

Från enskild till kollektiv(trafik)?

En kvalitativ studie om kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital

Isabelle Skönström

Vårterminen 2019

Handledare: Urban Nordin

Kulturgeografiska institutionen

Samhällsplanerarprogrammet, 180 hp

Examensarbete i samhällsplanering, 15 hp

English title: From Individual to Public (transport)?



Stockholms
universitet

Sammanfattning

Uppsatsen syftar till att undersöka relationen mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital för att öka kunskapsförståelsen om hur vi skapar en mer nyttomaximerande kollektivtrafik. För att uppnå syftet avser uppsatsen att besvara följande frågeställningar: *På vilket sätt kan kollektivtrafik förstås som en investering i socialt kapital? Hur upplever resenärer i området den nya tunnelbanan i relation till socialt kapital? Hur används det offentliga rummet inom kollektivtrafiken sett utifrån begreppet socialt kapital?* Uppsatsen tar avstamp i Robert Putnams former av socialt kapital – sammanbindande, överbryggande och länkande tillsammans med länkarna mellan socialt kapital och kollektivtrafik – investering, funktionalitet och överbryggande möten. Den empiriska undersökningen bestod av en fallstudie av tunnelbaneförlängningen Akalla – Barkarby innehållandes kvalitativa intervjuer med sakkunniga, kommun/stadsdelsförvaltning, samt deltagande observationer i Akalla och Barkarby. Generellt kan konstateras att visionerna om kollektivtrafik och socialt kapital delvis stämmer överens med invånarnas uppfattning med stor fokus på investering och tillgänglighet, dock fanns övertro gällande överbryggande möten inom kollektivtrafiken.

Nyckelord: Socialt kapital, kollektivtrafik, investering, tillgänglighet, social interaktion

1.	Introduktion	4
1.1	Bakgrund	4
1.1.1	Tunnelbana som investering i socialt kapital	4
1.1.2	Syfte och frågeställningar	5
1.2	Avgränsning	6
1.3	Disposition	6
2.	Teoretiska utgångspunkter	7
2.1	Begreppet socialt kapital	7
2.1.1	Colemans definition	7
2.1.2	Putnams definition	8
2.1.3	Bourdieus definition	10
2.1.4	Jämförelse	10
2.2	Operationell definition	10
2.3	Tidigare forskning	12
3.	Metod	15
3.1	Val av metodologisk inriktning	15
3.2	Fallstudie	15
3.2.1	Intervju	16
3.2.2	Observation	17
3.3	Genomförande	17
3.3.1	Kvalitativa intervjuer	17
3.3.2	Deltagande observation	18
3.3.3	Transkribering, kodning och analys	19
3.4	Metodkritik	19
3.4.1	Källkritik	20
3.4.2	Etiska aspekter	21
4.	Resultatanalys	22
4.1	Investering	22
4.2	Funktionalitet	24
4.3	Överbryggande möten	26
4.3.1	Användning av rummet	27
5.	Diskussion	29
5.1	Besvarande av syfte och frågeställningar	29
5.2	Slutsatser	30
5.3	Vidare forskning	32
	Referenser	33
	Bilagor	37

1. Introduktion

1.1 Bakgrund

Begreppet *hållbarhet* har kommit att bli ett av vår tids honnörsord. Sedan Brundtlandsrapporten *Our Common Future* lanserades 1987 har fokus riktats mot hur man kan tillfredsställa behov som finns idag utan att äventyra behov som kan tänkas finnas i framtiden. Den efterföljande utvecklingen har dock betonat ekologiska och ekonomiska värden på bekostnad av sociala, vilket sannolikt är en konsekvens av problematiken att konkretisera och kvantifiera sociala värden. Detta har resulterat i att forskning kring social hållbarhet varit eftersatt inom många forskningsfält. Ett av dessa områden där forskning kring sociala aspekters inverkan varit bristfällig är transportplanering (Nyström & Tonell, 2012). Denna negativa trend har delvis brutits genom att ett av vår tids stora infrastrukturprojekt – *Sverigeförhandlingen*¹ – inkluderat det sociala perspektivet som generellt sett fått lite utrymme inom transportplanering. En del av förhandlingen behandlar ökad kollektivtrafik och tillgänglighet i våra storstäder med fokus att generera maximal nytta där en av de sex eftersträvande nyttorna är *social nytta*. Inom projektet uppmanades kommuner, regioner och andra intressenter att inkomma med nyttoberäkningar som underlag till förhandling. Det inkomna materialet påvisade att det inte fanns något systematiskt angreppssätt eller vedertagen metod för att bedöma sociala konsekvenser. Förhandlingen förtydligade den brist av konsensus som råder kring hur sociala nyttor ska kvantifieras och integreras vid beslut av kollektivtrafikinvesteringar. I dagens planering saknas följaktligen kunskap kring hur kollektivtrafikinvesteringar bidrar till socialt hållbara och välfungerande samhällen (Sverigeförhandlingen, 2015; Antonson & Levin, 2018; Honkaniemi et al., 2017; Winter, 2015).

1.1.1 Tunnelbana som investering i socialt kapital

I Trafikförvaltningens underlagsrapport för Sverigeförhandlingen beskrivs en mängd olika funktioner om hur kollektivtrafik bidrar till socialt hållbar stadsutveckling. Investeringar i kollektivtrafik kan reducera risken för social exkludering samt bidra med positiva effekter på lång sikt för både enskilda individer och samhället i stort. Kollektivtrafikens främsta funktion beskrivs som att sammanbinda såväl olika områden som staden och regionen. En god kollektivtrafik skapar även möjligheter för social interaktion och fysiska möten i det offentliga rummet som stärker det så kallade *sociala kapitalet* (Stockholms läns landsting, 2015). I Stockholmsförhandlingen² (2013) beskrivs det sociala kapitalet som graden av tillit och förtroende mellan såväl individer som mellan individer och offentliga institutioner. Det sociala kapitalet stärks genom kollektivtrafikinvesteringar eftersom graden av tillit tilltar när individer ges möjlighet att mötas i det urbana offentliga rummet. Företrädesvis anses investeringar i kollektivtrafik stärka socialt kapital genom tre aspekter: *investering*, *funktionalitet* och *överbryggande möten*. Inledningsvis sänder en investering i kollektivtrafik ut en signal om att området är av prioritet och betydelse för samhället. För det andra bidrar en välfungerande, trygg och pålitlig kollektivtrafik till att skapa förutsättningar för att stärka tilliten mellan individer i området och till samhällets institutioner. Dessutom bör en kollektivtrafikinvestering inte enbart

¹ Kommittédirektiv och regeringens proposition länkas i referenslistan, se Dir. 2014:106, Dir. 2014:113 och Prop. 2016/17:45

² Kommittédirektiv länkas i referenslistan, se Dir. 2013:22

betraktas som ökade transportmöjligheter, utan även som en expanderings av det offentliga rummet där social interaktion och oväntade möten kan äga rum (Stockholmsförhandlingen, 2013).

I det moderna samhället har socialt kapital intagit en position av faktiskt värde då flera samhällsfunktioner blir problematiska i avsaknad av tillit, samtidigt som det tillskrivs fundamental betydelse för en fungerande demokrati (Putnam, 1995). Tilliten mellan människor i Stockholmsregionen är något högre än i riket som helhet, men det råder påtagliga skillnader mellan olika områden. Orsakerna bakom dessa variationer är komplexa, men en central aspekt gäller kvaliteten på offentlig service i området, såsom god kollektivtrafik (Rufs, 2010: 108; Stockholms läns landsting, 2008). I Stockholmsförhandlingen (2013) redovisas de effekter de nya tunnelbaneinvesteringarna kan tänkas generera uttryckt i socialt kapital. Av de fyra analyserade dragningarna förväntas förlängningen mellan Akalla – Barkarby generera störst effekt då den binder samman ett område med relativt lågt socialt kapital (Akalla) med ett område som ligger inom gränsvärdena för medelhögt socialt kapital (Barkarby).

Tabell 1. Bedömning av effekterna för länkande och överbyggande socialt kapital. Negativt (-), varken eller (+/-), positivt (+), mycket positivt (++) . Källa: Stockholms förhandlingskansli, 2013.

	Förlängning Kungsträd- Nacka	Avgrening Gullmarsplan - Hagsätra	Förlängning Akalla- Barkarby	Avgrening Odenplan- Solna
Investeringen	-	+	+	-
Funktionalitet	+/-	+	++	+/-
Överbryggande möten	-	+	++	+/-
Arbetsmarknads-effekter	+	+	+	+

Förlängningen Akalla – Barkarby är intressant att studera ur ett transportplaneringsperspektiv eftersom den sammanbinder två till synes skilda områden sett utifrån socioekonomisk status, trygghet och hälsa. Dessutom skapas en tydligare brygga mellan Stockholm och Järfälla kommun samtidigt som tunnelbanan får en ytterligare koppling till pendeltågsnätet vilket öppnar upp för bland annat ökade arbetsmarknadsmöjligheter (Stockholmsförhandlingen, 2013). Denna uppsats avser att studera kollektivtrafikinvesteringar i relation till socialt kapital där socialt kapital kan betraktas som ett potentiellt medel för att nå önskade välfärdseffekter. Detta görs genom att studera vilka visioner som finns kring kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital och hur detta faktiskt tar sig i uttryck och upplevs i lokalsamhället i Akalla och Barkarby. Att undersöka inflytande av kollektivtrafikinvesteringar för socialt kapital är värdefullt ur både forsknings- och samhällssynpunkt eftersom det kan bidra med ökad förståelse för samhällets sociala problem samt vidga beslutsunderlaget vid kollektivtrafikinvesteringar.

1.1.2 Syfte och frågeställningar

Att tillgodose det sociala behovet av tillgänglighet har varit en viktig motivering för att tillhandahålla kollektivtrafik, men konceptet kopplade till sociala frågor, så som socialt kapital, har inte tidigare beaktats i transportplaneringen. Inom tidigare forskning har flertalet discipliner undersökt effekten för socialt kapital i relation till en mängd variabler såsom det fysiska rummet, funktionsmixade områden och social exkludering (Noland et al, 2016, Kamruzzaman

et al., 2014; Leyden, 2003; Stanley et al., 2010), men det kan tydligt påvisas en bristande kunskap gällande kollektivtrafikens inflytande för socialt kapital (Currie & Stanley, 2008). Denna uppsats syftar därför till att undersöka relationen mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital för att öka kunskapsförståelsen om hur vi skapar en mer nyttomaximerande framtida kollektivtrafik. För att uppnå syftet avser uppsatsen att besvara följande frågor:

På vilket sätt kan kollektivtrafik förstås som en investering i socialt kapital?

Hur upplever resenärer i området den nya tunnelbanan i relation till socialt kapital?

Hur används det offentliga rummet inom kollektivtrafiken sett utifrån begreppet socialt kapital?

1.2 Avgränsning

I studien har ett antal avgränsningar gjorts. Studien syftar till att undersöka relationen mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital för att öka kunskapsförståelsen inom fältet. Syftet avgränsar studien till att primärt fokusera på kollektivtrafik som färdmedel, i synnerhet tunnelbana, vilket medför att studien bortser från andra typer av färdmedel. Denna avgränsning tar avstamp i att resor med offentliga färdmedel är ”delade” med övriga resenärer vilket är intressant utifrån socialt kapital. Dessutom avser studien att analysera de utgångspunkter man tagit avstamp i inom Stockholmsförhandlingen genom att genomföra en fallstudie av tunnelbaneförlängningen mellan Akalla och Barkarby. Denna geografiska avgränsning att enbart studera en specifik sträcka begränsar studiens generaliserbarhet eftersom studien bygger på kontextspecifika betingelser inom Akalla och Barkarby. Vidare avgränsas studien genom att centrera fokus kring mikronivån – individ, hushåll och lokalsamhälle – eftersom relationen mellan kollektivtrafik och socialt kapital kan vara svår att urskilja på en aggregerad skala i vårt avlånga land som präglas av stora skillnader gällande kollektivtrafikutbud. Dessutom saknar begreppet socialt kapital en enhetlig definition, vilket medför att uppsatsens operationella definition avgränsar studien från att studera andra aspekter av begreppet.

1.3 Disposition

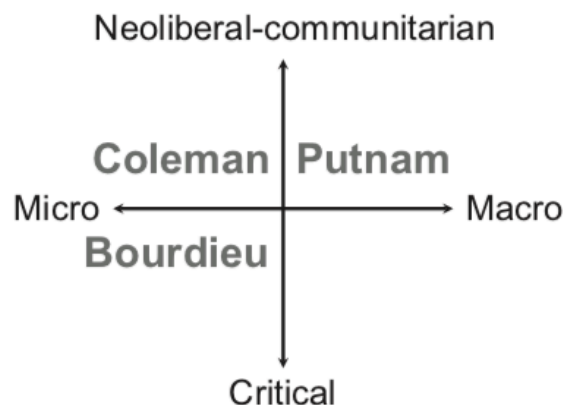
Inledningsvis presenteras den teoretiska bas som uppsatsen utgår från för att analysera och problematisera syftet, frågeställningarna och det empiriska materialet. I avsnittet behandlas de teoretiska perspektiv på socialt kapital som uppsatsen tar avstamp i för att därefter följas av en genomgång av tidigare forskning inom fältet. I avsnitt tre presenteras metoder och material som nyttjats för att samla empiri som tjänar till att besvara uppsatsens frågeställningar. I det fjärde avsnittet redovisas de resultat den empiriska undersökningen genererat för att sedan mynna ut i en analys där resultaten problematiseras. I uppsatsens avslutande avsnitt sammanfattas studiens resultat, giltighet och vilka slutsatser som kan fastställas.

2. Teoretiska utgångspunkter

I följande avsnitt redovisas de teoretiska utgångspunkter som uppsatsen tar avstamp i. Inledningsvis förs en omfattande redogörelse och diskussion kring begreppet socialt kapital för att därefter presentera uppsatsens operationella definition. Sedan redovisas tidigare forskning inom fältet socialt kapital och kollektivtrafik.

2.1 Begreppet socialt kapital

Begreppet *socialt kapital* har blomstrat som forskningsområde under de senaste 10–15 åren, men inom litteraturen återfinns ingen enhetlig definition. Inom den akademiska sfären är man överens om att sociala kapitalet besitter en vital betydelse för samhällets sociala funktioner, men vad som ryms inom begreppet och vad det avser att mäta finns det skilda meningar kring (Wood et al., 2008; Currie & Stanley, 2008). De flesta definitioner av socialt kapital sammanfaller emellertid kring hur mänskliga nätverk som präglas av normer och tillit kan utgöra en resurs för individer som finns inom dessa (Schwanen et al., 2015). Som studiebegrepp har socialt kapital kategoriserats utifrån två aspekter: geografisk skala – mikronivå (individ, hushåll, lokalsamhälle) eller makronivå (region, stat), eller utifrån analysens övergripande syfte – den neoliberala traditionen (studier som försöker förstå hur socialt kapital främjar kollektiv handling och socioekonomisk utveckling) eller den kritiska traditionen (studier som använder socialt kapital för att förstå hur ojämlikhet skapas och återskapas). Inom den neoliberala traditionen framhävs James Coleman och Robert Putnam som de framstående namnen, medan studier som faller under den kritiska falangen istället refererar till den franska sociologen Pierre Bourdieu (Schwanen et al., 2015). Figuren nedan redovisar hur de tre pionjärerna positioneras utifrån skala och forskningstradition.



