flera informanter beskriver dock att det är svårt att implementera verktyget i projekt på större skala och av mer strategisk karaktär av flera olika anledningar. En informant berättar att det är utmanande att använda verktyget i strategiska projekt eftersom den tydliga kopplingen till befolkningsgrupper försvinner och arbetet blir mer hypotetiskt. Informanten utvecklar sitt resonemang och berättar att det blir mer diffust i strategiska uppdrag för att det behövs en långsiktig analys som baseras på antagande kopplade till nutiden, men att det inte behöver stämma överens med hur det blir i framtiden. En annan informant påpekar att denne tror att verktyget gör mest skillnad i konkreta och mindre projekt eftersom det påverkar människors vardagsliv mer direkt. En tredje informant nämner att det blir mer diffust i strategiska uppdrag för att det behövs ta hänsyn till så många olika perspektiv samtidigt, och beskriver att mer konkreta projekt har tydligare ramar vilket gör det enklare.

Informanterna som deltog i framtagandet av verktyget diskuterar också utmaningen att använda verktyget i strategiska uppdrag och menar att det måste användas på ett annat sätt i dessa uppdrag. I strategiska uppdrag handlar det snarare om att SKA-verktyget bör användas som ramverk för att ställa rätt typ av frågor som hjälper till att identifiera utmaningar på ett strukturellt plan och ifrågasätta de maktstrukturer och normer som finns i samhället.

¹ Länstrafiken Kronoberg är en del av Region Kronoberg som driver och organiserar kollektivtrafiken i regionen.

6.3 Utmaningar med SKA ur ett bredare perspektiv

Under intervjuerna nämndes att det finns flera olika SKA-verktyg i Sverige vilket informanterna hade olika åsikter kring. Ett par informanter berättade att flera olika verktyg förvirrar och försvårar arbetet och tycker det hade varit bättre om det endast fanns ett nationellt SKA-verktyg som användes av alla. En annan informant höll inte med om detta utan argumenterade för ett nationsövergripande verktyg eftersom det ändå måste justeras efter varje specifik kontext för att kunna appliceras. En annan informant är inne på samma spår och lyfter att det är centralt att ha verktyg som är anpassade efter organisationens struktur och processer och påpekar därför att verktygen och metoderna måste se olika ut i och med att planeringsprocesser för olika organisationer skiljer sig åt.

Flera informanter förde sedan en diskussion om lagstiftning av sociala aspekter. Samtliga informanter lyfte att det saknas lagkrav som kräver att sociala aspekter utreds. Åsikterna kring att lagstifta utredning av sociala aspekter gick dock isär bland informanterna. Majoriteten resonerar att så länge det saknas lagkrav kopplat till de sociala frågorna, likt de som finns för MKB, tror de inte att SKA kommer standardiseras i utredningar. En informant säger å andra sidan att svårigheten snarare ligger i att det är så komplext med sociala frågor och trodde därför inte att lagstiftningen skulle kunna lösa problematiken.

Flera av informanterna för en diskussion kring att det i slutändan är beslutsfattare som måste förstå, acceptera och hantera resultatet av en SKA, men att det inte alltid är så i praktiken. En av informanterna berättar att många av de som arbetar med SKA förstår nyttan med analysen och att utmaningen snarare ligger hos SKA:ns mottagare och beslutsfattare:

Svårigheten tror jag kretsar väldigt mycket kring att det är politiken som ändå tar besluten. Så det spelar ingen roll. Vi kan inte göra så mycket mer än att underlagen blir mycket bättre och mycket mer välarbetade och att konsekvenserna beskrivs. Men sen är det ändå de som sitter med pengarna som tar besluten (Ip 4, 24 april 2024).

En annan informant fortsätter på samma tema som ovanstående och säger att ” det blir ju väldigt lätt att det blir pengarna som styr istället för att det ska vara människorna som har olika behov som styr.” (Ip 3, 26 april 2024). Ytterligare en informant berättar om sin upplevelse av att beslutsfattare ofta ser fördelarna med de sociala åtgärderna men inte vet hur det ska hanteras när åtgärder och grupper ställs emot varandra. Informanten säger att det ofta tas mer hänsyn till de starka väljargrupperna och att det är de som många gånger får sina röster hörda i trafikplaneringen. Det kan bli ett starkt politiskt ställningstagande att vilja satsa på långsiktighet framför kostnadseffektiva lösningar, vilket inte alltid är önskvärt. Vidare berättar informanten att inom sin region prioriteras till exempel arbetspendling inom industritider högst vilket får stora konsekvenser, både för annan arbetspendling utanför dessa tider och för övrigt resande.

I intervjuerna framkom det att det fanns brister med uppföljning av SKA där flera olika anledningar identifierades av informanterna. Flera av informanterna lyfter svårigheten med

att följa upp och mäta sociala effekter och säger att det kan vara en orsak till den bristande uppföljningen. En informant lyfter att tekniska och mer mätbara aspekter får större utrymme och beskriver utmaningen med att få de sociala aspekterna tillräckligt konkreta så det faktiskt tas hänsyn till:

Det är väl det som är grejen med SKA generellt, att det är svårt att göra det superkonkret och indela saker. Och det är väl det som är det svåra generellt också med sociala effekter, att det kan vara både positivt och negativt samtidigt för olika personer (Ip 8, 12 april, 2024).

En annan informant berättar att arbetet kring SKA präglas av bristande dokumentation och att processen ofta är muntlig och informell, vilket informanten tror kan vara orsaken till att uppföljningen brister. En tredje informant berättar att det saknas strukturer och rutiner för hur resultatet från en SKA ska följas upp och menar att det är en brist i själva metodiken. En fjärde informant berättar att i de SKA:er informanten arbetat med har uppföljning inte varit fokus, utan arbetsgruppen har varit nöjda om de har kunnat genomföra en SKA och presenterat resultatet i en slutrapport. Även informanterna som var med i framtagandet av verktyget lyfter bristerna kring uppföljning och menar att det centrala har varit att få med de sociala aspekterna i planeringsprocessen. De berättar att uppföljning inte prioriteras till följd av att tid och pengar ofta tar slut innan uppföljning hinner genomföras. De poängterar att det krävs en annan typ av ledning och styrning som ser till att uppföljning sker och prioriteras.

