



Social hållbarhet i regional kollektivtrafikplanering

– Perspektiv och processer för att stärka den sociala
hållbarhetens position i planeringssammanhang

Rebecka Kjellström, Karolina Isaksson, Maria Håkansson & Anna Strohmayer

Rebecka Kjellström, Karolina Isaksson,
Maria Håkansson och Anna Strohmayer

Social hållbarhet i regional kollektivtrafikplanering

Perspektiv och processer för att stärka den sociala hållbarhetens position i
planeringssammanhang

KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad, 2021

TRITA-ABE-RPT-2142

ISBN: 978-91-8040-102-9

Omslagsfoto: Marco Testi, 2020



Sammanfattning

Syftet med denna studie har varit att fördjupa förståelsen av hur sociala hållbarhetsfrågor kan integreras och operationaliseras i strategisk regional kollektivtrafikplanering. Empiriskt fokus har riktats mot region Stockholms trafikförsörjningsprogram och processen med att ta fram det. Specifikt undersöks hur den regionala trafikförsörjningsplaneringen i nuläget förhåller sig till, och inkluderar social hållbarhet. Mot denna bakgrund diskuteras möjliga sätt att vidareutveckla dagens ansatser och praktik.

Studien har genomförts utifrån en kvalitativ metodansats, och grundas dels i semistrukturerade intervjuer med planerare och analytiker som arbetar med strategisk samhälls- och kollektivtrafikplanering samt hållbarhetsfrågor vid Region Stockholm, dels i analyser av centrala dokument från aktuell regional planering och kollektivtrafikplanering.

De övergripande resultat som diskuteras i föreliggande rapport rör bland annat hur frågan om social hållbarhet definieras i den regionala planeringen idag. Sammantaget framträder ett uttalat och stort intresse för frågor om social hållbarhet. Men begreppet uppfattas samtidigt som svårt att arbeta med i praktiken, i den regionala kollektivtrafikplaneringen. Dels för att frågan om social hållbarhet anses politiskt laddad, dels för att den uppfattas stå för så många olika typer av frågor som kan behöva sorteras och prioriteras på ett mer medvetet sätt.

I rapporten diskuteras även förutsättningarna att arbeta med social hållbarhet i den strategiska regionala kollektivtrafikplaneringen, där processen att ta fram och uppdatera det regionala trafikförsörjningsprogrammet är central. I nuläget försvåras arbetet med social hållbarhet i detta sammanhang av flera samverkande faktorer. Exempelvis har det framgått att de allmänt hållna och övergripande målsättningarna om social hållbarhet gör det svårt att omvandla idén och målsättningen i en mer strategisk planeringspraktik. De sätt varpå mål om social hållbarhet konkretiseras och operationaliseras på idag (med specifika mål och indikatorer) förmår endast att fånga några få av flertalet dimensioner som potentiellt skulle kunna vara aktuella i regionens strategiska kollektivtrafikplanering. Personer som arbetar med processen uttrycker att det i nuläget saknas resurser för ett mer utvecklat kunskapsutbyte både inom den regionala förvaltningen samt med externa aktörer.

Sammantaget har resultaten från studien lett fram till följande rekommendationer, vilka presenteras i mer utvecklad form i kapitel 7:

- Initiera ett utvecklingsarbete för att definiera och diskutera social hållbarhet.
- Prioritering av den nuvarande målmodellen.
- Att arbeta utifrån kollektivtrafikens samhällsuppdrag behöver institutionaliseras.
- Från stuprörstänk till strategisk samverkan.
- Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument och behöver förbli ett sådant.
- Synliggöra sociala skillnader och människors olika förutsättningar.
- Kollektivtrafikplanering är en del av den fysiska planeringen.
- Använd och vidareutveckla relevanta kunskapsunderlag och processverktyg som stöd i arbetet.

Förord

Föreliggande rapport är avrapportering i forskningsprojektet *Processperspektiv på sociala hållbarhetsmål i trafik och regionplaneringen*, finansierat i samverkan mellan Region Stockholm och KTH (Utlysningen Trafik och Region 2018). Medfinansiering har även funnits från K2, Lund, för del av arbetet. Resultatet har presenterats för Trafikförvaltningen i november 2021. Projektet ligger också till grund för en licentiatuppsats av Anna Strohmayer (kommande).

Forskningen är utförd på Institutionen för samhällsplanering och miljö, KTH, lett av adjungerad professor Karolina Isaksson som projektledare. Huvudförfattare till denna rapport är Rebecka Kjellström, som också ansvarat för materialinsamling. Författarna ansvarar gemensamt för innehållet.