Figur 1. Klassificering av begreppet socialt kapital. Källa: Schwanen et al., 2015.

2.1.1 Colemans definition

I *Foundations of Social Theory* hävdar Coleman (1990) att tillgångar inte enbart bör betraktas som materiella, finansiella eller mänskliga, utan även i form av socialt kapital. Utgångspunkten för resonemanget är att individer är beroende av andra människor för att nå vissa syften. Definitionen av socialt kapital som Coleman utgår från är relativt diffus och innehåller alltifrån tillit och förtroende till sociala nätverk och familjerelationer (Rothstein, u.å.). Enligt Coleman

(1988) kan socialt kapital inte kategoriseras som en enskild enhet, utan består av en mängd olika enheter som innehåller två gemensamma delar: de alla är en del av de sociala strukturerna som finns i samhället, och de underlättar aktörers handlingar, vare sig aktören är en individ eller ett företag, inom strukturen. Om det fysiska kapitalet beskrivs som helt konkret – det återfinns i observerbar materiell form, och humankapitalet som delvis konkret – förkroppsligas genom de färdigheter och kunskaper en individ förvärvat, är det sociala kapitalet mindre konkret då det existerar i relationer mellan aktörer. Vidare menar Coleman att socialt kapital och humankapital ofta är komplementära. Genom att ha vissa färdigheter, erfarenheter och kunskaper kan en individ få social status och därmed socialt kapital, och vice versa (Coleman, 1988; 1990). Följande citat exemplifierar Colemans perspektiv på det sociala kapitalets funktion i samhället:

“The value of the concept of social capital lies first in the fact that it identifies certain aspects of social structure by their functions, just as the concepts ‘chair’ identifies certain physical objects by their function, despite differences in form, appearance, and construction. The function identified by the concept of ‘social capital’ is the value of these aspects of social structure to actors as resources that they can use to achieve their interest.” (Coleman, 1988, s. 101).

Coleman bygger sitt resonemang kring idén att utbyte av kapital medför förpliktelser och förväntningar. Inom en gemenskap med hög tillit och gemensamma värderingar skapas förpliktelser på att en utförd tjänst återgäldas med en likartad gärning. I jämförelse med fysiskt kapital och humankapital är socialt kapital svårt att individuellt investera i eftersom investeringar i det leder till investeringar i den sociala strukturen som kapitalet är inbäddat i, vilket i sin tur gynnar de individer som är en del av den specifika sociala strukturen (Coleman, 1988, 1990).

2.1.2 Putnams definition

I likhet med Coleman menar Putnam (1993) att socialt kapital skapas genom interaktion i sociala grupperingar, men han betonar även föreningsaktiviteters betydelse. I boken *Making Democracy Work* gör Putnam en ansats att förklara varför effekterna av en decentraliseringsreform i Italien under 1970-talet skiljde sig avsevärt regioner emellan. Studiens påvisar att den förklarande variabeln för demokratins välmående var tyngden i det civila samhället – ju mer välutvecklad medborgaranda i form av föreningsliv inom regionen, desto bättre fungerade regionens demokrati. Det sociala kapitalet definieras med avstamp i att förtroende, normer och nätverk kan förbättra samhällseffektiviteten genom att understödja kollektiva handlingar. Precis som Coleman belyser vikten av förpliktelser och förväntningar, betonar Putnam nätverkets ömsesidighet som den styrande normen vilket i sin tur verkar självförstärkande. Putnam poängterar även, precis som Coleman, att socialt kapital skiljer sig från övriga kapital genom att vara en investering i kollektivet (Putnam, 1993; Rothstein, 1998).

I Putnams senare verk (1995, 2000) undersöks en empirisk nedgång i socialt kapital i USA sedan 1900-talets mitt. Detta manifesteras genom minskat valdeltagande som Putnam översätter till en nedgång i medborgerligt engagemang. Det minskade engagemanget från civilsamhället tar sig även i uttryck i ett minskat deltagande inom befintliga samhällsorganisationer som Putnam menar är problematiskt sett ur demokratisynpunkt vilket exemplifieras genom metaforen ”den ensamma bowlaren” – även om antalet individer som

bowlar idag är större är för två decennier sedan, har antalet som bowlar via föreningar minskat. Om individer bowlar på egen hand går de miste om den sociala interaktion som uppstår vid föreningsaktivitet. Den faktor som besitter högst förklaringsvärde för denna nedgång är den moderna tekniken som leder till individualisering och isolering. Även förortsutbredningen tillskrivs stora negativa effekter för socialt kapital då Putnam menar att denna utveckling ökar individuellt bilresande och skapar social segregation (Putnam, 2000; Noland et al., 2016). Putnams resonemang har dock mötts av kritik då andra socialpolitiska krafter, exempelvis globaliseringstendenser som förändrar snarare än reducerar socialt kapital, utelämnas i analysen (Held, 1996 i Gary et al., 2006; Currie & Stanley, 2008).

I Putnams definition av socialt kapital görs en tydlig distinktion mellan *sammanbindande* (bonding) och *överbryggande* (bridging). Det *sammanbindande sociala kapitalet* berör stängda nätverk, exempelvis inom familjen, eller tilliten mellan individer som är lika. Det genererar tätare och starkare sociala band mellan dess medlemmar, men kan även verka uteslutande mot de som inte tillhör nätverket. *Överbryggande socialt kapital* syftar istället till tilliten mellan individer inom heterogena grupper. Denna form av socialt kapital sprider resurser mellan nätverk så att människor kan komma åt fler nätverk vilket öppnar för ytterligare möjligheter. Benämningen *bridging* innebär att överbryggande socialt kapital skapar ”broar” mellan grupper som är olika i avseende av kön, ålder, social ställning, etnicitet eller andra funktioner. Följaktligen är heterogena relationerna mer sköra och instabila, men även mer benägna att främja social integration i kontrast till sammanbindande socialt kapital (Putnam, 2000; Gelderblom, 2018). En ytterligare form har beskrivits som *länkande socialt kapital* vilket avser relationen mellan invånare och offentliga institutioner. Dessa skapas genom nätverk mellan de som har befogenhet eller makt och de som är avsedda att erhålla resurser (Rothstein & Kumlin, 2001; Currie & Stanley, 2008; Woolcock, 2001). Tabellen nedan redovisar huvuddragen i de tre formerna av socialt kapital.

Tabell 2. Förklaringsmodell – överbryggande, sammanbindande och länkande socialt kapital. Egenkonstruerad med inspiration från Social Capital Research & Training.

	Sammanbindande socialt kapital	Överbryggande socialt kapital	Länkande socialt kapital
Exempel på sammanslutning	Homogena sammanslutningar: Tex. etniska, religiösa	Heterogena sammanslutningar: Tex. sportevenemang	Samråd/medborgardialog Politiska offentliga sammanslutningar
Kännetecken	"Inåtblickande" Starka sociala band Horisontella relationer Inom Exklusiv Stängd	"Utåtblickande" Svaga sociala band Horisontella relationer Mellan Inklusive Öppen	Förtroende för beslutsfattare/makthavare Vertikala relationer Offentliga investeringar
Tillämpning	Grundtrygghet Säkerhetsnät	Sprida resurser Väg in i arbetslivet	Tillit till institutioner som smittar av sig på lokalsamhället
Mätbara variabler	Möten mellan människor som är lika sett till kön, ålder, social ställning, etnicitet m.m.	Möten mellan människor som är olika sett till kön, ålder, social ställning, etnicitet m.m.	Politiskt engagemang Valdeltagande

2.1.3 Bourdieus definition

Precis som Coleman beskriver socialt kapital som en resurs i skapande av humankapital, ser Bourdieu (1986) socialt kapital som ett medel för att förvärva ekonomiska och kulturella resurser. Enligt Bourdieu kan socialt kapital användas för att vinna materiell rikedom, vilket primärt inte går i linje med tidigare resonemang. Vinsterna som erhålls från socialt kapital beror på kapitalets volym och storlek, de som besitter en större mängd annat kapital intar även en starkare position för att alstra mer socialt kapital. Denna differentiella fördelning av potential och kontroll är centralt inom Bourdieus teori om social reproduktion i rummet. Vinsterna som härrör från medlemskapet inom en grupp är det som utgör grunden för solidariteten. Dessa relationer kan enbart existera i praktiken med materiella och/eller symboliska utbyten som hjälper till att bevara dem. Enligt Bourdieu strävar grupper medvetet efter fördelar utifrån konstellationen, vilket innebär att ett nätverk aldrig är naturligt eller ett socialt givet fenomen. Detta motsätter sig Coleman (1990) genom att hävda utvecklingen av socialt kapital är oavsiktlig och uppkommer som följd av sociala aktiviteter. Bourdieus definition utesluter omfattningen av deltagande och förtroende, det sociala kapitalet behöver inte bygga på tillit och ömsesidighet (Bourdieu, 1986), vilket innebär att Bourdieus tankar kring vad socialt kapital faktiskt är motsätter sig de definitioner som Coleman och Putnam hänvisar till. Enligt Bourdieu verkar alla former av kapital, genom att vara organiskt relaterade till positioner i det sociala rummet, på två sätt samtidigt: de reproducerar alla former av kapital och de använder dessa resurser för att stärka aktörens position ytterligare. Aktörens ställning är således både orsaken till och effekten av alla former av kapitalanskaffningar, i synnerhet socialt kapital som kan ses som en "legitimation" som upprätthåller social ojämlikhet genom att tillhandahålla differentierade tillgångar (Bourdieu, 1986; Broady, 1998).

2.1.4 Jämförelse

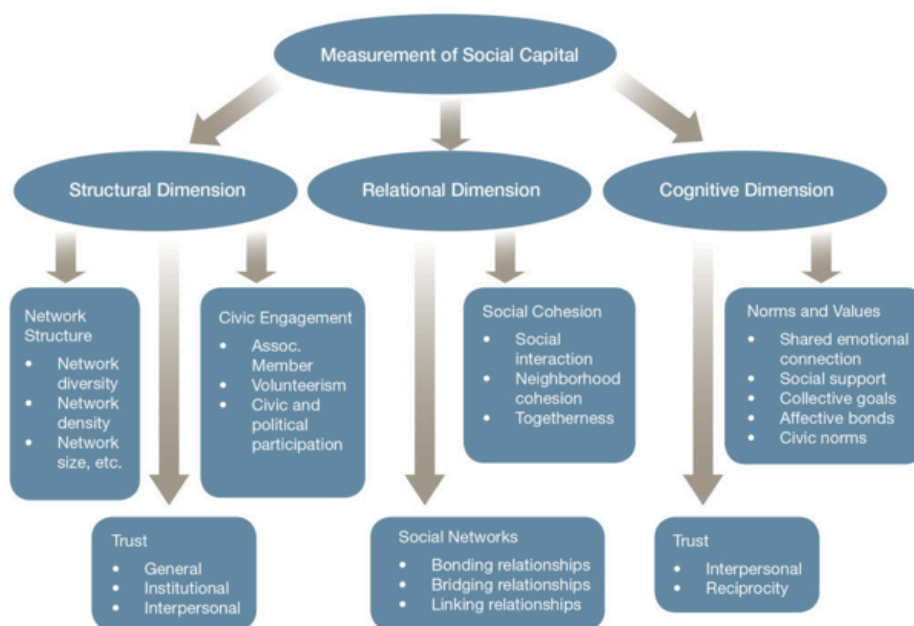
Putnams orsakssamband – *att deltagande i nätverk och föreningar även ökar tilliten till andra individer* – har ifrågasatts. Kritiken begrundas i att deltagande i sig eventuellt inte är det som skapar ökat förtroende mellan människor, utan snarare att individer som redan besitter ett stort förtroende gentemot andra kanske är de som faktiskt är engagerade i föreningslivet och medborgarandan (Rothstein & Kumlin, 2001; Stone, 2001). Till skillnad från Putnams och Colemans starka fokus på deltagande bygger Bourdieus resonemang kring ett som liknar Hobbes – konflikt, snarare än konsensus, är det naturliga tillståndet. Det som särskiljer Bourdieus definition är uppfattningen om begreppets verkliga grund. Medan Putnam och Coleman tillämpar ett strukturellt perspektiv som baseras på formella och informella nätverk, använder Bourdieu begreppet på en lägre skalnivå som ett medel för att erhålla vinster som späder på rådande ojämlikheter. Det är tydligt att Coleman och Putnam tar avstamp i en gemensam grund av tillit, ömsesidighet och tron på kollektiv nytta, där det sociala kapitalet är inbäddat i den sociala strukturen. Socialt kapital beskrivs som en bindningsmekanism som bidrar till integration, medan Bourdieu snarare hävdar det motsatta.

2.2 Operationell definition

I nutida forskning citeras främst till Putnams sammanbindande och överbryggande socialt kapital (Currie & Stanley, 2008; Noland et al., 2016; Stanley et al, 2012; Stanley et al., 2010;

Schwanen et al., 2015), vilket sannolikt har sin grund i att definitionen är konkret och särskiljer olika former. Tack vare dess popularitet kommer även denna uppsats luta sig mot Putnams definition, men med inslag av Bourdieu och Coleman. Uppsatsen utgår från att överbryggande socialt kapital främjar heterogenitet och integration då olika människor möts i kollektivtrafikens offentliga rum. Samtidigt betraktas sammanbindande socialt kapital, i avsaknad av överbryggande, tendera mot exkludering och social segregation. Uppsatsen tar dock avstånd till det fokus Putnam riktar åt föreningsliv med avstamp i bemötande kritik – inom uppsatsens ramar finns inte möjlighet att undersöka huruvida föreningsaktiviteter är en effekt av socialt kapital i relation till kollektivtrafik eller ett resultat av andra socialpolitiska satsningar.

Den operationella definition uppsatsen tar avstamp i utgår från att socialt kapital härrör från sociala relationer, så väl starka som svaga (sammanbindande och överbryggande), mellan individer och till offentliga institutioner (sammanbindande/överbryggande och länkande) som kan generera varierande effekter. Att resa kollektivt ökar chansen för människor att skapa relationer med andra där möten betraktas som ett medel för att stärka socialt kapital. Kollektivtrafik per definition innebär att resa med andra vilket sannolikt är en av de viktigaste möjligheterna för urban interaktion med grupper utanför det omedelbara sociala sammanhanget (Currie & Stanley, 2008). Detta kommer att undersökas genom en jämförelse av visioner om kollektivtrafikens relation till socialt kapital och hur den faktiskt upplevs och tar sig i uttryck i det offentliga rummet inom kollektivtrafiken. Nedan redovisas en modell över olika sätt att mäta socialt kapital. Uppsatsen utgår från den relationella dimensionen där fokus centreras kring de tre formerna – *sammanbindande*, *överbryggande* och *länkande* i relation till de tre länkarna till kollektivtrafik – *investering*, *funktionalitet* och *överbryggande möten* för att undersöka potentialen för dessa länkar mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital.



Figur 2. Olika sätt att mäta socialt kapital och dess dimensioner.