Under intervjuerna diskuterades hur medborgardeltagande och medborgardialog implementeras i praktiken samt praktikers inställning till det i arbetet med en SKA. Samtliga informanter pratade överlag positivt om medborgardialog och betonade vikten av det, dock kunde en viss skepticism urskiljas hos vissa informanter. En informant poängterar att det är viktigt med medborgardialog på olika nivåer men berättar att det är svårt, speciellt i projekt i tidiga skeden. Informanten beskriver att det finns en tveksamhet till att involvera medborgare i tidiga skeden eftersom det finns en risk för att skapa mer oro och frågor kring vad som kan hända än vad tjänstemännen kan svara på. Vidare kan projekt i tidiga skeden förändras mycket vilket stärker tveksamheten att involvera medborgare. Samtidigt säger informanten att det är av stor vikt att involvera invånare tidigt, eftersom det kan göra att viktiga problem undviks, men menar att det är svårt att balansera och förhålla sig till utmaningen.

Samtliga informanter påpekar att medborgardialog är det mest resurskrävande steget i arbetet med en SKA, både i tid och pengar. Ett par informanter lyfter att resursbristen ofta resulterar i att tjänstemän antar vad medborgarna tycker och sedan hoppas att de har rätt. En annan informant resonerar kring att många praktiker och beslutsfattare inte ser vinsten i att genomföra en ordentlig medborgardialog i relation till tiden det innebär. Informanten säger att det är dumt eftersom dialog i ett tidigt skede skapar acceptans och fel kan undvikas. Informanten nämner även att tjänstemän har en stor tro på att de redan besitter relevant kunskap om invånarnas erfarenheter:

Dessutom tror jag att många gånger så har man inte den här insikten att människors erfarenheter skiljer sig åt, alltså att olika personer och grupper har olika erfarenheter. Så att man som trafikplanerare sitter och tror att man kan ha insyn i och föreställa sig hur det är att

vara till exempel en äldre eller en yngre person, eller en person med funktionsnedsättning och så vidare. Men man kan inte det, man kan inte föreställa sig allas erfarenheter. Utan det viktiga tycker jag är att få in personer med många erfarenheter, och det gör man bäst genom att söka upp personer som har olika erfarenheter (Ip 9, 5 april, 2024).

Flera av informanterna lyfter att det är resurskrävande att genomföra en SKA i hänsyn till tid och pengar vilket de betonar som en utmaning. En informant menar att resurser krävs både för att förändra organisationens befintliga arbetssätt och för att utbilda medarbetare för att kunna arbeta med SKA. Vidare säger informanten att resurser är avgörande och att det i slutänden blir en prioriteringsfråga att arbeta med SKA även fast viljan kanske finns. Ett par av informanterna betonar att det i mindre kommuner inte finns förutsättningar för att arbeta med SKA:er på grund av bristande resurser.

7. Analys

Detta kapitel analyserar studiens resultat utifrån tidigare forskning och det teoretiska ramverket. Först analyseras fördelar och utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg följt av en analys av generella utmaningar som praktiker identifierat med SKA inom den svenska transportplaneringen.

7.1 Fördelar och utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg

Informanterna som var med och utformade Region Kronobergs SKA-verktyg beskrev att de tog stor inspiration från befintlig litteratur kopplat till SKA vilket går att se i hur verktyget är utformat. Det går att se en tydlig koppling mellan hur informanterna beskriver verktygets syfte och hur den internationella litteraturen (Vanclay 2002; Vanclay 2003a) definierar och beskriver syftet och funktionen med en SKA. Dels i hur det beskrivs bidra till nya perspektiv i planeringsprocessen, dels hur olika samhällsgruppers behov synliggörs. Det går även att se en tydlig koppling mellan vilka steg som en SKA ska innehålla enligt de internationella principerna (Vanclay och Esteves, 2011) och hur Region Kronobergs SKA-verktyg är utformat (Region Kronoberg, 2018).

Samtliga informanter beskriver Region Kronobergs SKA-verktyg på ett positivt sätt och verkar vara nöjda med verktygets utformning och vad det bidragit med i deras arbete. Flera av informanterna menar i likhet med det som pekas mot i litteraturen (Stjernborg & Lopez Svensson, 2023; Levin och Gil Solá, 2021a) att transportplaneringen präglas av att tekniska och ekonomiska perspektiv ofta prioriteras på grund av att de upplevs som mer konkreta men att verktyget bidrar med ett ramverk och en struktur som ger de sociala frågorna en tydligare plats.

Överlag beskriver informanterna att SKA-verktyget har bidragit med stora effekter inom fältet genom att de sociala frågorna fått mer fokus. En informant från den privata sektorn upplever att det finns ett större ekonomiskt intresse att arbeta med sociala frågor. Det går således att fundera över om utvecklingen kring att de sociala frågorna får större plats för att sociala aspekter värderas högre i sig självt, eller för att det finns ett ekonomiskt intresse att satsa på frågorna. Fainstein (2010) ställer sig kritisk till att planering ska kretsa till att skapa tillväxt och menar att fokus bör vara på att skapa förutsättningar för social rättvisa. Det ekonomiska intresset var dock inget som nämndes av någon informant från kommunalt eller regionalt håll vilket skulle kunna förklaras med att det finns en skillnad i hur stor plats ekonomiska aspekter får ta i de olika sektorerna. Trots beskrivningen av ett ökat ekonomiskt intresse för sociala frågor går det att tolka det som att SKA-verktyg uppnår syftet att få in sociala aspekter på ett bättre sätt i planeringen och att människan får vara utgångspunkten, vilket Levin och Gil Solá (2021a) och Region Kronoberg (2018) beskriver som utgångspunkten i social hållbarhet transportplanering.

Studiens resultat har identifierat flera utmaningar med Region Kronobergs SKA-verktyg. Även om dessa är kopplade till Region Kronobergs verktyg, kan flera av dem också sättas i ett större perspektiv kring generella utmaningar med SKA i den svenska transportplaneringen. En av de identifierade utmaningarna kretsade kring att Region Kronobergs SKA-verktyg upplevs som svårt där informanterna hade olika inställningar kring hur avancerat SKA-verktyg upplevs. Grundproblemet kan tolkas som en kombination av tre faktorer som går i linje med det som poängterats i tidigare forskning (t. ex. Burdge & Vanclay, 1996; Esteves et al., 2012; Slootweg et al., 2001; Levin & Gil Solá, 2021b).

För det första upplever informanterna att det saknas tydliga definitioner av social hållbarhet vilket försvårar en enhetlig tillämpning. Flera informanter lyfte att det saknas tydliga definitioner av begrepp relaterat till social hållbarhet. Däremot visar studiens teoretiska ramverk att det finns flertaliga begreppsdefinitioner kring social hållbarhet i litteraturen (Dempsey et al., 2011; Eizenberg & Jabareen, 2017; Vallance et al., 2011). Studiens resultat tyder dock på att dessa inte fått spridning och djupare fäste i praktiken, vilket innebär att problemet kanske snarare ligger i ett bristande samspel mellan teori och praktik.