Vi vill tacka Region Stockholm, KTH och K2 för finansiering av projektet, våra kontaktpersoner på Trafikförvaltningen, inledningsvis Nina Waara och senare Michael Erman. Ett stort tack även till de intervjupersoner som delat med sig av sina kunskaper och erfarenheter från arbetet med den strategiska regionala kollektivtrafikplaneringen!

Stockholm 3 december 2021

Rebecka Kjellström, Karolina Isaksson, Maria Håkansson och Anna Strohmayer

Innehåll

Sammanfattning	3
Förord	4
Innehåll	6
Kapitel 1 Inledning	7
1.1. Syfte och forskningsfrågor	8
1.2. Disposition	8
Kapitel 2 Centrala begrepp: rättvisa och hållbar utveckling	10
2.1. Social hållbarhet	10
2.2. Rättvisans tre dimensioner	11
2.3. Hållbar utveckling, ett liv inom planetära och sociala gränser	14
Kapitel 3 Material och metod	16
Kapitel 4 Forskningsöversikt att synliggöra sociala skillnader i transportplaneringen	20
4.1. Vardagsmobilitet	20
4.1.1. Sammanfattning	24
4.2. Tillgänglighet, transportfattigdom och social hållbar tillgänglighet	24
4.2.1. Sammanfattning	27
4.3. Folkhälsa	27
4.4. Jämlikhet i transportplaneringen	28
Kapitel 5 Region Stockholm och trafikförsörjningsprogrammet	30
5.1. Syfte och ansvar med kollektivtrafiken och TFP	32
5.2. Processmoment i framtagningen av trafikförsörjningsprogram	33
Kapitel 6 Resultat och analys	35
6.1. Hur förstås social hållbarhet i den regionala förvaltningen?	35
6.1.1. Planerarnas förståelse	35
6.1.2. Förståelsen av social hållbarhet i dokument och planer	39
6.1.3. Summering	42
6.2. Social hållbarhet i TFP 2017	43
6.2.1. Sociala hållbarhetsfunktioner och deras indikatorer	43
6.2.2. Social hållbarhet i genomförda processmoment TFP 2017	45
Samråd	45
Hållbarhetsbedömningen för TFP 2017 och kommande	46
6.2.3. Summering	48
6.3. Samverkan som en förutsättning för social hållbarhet	49
6.3.1. Interna förutsättningar	49
6.3.2. Horisontella förutsättningar: kommuner och regionen	50
6.3.3. Summering	51
6.4. Kunskapsunderlag: tidigare och framtida	52
6.4.1. Kunskapsunderlag inom regionen	52
6.4.2. Kunskapsunderlag och synsätt från Trafikverket	54
6.4.3 Jämlika förutsättningar förutsätter synliggörande av skillnader	55
6.4.3. Summering	56
Kapitel 7 Slutsatser och rekommendationer	58
7.1. Frågan om social hållbarhet upplevs som diffus	58
7.2. Möjligheter att vidareutveckla arbetet med social hållbarhet med TFP som grund	59
7.3. Metoder och kunskapsunderlag för social hållbarhet behöver utvecklas	60
7.4. Rekommendationer	61
Referenser	64

Figur- och tabellförteckning

Figur 1. De tre dimensionerna av rättvisa och vad social hållbarhet är i relation till dessa (källa: egen bild, som baseras på Schlosberg, 2003; Saunders et al. 2020).	12
Figur 2. Olika modeller av hållbar utveckling (källa: egen bild).	14
Figur 3. Ett säkert och rättvist utrymme för mänskligheten (källa: Hagbert et al., 2018 bearbetning av Raworth, 2012).	15
Figur 4. Tre principiella dimensioner av tillgänglighet (källa: Gil Solá, Larsson och Vilhelmsson, 2019).	27
Figur 5. Stockholms län och dess kommuner (källa: Region Stockholm, 2021b).	30
Figur 6. Region Stockholms tjänstemannaorganisation och rödmarkerade förvaltningar fokus i denna studie (källa: Region Stockholm, 2021).	31
Figur 7. Processen i framtagningen av TFP 2012 (källa: Pontusson, 2013).	33
Figur 8. Hållbarhetsmodell av hållbar utveckling (källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s. 35).	36
Figur 9. Intervjupersoners svar på frågan: vad är social hållbarhet? Gråa boxar är grupperade begrepp. (källa: egen bild).	38
Figur 10. Ordmoln av begrepp kopplade till transport och social hållbarhet (källa: egen bild).	39
Figur 11. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter med kollektivtrafik, nuläge och år 2050 (källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018).	41
Tabell 1. Intervjuade tjänstepersoner, Region Stockholm.	18