Källa: Social Capital Research & Training

2.3 Tidigare forskning

Den samtida forskningen är generellt överens om att det råder bristande kunskap om kollektivtrafik i relation till sociala aspekter. För att visa detta genomförde Antonson och Levin (2018) en komparativ studie över social påverkan i strategisk planering inom Europeiska unionen, vilken visade att Sverige varken kategoriserar eller bryter ner kategorier av sociala konsekvenser inom projekt som behandlar transportinvesteringar. Det här menar de är överraskande eftersom Sverige är känt som ett land med hög standard av välfärd som berör sociala frågor. Studien undersökte hur sociala frågor hanteras under planering av transportinvesteringar genom att analysera miljökonsekvensbeskrivningar för 18 större infrastrukturprojekt i Sverige. Resultaten visade att de främsta kopplingarna till sociala frågor var behäftade med hälsa och tillgänglighet, och även att konsekvensanalyser som gjorts i nutid tilldelade mindre utrymme till sociala frågor än de med ett äldre datum. Baserat på ökat intresse för sociala frågor i planeringen och på grund av bristen av nationella mål och riktlinjer, har kommuner och konsulter försökt skapa egna metoder för att mäta och bedöma sociala effekter, såsom sociala konsekvensbeskrivningar som dock saknar övergripande förvaltning och samordning, vilket går i linje med de tendenser man kunnat spåra i Sverigeförhandlingen (Antonson & Levin, 2018; Winter, 2015). Trots detta har flertalet studier försökt utkristallisera sambandet mellan transport och sociala frågor med hjälp av olika definitioner och tillvägagångssätt.

Genom en fallstudie av spårvagnslinjen Tramlink i London analyserade Cuthill m.fl. (2018) transportinfrastrukturens inverkan på en rad sociala åtgärder med hjälp av både kvantitativa och kvalitativa metoder. Studien visade att fysiska egenskaper hos transportinfrastrukturen i kombination med icke-fysiska egenskaper hos samhället bidrar till att skapa möjligheter för individer att lyckas. Kollektivtrafik kan förstås som en maktutjämnare som genom målstyrda offentliga investeringar kan bidra till att motverka ständigt växande sociala ojämlikheter (Cuthill et al., 2018). I linje med detta går Currie och Stanleys (2008) teoretisering av kopplingen mellan socialt kapital och kollektivtrafik som visar att aspekter av socialt kapital (som utgår från Putnam) redan finns beskrivna inom mobilitet- och tillgänglighetsforskning, men att begreppet erbjuder en bredare inblick i potentiella fördelar med att förbättra tillgängligheten för missgynnade områden. Trots att konceptet kring socialt kapital är mångsidigt och svårgripbart, ger länkarna mellan socialt kapital och transport en möjlighet att förstå hur kollektivtrafik kan bidra till att minska social utsatthet genom att tillhandahålla mobilitet och tillgänglighet. Vidare är detta samband viktigt att förstå eftersom missgynnade grupper ofta lider brist av socialt kapital, personlig mobilitet och tillgänglighet.

I en empirisk studie av storstadsområdet Victoria i Australien försökte Stanley m.fl. (2010) förstå transportens roll för att underlätta ett rättvist och inkluderande samhälle. Studien baserades på en större enkätundersökning med kollektivtrafikresenärer där flertalet variabler undersöktes för att urskönja dess relevans för social inkludering. Studiens resultatet visade att både sammanbindande och överbryggande socialt kapital är starkt korrelerande med social inkludering – ju starkare dessa nätverk är, desto mer sannolikt är det att individen är socialt inkluderad i samhället. Individer med starkt överbryggande kapital har högre sannolikhet att

göra fler resor, vilket inte gäller för de individer som enbart innehar starka sammanbindande nätverk. Resultatet påvisar att resor inte är nödvändiga för att behålla kontakt med nära och kära, utan för att bevara de överbyggande sociala nätverken. Dessutom visade studien att välbefinnande är starkt associerat med sammanbindande nätverk, men saknar korrelation med överbyggande socialt kapital. Möjligheten att skapa goda överbyggande nätverk verkar vara relaterad till ökad transport och framstår som viktigt för att främja social inkludering, vilket går i linje med Putnams teori, med det är inte nödvändigtvis en faktor som ökar individers känsla av tillfredsställelse. Således är de intima sociala banden inom familjen viktiga för välbefinnandet, samtidigt som transport är en viktig faktor för att stärka det överbyggande sociala kapitalet som i sin tur är viktigt för ökad integration. Av detta följer att förbättrade mobilitetsalternativ leder till ökad möjlighet för nätverksanslutningar som resulterar i en uppåtgående trend mot förbättrad social integration och ökad förståelse mellan människor.

I artikeln *Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods* undersöker Leyden (2003) om den byggda miljön påverkar graden människor som är involverade i samhället och med varandra. Studien bygger på antagandet att vissa grannskapstyper möjliggör eller uppmuntrar sociala band, medan andra inte gör det. Detta undersöktes med hjälp av 279 postenkäter i åtta irländska grannskap där studien avsåg att mäta fyra aspekter av socialt kapital: hur bra invånarna kände sina grannar, invånarnas förtroende och tillit till andra människor, invånarnas politiska deltagande samt graden av socialt engagemang i området, vilket definitionsmässigt kan relateras till Putnams sammanbindande, överbyggande och länkande socialt kapital. Teoretiskt sett är den grannskapstyp som sannolikt är mest gynnsam utifrån socialt kapital den som består av blandad bebyggelse och funktioner samt främjar fotgängare eftersom detta gör det möjligt för boende att utföra vardagliga aktiviteter i närområdet, vilket i sin tur ökar möjligheten att interagera med varandra i vardagen. Här ställs de äldre, traditionella stadsdelarna i kontrast mot moderna förorter som främst består av bostadsbestånd som gör dem bilberoende. Resultatet visade tydligt att gångvänliga områden genererar större socialt kapital än moderna, bilberoende förorter. Individer som bor i funktionsmixade områden som präglas av gångavstånd är mer benägna att känna sina grannar, ha förtroende för andra, delta politiskt samt vara engagerade i sociala sammanhang.

I likhet med Leyden studerar Kamruzzaman m.fl. (2014) sambandet mellan socialt kapital och *transit-oriented development* (TOD) – ett relativt nytt stadsutvecklingsbegrepp som syftar till ett område med hög densitet av bostäder och arbetsplatser, varierande markanvändning samt täta och bra förbindelser med kollektivtrafik. I kontrast till TOD beskrivs *transit-adjacent development* (TAD) där man misslyckats att uppmuntra en kompakt funktionsblandning, särskilt i stationsnära lägen. Studien tar avstamp i att det finns en brist av empiriska studier som visar sociala effekter av dessa typer av investeringsområden. Även om Leyden (2003) studerar funktionsmixade områden och gångbarhet i relation till socialt kapital, har lite fokus riktats mot socialt kapital och transportsatsningar. Studiens resultat visade att områden som klassificeras enligt TOD generellt innehar högre socialt kapital än övriga områden, samtidigt som TAD-områden generellt innehar lägre socialt kapital än traditionella förorter. Tidigare forskning har även visat att individer som bor i TOD-områden har en högre sannolikhet att åka kollektivt,

cykla eller gå istället för att använda bil som transportmedel, vilket även stärker socialt kapital (Kamruzzaman et al., 2014).

Även Noland m.fl. (2016) har studerat effekten av *transit-oriented development* för socialt kapital. Studien bygger på tidigare data i New Jersey, men gör ett urval i attitydfrågor som syftar till att mäta socialt kapital. Områden som genomgått utveckling enligt *transit-oriented development* kan ge större möjligheter för samhällen att bygga varaktiga nätverk och därmed öka socialt kapital. Studien visade att människor som lever nära kollektivtrafik är i viss mån benägna att ha större socialt kapital, då de som bodde i stationsnära områden var övertygade om att området var en bra plats att bo på samt att det fanns en känsla av gemenskap inom grannskapet. Medan Putnam (2000) beskriver utspridda förorter som ett hinder för samhällets sociala kapital, påvisar empiriska data att resonemanget delvis inte stämmer. Förorter som har god tillgång till kollektivtrafik kan ändå alstra stora mängder socialt kapital, trots att de är belägna en bit ifrån stadskärnan. Studien visade dock att andra variabler som är starkt relaterade till *transit-oriented development* inte behöver förknippas med ökat socialt kapital. Huvuddragen för en transitorienterad utveckling är blandade funktioner tillsammans med bra kollektiva förbindelser, men resultat visade konsekvent att en hög sysselsättningsnivå bland invånarna kan generera lägre socialt kapital, samtidigt som en hög befolkningstäthet inte har någon effekt för socialt kapital. Dessutom visade studien att personer som bodde i enfamiljshus även hade högre socialt kapital än de som bodde i flerfamiljshus. Detta går emot tidigare forskning kring *transit-oriented development* och socialt kapital eftersom hög sysselsättningsdensitet är ett av de uttalade målen för dessa områden, samtidigt som de tenderar att bestå av flerfamiljsbostäder. Författarna är dock noga att påpeka att detta resultat kan vara en konsekvens av de modeller som användes. Relationen mellan socialt kapital och närhet till kollektivtrafik inte är självklar, utan kan påverkas av andra variabler vilket återigen påvisar det sociala kapitalets komplexitet.

Stanley m.fl. (2012) utgår från Putnams resonemang när de argumenterar att förekomsten av kollektivtrafik i ett grannskap förbättrar rörligheten hos individer och följaktligen bidrar till att utveckla sociala nätverk och relationer i området. Dessutom innebär kollektivtrafik per definition att resa med andra och därigenom ges möjligheter till social interaktion under resan som i sin tur kan stärka socialt kapital. Studien visade att en ökning av tillgänglighet även motsvarar en ökning av socialt kapital, vilket delvis kan förstås som minskat bilresande. Genom förbättrad kollektivtrafik stärks det sociala kapitalet och individers individuella säkerhetsnät. Dessutom bidrar en god kollektivtrafik med hög densitet till att möjliggöra social interaktion med medresenärer som stärker individens sociala kapital (Stanley et al., 2010; Stanley et al., 2012). Detta stöds även av Mattisson m.fl. (2014) som påvisar att de som använder bilen som pendlingsmedel i vardagen generellt besitter lägre nivåer av deltagande och förtroende, medan dessa nivåer istället är högre för dem som reser kollektiv. Dock visade studien att korta resor med kollektivtrafik, snarare än långa, förfogade över störst signifikans för socialt kapital sett utifrån socialt engagemang, vilket går i linje med Putnams förortsresonemang.

3. Metod

I följande avsnitt presenteras metoder och material som används för att besvara uppsatsens frågeställningar. Inledningsvis redovisas val av metodologisk inriktning för att därefter mynna ut i genomförandeprocessen som slutligen följs av en kritisk diskussion kring metodval, källor samt etiska aspekter.

3.1 Val av metodologisk inriktning

I studier likt denna är valet av metodologisk inriktning ofta avgörande för studiens resultat och slutsatser. Att tillämpa kvantitativ eller kvalitativ forskningsdesign påverkar utformningen av arbetet från början till slut och bör baseras på de frågeställningar arbetet ämnar besvara. Är syftet att söka samband och mönster lämpar sig en kvantitativ design då den genererar en bredd som gör resultaten representativa och generaliserbara. Inom kvalitativa studier ligger tonvikten snarare vid ord och tolkning för att nå djupare förståelse. Tidigare var distinktionen mellan kvantitativ och kvalitativ forskning uppenbar, men på senare tid har denna kommit att ifrågasättas och idag är det inte ovanligt att de två disciplinerna används för att komplettera varandra (Bjereld et al., 2009; Bryman, 2011).

Då uppsatsen syftar till att undersöka relationen mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital för att öka förståelsen inom ett relativt outforskat ämne lämpar sig kvalitativa metoder väl utifrån viljan att nå förståelse kring ett komplext fenomen snarare än att söka kausalitet. Tidigare forskning om socialt kapital har främst använt statistiska beräkningar eller kvantitativa enkätundersökningar där man försökt konkretisera socialt kapital i ett antal indikatorer såsom valdeltagande, upplevd trygghet, tillit till grannar och storlek på nätverk som ofta baseras på demografiska och socioekonomiska faktorer (Stanley et al., 2010; Leyden, 2003; Kamruzzaman et al., 2014; Noland et al., 2016; Stanley et al., 2012). Dock har denna inställning kritiserats på grund av dess oförmåga att bedöma relationerna mellan dimensionerna, till exempel korrelationen mellan förtroende och deltagande. De kvantitativa metoderna förbiser en dimension som är särskiljande när man undersöker sociala fenomen – fenomenets komplexitet – som är svår att undersöka genom skalan 1–5 eller ”mycket bra” till ”mycket dålig”. Frågan om *varför* något upplevs som det gör går ofta försummad i kvantitativa enkäter (Roche, 2004 i Kamruzzaman et al., 2014). De styrkor som tillskrivs kvalitativa metoder när det gäller socialt kapital är dess förmåga att förstå det sociala nätverkets natur och individuella erfarenheter i en kontext av tillit och ömsesidighet (Currie & Stanley, 2008). De nätverk och normer som innefattas i det sociala kapitalet bygger på komplexa relationer och kan innehålla en mängd olika tolkningar, vilket ytterligare talar för svårigheten att kvantifiera, standardisera och jämföra sociala fenomen (Claridge, 2018; Winter, 2015).

3.2 Fallstudie

Precis som benämningen avslöjar syftar en fallstudie till att belysa ett fall studerat utifrån olika vinklar för att generera en intensiv och detaljerad granskning. Det utmärkande draget är målet att förstå komplexa sociala fenomen som ofta är svåra att särskilja från dess kontext i form av sociala relationer och processer. Dock har denna forskningsstrategi ifrågasatts vad gäller extern validitet och generaliserbarhet, men syftet är sällan att nå resultat som går att generalisera till

alla typer av fall, utan snarare att belysa komplexiteten för just det studerade fallet (Bryman, 2011; Yin, 2003). Gummesson (2004) definierar fallstudiebaserad forskning som "...ett eller flera fall från verkliga livet används som empiriskt underlag för forskning, särskilt när kunskap om ett område helt eller delvis saknas och när det rör sig om komplexa fenomen" (Gummesson, 2004: 116). En fallstudie stärks kvalitetsmässigt av att kombinera olika insamlingsmetoder som exempelvis intervjuer och observationer, något som även benämns som *triangulering* som syftar till komplettering av styrkor och begränsningar (Gummesson, 2004).

Med avstamp i ovanstående redogörelse har det empiriska materialet för denna uppsats samlats in i form av en fallstudie av tunnelbaneförlängningen mellan Akalla och Barkarby. Fallstudien baserades på empiriskt material insamlat genom intervjuer och observationer, båda av kvalitativt slag. Nedan redovisas en linjekarta över tunnelbanan i Stockholm, inklusive framtida utbyggnationer. Förlängningen mellan Akalla och Barkarby som studien avser att studera är markerad i blått på kartan.