För det andra indikerar resultatet att arbetet med sociala frågor i sig är komplext, vilket förstärks av att många praktiker saknar nödvändig kompetens och kunskap för att effektivt hantera dessa frågor. Bristen på kompetens lyfts även som en central utmaning av bland annat Levin och Gil Solá (2021b) och Stjernborg (2023). Informanterna som var med och utformade Region Kronobergs SKA-verktyg berättar att de tog hänsyn till att många upplever att det är svårt att arbeta med sociala aspekter i transportplanering och att det påverkade verktygets utformning. Detta tyder på en medvetenhet från Region Kronobergs sida kring problematiken och kan tolkas som att verktyget är ett försök till att överbrygga dessa svårigheter.

En tredje aspekt handlar om att värdet på sociala frågor måste höjas för att rätt kompetens ska finnas i organisationerna. Dessutom pekar intervjuerna på att det ofta saknas väl utvecklade strategier och verktyg inom organisationerna för att stödja arbetet med sociala frågor. Flera informanter lyfter att expertkunskap behövs i samtliga organisationer och att det troligtvis hade minskat svårigheterna med utförandet av en SKA, vilket även Antonsson och Levin (2021) och Stjernborg (2023) påpekar. Informanterna ställer sig kritiska till bristen på expertkunskaper inom sina organisationer och poängterar att värdet på sociala frågor måste höjas för att möjliggöra en förändring inom fältet, något som även Fainstein (2010) betonar som det centrala för att uppnå social rättvisa i den fysiska planeringen.

En annan utmaning som identifierades handlar om att Region Kronobergs SKA-verktyg är svårt att anpassa efter olika kontexter och skalor, speciellt i strategiska projekt då den tydliga kopplingen till invånare försvinner och analysen blir mer hypotetisk. Informanterna som deltog i framtagandet av verktyget menar att verktyget måste användas på ett annat sätt i de strategiska uppdragen. Istället för att följa en tydlig arbetsprocess som krävs i andra projekt ska verktyget i strategiska projekt hjälpa till att ifrågasätta befintliga normer och strukturer kopplat till trafikplaneringen genom att få tjänstemän att reflektera och ställa rätt typ av

frågor. Det blir tydligt att den normkritiska utgångspunkten som betonas i verktyget (Region Kronoberg, 2018) tangerar det Young (2011) beskriver krävs för att uppnå institutionell rättvisa. Det går därför att tolka som att Region Kronobergs SKA-verktyg i sin utformning har potential att bidra till en mer social rättvis planeringsprocess.

Ytterligare en utmaning som identifierades i resultatet handlar om att det finns utmaningar med att implementera Region Kronobergs SKA-verktyg i praktiken. Informanterna är eniga om att det krävs styrning från högre nivå för att verktyget ska implementeras i större utsträckning vilket även Mottee (2022) lyfter fram som centralt. I Region Kronobergs fall går det att tolka som att det finns styrning till en viss nivå i och med att det skrevs in i regionens hållbarhetsprogram att SKA-verktyget ska användas, men det verkar inte vara tillräckligt tydliga direktiv för att det ska ge full effekt. Det går att tolka det som att Region Kronoberg har gjort ett försök att ta ställning i frågan, men ett tydligare politiskt ställningstagande med tydlig ansvarsfördelning och ökade resurser efterfrågas för att ge önskad effekt.

7.2 Utmaningar med SKA generellt

I resultatet identifierades även utmaningar med SKA på ett mer generellt plan. En av dessa utmaningar kretsar kring nationella SKA-verktyg och lagstiftning. I nuläget finns inget SKA-verktyg som nationella myndigheter har tagit fram (Levin & Gil Solá, 2021b). Det är tydligt att privata aktörer, kommuner och regioner har tagit eget ansvar i metodutvecklingen kring SKA vilket kan tolkas som att det finns ett stort behov och en efterfrågan av dessa verktyg.

Informanterna i min studie hade olika åsikter om det bör finnas ett SKA-verktyg som används av alla, eller om det bör finnas flera olika verktyg som är anpassade efter varierande skalor och organisationsstrukturer. Mottee (2022) påpekar att det finns ett behov av att anpassa SKA-verktyg för specifika kontexter vilket kan appliceras på detta fall, då Region Kronoberg bedömde att ett eget SKA-verktyg anpassat efter regionens förutsättningar skulle utformas. Det går således att ställa sig frågande till om ett övergripande nationellt SKA-verktyg skulle uppnå önskad effekt i och med att planeringsprocessen skiljer sig avsevärt mellan olika organisationer.

Flera informanter lyfte sedan, i likhet med litteraturen (Eken m.fl. 2019; Heikkinen & Sairinen, 2007) att det i Sverige saknas lagkrav som kräver att sociala aspekter utreds. Vissa informanter lyfte att så länge lagkrav saknas tror de inte att SKA kommer standardiseras i utredningar, vilket även belyses i tidigare forskning (ex Levin & Gil Solá, 2021b; Antonsson & Levin, 2021). Relaterat till styrning lyfte flera av informanterna i min studie att en utmaning med SKA kretsar kring hur politiska beslut och prioriteringar görs. Informanterna menar att beslutsfattare ibland inte tar hänsyn till resultatet av en SKA, vilket skiljer sig från Stjernborgs (2023) resultat som tyder på att det sällan finns en tydlig mottagare för resultatet av en SKA.

En informant lyfte sin upplevelse av att starka väljargrupper ofta prioriteras i transportplaneringen. Utifrån exemplet som informanten lyfte kring att arbetspendling inom vissa tider prioriteras går det att tolka som att politiken tar ställning på flera nivåer. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv prioriteras det Fainstein (2010) beskriver som nyttomaximering över social rättvisa och ur ett privatekonomiskt perspektiv prioriteras vissa målgruppers resande. Dessa prioriteringar kan få samhälleliga och strukturella konsekvenser ur ett större perspektiv, särskilt när det gäller jämställdhetsfrågor. Fainstein (ibid) betonar att beslutsfattande inte enbart kan fokusera på effektivitet utan måste skifta till ett rättviseperspektiv för att åstadkomma verklig förändring.