Förkortningar

Hållbarhetsbedömningen	Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet
Länsplanen	Länsplan för regional transportinfrastruktur
RUFS 2050	Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
SKA	Social konsekvensanalys
SKB	Social konsekvensbedömning
TFP	Regionalt trafikförsörjningsprogram
TFP 2012	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län från 2012 (<i>den första av sitt slag</i>)
TFP 2017	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län från 2017 (<i>gällande</i>)

Kapitel 1 Inledning

Stockholm är en region med många kvaliteter, men också utmaningar. Ur ett internationellt perspektiv framhålls ofta Stockholm som stad och region med hög livskvalitet och ekologisk hållbarhet. Transportsystemet framhålls som välfungerande, och särskilt kollektivtrafiksystemet, som används för en jämförelsevis stor andel av invånarnas arbetsresor, brukar pekas ut som en av flera viktiga förklaringar till stadens och regionens kvaliteter.

Men trots ett väl utbyggt kollektivtrafiknät och god trafikförsörjning i generell mening finns det både individuella och strukturella faktorer som påverkar invånares möjligheter att resa och få tillgång till det de behöver i vardagen (Pereira, Schwanen & Banister, 2017). Ett nyligen genomfört forskningsprojekt lyfter fram att Stockholms kollektivtrafik inte alltid upplevs som tillgänglig för invånare från socialt utsatta områden – bl. a. för att kollektivtrafikutbudet inte är anpassat till arbete på obekväma tider, eller för att priset för att åka kollektivt är för högt för grupper med låg inkomst (Berg et al., 2019).

Kollektivtrafiken anses generellt vara en faktor av stor betydelse för städers och regioners hållbara utveckling, där frågor om social hållbarhet är en viktig del. Att detta är en viktig fråga för Stockholmsregionen kan illustreras på många sätt. Exempelvis de påtagliga skillnader i inkomstnivå – och därmed livsvillkor – som råder mellan olika stads- och regiondelar, samt mellan och inom specifika kommuner (*jfr.* Nordin, 2020; Region Stockholm, 2018). Ur ett regionalt planeringsperspektiv kan det noteras att frågan om social hållbarhet står högt på agendan – det framhålls som ett mycket viktigt mål i den aktuella versionen av regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050), och även i regionens senaste regionala trafikförsörjningsprogram (TFP) (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018; Trafikförvaltningen, 2017b).

Från både regionens håll och inom forskning finns det idag både en bredare förståelse för den sociala hållbarhetsdimensionen inom kollektivtrafikplaneringen och mer kunskapsunderlag än vad som har funnits tidigare. Trots det visar tidigare erfarenheter från regionen, tidigare forskning och resultatet i denna studie att social hållbarhet fortfarande uppfattas som diffust och svårt att integrera och implementera i program, planer och strategier (Levin och Gil Solá, 2021; Hallin, Faith-Ell och Levin, 2016).

De upplevda svårigheterna med att omsätta sociala hållbarhetsmål i praktiken är inte något som är unikt för trafik- och regionplanering i just Stockholm. Aktuell forskning om hur sociala perspektiv kan integreras i till exempel kollektivtrafikplanering visar att det tenderar att finnas en stor samsyn om frågornas betydelse men att det ofta saknas rutiner och arbetssätt för att arbeta med frågorna i praktiken. Exempelvis görs mycket sällan gedigna sociala konsekvensanalyser av planer och program (Hallin, Faith-Ell och Levin, 2016). Under senare år har det skett en intensiv utveckling av olika mått och analysmetoder för social hållbarhet, men ändå tenderar viktiga frågor att falla mellan stolarna. Det rör till exempel frågor om s.k. transportfattigdom, hur sociala strukturer hänger samman med utformningen av bebyggelse och trafikinfrastruktur. Forskning har funnit att transportfattigdom existerar i majoriteten av Nord-europas större städer och kvinnor som är låginkomsttagare löper störst risk att hamna i transportfattigdom (Berg et al., 2019). I praktiken kan det även finnas målkonflikter mellan

miljömål och sociala hållbarhetsmål, vilket uppfattas som svårt att hantera inom planeringen (Trafikförvaltningen, 2017a).