Figur 3. Illustration över tunnelbanenätet inklusive nya utbyggnader. I färg ses förlängningen Akalla – Barkarby. Källa: www.nyatunnelbanan.sll.se

3.2.1 Intervju

Inom kvalitativ forskning är intervjuer sannolikt den mest använda metoden tack vare dess flexibilitet och följsamhet. Med benämningen kvalitativa intervjuer syftas specifikt till två tillvägagångssätt – ostrukturerad eller semistrukturerad. Den ostrukturerade intervjun styrs enbart av ett visst antal teman som forskaren vill belysa och kan därutöver liknas vid ett vanligt

samtal. Den semistrukturerade intervjun utgår snarare från en intervjuguide med formulerade frågor, men där forskaren ges friheter att frånga den strukturerade ordningen genom följdfrågor som inte finns redovisade i guiden (Bryman, 2011; Gummesson, 2004). Yin (2003) hävdar att styrkorna med att använda sig av kvalitativa intervjuer inom en fallstudie är att de är målinriktade att belysa fallstudieområdet. Dessutom har intervjuer, till skillnad från exempelvis enkäter, en förmåga att vara insiktsfulla med möjlighet att förklara varför något uppfattas på ett visst sätt. Dock tenderar kvalitativa intervjuer att snedvridas om frågorna är dåligt konstruerade eller om informanten försöker svara enligt vad den tror forskaren vill höra.

3.2.2 Observation

Precis som intervjuer är även observationer vanligt förekommande för insamling av empiriska data vid kvalitativ fallstudieforskning eftersom de fångar in kontexten som skapar verklighetsförankring. Det finns flertalet tillvägagångssätt inom vetenskaplig observation där skillnaden ligger i om observationen är strukturerad eller ostrukturerad, om forskaren är deltagande eller icke-deltagande eller om observationen är enkel eller styrd. Den *deltagande observationen* är den mest förekommande inom samhällsvetenskapen och syftar till att ge en djup förståelse av det studerade sammanhanget. Det finns inga tydliga riktlinjer kring hur pass deltagande forskaren bör vara, utan detta varierar (Bryman, 2011). För denna uppsats lämpar sig en deltagande observation väl då den avser att studera vad som sker i det urbana rummet inom kollektivtrafiken, men även undersöka det som inte direkt kan observeras – hur människor upplever relationen mellan den nya tunnelbanan och socialt kapital.

3.3 Genomförande

Arbetet började med att söka efter aktuell forskning som kunde relateras till uppsatsens övergripande tema. För denna sökning användes främst sökmotorn *Web of Science* då god kvalitet kunde säkerställas genom kvalitetsgranskningsfunktion. Litteraturgenomgången syftade till att ta reda på vad som tidigare forskats om inom fältet samt få en inblick över eventuella kunskapsluckor. Genomgången visade delvis en bristande kunskap samt bristande empiriskt stöd kring relationen mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital. Detta väckte mitt intresse för att undersöka hur kollektivtrafikinvesteringar kan förstås utifrån termen socialt kapital.

3.3.1 Kvalitativa intervjuer

Syftet med de kvalitativa intervjuerna var att nå en djupare förståelse av relationen mellan kollektivtrafik och socialt kapital utifrån olika perspektiv – delvis sakkunniga inom ämnesområdet, delvis planerare inom fallstudieområdet. Intervjuerna var utformade av semistrukturerad karaktär där en strukturerad intervjuguide var vägledande, men inte fullt styrande. Vid utformning av intervjuguiderna var tanken att fokusera på informanternas egna erfarenheter, tankar och åsikter. Intervjuerna inleddes med ett fåtal öppningsfrågor som fokuserade på att nå en djupare inblick i informanternas yrkesroll och hur den kan relateras till ämnet uppsatsen behandlar. Att inleda intervjun med öppna frågor kan enligt Dalen (2015) vara fördelaktigt för att skapa en tillit mellan forskaren och informanten. Därefter övergick intervjun till att fokusera på de tre länkarna mellan kollektivtrafik och socialt kapital – *investering, funktionalitet* och *överbryggande möten* för att få informanternas syn på hur dessa aspekter är

tänkta att fungera och hur de upplever att de fungerar i praktiken. Därefter följde ett antal frågor kring olika former av socialt kapital och eventuella effekter i Akalla och Barkarby. I slutet av intervjun erbjöds även informanterna möjligheten att nämna något som inte berörts under intervjun. Intervjuerna utfördes vid fyra olika tillfällen, med fem olika informanter och med tre olika intervjuguider som var anpassade efter informanternas yrkesroll och erfarenheter. De som intervjuades var:

Tabell 3. Redovisning av intervjutillfällen, informanter samt deras yrkesroll.

Intervjutillfälle	Informant	Yrkesroll
1	Anna Modin	Ämnessakkunnig, Näringsdepartementet, Regeringskansliet
2	Emelie Grind	Samhällsbyggnadsdirektör, Järfälla kommun
3 (telefonintervju)	Ewa Jungstedt Pilestål	Utredare, Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning
4	Jon Halling & Sofie Rådestad	Hållbarhetskonsult, Tyréns & Utredare social hållbarhet, Tyréns

Informanterna valdes med omsorg för att belysa olika perspektiv av relationen mellan kollektivtrafik och socialt kapital. Den första intervjun genomfördes med Anna Modin som var huvudskribent för Stockholmsförhandlingen vilket innebar att hon kunde ge en djupare förståelse hur man tänkt kring tunnelbaneförlängningen ur förhandlingsperspektivet. Studiens andra intervju ägde rum på kommunhuset i Jakobsberg med Emelie Grind, samhällsbyggnadsdirektör i Järfälla Kommun, för att få en bild av hur kommunen ser på den nya tunnelbanan till Barkarby. Därefter hölls en telefonintervju med Ewa Jungstedt Pilestål som arbetar som utredare inom stadsdelsförvaltningen Rinkeby-Kista för att komplettera förståelsen med hur man ser på den nya tunnelbanan utifrån ett Akalla-perspektiv. Den sista intervjun hölls med Jon Halling och Sofie Rådestad som arbetat med social hållbarhet i området Akalla-Barkarby.

3.3.2 Deltagande observation

Då fallstudien syftade till att nå en mer heltäckande förståelse kring relationen mellan kollektivtrafik och socialt kapital avsåg den även att studera hur denna relation uppfattas utifrån ett medborgarperspektiv. Den empiriska undersökningen började med en pilotstudie i Akalla för att skapa en uppfattning om den studerade miljön samt hur välanpassat observationsschemat och de utarbetade frågorna var. Pilotstudien visade att det fanns svårigheter att nå informanter på grund av språkbarriärer samt att tiden på perrongen sällan räckte för att ställa studiens frågor. Detta resulterade i att frågorna omformulerades i mer vardagliga termer och korrigerades från ledande till mer öppna frågor, samtidigt som intervjuområdet vidgades från att enbart inkludera perrongen till att inkludera stationsområdet med omnejd. Efter pilotstudien genomfördes sex deltagande observationer, tre i Akalla och tre i Barkarby, under tre olika tidpunkter, morgon (klockan 8–9), mitt på dagen (klockan 12–13) och eftermiddag (klockan 17–18), för att eftersträva en verklighetsförankrad empiri. Varje observation byggde på två separata delar; inledningsvis observerades tillvaron utifrån ett observationsschema med syftet att studera om människorna som åkte kollektivt skiljde sig åt mellan Akalla och Barkarby sett till kön, ålder, social ställning och etnicitet, samt hur de offentliga mötena inom kollektivtrafiken tog sig i uttryck. De observerade attributen tog tydligt avstamp i tidigare teorier kring sammanbindande

och överbryggande social kapital (Putnam, 2000). Denna del av observationen genomfördes utanför stationen, på perrongen samt åkandes med respektive färdmedel. Den andra delen av observationen var mer interaktiv och deltagande då frågor ställdes till personer inom stationsområdet hur de upplevde den nya tunnelbaneförlängningen. Dessa frågor fokuserade, precis som intervjuerna, på de tre länkarna mellan kollektivtrafik och socialt kapital: *investering, funktionalitet* och *överbryggande möten*. Respondenterna valdes ut med hjälp av ett bekvämlighetsurval vilket innebär att forskaren tillfrågar informanter som framstår som tillgängliga (Bryman, 2011). Denna urvalsmetod möjliggör ett enkelt sätt att hitta lämpliga informanter, men det medför givetvis reducerad representativitet (Gummesson, 2004). Urvalet lämpar sig dock väl för uppsatsens syfte då de förbestämda kriterierna var att informanten skulle bo i Akalla eller Barkarby samt nyttja kollektivtrafik. Under urvalsprocessen eftersträvades en spridning av informanter sett till kön, ålder, social ställning och etnicitet för att nå en bredd av empiriskt material. Snabbintervjuerna genomfördes med totalt 30 personer, 13 i Akalla och 17 i Barkarby, därefter upplevdes en teoretisk mättnad när den empiriska datan inte längre genererade nya resultat. Denna form av observation går under benämningen *observatör-som-deltagare* då forskaren i huvudsak agerar som en intervjuperson i fält (Bryman, 2011).

3.3.3 Transkribering, kodning och analys

Efter varje intervjutillfälle påbörjades transkribering av bandupptagningen eftersom bearbetning i närtid ökar förståelsen. Av det inspelade materialet genomfördes en korrekt transkribering inklusive grammatiska fel och utfyllnadsord som ”äh” och ”öh”. De citat som redovisas i uppsatsens resultatavsnitt har däremot korrigerats från sådana felsägningar för att öka förståelsen och läsbarheten, dock har detta gjorts utan att förändra citatets innebörd. Då uppsatsen inte avser att analysera informanternas språkbruk och ordval, utan snarare dess tankar och erfarenheter, påverkas inte uppsatsens resultat eller slutsatser. När materialet transkriberats påbörjades kodning för att underlätta vidare analys genom att finna mer abstrakta kategorier och samordna materialet på nya sätt (Dalen, 2015). Vid bearbetning av materialet genomfördes delvis en tematisk analys, delvis en riktad innehållsanalys. Detta innebär att materialet både genomgick en metodisk genomsökning för att identifiera innebörden samt analyserades utifrån de förutbestämda kategorierna *investering, funktionalitet* och *överbryggande möten* i kombination med *sammanbindande, överbryggande* och *länkande socialt kapital* (Bryman, 2011; Graneheim & Lundman, 2004). Genom detta tillvägagångssätt där citat grupperas för att utkristalliseras till ett antal teman med återkommande uttryck och erfarenheter informanterna emellan kan man fördelaktigt jämföra det empiriska materialet. Dessa teman grupperades med olika rubriker vilket lade grunden för analysen. Vidare kodades även observationsmaterialet utifrån samma analytiska ramverk för att lättare sammanföra empirin.

3.4 Metodkritik

När det kommer till bedömning av kvalitativ forskning förespråkar Bryman (2011) alternativa kriterier än de klassiska *validitet* och *reliabilitet*, och refererar istället till fyra villkor för tillförlitlighet: *trovärdighet, överförbarhet, pålitlighet* och *konfirmerande*. Dessa begrepp hänvisar till hur uttryckligt den sociala verkligheten skildras och hur väl den stämmer överens med informanternas verklighet (*trovärdighet*), hur väl studiens resultat är användbara för annan kontext (*överförbarhet*), hur väl forskningsprocessen skildras i studien och hur väl slutsatserna

är teoretiskt grundade (*pålitlighet*) samt hur väl forskningen genomförts på ett opartiskt sätt med inslag av kritisk diskussion (*konfirmerande*). För denna studie gäller främst höga värden för studiens pålitlighet och verifierbarhet då studien genomgående fört kritiska diskussioner kring teori, tillvägagångssätt och resultat samtidigt som kontinuerlig dialog förts med studiens handledare. Det är även viktigt för studiens transparens att förtydliga att studien delvis initierats av konsultföretaget Trivector Traffic som medverkat genom att erbjuda möjligheten att använda deras kontorslokaler samt varit behjälpliga med material och diskussioner kring studien. Däremot har studien varit ett enskilt arbete där Trivector Traffic inte påverkat studiens innehåll eller varit delaktiga i utformande av syfte, frågeställningar eller analys av det empiriska materialet.

3.4.1 Källkritik

Den litteratur som använts i studien har värderats utifrån de grundläggande kriterierna för bedömning av källor: *beroende, äkthet, tid och tendens* (Bryman, 2011). Studien refererar i första hand till primärkällor av vetenskaplig karaktär som kvalitetsgranskats av oberoende part. I studien refereras dock till viss forskning som inte uppfyller aktualitetskravet sett till publiceringsår. Dessa artiklar har trots sin ålder tagits i anspråk då det råder bristande kunskap inom fältet, men de har även granskats med kritiska ögon för att bedöma dess tillförlitlighet.

Den primärdata som samlats in under studiens intervju- och observationstillfällen har i största möjliga mån utgått från dess relevans för uppsatsens frågeställningar. De källor som används för djupintervjuer har noggrant valts utifrån arbetsområde och kompetens för att tillföra relevant information. Tillförlitligheten för dessa kan anses vara hög då informanterna intervjuats utifrån dess yrkesroll, dessutom har autenticiteten säkerställts i form av personliga möten för intervjutillfällena (med undantag för en telefonintervju). Dock kan tillförlitligheten inte anses vara lika hög gällande snabbintervjuerna i Akalla och Barkarby eftersom det finns en risk att informanterna upplevde intervjusituationen som obekvämt eller trängd vilket kan påverka responsen. Uppsatsens tema bör dock inte uppfattas som känsligt vilket stärker tillförlitligheten (Troost, 2014). För att få en bred empiri genomfördes snabbintervjuerna vid tre olika tidpunkter, som nämnts ovan, men det gick tydligt att urskilja att stationsområdet präglades av stress under observationen som genomfördes under morgontimmen. Detta kan givetvis medföra att responsen inte kan anses lika tillförlitlig då risk finns att informanterna har ökat motiv att svara enligt vad de tror är forskarens önskan för att snabbt ta sig från situationen och platsen. Vidare uppstod en del språkbarriärer vid snabbintervjuerna i Akalla vilket medförde att alla informanter som tillfrågades inte kunde intervjuas, vilket givetvis medför ett snedvridet resultat där individer som inte talar svenska eller engelska inte representeras i urvalet. Vidare tenderar observationsstudier att präglas av subjektiva inslag eftersom forskarens förståelse och paradigm tillåts ta plats. Då denna studie lutar sig mot den kvalitativa forskningstraditionen där målet inte är att nå representativa, generaliserbara resultat, ställer detta inte till problem i lika stor utsträckning. De observerade attributen bygger på tidigare teori och utgår från studiens operationella definition, dock präglas studien av subjektivitet eftersom forskaren tolkar vad som tillskrivas dessa attribut. Exempelvis, vad bör tolkas som överbryggande möte och vad bör tolkas som sammanbindande interaktion? Här kan dock intervjuerna i områdena verka som

kontrollverktyg för att bekräfta eller dementera det observerade materialet, samtidigt som en djupare förståelse kring människors uppfattning genereras.

3.4.2 Etiska aspekter

Att genomföra en fallstudie där empirin samlas genom kvalitativa intervjuer och observationer medför att forskaren ställs inför ett antal etiska problem som härrör alltifrån urval av informanter, insamling av data och redovisning av resultat. Etiska aspekter är av stor betydelse för all forskning, men inom kvalitativa undersökningar anses etiken spela en än mer betydande roll då antalet informanter ofta är färre samtidigt som de delger mer djupgående erfarenheter och tankar än vid kvantitativa undersökningar. Då djupintervjuerna avsåg informanter i dess yrkesroll kring ett ämne som inte bör betraktas som känsligt, bör denna del av undersökningen inte präglas av särskilda etiska aspekter. Dock medför all forskning som avser intervjuer ett etiskt ansvar under transkriberingsprocessen eftersom intervjun går från att vara en öppen handling till en mer fixerad form. När forskaren överför intervjun från tal till skrift innehar den en särskild maktposition i fråga över hur dialogen redovisas (Dalen, 2015). Genomgående under transkriberingsprocessen, som nämnts ovan, eftersträvades en verklig återspeglning av intervjun, inklusive språkfel och utfyllnadsord.