I de internationella principerna för SKA betonas vikten av uppföljning (Vanclay & Esteves, 2011), dock beskriver samtliga informanter i min studie att det finns stora brister kring uppföljning i praktiken, vilket även tidigare forskning indikerar (Orenstein et al., 2019; Stjernborg, 2023). Informanterna i min studie identifierar att den bristande uppföljningen beror på svårigheten att mäta sociala effekter, bristande dokumentation, att det saknas strukturer och rutiner för hur resultatet från en SKA ska följas upp och att uppföljning inte prioriteras. Resultatet går att tolka som att arbetssättet med SKA fortfarande är nytt och att det inte finns tydliga direktiv för hur uppföljning bör ske vilket försvårar arbetet avsevärt. I ett senare skede när det finns mer rutin på genomförandet kan uppföljningen möjligtvis förbättras, om det finns en styrning som prioriterar frågan.

Samtliga informanter i studien understryker vikten av medborgardialog, men intervjuerna visar att detta inte alltid genomförs i praktiken. När en medborgardialog väl äger rum tenderar det ibland att ske på ett sätt där tjänstemän tror sig veta vad invånarna tycker utan verklig delaktighet. Detta går att ifrågasätta med utgångspunkt i Youngs (2011) kritik som handlar om planerares opartiskhet, där författaren hävdar att planerare snarare riskerar att förstärka auktoritära hierarkier och framhäva privilegierade grupperns perspektiv som allmängiltiga.

Den internationella litteraturen framhåller medborgardialog och involvering av lokalinvånare som en central utgångspunkt för en social konsekvensanalys (Vanclay, 2003; Vanclay m.fl., 2015), vilket också betonas i Region Kronobergs SKA-verktyg (2018). Det är genom dialog och deltagandeprocesserna som social rättvisa kan uppnås och utan dem blir målet svårare att nå (O'Faircheallaigh, 2010). Diskussionen om att medborgare inte alltid involveras i planeringen väcker frågor om demokrati och kan ifrågasättas utifrån internationella riktlinjer, där den inkluderande faktorn lyfts fram som en av SKA främsta grundprinciper. Studien visar likt tidigare forskning (Stjernborg, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b) att det finns svårigheter med att implementera deltagandeprocesser i praktiken, vilket underminerar verktygets trovärdighet och effektivitet i att främja social rättvisa.

Bristen på både uppföljning och medborgardialog kan utifrån intervjuerna härledas till resursbrist på ett generellt plan. Flera av informanterna lyfter i likhet med tidigare forskning (Stjernborg, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b) att det är resurskrävande att genomföra en SKA i hänsyn till tid och pengar.

Utmaningarna med SKA som identifierats i studiens resultat verkar leda till att de sociala perspektiven inte integreras fullt ut i planeringsprocessen. Fainstein (2010) och Mottee (2022) menar att utan att adressera dessa grundläggande utmaningar kommer SKA att fortsätta möta hinder i praktiken, vilket begränsar dess potential att verka för en mer rättvis samhällsutveckling.

8. Diskussion

I detta kapitel förs en diskussion kring studiens resultat. Först diskuteras vad de huvudsakliga utmaningarna med SKA grundar sig i, därefter hur dessa skulle kunna lösas. Avslutningsvis förs en diskussion kring SKA:ns bidrag till en mer socialt rättvis transportplanering och besvarar därmed arbetets tredje frågeställning.

8.1 Vart finns problemet egentligen och vad är vägen framåt?

Studiens första frågeställning handlar om vilka fördelar och utmaningar praktiker upplever med Region Kronobergs SKA-verktyg. Informanterna i studien pratar överlag positivt om Region Kronobergs SKA-verktyg och studiens resultat tyder på att verktyget är väl utformat. Trots detta identifieras ett antal utmaningar med verktyget som kan delas in i tre teman. Det första temat kretsar kring att verktyget upplevs som svårt och kan tolkas som en följd av bristande kunskap och kompetens inom fältet. Den andra aspekten berör att verktyget upplevs vara svårt att anpassa till olika skalor och kontexter, där strategiska projekt lyfts fram som extra komplicerade att använda verktyget på. Den tredje aspekten är att det finns en svårighet att implementera SKA-verktyget i praktiken till följd av bristande tydlighet och styrning. Svårigheten att förhålla sig till bristande begreppsdefinition och bristande kompetens kan tolkas som två sidor av samma mynt, då bristande kompetens leder till att det är svårt att tolka och arbeta med sociala perspektiv. Det går att tolka problematiken som att det finns en diskrepans mellan kompetensen som krävs för att utföra en SKA och den kompetens som finns i praktiken vilket SKA-verktyget behöver förhålla sig till. Denna diskrepans utgör en stor utmaning för verktygets användbarhet och bör istället adresseras genom en diskussion inom organisationen och i fältet i stort, snarare än att enbart handla om SKA-verktygets utformning.

Samtliga av aspekterna i mitt resultat identifierar likartade utmaningar som presenterats i tidigare forskning (t. ex. Stjernborg, 2023; Levin & Gil Solá, 2021b; Mottee, 2022; Smyth & Vanclay, 2017) inom området vilket stärker generaliserbarheten av mina slutsatser. I och med att mitt resultat korrelerar med tidigare forskning går det göra en slutsats att de utmaningarna som identifierades med Region Kronobergs SKA-verktyg också kan översättas till den generella problematiken och de utmaningarna som SKA står inför i transportplaneringen på både nationell och internationell nivå. Detta tyder på att utmaningarna är universella snarare än specifika för en viss kontext vilket innebär att lösningarna på dessa utmaningar behöver vara omfattande och genomgripande för att vara effektiva på bred front.

I och med att utmaningarna som identifierats kretsar kring generella utmaningar av SKA och inte med den specifika utformningen av Region Kronobergs SKA-verktyg går det att tolka att de befintliga SKA-verktygen i Sverige är väl utformade och tillräckligt adekvata för att hantera de berörda frågorna. Detta antyder att det kanske inte är nödvändigt att fortsätta utveckla nya verktyg. Vidareutveckling inom fältet skulle snarare kunna handla om att sprida

de befintliga verktygen så att de blir mer vanligt förekommande och att kunskapen om dessa verktyg ökar. Det kan leda till att implementeringen blir lättare för de praktiker som arbetar med frågorna, och att verktygen blir lättare att anpassa efter olika projekt, skalor och organisationer. I sin tur kan det leda till att problematiken kring SKA:ns komplexitet minskar när praktiker får mer kunskap och kompetens inom fältet.

Studiens andra frågeställning handlar om vilka övergripande utmaningar som kan identifieras med SKA i transportplaneringen. Resultatet visar att dessa kretsar kring en avsaknad av lagstiftning som reglerar om och hur SKA bör utredas, politisk styrning och prioritering, bristande uppföljning och medborgardialog samt en diskussion kring huruvida ett nationellt SKA-verktyg är att föredra. Resultatet på denna frågeställning överensstämmer med de utmaningar som tidigare forskning, både nationellt och internationellt, har identifierat i samband med SKA inom transportplanering.