Att mål om social hållbarhet nämns i regionens planer och program är en bra början, men kräver en diskussion om vad anses vara sociala aspekter och hur man kan vidareutveckla arbetsformer och planeringsunderlag för att stärka integreringen av sociala hållbarhetsperspektiv i planeringen. Socialt hänsynstagande behöver tas under hela planeringsprocessen (Levin och Gil Solá, 2021). Föreliggande projekt grundas i en idé om att detta är särskilt viktigt att se över i strategiska planeringsprocessers tidiga och formativa skeden. Endast så kan övergripande mål realiseras på ett effektivt sätt. Det handlar om att utveckla en regional trafik- och markanvändningsplanering som inte bara möjliggör, utan också aktivt bidrar till att regionen utvecklas i en socialt hållbar riktning. Sammantaget ser vi ett uttalat behov av att utveckla de långsiktigt syftande planeringsprocessernas strategiska kapacitet att hantera mål om social hållbarhet (Pontusson, 2013).

1.1. Syfte och forskningsfrågor

Projektets syfte är att fördjupa förståelsen om hur sociala hållbarhetsfrågor kan integreras och operationaliseras i regional strategisk kollektivtrafikplanering. I projektet riktas empiriskt fokus på region Stockholms trafikförsörjningsprogram och processen med att ta fram det. Mer specifikt undersöks hur den regionala trafikförsörjningsplaneringen förhåller sig till, och inkluderar social hållbarhet och diskutera möjliga sätt att vidareutveckla dagens ansatser och praktik?

Forskningen har genomförts med fokus på dessa frågor:

- 1) På vilket sätt definieras sociala hållbarhetsmål idag i den regionala strategiska kollektivtrafikplaneringen?
- 2) Hur kan den strategiska processen att ta fram och uppdatera det regionala trafikförsörjningsprogrammet vidareutvecklas för att i högre grad ta tillvara och realisera sociala hållbarhetsfrågor?
- 3) Vilka underlag, begrepp, och arbetssätt kan vara viktiga att tillämpa i planeringens tidiga skeden, för att de sociala hållbarhetsfrågorna ska bli tydliga och länkas vidare in i planeringen?

Denna rapport fokuserar på processer och perspektiv som praktiker möter i sitt dagliga arbete. Det gäller speciellt de perspektiv som möjliggör och öppnar upp för att sociala hållbarhetsperspektiv ska kunna integreras i planeringsprocesserna redan i tidiga skeden, och i förlängningen påverka effekterna och funktionerna av regionens kollektivtrafik. Studien bygger på tidigare forskning samt erfarenheter från den regionala planeringspraktiken i Stockholm genom intervjuer och dokumentstudier.

1.2. Disposition

Det inledande kapitel här avser att klargöra syftet, ingången till denna studie och varför det är viktigt att studera. Följande kapitel består av den teoretiska ansats som använts i studien för att förstå de antaganden som ligger till grund för den strategiska kollektivtrafikplaneringen och social hållbarhet. Det presenterar kortfattat om social hållbarhet i relation till rättvisa och

hållbar utveckling. Det efterföljande kapitlet, kapitel tre, redogör hur denna studie genomfördes samt vad för typ av material som användes. Kapitel fyra presenterar ett axplock tidigare forskning av sociala aspekter inom transportplaneringen. Fokus i kapitlet baseras på begrepp lyfta som kom fram under studiens gång. Kapitel fem avser att kort presentera Stockholmsregionen och beskriva hur planeringen kring trafikförsörjningsprogrammet hittills har gått till.

I kapitel sex presenteras studiens resultat och analys. Kapitlet är indelat i fyra delkapitel som presenterar resultatet i samma följd som forskningsfrågorna står listade ovan. Delkapitel ett diskuterar hur planerare och olika dokument uttrycker och närmar sig det sociala hållbarhetsbegreppet. Efterföljande delkapitel redogör hur social hållbarhet kom sig till uttryck under tidigare TFP-processer. Delkapitel tre utforskar samverkansprocesser som en förutsättning för att stärka den sociala hållbarheten. Och det avslutande delkapitlet diskuterar betydelsen av underlag och arbetssätt. I kapitel sju summeras rapportens övergripande slutsatser och avslutar med möjliga vägar framåt för att stärka den sociala hållbarheten i den regionala kollektivtrafikplaneringen.