Den deltagande observationen präglades ändock av mer etiska bekymmer då den avsåg att studera vilka möten som ägde rum inom kollektivtrafiken samt om det återfanns skillnader i social profil mellan Akalla och Barkarby, vilket medförde att observationen byggde på att studera människan och hennes beteende. Detta kan ha en negativ inverkan för resultatens trovärdighet eftersom det kan vara svårt att studera aspekter som etnicitet, social ställning och kulturella skillnader vilket resulterar i att forskarens förförståelse tillåts ta plats utan uppföljning av dess riktighet. På grund av detta avsåg observationen att studera återkommande och generella skillnader/likheter, snarare än på individnivå. Dessutom har all empiri som genererades vid observationstillfällena avidentifierats för att skydda informanterna och det observerade personerna eftersom de uppträder som privatpersoner. Vidare har studien genomförts i linje med vad som inom litteraturen avses som regelrätt forskning då de fyra etiska principerna *informationskravet*, *samtyckeskravet*, *nyttjandekravet* och *konfidentialitetskravet* genomgående har beaktats (Bryman, 2011).

4. Resultatanalys

I följande avsnitt presenteras de resultat den empiriska undersökningen genererat. De redovisade resultaten relateras och analyseras i sin tur utifrån uppsatsens teoretiska utgångspunkter och tidigare forskning. Avsnittet är tematiskt uppbyggt utifrån de teman som utgör intervjuguiderna, vilket även är de tre sätt kollektivtrafik kan tänkas stärka socialt kapital, för att ge en tydlig struktur. I avsnittet jämförs de tre olika skikten som fallstudiens empiri baseras på – sakkunniga, kommunen/stadsdelsförvaltningen samt medborgarna. På grund av de etiska aspekter diskuterade ovan har personer som intervjuades vid observationstillfällena avidentifierats. I avsnittet kommer de benämnas som vilken informant i ordningen samt vilket område hen intervjuades i, exempelvis intervjuperson 1 i Akalla benämns nedan som IP1A. Alla intervjuer är genomförda under april-maj 2019 vilket vidare inte anges i avsnittet.

4.1 Investering

Anna Modin, idag ämnessakkunnig på näringsdepartementet och tidigare delaktig inom Stockholms- och Sverigeförhandlingen, menar att en kollektivtrafikinvestering sänder ut en signal om att området är av betydelse för staden och dess framtida utveckling eftersom ett så pass stort projekt förutsätter stor finansiering och långsiktig tidsplanering, men denna signal påverkas även kraftigt av hur investeringen, i det här fallet tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby, planeras att utföras:

”...när man placerar den i ett område med låg social status och inte gräver ner den i tunnel, det sänder en signal, och på samma sätt sänder den andra typen av positiv signal om man gräver ned den där. Det signalvärdet kan ju inte mäta sig samhällsekonomiskt med kostnaden av att gräva ned den så det finns flera parametrar, men om man bara isolerar hur det påverkar sociala värden i samhället så sänder de offentliga investeringarna tydliga signaler om vad som är värt och inte värt, och i förlängningen vad vi är värda och inte värda.”

Hela tunnelbaneförlängningen planeras att anläggas under mark från Akalla till Barkarby, vilket sänder en signal från samhället att området och invånarna är värda att investera i. Denna vision om det länkande sociala kapitalet mellan samhällets offentliga institutioner och medborgarna stämmer överens med hur invånarna i Akalla och Barkarby uppfattar investeringen. Av de 30 informanterna i Akalla och Barkarby var det generella svaret att man ställer sig positiv till planeringen och utformningen som ligger bakom tunnelbanan. Detta exemplifierar IP4B genom sitt svar på frågan om vad hen tänker om att samhället satsar på tunnelbana i området:

”Eftersom tunnelbanan anläggs under mark tas ingen attraktiv mark i anspråk i framtiden sätt, vilket ger ett levande samhälle både ovan som under mark i Barkarby.”

Resonemanget som förs i Stockholmsförhandlingen av Anna Modin bekräftas inte bara av invånarna i området, utan går även i linje med både Leyden m.fl. (2003), Kamruzzaman m.fl. (2014) och Nolands (2016) studier kring gångavstånd och *transt-oriented development* då utformning som främjar en socialt levande stad genom blandad bebyggelse, funktionsmix och gångbarhet understödjer starkt socialt kapital på grund av att människor lättare kan interagera med varandra i vardagen. Även om det inte är uttalat att den nya stadsdelen Barkarbystaden

planeras enligt dessa ideal går det att dra tydliga kopplingar. I framtida Barkarbystaden planeras en hög densitet av bostäder, arbetsplatser och varierad markanvändning, och med den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby, med en station för på- och avstigning i Barkarbystaden, skapas goda förbindelser med kollektivtrafik i alla dess slag, såväl tunnelbana, pendeltåg som buss (Barkarbystaden, u.å.). Enligt tidigare forskning bör dessa förutsättningar generera mer socialt kapital än områden som saknar dessa, där Akalla kan ställas i kontrast då området främst består av homogena bostadsbestånd, vilket delvis går i linje med studiens resultat.

Akallaborna var generellt positiva till att samhället investerar i området vilket på lång sikt kan generera ökade markpriser och motverka segregation, men flertalet informanter lyfte även att förlängningen av tunnelbanan i första hand inte är avsedd för att gynna de som bor i Akalla, utan snarare en investering i framtida Barkarbystaden som genom förlängningen ges ökad tillgänglighet och tillgång till storstadens tunnelbanenät. Utifrån teorin om sammanbindande, överbryggande och länkande socialt kapital bör den nya tunnelbanan, som främst upplevs som en investering i Barkarby, stärka det länkande sociala kapitalet mellan Barkarbyborna och samhället, samtidigt som Akallabornas länkande sociala kapital kan påverkas negativt på grund av att investeringen i första hand är riktad åt annat håll. Ewa Jungstedt Pilestål, utredare Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning, ser dock positivt på investeringen utifrån ett Akallaperspektiv då hon menar att samhället med dess olika aktörer väljer att investera i området vilket bör betraktas som en positiv åtgärd som kan balanseras mot de negativa effekterna som Förbifart Stockholm kan tänkas bringa Akalla. Att förbifarten anläggs ovan mark mellan Akalla och Hansta sänder ut en signal av lägre prioritet, vilket överensstämmer med tidigare resonemang. Dessutom menade både Emelie Grind och Ewa Jungstedt Pilestål, som representerar Barkarby respektive Akalla i denna uppsats, att den nya tunnelbanan kan medföra att det blir tilltalande att bo och verka i området tack vare att investeringen medför en etikett av attraktivitet, vilket även flertalet informanter i Akalla och Barkarby var överens om:

”Att man väljer att anlägga tunnelbanan här betyder ju att området anses vara attraktivt på något sätt, och det kanske också finns en tanke om att det ska bli eller kommer bli mer attraktivt i framtiden också.” (IP10B).

Det var dessutom flertalet informanter som lyfte aspekten att Akalla går från att vara en slutstation till att bli en station längsmed linjen, vilket belystes ur perspektivet att situationen idag är problematiskt då den attraherar oönskade aktiviteter. Intresseväckande var dock att ingen av de tillfrågade informanterna belyste att denna ändstationsproblematik, som idag upplevs i Akalla, kan komma att förflyttas från Akalla till Barkarby som i framtiden förblir slutstation för linje 11 norrut. Istället betonades de möjligheter tunnelbaneinvesteringen kan tänkas ge Barkarby som en framväxande knypunkt och nod i ett monocentriskt Stockholm. Huruvida en ändstation blir problematisk ur samhällssynpunkt eller inte verkar vara förknippat med områdets sociala profil och i sin tur dess sociala kapital. Här kan tydliga kopplingar dras till Cuthill m.fl. (2018) som påvisar att det är viktigt att offentliga investeringar riktas mot områden som är i störst behov eftersom kollektivtrafik kan verka som en maktutjämnare som reducerar sociala ojämlikheter. De resultat som kan tolkas utifrån informanternas utsagor går i

linje med studien eftersom en offentlig investering i Akalla förväntas reducera den sociala problematiken i området.

”...Akalla slutar vara en ändstation och ändstationer är ju alltid mer utsatta generellt sätt. Det är en segregerad storstad, och om man kan bygga nytt i gammalt, men också kopplar ihop områden med olika socioekonomier genom effektiv kollektivtrafik, så är väl det ett av de få effektiva sätt att bryta sociala strukturer och segregation...” (Emelie Grind).

”...i Akalla kan det väl vara att det finns en sån ändhållplatsproblematik som de kan slippa i och med att den förlängs bort till Barkarby och Järfälla, så det blir ju ett större flöde också genom Akalla och det blir ju inte längre en ändhållplats.” (Jon Halling).

”På sikt är väl tunnelbana alltid bra egentligen, det ökar ju markvärdet och Akalla blir inte längre en slutstation vilket nog kan lösa en del problem som finns här idag.” (IP7A).

”Det är ju bra att politiker satsar på Akalla. På lång sikt är det nog bara bra. Alla vet ju vad en slutstation innebär kvällstid och så... Så att tunnelbanan fortsätter istället för att stanna här kommer nog ge den största effekten.” (IP13A).

”Barkarby station kommer ju bli en plats där man kan byta mellan olika färdmedel och en slags knutpunkt i området.” (IP9B).

”En styrka är investeringen i socialt kapital för hela regionens utveckling, en annan är där tunnelbanan slutar, alltså Barkarby station, blir en regional kollektivtrafikknutpunkt, också en slags 'hub', och det saknar vi i Stockholm idag.” (Emelie Grind).

4.2 Funktionalitet

Ett stort antal informanter i Barkarby belyste värdet av att den nya slutstationen blir en plats för byten mellan olika trafikslag. Barkarbyborna upplevde tunnelbanan som viktig utifrån möjlighet till alternativa resvägar. Dock var denna inställning inte lika stark i Akalla då invånarna upplevde att de redan har god tillgång till tunnelbanan som anses vara mer robust än pendeltåget som tar dem till Kista, Solna och centrala Stockholm. De menade i viss mån att ökad tillgänglighet till Barkarbystaden och serviceområdet Stockholm Quality Outlet kommer vara viktigt i framtiden rent nöjesmässigt. Detta betonade även Ewa Jungstedt Pilestål (Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning) då hon menar att Barkarbystadens outlet och stormarknader är attraktiva målpunkter för människor i Akalla och andra delar av området, och en ökad tillgänglighet till dessa är gynnsamt för många som inte har bil. Detta var dock Jon Halling, hållbarhetskonsult, skeptisk till och menade istället att det är så det är tänkt att fungera i teorin, men att många i praktiken drar sig för att åka kollektivt på grund av de kostnader det innebär. Detta resultat, att Barkarbyborna i större utsträckning upplevde ökade mobilitetsalternativ med den nya tunnelbanan, går i linje med Stanley m.fl. (2012) resonemang om att förbättrad tillgänglighet även motsvarar förbättrat socialt kapital eftersom ökad kollektivtrafik även bidrar till rörlighet och interaktion i närområdet.

Vidare genomsyrade tillgänglighet och mobilitet nästintill alla intervjuer som genomfördes inom studien. Detta har givetvis sin grund i kollektivtrafikens huvuduppgift att transportera människor dit dem ska, men det är också signifikant utifrån socialt kapital då känslan av tillgänglighet förknippas med välfungerande institutioner vilket i sin tur stärker det länkande sociala kapitalet mellan individ och samhälle. Sofie Rådestad och Jon Halling, båda verksamma inom social hållbarhet, var överens om att det är viktigt att andra delar av Stockholm också får tillgång till tunnelbanesystemet eftersom andra kollektiva färdmedel inte är lika robusta och pålitliga, vilket mynnar ut i en rättvisefråga då tunnelbanan är så viktig för en fungerande vardag samtidigt som alternativa resmöjligheter anses grundläggande. Att få ökad tillgänglighet och mobilitet i vardagen upplevdes, både av sakkunniga och av invånarna, som ett starkt bidrag för att öka det länkande sociala kapitalet. Den frihetskänsla som skapas när människor ges möjlighet att ta sig dit man vill på egen hand upplevdes öka tilltron och tilliten till samhällets institutioner. Nedan redovisas hur somliga informanter framhävde tillgänglighetens betydelse.

”Kollektivtrafik är ju egentligen det bästa sättet vi har för att skapa hållbar mobilitet, och mobilitet är grunden för en storstadsregions funktion.” (Emelie Grind).

”...tillgång till att kunna åka vart man vill och när man vill, hur långt man vill och helst också då till vilken kostnad man vill, det är ju alltid en fördel.” (Anna Modin).

”Kollektivtrafiken kan beskrivas som möjligheten för alla att transportera sig dit man behöver.” (Sofie Rådestad).

”En välfungerande kollektivtrafik är viktig för känslan av tillgänglighet och kunna ta sig dit man vill utan att vara beroende av annat.” (IP1B).

”...det är ju ett väldigt smidigt sätt att ta sig från Akalla idag med tunnelbanan och den går ofta så jag tror att det betyder mer än vad man egentligen tänker på, man är så van vid det. Och det är nog viktigt för att man ska trivas där man bor och med samhället på något sätt” (IP9A).

”Att känna att man har möjligheter att åka när man vill och i princip var man vill är ju superviktigt rent mentalt, och det är man nog lite bortskämd med i Stockholmsregionen jämfört med övriga delar av landet.” (IP15B).

”...tunnelbana är ett av de få attraktivitetshöjande saker som kan göra att vi kanske kan få kontor och en mix av arbetsplatser, service, bostäder, den är så given att bor jag vid en tunnelbanestation så har jag stark mobilitet, punkt.” (Emelie Grind).

Trots att sakkunniga, kommun/stadsdelsförvaltning och invånarna var överens om att tillgänglighet är en viktig aspekt av förlängningen och en av de starkaste kopplingarna till socialt kapital, var de inte lika eniga gällande nya målpunkter som genereras i och med den nya tunnelbanan. Medan flertalet informanter vid djupintervjuerna framhävde att tunnelbanan kommer generera attraktiva målpunkter för såväl boende i Barkarby som i Akalla, var invånarna inte ense om detta. Trots att majoriteten informanter framhöll ökad tillgänglighet och mobilitet

som en positiv aspekt, var det få som faktiskt trodde att tunnelbanan skulle öppna för möjligheter att nå jobb, skola, service och andra målpunkter i respektive område. I Akalla framhöll man att kopplingen nordväst inte var den viktigaste för området, parallellt som Barkarbyborna lyfte främst Kista och Solna som attraktiva platser snarare än just Akalla, samtidigt som de redan har god kommunikation till centrala delar av Stockholm. Detta kan givetvis vara behäftat med metodbegränsningar då det är svårt att få människor, inom begränsad tid att spå fem-tio år in i framtiden, vilket kan vara lättare för sakkunniga/kommun/stadsdelsförvaltning då deras arbete kräver långsiktig framförhållning.