När jag först började intressera mig för SKA inom transportplanering läste jag hur flera svenska forskare påpekade behovet av metodutveckling inom fältet. Med bakgrund i detta drog jag slutsatsen att det handlade om att skapa fler och bättre utformade SKA-verktyg i Sverige. Personligen tänkte jag att de befintliga SKA-verktygen inte var tillräckligt adekvata för att hantera frågorna i praktiken och därför behövdes det ske en utveckling av själva verktygen. Med bakgrund i detta ville jag därför undersöka vilka fördelar och utmaningar som praktiker identifierar med Region Kronobergs SKA-verktyg.

Mitt resultat visade att Region Kronobergs SKA-verktyg ansågs vara väl utformat. Trots detta identifierades flera utmaningar som speglar bredare problemområden relaterade till SKA inom svensk transportplanering. Resultatet betonar andra aspekter än vad jag förväntade mig när jag påbörjade studien. Studien öppnar upp för en bredare diskussion kring om det verkliga problemet ligger i avsaknaden av väl utformade SKA-verktyg, eller om det snarare handlar om bristen på lagstiftning och styrning som tydligt reglerar hur sociala aspekter ska utredas och beaktas i planeringen. Utifrån mitt resultat går det att tolka att oavsett hur väl utformat ett SKA-verktyg är kommer det inte användas om det inte finns regleringar som kräver att frågorna ska utredas och integreras i planeringen, vilket även påpekas i tidigare forskning (ex Levin & Gil Solá, 2021b; Antonsson & Levin, 2021). Lagkrav kan ge det nödvändiga ramverket och den auktoritet som krävs för att säkerställa att sociala hållbarhetsmål inte bara prioriteras utan också implementeras konsekvent. Detta understryker vikten av att ha en stark juridisk grund som kan driva fram nödvändiga förändringar och säkerställa att sociala hållbarhetsmål inte hamnar i skymundan till förmån för andra prioriteringar. Studiens resultat går därför att tolka som att fler verktyg inte nödvändigtvis är lösningen, istället verkar det krävas en tydligare styrning och lagstiftning som specificerar hur och när SKA ska implementeras. Samtidigt är det viktigt att erkänna att de befintliga SKA-verktyg trots utmaningarna med implementering spelar en central roll i att lyfta fram sociala frågor och driva utvecklingen inom socialt hållbar transportplanering.

Diskussionen kring lagstiftning som reglerar hur sociala aspekter ska utredas leder in på en annan fråga som jag tycker är värd att lyfta. I likhet med Levin och Gil Solá (2021b) menade ett par av informanterna i min studie att organisationens storlek är avgörande för om och hur väl ett SKA-arbete kan utföras eftersom det i mindre organisationer inte finns resurser att prioritera dessa frågor. Med bakgrund i detta går det att fundera över vad som skulle hända i mindre kommuner om SKA blev en lagstadgad del av transportplaneringen. Mindre kommuner skulle troligen möta betydande utmaningar, såsom behovet av ytterligare resurser och expertis för att uppfylla kraven. Dessutom kan det finnas risk för att standardiserade verktyg inte fullt ut anpassas till de unika förutsättningarna i varje kommun, vilket kan leda till ineffektiva analyser eller beslut som inte fullt ut tar hänsyn till lokala behov och förutsättningar. Frågan uppstår om alla kommuner verkligen skulle ha samma förutsättningar att genomföra arbetet, och om det på lång sikt skulle leda till betydande skillnader i hur sociala frågor arbetas med i olika kommuner i Sverige. Denna ojämlikhet i implementeringen av SKA kan resultera i att vissa kommuner får svårare att uppnå socialt hållbara transportlösningar. Detta skulle i sin tur kunna leda till en strukturell obalans mellan olika delar av landet, där vissa områden utvecklar mer inkluderande och rättvisa transportsystem medan andra halkar efter, vilket kan förstärka redan befintliga sociala och geografiska skillnader.

I skenet av de utmaningar med SKA i transportplaneringen som identifierats i denna studie går det att fråga sig vad vägen framåt skulle kunna vara. Jag tror att för att effektivt kunna arbeta med SKA i transportplaneringen krävs inte nödvändigtvis fler verktyg, utan snarare en förändring i hur vi ser på och styr arbetet med dessa frågor. Detta innebär att lagkrav, bättre styrning och politisk vilja är centrala faktorer som måste adresseras för att övervinna de hinder som identifierats i både denna och tidigare studier. Istället för att fokusera på ytterligare metodutveckling, bör fokuset snarare riktas mot att analysera och förbättra organisatoriska processer och styrningsstrukturer för att förbättra hur de nuvarande verktygen används och maximera deras effektivitet.

En annan aspekt som jag tror är av betydande vikt är att fortsätta utbilda praktiker i socialt hållbar transportplanering och SKA. I kombination med kunskapshöjande åtgärder bör även värdet på sociala frågor och kompetensen som krävs höjas. Expertkunskap om sociala aspekter inom transportplaneringen bör finnas i samtliga organisationer. Sammantaget kan dessa aspekter bidra till ett perspektivskifte inom den svenska transportplaneringen där sociala frågor och kompetens inom fältet värderas och prioriteras högre.

8.2 Hur bidrar SKA till en mer socialt rättvis planering?

Denna studie har utgått från tre frågeställningar där de två första besvarats under arbetets gång. Den tredje frågeställningen handlar om hur SKA bidrar till en mer socialt rättvis transportplanering, vilket visade sig vara något mer komplex. Det framgår att detta forum kanske inte var det mest lämpliga för att besvara just den aktuella frågeställningen. Studiens resultat belyser centrala aspekter av frågan men bidrar med begränsade insikter inom detta område, vilket tyder på att en djupare och mer specifik metodik kan behövas för att effektivt

undersöka frågor om social rättvisa inom transportplanering. För att verkligen fånga komplexiteten och effekterna av social rättvisa inom detta område, kan det vara mer givande att genomföra djupgående litteraturstudier, utvärdera tidigare tillämpade SKA, eller använda en annan typ av metod som bättre fångar nyanserna i dessa frågor. Detta skulle ge en mer robust grund för att förstå och diskutera de effekter som social rättvisa har på transportplaneringen och hur dessa kan mätas och förbättras i praktiken. Trots detta valde jag att inkludera frågeställningen, eftersom den öppnar upp för en viktig diskussion om hur frågor om social rättvisa bäst kan adresseras i arbetet med SKA inom transportplanering.