4.3 Överbryggande möten

”Ju mer uppdelning, desto mer myter bildas ju om olika grupper. ’De som alltid håller till på den sidan gatan, de vet man ju hur de är...’ Och om man kan få en interaktion emellan så skapas en annan sorts ytlig relation som är positiv för förståelsen. På något vis skapas en interaktion, även om den inte behöver vara att man pratar och blir vänner så är det en interaktion ändå, och där har även väldigt ytliga sociala band betydelse för hur vi trivs och hur vi uppfattar våra liv.” (Anna Modin).

Denna vision som återfanns hos sakkunniga om kopplingen mellan tunnelbanan och överbyggande möten skiljer sig delvis från hur denna relation upplevs av invånarna. Medan flertalet informanter vid djupintervjuerna menade att kollektivtrafiken med dess offentliga rum kan spela roll för att bryta segregation och skapa överbyggande möten i området stämmer denna bild delvis inte med hur invånarna upplevde det. Flertalet invånare ansåg att det är bra att områdena förbinds genom tunnelbanan som säkert kan bidra till större variation, framförallt i Akalla, men de ställde sig skeptiska till föreställningen att kollektivtrafiken skulle vara ett medel för att få kontakt med eller möta andra människor. De som ändå belyste den nya tunnelbanan som viktig för att möta andra syftade främst till kontakt med vänner och släktingar, inte oförutsedda möten:

”Indirekt så kommer man ju ’möta’ mer människor om det är fler som åker här, men sen vet jag inte riktigt hur mycket kontakt det ger, så det är nog inte jätteviktigt för mig... Det är ju inte så vanligt att man umgås med vänner här (i tunnelbanan).” (IP6A).

Trots att Stanley m.fl. (2010) och Stanley m.fl. (2012) åskådliggör att de som åker mest kollektivt även besitter störst överbyggande nätverk och att detta är den viktigaste aspekten ur integrationssynpunkt, påvisade invånarnas inställning annat. Generellt upplevde de att tunnelbanan kan vara positiv ur integrationssynpunkt, men de menar att kollektivtrafikens rum inte genererar överbyggande möten eller relationer. Detta var emellertid flera av de sakkunniga överens om då de lyfte teknologins betydelse i sammanhanget. I dagens moderna samhälle, där du förväntas vara uppkopplad och tillgänglig, medför att många människor har telefonen i handen och hörlurar i öronen den tid de vistas i kollektivtrafiken. Detta kunde även tydligt följas under studiens observationstillfällen, som även överensstämmer med Putnams (2000) förklaring till minskat socialt kapital i USA. Dock lyftes tanken att det måste vara bättre att man reser med andra och ser varandra än om fallet skulle vara det motsatta, vilket även kan relateras till Putnams teori om förortsutbredning och individuellt bilåkandet. De sakkunniga var rörande överens om att den ”delade” transporten som kollektivtrafiken innebär har större betydelse än vad många tror. Tack vare att kollektivtrafiken är ett offentligt rum, där det

dessutom ofta förekommer trängsel, kan vi inte värja oss mot ”det” vi inte vill komma i kontakt med. I kollektivtrafiken tvingas människor att dela utrymme med främlingar, vilket kan vara en viktig pusselbit för att öka förståelsen och tilliten mellan olika grupper i samhället som i förlängningen även kan bidra till ökad integration.

”...bara det att vara ihop med andra människor är ju ändå någonting positivt, att inte sätta sig i sin bil. Sen är det ju ett utav få ställen där människor faktiskt samlas och trycks ihop med främlingar, och det är väl kanske nyttigt bara det. Man kanske överhör ett samtal, man irriterar sig för något, man blir glad för någonting, så det tror jag att kollektivtrafiken gör.” (Emelie Grind).

Resonemanget om att det skapas en förståelse mellan människor genom kollektivtrafiken, vilken ökar i och med den nya tunnelbanan, är förenligt med resultaten från Stanley m.fl. (2010) studie – ökade mobilitetsalternativ leder till en ökad möjlighet för nätverksanslutningar som i sin tur resulterar i en uppåtgående trend för social integration och ökad förståelse mellan människor. Även om denna inställning inte återfanns bland invånarna i området kan det vara en konsekvens av metodval – att tillfråga informanter i området om det tror att den nya tunnelbanan som beräknas vara klar 2024 kommer att öka deras möjligheter till kontakt, möte eller förståelse för andra människor kan vara problematiskt sett ur ett forskningsperspektiv, delvis eftersom svaret kräver eftertanke, delvis eftersom det kan vara svårt för invånarna att ge hypotetiska framtidsscenarior då människor är mobila varelser som kanske inte bor i området om fem år när tunnelbanan står färdig. Dock visar studier att individer med starkt lokalt socialt kapital – som definieras utifrån ett hushålls sociala band med människor som lever i närheten – påverkar huruvida människor är villiga att flytta eller inte. Sociala band är plats-specifika och mindre värdefulla på annan plats, vilket kan medföra att ett hushåll med starka sociala band avstår från att flytta för att bevara socialt kapital (Kan, 2007), vilket bör tala för resultatens giltighet. Emellertid lyfte flertalet informanter att förbindelsen mellan Akalla och Barkarby kan resultera i att områdena upplevs närmare och inte lika skilda varandra, vilket i viss mån överensstämmer med visionen om överbryggande möten utifrån social inkludering och integrationssynpunkt.

4.3.1 Användning av rummet

Observationerna i Akalla och Barkarby genomfördes med syfte att undersöka om områdena skiljde sig åt utifrån variabler som samspelar med olika former av socialt kapital. Med avstamp i tidigare teori avsåg observationerna att studera vilka människor som vistas i rummet, vilka möten som äger rum och hur rummet används. Vad som tydligt gick att urskilja vid alla sex observationstillfällen var att områdenas befolkningssammansättning skiljde sig åt. Området kring Akalla var delvis heterogent sett till ålder och kön, men majoriteten av människorna vid stationsområdet var kvinnor i övre medelåldern med utländsk bakgrund. Området kring Barkarby upplevdes däremot mer heterogent då människor med varierande ålder, kön, social ställning och etnicitet vistades i rummet. Att förbinda de två områdena med kollektivtrafik kan teoretiskt sett generera överbryggande möten mellan heterogena människor och grupper (Putnam, 2000). Trots att Stanley m.fl. (2010) studie visade att kollektivtrafik är av betydelse för att erhålla och bevara överbryggande nätverk, samtidigt som det saknas stark korrelationen mellan sammanbindande socialt kapital och kollektivtrafik, visade observationerna att varken stationsområdet kring Akalla eller Barkarby präglades av social interaktion i form av möten, och den interaktion som ägde rum var i första hand av sammanbindande karaktär. Detta går dock i linje med Anna Modins respons på frågan hur man planerar för oförutsedda möten inom

kollektivtrafiken: ”...kollektivtrafiken är ju inte till för oförutsedda möten, så jag tror inte att man ska använda den för att planera för det. Kollektivtrafikens huvuduppgift är transporterarna”. Även Emelie Grind menade att man inte planerar för oförutsedda möten idag, men att den trängsel som finns i rummet gör att människor kommer varandra närmare, vilket i sin tur har effekt för socialt kapital. Dock användes det urbana offentliga rummet inom kollektivtrafiken i första hand som ett medel för transport snarare än mötesplats. Trots kollektivtrafikens huvuduppgift att transportera människor dit de vill, när de vill, skapas ändå möten i rummet som kan verka överbyggande, även om människor inte interagerar genom samtal, en slags underliggande överbyggande interaktion. De genomförda observationerna i Akalla och Barkarby visade att Akalla besitter en större grad sammanbindande socialt kapital där människor som är lika varandra möts och interagerar inom kollektivtrafikens offentliga rum. I Barkarby fanns liknande tendenser, men en större variation utifrån de observerade attributen, vilket tilldelar området en högre grad av överbyggande socialt kapital. Att binda ihop dessa områden, som enligt observationsstudien skiljer sig åt, kan vara fördelaktigt för att skapa effekt av överbyggande socialt kapital som i sin tur kan bidra till ökad integration, tillit och förståelse i området.

5. Diskussion

I nedanstående avsnitt sammanfattas och generaliseras studiens resultat. Avsnittet avser att besvara studiens syfte och frågeställningar samt dra slutsatser utifrån genererat resultat. Vidare förs en diskussion kring studiens bidrag och betydelse i ett större forskningsområde för att därefter följas av möjligheter och behov till fördjupad forskning.

5.1 Besvarande av syfte och frågeställningar

Uppsatsens övergripande syfte har varit att utröna vilken kunskap som finns inom ämnet socialt kapital i relation till kollektivtrafikinvesteringar för att öka kunskapsförståelsen om hur vi skapar en mer nyttomaximerande framtida kollektivtrafik. Vidare har uppsatsen avsett att studera huruvida den kunskap som finns och de visioner som råder inom planeringen faktiskt stämmer överens med invånarnas uppfattning eftersom det är de man planerar för. I generell mening kan konstateras att visionerna gällande kollektivtrafik och socialt kapital stämmer delvis överens med hur invånarna i området upplever relationen mellan den nya tunnelbanan och socialt kapital. Resultatet från den empiriska undersökningen visade att investeringen i tunnelbanan sänder ut en signal av prioritet vilket i förlängningen stärker det länkande sociala kapitalet mellan invånarna (främst i Barkarby) och samhällets institutioner. Vidare var tillgänglighet ett begrepp som präglade stora delar av empirin, vilket även kan tolkas vara den starkaste kopplingen till socialt kapital, både ur ett sammanbindande, överbryggande och länkande perspektiv. Även här upplevde invånarna att det var området kring Barkarby som premierades av förlängningen. Studien visade dessutom att det fanns visioner om att kollektivtrafiken kan skapa möjligheter till överbryggande möten och ökad förståelse mellan olika grupper i samhället. Denna aspekt visade sig invånarna vara skeptiska till då kollektivtrafiken i första hand nyttjas för individuell transport snarare än mötesplats. Sammanfattningsvis kan konstateras att det råder en viss övertro av potentialen för socialt kapital i relation till kollektivtrafikinvesteringar som inte återfinns hos invånarna. För att skapa en mer nyttomaximerande kollektivtrafik sett utifrån socialt kapital bör man se till tillgänglighet för alternativa resmöjligheter samt använda kollektivtrafiken som ett understödande medel för att bryta sociala strukturer. Nedan redovisas de frågeställningar studien baserats på:

På vilket sätt kan kollektivtrafik förstås som en investering i socialt kapital?

Hur upplever resenärer i området den nya tunnelbanan i relation till socialt kapital?

Hur används det offentliga rummet inom kollektivtrafiken sett utifrån begreppet socialt kapital?

Gällande studiens första frågeställning verkar det resonemang som förs i Stockholmsförhandlingen (2013) med *investering, funktionalitet och överbryggande möten* stämma överens med hur sakkunniga, kommun och stadsdelsförvaltning uppfattar kollektivtrafikens relation till socialt kapital. Kollektivtrafiken kan förstås som en investering då den för människor närmare genom att binda samman områden. Dessutom skapas utrymme för möten inom kollektivtrafikens rum tack vare den trängsel som ofta präglar dessa. Dock bör betonas att kollektivtrafiken även kan vara behäftad med några av de sociala problem som präglar samhället. Exempelvis kan en ändstation spåda på problematik som finns inom ett område med

relativt låg social status och starka tendenser till sammanbindande nätverk. Effektiv kollektivtrafiken kan ändå förstås som ett medel för starka förutsättningarna till överbryggande socialt kapital i områden som präglas av sociala strukturer.

Studiens andra frågeställning saknar ett enkelt svar. De 30 informanterna i Akalla och Barkarby gav givetvis inte enhetliga svar, utan dessa präglades av variation. Dock har ett antal återkommande teman kunnat urskiljas. Återkommande upplevdes tillgänglighet och möjligheten till alternativ tillgänglighet som substantiellt utifrån medborgarnas perspektiv. Den nya tunnelbanan upplevdes främst som en investering i Barkarby, snarare än en investering i området som helhet. Dock upplevdes investeringen stärka det länkande sociala kapitalet i området generellt genom den signal som sänds ut. Informanterna i Akalla och Barkarby upplevde även att den nya tunnelbanan bidrog till ökad variation, men de var skeptiska till att tunnelbanan skulle öka möjligheten till möten med andra människor.

Den tredje frågeställningen som studien ämnar besvara behandlar det offentliga rummet inom kollektivtrafiken. Tydligt kunde urskiljas att kollektivtrafiken och dess urbana utrymmen i första hand inte används som publika rum tillgängliga för möten, snarare som individuella transportmedel. Vidare är det föga troligt att vistelse inom kollektivtrafiken markant skulle öka socialt kapital sett utifrån social interaktion eftersom möjligheterna till interaktion är begränsade samtidigt som den moderna teknologin präglas av isolerande tendenser. Dock bör frågan lyftas om informanternas resonemang kring teknologins begränsning av socialt kapital inom kollektivtrafiken verkligen stämmer. Precis som kritiken riktad mot Putnams förklaring till minskat socialt kapital i USA (Currie & Stanley, 2008), bör frågan ställas om detta verkligen minskar socialt kapital eller är ett tecken på förändring. Även om teknologin begränsar klassiska överbryggande möten inom kollektivtrafiken, kan detta vara ett resultat av relationer som tagit sig an en ny form, på en digital arena, i en ny tid.

5.2 Slutsatser

Utifrån det empiriska materialet kan konstateras att kollektivtrafik kan förstås som en investering i socialt kapital eftersom signalvärdet och ökad tillgänglighet stärker länkande socialt kapital, samtidigt som studien inte givit några starka indikatorer på att kollektivtrafik skulle reducera socialt kapital. Detta talar i samklang med jämförbara studier som hänvisar kollektivtrafik eller närbesläktade variabler som positivt korrelerade med socialt kapital. Dock visar studiens resultat att det är svårare att dra slutsatser kring sammanbindande och överbryggande socialt kapital i relation till kollektivtrafikinvesteringar, vilket sannolikt är en konsekvens av metodval i kombination med studiens inriktning mot *investering, funktionalitet* och *överbryggande möten*. Utifrån Putnams definition om sammanbindande, överbryggande och länkande socialt kapital är den rimligaste tolkningen att en effektivt målstyrd och välplanerad kollektivtrafikinvestering kan komma att förhindra att det skapas ett ”vi” och ”dem” i områden som skiljer sig åt sett till social struktur. Genom kollektivtrafik skapas förbindelse och kontaktytor som har potential att verka för ökad integration eftersom motsatsen, avstånd och åtskillnad, skapar förutfattade meningar med negativ inverkan för tilliten mellan människor. Studien har visat att överbryggande socialt kapital kan förstås som interaktion med andra människor vilket kollektivtrafiken bidrar med eftersom resor med kollektiva färdmedel

är delade. Dock är det inte sannolikt att interaktionen inom kollektivtrafiken är särskilt djup eller stark, men den representerar ändå en av de starkaste möjligheterna till interaktion med människor utanför det enskilda området, vilket i förläningen innebär god potential för att utveckla överbyggande socialt kapital. Trots att resenärerna i området inte upplever kollektivtrafiken som en plats för möten med andra kan det finnas något utöver det fysiska. Det verkar rimligt att tro att kollektivtrafikens utrymmen bidrar till skapandet av ett slags underliggande eller omedvetet överbyggande socialt kapital som resulterar i förståelse mellan människor som i förläningen mynnar ut i ökat förtroende och tillit. Dessutom kan den moderna teknologin, med dagens sociala medier, betraktas som en digital arena där det sker kommunikation i annan form än rent av fysiskt, vilket även kan stärka socialt kapital. Av detta kan konstateras att fastän kollektivtrafikens utrymmen inte präglas av fysisk social interaktion mellan människor, kan tiden som tillbringas i dessa offentliga utrymmen öka människors relationella nätverk och förståelse för andra.

Då forskning kring kollektivtrafik och socialt kapital anses bristfällig i avsaknad av empiriskt stöd, har dagens planering resulterat i att beslut om kollektivtrafikinvesteringar fattas på lösa grunder. Vidare är den litteratur som finns inom fältet företrädesvis av kvantitativ inriktning, vilket medför att all kunskap som genereras genom kvalitativ forskning kan anses vara ett unikt och värdefullt bidrag inom forskningen. Dock bör poängteras att relationen mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital är kontextberoende och bör generaliseras med försiktighet eftersom studien präglas av kontextspecifika förutsättningar utifrån social profil. Dessutom kan det vara svårt att urskilja huruvida dessa resultat står i förhållande till tidigare forskning eftersom begreppet socialt kapital saknar en entydig definition, vilket medför att resultaten även är definitionsstyrda. Studien stöder annan forskning som visar att social hållbarhet är ett komplext och kontroversiellt begrepp som är svårt att ta hänsyn till vid planering. Genomgående har socialt kapital i termer av kollektivtrafik betonas som viktigt för en hållbar utveckling. Däremot har studien visat att begreppet i form av konkreta mål och satsningar är vagt och otydligt, samt präglas av visioner om önskade effekter snarare än fokus på utvärderingsbara mål.

Studien har baserats på empiriskt material insamlat genom intervjuer och observationer. Problematiken som uppstår är behäftad med att det kan vara svårt att samla empiri som behandlar framtid, i synnerhet när studien avser att utröna en relation eller effekt av en investering. För fånga medborgarperspektivet inom studien genomfördes snabbintervjuer i Akalla och Barkarby. Andra metoder, exempelvis djupintervjuer med fokusgrupper, hade möjligen genererat en än mer djupare förståelse för medborgarnas upplevelse, dock anses studiens metodval rimliga utifrån syfte, frågeställningar och begränsade omfattning. All information som samlats vid den empiriska undersökningen har präglats av noggrannhet, från transkribering av intervjuer till tydliga referensförteckningar för att ge goda förutsättningar för tillförlitlighet. Villkoren – *trovärdighet*, *överförbarhet*, *pålitlighet* och *möjligheten att styrka och konfirmera* – har beaktats genomgående då studien eftersträvat transparens samt fört kritiska diskussioner gällande teori, metod och resultat. Informanterna vid djupintervjuerna har givits möjlighet att korrigera sina utsagor och godkänna citat, vilket stärker studiens trovärdighet. Studien är överförbar till andra fall, platser och länder till viss del då den undersökt

flertalet informanternas tankar och erfarenheter som representerar olika infallsvinklar av studiens forskningsfrågor. Studien har även eftersträvat en variation av informanter i områdena Akalla och Barkarby sett till kön, ålder och etnicitet, vilket ökar överförbarheten. Dock bör poängteras att den kvalitativa undersökningen bygger på kontextspecifika omständigheter vilket även präglar studiens resultat. Studien har enbart studerat förlängningen mellan Akalla och Barkarby, vilket i sin tur kan innebära att en studie av annan kontext eller trafikslag skulle generera andra resultat.

5.3 Vidare forskning

Som nämnts ovan inskränker uppsatsen, med dess begränsade omfång och empiri, möjligheterna att dra alltför vida och generella slutsatser. Det är dock uppenbart att det finns ett behov från såväl statligt, regionalt som lokalt håll att utveckla metoder för att ta hänsyn till dessa faktorer vid beslut och planering av kollektivtrafik. För att påbörja detta arbete bör inspiration hämtas delvis från miljökonsekvensbeskrivningar, delvis från andra länders arbete kring sociala frågor i planering. För att undersöka huruvida kollektivtrafikinvesteringar har effekt för socialt kapital krävs uppföljning och jämförande studier för att se eventuella effekter investeringen bidrog med. Dock bör generalisering ske med försiktighet eftersom det kan vara svårt att urskilja kollektivtrafikens inverkan isolerat från andra faktorer. Studien visar att sakkunniga, kommun, stadsdelsförvaltning och invånare tror att investeringen i tunnelbanan kan bidra till att motverka ändstationsproblematik som återfinns i dagens Akalla. Detta genererar delvis nya tankar kring transportplanering – bör man stäva efter att förlänga tunnelbanan till områden med relativt hög social profil för att komma runt problematik behäftad med ändstationer? Eller kan det vara så att dessa tendenser även uppkommer där? Denna aspekt gör det intressant att genomföra jämförande studier när tunnelbanan står klar för att utröna vilka effekter den faktiskt genererat. Genom att kombinera kvalitativa studier med kvantitativ statistik på individnivå gällande exempelvis befolkning, arbetstillfällen och tillgänglighet, skulle framtida kollektivtrafikinvesteringar kunna urskilja om satsningarna speglar de önskade visionerna jämfört med områden som inte berörs av investeringen. Behovet av vidare forskning upplevs som starkt då flertalet informanter framhävde att sociala effekter, i synnerhet social kapital, efterfrågas från flera håll, samtidigt som det råder förvirring kring hur dessa ska behandlas. Den bristande kunskapen gör det intressant att utveckla metoder och teorier för att mäta och bedöma socialt kapital i relation till kollektivtrafikinvesteringar, för att i framtiden kunna stärka dess position inom både förhandling och planering. Uppfattningen är att det krävs en fördjupad förståelse kring socialt kapital samt generella ramverk och riktlinjer om hur begreppet ska implementeras inom kollektivtrafikinvesteringar, och därefter uppföljning om faktiska effekter. Avslutningsvis kan den retoriska frågan som pryder uppsatsens framsida vara vägledande för fortsatt forskning – *Från enskild till kollektiv(trafik)?*

Referenser

Tryckta källor

Antonson, H. & Levin, L. (2018) A crack in the Swedish welfare façade? A review of assessing social impacts on transport infrastructure planning, *Progress in Planning*, article in press.

Bjereld, U., Demker, M. & Hinnfors, J. (2009) *Varför vetenskap? Om vikten av problem och teori i forskningsprocessen*, tredje upplagan, Lund: Studentlitteratur.

Bourdieu, P. (1986) "The Forms of Capital", i J. G. Richardsson (Eds.) *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, s. 241–258. New York: Greenwood.

Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*, andra upplagan, Malmö: Liber.

Broadly, D. (1998) "Inledning: en verktygslåda för studier av fält", i Broadly, D. (red.) *Kulturens fält*, s. 11–26, Göteborg: Daidalos.

Coleman, J. S. (1988) Social Capital in the Creation of Human Capital, *American Journal of Sociology*, Vol 94, s. 95–120.

Coleman, J. (1990) *The Foundations of Social Theory*, Cambridge: Harvard University Press.

Currie, G. & Stanley, J. (2008) Investigating the Links between Social Capital and Public Transport, *Transport Reviews*, Vol 28 (4), s. 529–547.

Cuthill, N., Cao, M., Liu, Y., Gao, X. & Zhang, Y. (2019) The Association between Urban Public Transport Infrastructure and Social Equity and Spatial Accessibility within the Urban Environment: An Investigation of Tramlink in London, *Sustainability*, Vol 11 (5), 1229.

Dalen, M. (2015) *Intervju som metod*, andra upplagan, Malmö: Gleerups Utbildning.

Graneheim, U., H. & Lundman, B. (2004) Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness, *Nurse Education Today*, Vol 24 (2), s. 105–112.

Gary, D., Shaw, J. & Farrington, J. (2006) Community Transport, Social Capital and Social Exclusion in rural areas, *The Royal Geographical Society*, Vol 38 (1), s. 89–98.

Gelderblom, D. (2018) The limits to bridging social capital: Power, social context and the theory of Robert Putnam, *The Sociological Review*, Vol 66 (6), s. 1309–1324.

Gummesson, E. (2004) "Fallstudiebaserad forskning", i Gustavsson, B. (red.) *Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen*, tredje upplagan, s. 115–144, Lund: Studentlitteratur.

Honkaniemi, H., Wimark, T., Pía Juárez, S., Lagerqvist, M. & Rostila, M. (2017) "Social hållbarhet i kollektivtrafiken" i Wimark, T. (red.) *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*, s. 9–53, Kulturgeografiskt seminarium, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

- Kamruzzaman, Md., Wood, L., Hine, J., Currie, G, Giles, Corti, B. & Turrell, G. (2014) Patterns of social capital associates with transit oriented development, *Journal of Transport Geography*, Vol 35, s. 144–155.
- Kan, K. (2007) Residential mobility and social capital, *Journal of Urban Economics*, Vol 61, s. 436–457.
- Leyden, K. M. (2003) Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods, *American Journal of Public Health*, Vol 93 (9), s. 1546–1551.
- Noland, R. B., Puniello, O. T. & DiPertrillo, S. (2016) *The Impact of Transit-Oriented Development on Social Capital*, (CA-MNTRC, 2008:10). San José: Mineta National Transit Research Consortium.
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012) *Planeringens grunder: En översikt*, tredje upplagan, Lund: Studentlitteratur.
- Putnam, R. D. (1993) *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*, Princeton: Princeton University Press.
- Putnam, R. D. (1995) Bowling Alone: America's Declining Social Capital, *Journal of Democracy*, Vol 6, s. 65–78.
- Putnam, R. D. (2000) *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, New York: Simon & Schuster.
- Rothstein, B. (1998) Varifrån kommer det sociala kapitalet, *Socialvetenskaplig tidsskrift*, Vol 3 (2), s. 164–171.
- Rothstein, B. & Kumlin, S. (2001) ”Demokrati, socialt kapital och förtroende” i Holmberg, S. & Weibull, L. (red.) *Land du välsignande*. SOM-rapport 26, Göteborgs Universitet.
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas Solsona, D., Carrasco, J-A & Neutens, T. (2015) Rethinking the link between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital, *Transport Research Part A*, Vol 74, s. 123–135.
- Stanley, J., Stanley, J. & Hensher, D. (2012) Mobility, Social Capital and Sense of Community: What Value?, *Urban Studies*, Vol 49 (16), s. 3595–3609.
- Stanley, J., Stanley, J., Vella-Brodrick, D. & Currie, G. (2010) The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital, *Research in Transport Economics*, Vol 29, s. 280–286.
- Stone, W. (2001) Measuring social capital: Towards a theoretically informed measurement framework for researching social capital in family and community life, *Australian Institute of Family Studies*, Research Paper No. 24, s. 1–46.
- Trost, J. (2014) *Att skriva uppsats med AKRIBI*, fjärde upplagan, Lund: Studentlitteratur.

Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*, Institutionen för urbana och regionala studier, Kungliga tekniska högskolan.

Wood, L., Shannon, T., Bulsara, M., Pikora, T., McCormack, G. & Giles-Corti, B. (2008) The anatomy of the safe and social suburb: An exploratory study of the built environment, social capital and residents' perceptions of safety, *Health & Place*, Vol 14, s. 15-31.

Woolcock, M. M. (2001) The Place of Social Capital in Understanding Social and Economic Outcomes, *Journal of Policy Research*, Vol 2 (1), s. 11–17.

Yin, R. K. (2003) *Case Study Research: Design and Methods*, Third Edition, Thousand Oaks: SAGE Publications.

Elektroniska källor

Barkarbystaden (u.å.) ”En ny stad växer fram”. Tillgänglig via:

<http://www.barkarbystaden.se/om/en-ny-stad-vaxer-fram.html> [Hämtad 2019-05-23]

Claridge, T. (2018a) ”Functions of social capital – bonding, bridging, linking”. Tillgänglig via: <https://d1fs2th61pidml.cloudfront.net/wp-content/uploads/2018/11/Functions-of-Social-Capital.pdf?x83909> [Hämtad 2019-04-15]

Claridge, T. (2018b) ”Can social capital be measured? Is any measurement valid?”.

Tillgänglig via: <https://d1fs2th61pidml.cloudfront.net/wp-content/uploads/2018/09/Can-social-capital-be-measured.pdf?x83909> [Hämtad 2019-04-22]

Dir. 2013:22. *Utbyggnad av tunnelbanan och ökad bebyggelse i Stockholms län*. Tillgänglig via: <http://static1.snowfire.io/accounts/10965/files/154.pdf?t=mm6h7v> [Hämtad 2019-05-21]

Dir. 2014:106. *Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna*. Tillgänglig via:

<https://www.regeringen.se/49bba7/contentassets/65f52666d9844dd4adffe2eff02609e4/utbyggnad-av-nya-stambanor-samt-atgarder-for-bostader-och-okad-tillganglighet-i-storstaderna-dir.-2014106> [Hämtad 2019-05-21]

Dir. 2014:113. *Tilläggsdirektiv om utbyggnad av stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna* (N 2014:04). Tillgänglig via:

<https://www.regeringen.se/49bba7/contentassets/9b40fac2077c49a89808238c146e8032/tillaggsdirektiv-till-utredningen-om-utbyggnad-av-nya-stambanor-samt-atgarder-for-bostader-och-okad-tillganglighet-i-storstaderna-n-201404-dir.-2014113> [Hämtad 2019-05-21]

Prop. 2016/17:45. *Värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur*. Tillgänglig via:

<https://www.regeringen.se/4aff08/contentassets/f2314a71aa6243f7b27f90a23b07d141/vardeatrerforing-vid-satsningar-pa-transportinfrastruktur> [Hämtad 2019-05-21]

Rothstein, B. (u.å.) Socialt kapital - ett genombrott för en ny samhällsvetenskaplig teori.

Tillgänglig via: https://som.gu.se/digitalAssets/1288/1288597_309-316.pdf [Hämtad 2019-05-15]

Rufs (2010) *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen: Så blir vi Europas mest attraktiva storstadsregion*, (Rapport, 2010:5). Tillgänglig via:

http://www.rufs.se/globalassets/d.-rufs-2010/rufs-2010-planen/rufs10_hela.pdf [Hämtad 2019-04-26]

Stockholmsförhandlingen (2013) *Tunnelbana som investering i socialt kapital*, 2013 års Stockholmsförhandling. Tillgänglig via:

<http://static1.snowfire.io/accounts/10965/files/235.pdf?t=mp3i1p> [Hämtad 2019-04-05]

Stockholms läns landsting (2008) *Socialt kapital i regional utvecklingsplanering*, (rapport, 2008:14), Stockholm: Regionplane- och trafikkontoret. Tillgänglig via:

http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/2008-14_r_socialt_kapital.pdf [Hämtad 2019-04-24]

Stockholms läns landsting (2015) *Utredning om storstadsåtgärder inför*

Sverigeförhandlingen. Tillgänglig via: [https://www.sl.se/globalassets/2.-](https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/sverigeforhandlingen/lagesrapport-om-alternativen-i-forhandlingsfasen-2016-03-23.pdf)

[kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/sverigeforhandlingen/lagesrapport-om-alternativen-i-forhandlingsfasen-2016-03-23.pdf](https://www.sl.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/sverigeforhandlingen/lagesrapport-om-alternativen-i-forhandlingsfasen-2016-03-23.pdf) [Hämtad 2019-04-30] Länk trasig.