Studiens resultat visar att sammantaget går det att se att Region Kronobergs SKA-verktyg bygger på teoretiska principer om social rättvisa och social hållbarhet. Detta ger intrycket att verktyget, i sin utformning, har potential att främja en mer socialt rättvis planeringsprocess. Studien visar dock att trots att Region Kronobergs SKA-verktyg är väl utformat och underbyggt på teorier om social rättvisa, finns utmaningar med implementering. Här uppstår en viktig diskussion: Kan SKA-verktyg verkligen omsättas i praktiken på ett sätt som realiserar dess teoretiska ambitioner? Ett återkommande problem inom både forskning och tillämpning är just klyftan mellan teori och praktik. Trots att Region Kronobergs SKA-verktyg har en stark teoretisk grund, kan dess förmåga att bidra till social rättvisa ifrågasättas när det kommer till dess praktiska implementering.

En central del av Region Kronobergs SKA-verktyg och SKA generellt är medborgardialog och deltagandeprocesser, vilket är avgörande för att säkerställa social rättvisa i planeringen. Tidigare forskning, såsom Stjernborg (2023) och Levin & Gil Solá (2021b), har dock visat att det ofta är svårt att implementera deltagandeprocesser på ett meningsfullt sätt till följd av brist på tid, pengar och kunskap. Detta bekräftas även av denna studie, som visar att dessa processer ofta undermineras i praktiken. Bristen på effektivt deltagande försvagar SKA:ns trovärdighet och dess förmåga att faktiskt främja social rättvisa. Därmed kan det argumenteras att även om SKA i teorin har potential att bidra till socialt rättvis planering, kvarstår betydande utmaningar som gör det osäkert om denna potential kan realiseras i praktiken. Implementeringen, särskilt när det gäller medborgardialog, verkar vara ett avgörande hinder. Således bör frågan inte bara handla om SKA:ns teoretiska potential utan även om hur det kan anpassas och förbättras för att bättre hantera de praktiska svårigheterna som uppstår under dess tillämpning. Utan en effektiv lösning på dessa utmaningar riskerar SKA att förlora sin kraft som ett verktyg för social rättvisa i transportplaneringen. Framtida arbete bör därför fokusera på att förbättra dessa processer för att säkerställa att SKA inte bara har en teoretisk potential, utan också praktisk relevans och genomslag.

9. Slutsats

Detta arbete har genom en fallstudie identifierat vilka fördelar och utmaningar praktiker upplever med arbete med SKA i transportplanering, både med fokus på Region Kronobergs SKA-verktyg och med SKA ur ett generellt perspektiv. Vidare har arbetet diskuterat hur SKA bidrar till en mer socialt rättvis transportplanering.

Studien visar att Region Kronobergs SKA-verktyg har en tydlig koppling till SKA:ns teoretiska grunder och de internationella riktlinjerna, vilket visar på dess potential att bidra till en mer socialt rättvis transportplanering. Trots dessa teoretiska styrkor uppstår flera utmaningar i den praktiska implementeringen av verktyget. Studien identifierar att verktyget uppfattas som användbart och pedagogiskt av de praktiker som arbetar med det, särskilt när det gäller att konkretisera och integrera sociala aspekter i transportplaneringen. Samtidigt finns det ett gap mellan teori och praktik vilket försvårar verktygets effektivitet i att uppnå sociala rättvisa i praktiken.

En av de största utmaningarna som identifieras är den organisatoriska komplexiteten och bristen på kompetens inom de organisationer som använder verktyget. Det finns ett uttalat behov av mer expertkunskap och höjd kompetens inom området för social hållbarhet, vilket innebär att verktyget ofta är svårt att tillämpa effektivt, särskilt i strategiska projekt. Dessutom visar studien att den nuvarande styrningen och politiken inom organisationerna inte fullt ut stödjer verktygets implementering, vilket leder till att verktygets potential inte utnyttjas fullt ut. För att överkomma dessa hinder krävs en mer genomgripande förändring i hur organisationer styrs och leds, med särskilt fokus på att integrera och prioritera sociala aspekter i planeringsprocessen.

Studien belyser även att det finns oenighet bland praktiker om huruvida det bör finnas ett nationellt enhetligt verktyg för SKA eller flera verktyg anpassade efter olika kontexter och behov. Medan vissa ser fördelen med att ha en variation av verktyg för att möta specifika kontextuella krav, varnar andra för att denna mångfald kan skapa förvirring och försvåra arbetet. Oavsett detta indikerar studiens resultat att fler verktyg i sig inte kommer att lösa problemen med hur sociala aspekter hanteras i transportplaneringen. Istället föreslås att lagkrav och tydliga ramar för styrning är nödvändiga för att säkerställa att SKA inte bara prioriteras, utan också implementeras konsekvent. Trots dessa utmaningar är praktiker generellt sett positivt inställda till Region Kronobergs SKA-verktyg, men de praktiska hindren försvårar verktygets fulla potential.

Sammanfattningsvis visar studien att de huvudsakliga utmaningarna med implementeringen av Region Kronobergs SKA-verktyg och SKA generellt inom transportplanering är relaterade till styrning, organisatoriska strukturer och politiska beslut, snarare än till SKA-verktygen i sig. För att effektivt kunna arbeta med social hållbarhet inom transportplaneringen föreslås att fokus bör ligga på att förbättra styrning och organisering snarare än att utveckla fler SKA-verktyg. En förändrad syn på hur sociala aspekter styrs och prioriteras, kombinerat med

lagkrav och bättre utbildning av praktiker, kan möjliggöra en mer effektiv och rättvis implementering av SKA, vilket i sin tur kan bidra till en mer socialt hållbar transportplanering i Sverige.

9.1 Vidare forskning

Vidare forskning inom SKA i svensk transportplanering kan inriktas på flera centrala områden. En viktig riktning skulle vara att undersöka orsakerna till gapet mellan teori och praktik genom att analysera de specifika faktorer som bidrar till detta gap, såsom organisatoriska och kulturella hinder. Forskning skulle också kunna inrikta sig på att förbättra den praktiska tillämpningen av SKA, till exempel genom att utveckla och testa utbildningsprogram för praktiker, implementeringsstöd och nya styrningsmodeller som bättre integrerar sociala aspekter i beslutsprocesser. Dessutom skulle en djupare analys av hur politiska beslut och ekonomiska faktorer påverkar SKA kunna leda till strategier som övervinner dessa hinder, som policyutveckling och samverkan mellan olika aktörer. Slutligen skulle forskning kunna undersöka hur lagstiftning kring sociala perspektiv i transportplaneringen skulle kunna utformas och implementeras för att säkerställa att SKA blir en integrerad och prioriterad del av planeringsprocessen. Dessa förslag syftar till att öka förståelsen för de utmaningar som identifierats i studien och bidra till att förbättra arbetet med SKA i Sverige.

10. Referenser

- Antonson, H., & Levin, L. (2020). *A crack in the Swedish welfare façade? A review of assessing social impacts in transport infrastructure planning—ScienceDirect*.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305900618300035?via%3Dihub>
- Balfors, B., Wallström, J., Lundberg, K., Söderqvist, T., Hörnberg, C., & Högström, J. (2018). Strategic environmental assessment in Swedish municipal planning. Trends and challenges. *Environmental Impact Assessment Review*, 73, 152–163.
<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2018.07.003>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Becker, H.A., & Vanclay, F. (2003). *The International Handbook of Social Impact Assessment. Conceptual and Methodological Advances*. Edward Elgar.
- Berg, J., Allansson, J., Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2019). Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. (K2 OUTREACH; Vol. 2019, No. 4).
- Boverket. (2022). Konsekvensanalyser.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/kunskapsinhamtning/konsekvensanalyser/> [Hämtad 2024-07-15]
- Boverket (2023). Miljöbedömningar. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/miljobedomningar/> [Hämtad 2024-07-11]
- Boyer, R., Peterson, N., Arora, P. & Caldwell, K. (2016). Five Approaches to Social Sustainability and an Integrated Way Forward. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, vol. 8 (9), p. 878– MDPI AG. <https://doi.org/10.3390/su8090878>
- Braun V., Clarke V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77–101. doi:10.1191/1478088706qp063oa
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (3 uppl.). Liber. Justesen, L., & Mik-Meyer, N. (2011). *Kvalitativa metoder: Från vetenskapsteori till praktik*. (1 uppl.). Studentlitteratur.
- Burdge, R. J., & Vanclay, F. (1996). SOCIAL IMPACT ASSESSMENT: A CONTRIBUTION TO THE STATE OF THE ART SERIES. *Impact Assessment*, 14(1), 59–86. <https://doi.org/10.1080/07349165.1996.9725886>

Crenshaw, K. (1991). Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence Against Women of Color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241-1299.

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable development* (Bradford, West Yorkshire, England), vol. 19 (5), pp. 289–300 Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd. <https://doi.org/10.1002/sd.417>

Denscombe, M. (2014). *The Good Research Guide : For Small-Scale Social Research Projects*. Maidenhead: McGraw-Hill Education.

Eken, A., Magnusson, J., Hildesson, A., Molnar, S., & De Fine Lich, K. (2019). Rätt verktyg för jobbet? En översikt över verktyg för socialhållbarhetsanalys i städer. Göteborg: Mistra Urban Futures och RISE.

Eizenberg, E. & Jabareen, Y. (2017). Social Sustainability: A New Conceptual Framework. *Sustainability* (Basel, Switzerland), vol. 9 (1), p. 68– MDPI AG. <https://doi.org/10.3390/su9010068>

Esteves, A. M., Franks, D., & Vanclay, F. (2012). Social impact assessment: the state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 30(1), 34-42. <https://doi.org/10.1080/14615517.2012.660356>

Fainstein, S. (2010). *The just city*. Cornell University Press.

Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, Vol 12 nr 2.

FN. (u.å). Globala målen för hållbar utveckling. <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/>. [Hämtad 2024-05-13].

Gil Solá, A. (2018). Gendered mobilities: gender, intersectionality and transport planning in Sweden. *Journal of Transport Geography*, 71, pp. 205-214.

Heikkinen, T. & Sairinen, R. (2007). Social Impact Assessment in Regional Land Use Planning – Best practices from Finland. Nordic Research Programme Report 2005-2008. Report:3. ISSN 1654-2290. Nordregio.

Henriksson, M. (2019) ‘Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken: Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang’, *Tidskrift för genusvetenskap*, 40(2), pp. 75–96. Available at: <https://doi.org/10.55870/tgv.v40i2.2689>.

IAIA. (2024). Social impact assessment: Definition. <https://www.iaia.org/wiki-details.php?ID=23> [Hämtad 2024-05-19]

IOCPG, Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment. (2003). Principles and guidelines for social impact assessment in the USA. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(3), 231–250.

Jain, R., Urban, L., Balbach, H., & Webb, M. D. (2012). Chapter Eleven - Public Participation. In R. Jain, L. Urban, H. Balbach, & M. D. Webb (Eds.), *Handbook of Environmental Engineering Assessment* (pp. 311-337). Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/B978-0-12-388444-2.00011-7>

Justesen, L., & Mik-Meyer, N. (2011). *Kvalitativa metoder: Från vetenskapsteori till praktik*. (1 uppl.). Studentlitteratur.

King N. (2004). Using templates in the thematic analysis of text. In Cassell C., Symon G. (Eds.), *Essential guide to qualitative methods in organizational research* (pp. 257–270). London, UK: Sage. Crossref.

Levin, L. & Antonson, H. (2021). Social konsekvensbedömning i transport- och infrastrukturplanering - en internationell utblick. Ur: A. Gil Solá & L. Levin, eds. *Handbok för socialt hållbar transportplanering*. Göteborg: K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Levin, L., & Faith-Ell, C. (2011). *Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik: Hållbar jämställdhet vid planering av framtidens kollektivtrafik i Malmö*. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-1794>

Levin, L. & Gil Solá, A. (2021a). Introduktion: Stöd och nya vägar framåt. Ur: A. Gil Solá & L. Levin, eds. *Handbok för socialt hållbar transportplanering*. Göteborg: K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Levin, L. & Gil Solá, A. (2021b). Social hållbarhet i praktiken: Kartläggning av svenska SKB med fokus på transporter. Ur: A. Gil Solá & L. Levin, eds. *Handbok för socialt hållbar transportplanering*. Göteborg: K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Lucas, K., Philips, I., Verlinghieri, E. (2022). A mixed methods approach to the social assessment of transport infrastructure projects. *Transportation*, 40(1), p. 271-291. <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10176-6>

Martens, K (2012) Justice in transport as justice in accessibility: Applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. *Transportation*, 39 (6), 1035–1053.'