Sverigeförhandlingen (2015) *Metoder och redovisning av nyttoberäkningar i Sverigeförhandlingen*. Tillgänglig via:

<http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/Sverigeforhandlingen-Nytttoberakningar-redovisning-2.pdf> [Hämtad 2019-04-17]

Informanter

30 anonyma informanter i Akalla och Barkarby

Anna Modin – Ämnessakkunnig, Näringsdepartementet, Regeringskansliet

Emelie Grind – Stadsbyggnadsdirektör, Järfälla Kommun

Ewa Jungstedt Pilestål – Utredare, Rinkeby-Kista Stadsdelsförvaltning

Jon Halling – Hållbarhetskonsult, Tyréns

Sofie Rådestad – Utredare social hållbarhet, Tyréns

Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide – Anna Modin

Anonymitetsskydd

- Först och främst vill jag fråga det okej att jag spelar in intervjun? Jag vill även meddela att jag är den enda som kommer ha tillgång till de material som samlas in vid intervjutillfället i form av bandupptagning och anteckningar. Är det okej att jag sedan redovisar ditt namn i uppsatsens resultatdel då du intervjuas som din yrkesroll?

Inledande frågor

- Berätta lite om dig själv, vad är din yrkesroll?
- Hur kom det sig att du började arbeta med social hållbarhet?
- Om du skulle beskriva kollektivtrafikens betydelse med en mening, hur skulle den då lyda?
- Hur skulle du definiera socialt kapital och varför är det viktigt för ett fungerande lokalsamhälle?

Investering

- Hur påverkas ett område från att gå från att vara en slutstation (Akalla) till att bli en station längs med tunnelbanelinjen?
- Vilka sociala fördelar finns det med att koppla samman tunnelbanan och pendeltågsnätet i området Akalla – Barkarby?
- På vilket sätt påverkas lokalsamhället av att "känna" sig prioriterade av beslutsfattare genom en kollektivtrafikinvestering?

Funktionalitet

- "Genom att tunnelbanetrafiken är välfungerande, trygg och pålitlig skapas förutsättningar för ökat länkande socialt kapital". Kan du förklara lite hur detta fungerar?

Överbryggande möten

- På vilket sätt kan förbättrad kollektivtrafik bidra till ökad social interaktion?
- Varför ökar tilliten mellan människor när de får tillfälle och möjlighet att mötas i den offentliga miljön?
- Hur planerar man för oförutsedda möten inom kollektivtrafiken? Är detta något som faktiskt fungerar i praktiken?

Former och effekter av socialt kapital

- Är socialt kapital enbart positivt? Motivera!
- Vilka önskvärda/icke-önskvärda effekter kan man tänkas nå genom en kollektivtrafikinvestering?

Stockholmsförhandlingen

- 1) Ju sämre utgångsläge (lågt socialt kapital/hög ohälsa) desto viktigare är det att stärka det (länkande)
 - 2) Ju större olikheter mellan platser som förbinds med ny tunnelbana, desto större chans till överbyggande möten (överbyggande socialt kapital)
- Genomgående i förhandlingen kan det tolkas som att man utgått från antagandet att ju större skillnad i "social profil" mellan två områden, desto mer socialt kapital kommer genereras vid en investering. På vilket sätt kan man förstå detta antagande? Finns det en risk att **ett område** får ett ökat socialt kapital samtidigt som **det andra området** dräneras på socialt kapital?
 - I Stockholmsförhandlingen redovisas "*sammanvägt socialt kapital*" på en skala från -2,500 till 2,500, hur har denna skala tagits fram och vilka variabler är inräknade?
 - Om du nu ser tillbaka på arbetet kring socialt kapital som gjorts, är det något du skulle vilja göra annorlunda och varför? Hur mäter man socialt kapital på bästa vis?

Avslutning

- Är det något som du vill tillägga som jag inte har frågat om?
Stort tack för din medverkan!

Bilaga 2. Intervjuguide – Jon Halling & Sofie Rådestad

Anonymitetsskydd

- Först och främst vill jag fråga det okej att jag spelar in intervjun? Jag vill även meddela att jag är den enda som kommer ha tillgång till de material som samlas in vid intervjutillfället i form av bandupptagning och anteckningar. Är det okej att jag sedan redovisar era namn i uppsatsens resultatdel då ni intervjuas som er yrkesroll?

Inledande frågor

- Berätta lite om er själva, vad är era respektive yrkesroller?
- Hur kom det sig att ni blev intresserade av att arbeta med social hållbarhet?
- Om ni skulle beskriva kollektivtrafikens betydelse med en mening, hur skulle den då lyda?
- Hur skulle du Ylva definiera socialt kapital och varför är det viktigt för ett fungerande lokalsamhälle?
- Jon, varför tror du det är viktigt i just området Akalla-Barkarby?

Investering

- Hur påverkas ett område från att gå från att vara en slutstation (Akalla) till att bli en station längs med tunnelbanelinjen?
- Vilka sociala fördelar finns det med att koppla samman tunnelbanan och pendeltågsnätet i området Akalla – Barkarby?
- På vilket sätt påverkas lokalsamhället av att känna att samhället prioriterar medborgarna och området?

Funktionalitet

- Vilken roll spelar en fungerande kollektivtrafik för vardagslivet i området Akalla-Barkarby? Och varför är detta viktigt?

Överbryggande möten

- På vilket sätt kan förbättrad kollektivtrafik bidra till ökad social interaktion?
- Varför ökar tilliten mellan människor när de får tillfälle och möjlighet att mötas i den offentliga miljön?
- Hur planerar man för oförutsedda möten inom kollektivtrafiken? Är detta något som faktiskt fungerar i praktiken?

Former och effekter av socialt kapital

- Är socialt kapital enbart positivt? Motivera!
- Vilka önskvärda/icke-önskvärda effekter kan man tänkas nå genom tunnelbaneförlängningen Akalla-Barkarby?
- Hur mäter man socialt kapital på bästa vis?

Avslutning

- Är det något som ni vill tillägga som jag inte har frågat om?
Stort tack för din medverkan!

Bilaga 3. Intervjuguide – Emilie Grind & Ewa Jungstedt Pilestål

Anonymitetsskydd

- Först och främst vill jag fråga det okej att jag spelar in intervjun? Jag vill även meddela att jag är den enda som kommer ha tillgång till de material som samlas in

vid intervjutillfället i form av bandupptagning och anteckningar. Är det okej att jag sedan redovisar ditt namn i uppsatsens resultatdel då du intervjuas som din yrkesroll?

Inledande frågor

- Berätta lite om dig själv, vad är din yrkesroll?
- Om du skulle beskriva kollektivtrafikens betydelse med en mening, hur skulle den då lyda?
- Hur skulle du definiera socialt kapital och varför är det viktigt för ett fungerande lokalsamhälle?
- Varför är social hållbarhet något som är viktigt att arbeta med i Barkarby?

Investering

- Vad är, enligt dig, styrkorna och svagheter i den nya tunnelbaneförlängningen till Barkarby?
- Vilka sociala fördelar finns det med att koppla samman tunnelbanan och pendeltågsnätet i området?
- På vilket sätt kommer den nya tunnelbanan påverka Barkarby och Järfälla kommun i sin helhet?
- På vilket sätt påverkas lokalsamhället av att "känna" sig prioriterade av beslutsfattare och samhället genom den nya tunnelbanan?

Funktionalitet

- Hur planerar man för att skapa en välfungerande, trygg och pålitlig tunnelbana?
- Vilken roll spelar en välfungerande kollektivtrafik för vardagslivet i Barkarby?
- Hur påverkar den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby möjligheterna att nå jobb, skola och service inom området?

Överbryggande möten

- På vilket sätt kan förbättrad kollektivtrafik bidra till ökad social interaktion?
- Varför ökar tilliten mellan människor när de får tillfälle och möjlighet att mötas i den offentliga miljön?
- Hur planerar man för oförutsedda möten inom kollektivtrafiken? Är detta något som faktiskt fungerar i praktiken?

Former och effekter av socialt kapital

- Är socialt kapital enbart positivt? Motivera!
- Vilka önskvärda/icke-önskvärda effekter kan man tänkas nå genom en kollektivtrafikinvestering?

Stockholmsförhandlingen

- Genomgående i Stockholms- och Sverigeförhandlingen kan det tolkas som att man utgått från antagandet att ju större skillnad i "social profil" mellan två områden, desto större effekt för socialt kapital om dessa områden förbinds. På vilket sätt kan man förstå detta antagande? Finns det en risk att **ett område** får ett ökat socialt kapital samtidigt som **det andra området** dräneras på socialt kapital?

Avslutning

- Är det något som du vill tillägga som jag inte har frågat om?
Stort tack för din medverkan!

Bilaga 4. Intervjuguide – snabbintervjuer

Investering

- Vad tycker du om den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby?
 - o Vad är bra och dåligt med den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby?
- Vad tänker du om att samhället satsar på tunnelbana mellan Akalla och Barkarby?
- Får den nya tunnelbanan dig att känna att samhället prioriterar dig och ditt område?

- På vilket sätt?

Funktionalitet

- Vilken roll spelar en fungerande kollektivtrafik för ditt vardagsliv?
 - Underlättar det på något sätt? På vilket sätt då?
- Hur påverkar den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby dina möjligheter att nå jobb, skola, service och andra saker du vill nå? Är det viktigt för dig?
- Hur påverkar den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby dina möjligheter till delaktigheter i samhällslivet? Varför är det viktigt?

Överbryggande möten

- Hur påverkar den nya tunnelbanan mellan Akalla och Barkarby dina möjligheter till kontakter och möten med andra människor? Är det viktigt för dig?

Bilaga 5. Observationsschema exempel

Observationstillfälle 2: Akalla

Attribut	Kännetecken	Observation	Vart	Beskrivning	Form av socialt kapital
Homogenitet/ Heterogenitet	Människor som vistas i området är lika/olika i avseende av kön, ålder, social ställning, etnicitet	Vilka vistas i rummet?	Samtliga områden	I rummet vistas alltifrån kvinnor som män, unga som gamla samt människor med olika hudfärg och etnicitet. Dock en övervikt av kvinnor, ofta i sällskap av barn. Främst människor av utländsk bakgrund. Många med slöja. Barnfamiljer, äldre, ungdomar	Både sammanbindande och överbyggande
		Vilka språk talas?	Samtliga områden	Talas mer annat språk än svenska både på tåget, perrongen och vid stationsområdet. Vågar ej uttala mig om vad för typ av språk som talas	Både sammanbindande och överbyggande
Starka/svaga sociala band	Möten mellan människor som är lik/olika i avseende av kön, ålder, social ställning, etnicitet	Vilka möten sker?	På tåget	De som pratar med varandra går av vid samma station	Sammanbindande
			Perrongen	Sker nästan inga möten på perrongen pga. slutstation med alltid ett tåg inne	
			Stationsområdet	Utanför stationens norra ände finns en marknad där det cirkulerar mycket människor, Interaktion sker inom homogena grupper främst	
	Människor interagerar med välbekanta/främlingar	Interaktion mellan vänner/obekanta?	På tåget	De som talar med varandra verkar känna varandra sedan tidigare	Sammanbindande
			Perrongen	Folk hjälper till att hålla upp dörrarna när tåget ska gå för att en kvinna ska hinna med, verkar vara obekanta men "lika"	
			Stationsområdet	Utanför stationens norra ände finns en marknad där det cirkulerar mycket människor, Interaktion sker inom homogena grupper främst	
Användning av rummet	Människor åker långa/korta sträckor	Hur långa sträckor?	På tåget	Många gick av vid Husby och framförallt Kista, alltså majoriteten åkte väldigt korta resor från Akalla	Sammanbindande
	Transportmedel eller mötesplats	Hur används rummet?	På tåget	Alla "fyror" oftast upptagna på tåget, sitter dock i den mån det går så långt ifrån varandra som möjligt. Många sitter med mobilen. De gamla tågen gnisslar = svårt att prata, måste skrika. Högre ljudvolym än "normalt"	Sammanbindande
Perrongen			Pga. slutstation i dagsläget står det nästan alltid ett tåg på perrongen innan avgång, detta göt att interaktionen på perrongen reduceras avsevärt. Enbart en transport från stationen till tåget	-	

Observationstillfälle 3: Barkarby

Attribut	Kännetecken	Observation	Vart	Beskrivning	Form av socialt kapital
Homogenitet/ Heterogenitet	Människor som vistas i området är lika/olika i avseende av kön, ålder, social ställning, etnicitet	Vilka vistas i rummet?	Samtliga områden	I rummet kring stationsområdet, på perrongen och på pendeltåget vistas det människor av blandad ålder, såväl kvinnor som män samt människor med olika bakgrund och social ställning av det som kan observeras. Exempelvis kom en som utsatte sig för att vara hemlös att sätta sig bredvid en man i kostym	Överbryggande
		Vilka språk talas?	Samtliga områden	På tunnelbanan talades det främst svenska, på perrongen talades även andra språk men svenska var mest förekommande	Både sammanbindande och överbyggande
Starka/svaga sociala band	Möten mellan människor som är lik/olika i avseende av kön, ålder, social ställning, etnicitet	Vilka möten sker?	På tåget	På tåget skedde inte så många möten trots att tåget var välfyllt. Människor satte sig avskilt i den mån det gick	Överbryggande
			Perrongen	På perrongen var det interaktion mellan människor som satt i "kurer" i väntan på tåget	
			Stationsområdet	Utanför stationens södra och enda ende finns en gångbro där det cirkulerar många människor som både kommer från stationen samt ska till den. Människorna är olika i avseende av kön, ålder m.m. och flertalet talar med varandra	
Människor interagerar med välbekanta/främlingar	Interaktion mellan vänner/obekanta?	På tåget	På tåget verkar de som talar med varandra ha någon slags relation sedan tidigare, exempelvis mamma och dotter	Sammanbindande	
		Perrongen	Interaktionen på perrongen sker främst mellan vänner eller bekanta		
		Stationsområdet	Runt om stationsområdet är det mycket rörelse, de som talar med varandra verkar vara bekanta sedan innan		
Användning av rummet	Människor åker långa/korta sträckor	Hur långa sträckor?	På tåget	Människor som hoppar på vid Barkarby station åker långa sträckor, åt båda hållen, dessutom är pendeltågsstationerna belägna längre ifrån varandra	Överbryggande
	Transportmedel eller mötesplats	Hur används rummet?	På tåget	Det offentliga rummet på tåget används främst som ett medel för transport där majoriteten sitter med huvudet i sina telefoner tills det är dags att gå av	Sammanbindande
Perrongen			Perrongen används delvis som ett transportmedel eftersom det är kollektivtrafikens huvuduppgift, men även som ett socialt rum där människor står och pratar i väntan på tåget samt använder de "kurer" som skyddar mot vind. Då det var blåsigt underobservationen samlades många människor i kurer vilket skapar en slags dold interaktion människor emellan då man samsas om samma utrymme	Både sammanbindande och överbyggande	

Stockholms universitet
Kulturgeografiska institutionen
106 91 Stockholm
humangeo.su.se



**Stockholms
universitet**