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

Martens, K. (2017). *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315746852>

Mottee, L. K. (2022). Advancing beyond project-scale Social Impact Assessment of transport infrastructure: insights into contextual constraints on practice. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 40(1), 60-74. <https://doi.org/10.1080/14615517.2021.1987135>

Mottee, L. K., & Howitt, R. (2018). Follow-up and social impact assessment (SIA) in urban transport infrastructure projects: insights from the parramatta rail link. *Australian Planner*, 55(1), 46-56. <https://doi.org/10.1080/07293682.2018.1506496>

Mottee, L. K., Arts, J., Vanclay, F., Howitt, R., & Miller, F. (2020). Limitations of Technical Approaches to Transport Planning Practice in Two Cases: Social Issues as a Critical Component of Urban Projects. *Planning Theory & Practice*, 21(1), 39-57. <https://doi.org/10.1080/14649357.2019.1696980>

Nairn, Karen. 2002. Doing Feminist Fieldwork about Geography Fieldwork. In Pamela Moss (Ed.) *Feminist Geography in Practice: Research and Methods*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd.

Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic Analysis: Striving to Meet the Trustworthiness Criteria. *International Journal of Qualitative Methods*, 16(1). <https://doi.org/10.1177/1609406917733847>

O'Faircheallaigh, C. (2010). Public Participation and Environmental Impact Assessment: Purposes, Implications, and Lessons for Public Policy Making. *Environmental Impact Assessment Review*, 30, 19-27. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2009.05.001>

Orenstein, M.R., Westwood, E., & Dowse, S. (2019). Effect characterization in social impact assessment: a scan of current practice. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 37(1), 48–56.

Ottosson, C. & Anderman, E. (2021). Vad händer när bussen slutar att gå? Om social konsekvensanalys i regional transportplanering, Region Kronoberg. Ur: A. Gil Solá & L. Levin, eds. *Handbok för socialt hållbar transportplanering*. Göteborg: K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Boverket (2024). Plan- och bygglagen. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetsatt/vardens-miljoer/lagar-mal-och-riktlinjer/lagar-och-regler/plan--och-bygglagen/> [Hämtad 2024-06-05.]

Pereira, R., Schwanen, T., & Banister, D. (2016). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37, 1–22. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>

Rawls, J. (1971) *A Theory of Justice*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Regeringen. (u.å). Mål för transportpolitiken. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [Hämtad 2024-06-12]

Region Kronoberg. (2018). Social konsekvensanalys i transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter. Löwex Trycksaker AB.
<https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a14d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

Sánchez Gassen, N., Penje, O. & Slätmo, E. (2018). Global goals for local priorities: The 2030 Agenda and local level. Nordregio report 2018:2.
<https://doi.org/10.1080/14615517.2021.1987135>

Serje, M. (2017). Social relations: A critical reflection on the notion of social impacts as change. *Environmental Impact Assessment Review*, 65, 139-146.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.eiar.2017.04.006>

Slootweg, R., Vanclay, F., & van Schooten, M. (2001). Function evaluation as a framework for the integration of social and environmental impact assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 19(1), 19-28. <https://doi.org/10.3152/147154601781767186>

Smyth, E., & Vanclay, F. (2017). The Social Framework for Projects: a conceptual but practical model to assist in assessing, planning and managing the social impacts of projects. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 35(1), 65-80.
<https://doi.org/10.1080/14615517.2016.1271539>

Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Stjernborg, V. (2023). Social impact assessments (SIA) in larger infrastructure investments in Sweden; the view of experts and practitioners. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 1-13. <https://doi.org/10.1080/14615517.2023.2263236>

Stjernborg, V. & Lopez Svensson, G. (2023). Social konsekvensanalys inom transportplaneringen: Erfarenhetsåterföring och kunskapsuppbyggnad. Lund. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Stratford, Elaine & Bradshaw, Matt. 2016. *Qualitative Research Design and Rigour*. In Hay, Iain (Ed.) *Qualitative Research in Human Geography*. 4th edn. Oxford: Oxford University Press.

The Interorganizational Committee on Guidelines and Principles for Social Impact Assessments. (1994). *Guidelines and Principles For Social Impact Assessment*. https://www.iaia.org/pdf/IAIAMemberDocuments/Publications/Guidelines_Principles/SIA%20Guide.PDF

- Thoresson, K. (2014). Tjänstemäns erfarenheter av beslutsunderlag för hållbara urbana transportsystem. Borlänge: Trafikverket.
- Trivector Traffic. (2015). Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen.
- Vallance, S., Perkins, H. C., & Dixon, J. E. (2011). What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum*, 42(3), 342-348.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2011.01.002>
- Vanclay, F. (2002). Conceptualising social impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 22(3), 183-211. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0195-9255\(01\)00105-6](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0195-9255(01)00105-6)
- Vanclay, F. (2003). International Principles For Social Impact Assessment. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 21(1), 5-12. <https://doi.org/10.3152/147154603781766491>
- Vanclay, F. (2006). Principles for social impact assessment: A critical comparison between the international and US documents. *Environmental Impact Assessment Review*, 26, 3-14.
<https://doi.org/10.1016/j.eiar.2005.05.002>
- Vanclay, F. & Esteves, A.M. (2011). *New Directions in Social Impact Assessment. Conceptual and Methodological Advances*. Edward Elgar.
- Vanclay, F., & Esteves, A. M. (2015). Current trends in social impact assessment: Implications for infrastructure developments. In *Place-Based Evaluation for Integrated Land-Use Management* (pp. 99-111). <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-84946714973&partnerID=40&md5=127deb0863de90962450514fb23189bf>
- Vanclay, F., Esteves, A. M., Aucamp, I., & Franks, D. M. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. Fargo ND: International Association for Impact Assessment.
- Vieira, Ricardo da Silva & Antunes, Paula. 2014. Using photo-surveys to inform participatory urban planning processes: Lessons from practice. *Land Use Policy* 38: 497–508.
<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2013.12.012>.
- Webler, T., Kastenholz, H. G., & Renn, O. (1986). *Public Participation in Impact Assessment: A Social Learning Perspective*.
- Wimark, T. (red) (2017). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1, Stockholms universitet.
- Woodcock, A., Levin, L., Pirra, M., Schöne, C., & Sanvicente, E. (2020). Gender-related contemporary challenges in the transport ecosystem and women's mobility needs. *Proceedings of 8th Transport Research Arena TRA 2020*, Helsinki, Finland, April 27-30.

World Commission on Environment and Development. (1987). Our common future. Oxford: Oxford Univ. <http://www.un-documents.net/our-commonfuture.pdf> [Hämtad 2024-07-06]

Yin, R K. (2006). Fallstudier: design och genomförande. Liber.

Young, I. M. (1990) *Justice and the Politics of Difference*. Princeton, NJ: Princeton University Press.