Kapitel 2 Centrala begrepp: rättvisa och hållbar utveckling

2.1. Social hållbarhet

Begreppet social hållbarhet har sina rötter i FN-rapporten *Vår gemensamma framtid* från år 1987. I denna rapport, som även kallas Brundtlandrapporten, myntades den idag mycket ofta citerade definitionen av hållbar utveckling som *”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”* (World Commission on Environment and Development, 1987, chap.2). Brundtlandrapportens resonemang grundades i en förståelse av hållbar utveckling som en utvecklingsinriktning som behöver beakta både ekonomiska, ekologiska och sociala värden och kvaliteter. Det är också denna förståelse som successivt har lett fram till formuleringen av Agenda 2030, som idag stakar ut riktningen för det globala hållbarhetsarbetet (Regeringskansliet, 2016).

Under de decennier som har gått sedan Brundtlandrapporten formulerades har mycket fokus riktats mot att diskutera och söka definiera de tre dimensionerna av hållbar utveckling. Det har ofta framhållits att den sociala hållbarheten är extra svår att definiera. Ett viktigt skäl till det är att begreppet till sin natur är mångtydigt, dynamiskt och kontextberoende (Regeringskansliet, 2021). Den svenske sociologen Olsson har i en analys av hållbar utveckling i samhällsplaneringen framhållit att man kanske inte ens ska eftersträva att omsätta det i exakta formuleringar eller mätbara variabler, eftersom det är mer av ett *orienterande* begrepp som anger en *riktning*. Han konstaterar:

”Man skulle också kunna beskriva det som att begreppet visar på ett perspektiv som handlar om en möjlig framtid. Vilket innehåll detta perspektiv kommer att ha i en given situation är beroende av existerande värderingar – där det kan finnas olika uppfattningar - och normer om det önskvärda” (Olsson, 2012, s.1).

Men trots att begreppet behöver förstås på ett dynamiskt och kontextberoende sätt, är det förstås möjligt att ändå peka ut något mer specifikt vad det handlar om. I korthet kan man säga att social hållbarhet rör frågor om rättigheter, makt, välstånd, välbefinnande och rättvisa (Dymén et al., 2020). En av de mest aktuella definitionerna av social hållbarhet i ett svenskt policysammanhang har gjorts av Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Folkhälsomyndigheten, som konstaterar att ett socialt hållbart samhälle är *”ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader [och] ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen”* (Sveriges Kommuner och Regioner, 2021).

I forskning om transport- och samhällsplanering framhålls idag vanligen att social hållbarhet handlar om ett synsätt där man sätter människan och människans välfärd och välbefinnande i centrum (Levin och Gil Solá, 2021). Olsson (2012) framhåller att social hållbarhet i ett planeringssammanhang ytterst handlar om att *”miljöer, stadsdelar och städer fungerar tillfredsställande, att livet är gott, för de människor som lever där”* (s. 3). Han konstaterar att

det handlar både om välfärd i bemärkelsen standard, trivsamt och någorlunda rättvis fördelning – men också de sociala systemens ”förmåga att lösa problem och hantera intressen”, dvs. en mer processuellt inriktad aspekt (Olsson, 2012, s. 3; jfr. även Dymén et al. 2020).

I forskningen framhålls vidare att analyser av social hållbarhet behöver beakta både så kallat objektiva och subjektiva dimensioner (Lättman, Friman och Olsson, 2016). Den sociala hållbarheten låter sig inte enkelt låsas fast i mätbara och fasta kategorier och mått (Joelsson, Henriksson och Balkmar, 2021). Självklart finns det mätbara indikatorer som är av relevans: i ett transportplaneringssammanhang kan det t. ex. vara viktigt att uppmärksamma sådant som rör avstånd till närmaste busshållplats, restid till viktiga målpunkter samt hur täta förbindelser som erbjuds för exempelvis invånare på en specifik geografisk plats i en storstadsregion. Men detta fångar knappast hela sanningen om tillgängligheten. För att få en mer fullständig bild behöver man också förstå hur tryggt det känns att vänta på bussen, eller om avgångarna matchar de tider på dygnet som befolkningen på denna plats då har behov av att resa med mera

Forskarna Levin och Gil Solá (2021) konstaterar att eftersom social hållbarhet handlar om att säkerställa människors välfärd och välbefinnande, så blir frågor om rättvisa och fördelning centrala. Transport- och samhällsplanering handlar i allra högsta grad om att formulera handlingsinriktningar, beslutsunderlag och förslag på prioriteringar som får olika konsekvenser för olika individer och grupper. I ett arbete för social hållbarhet är det därför viktigt att ställa frågor om vem som gynnas eller missgynnas av olika möjliga handlingsinriktningar. Detta avspeglas även i den internationella litteraturen om social hållbarhet, där flertalet författare återkommer till rättvisa som en central dimension av social hållbarhet (Saunders et al., 2020; Dempsey et al., 2011).

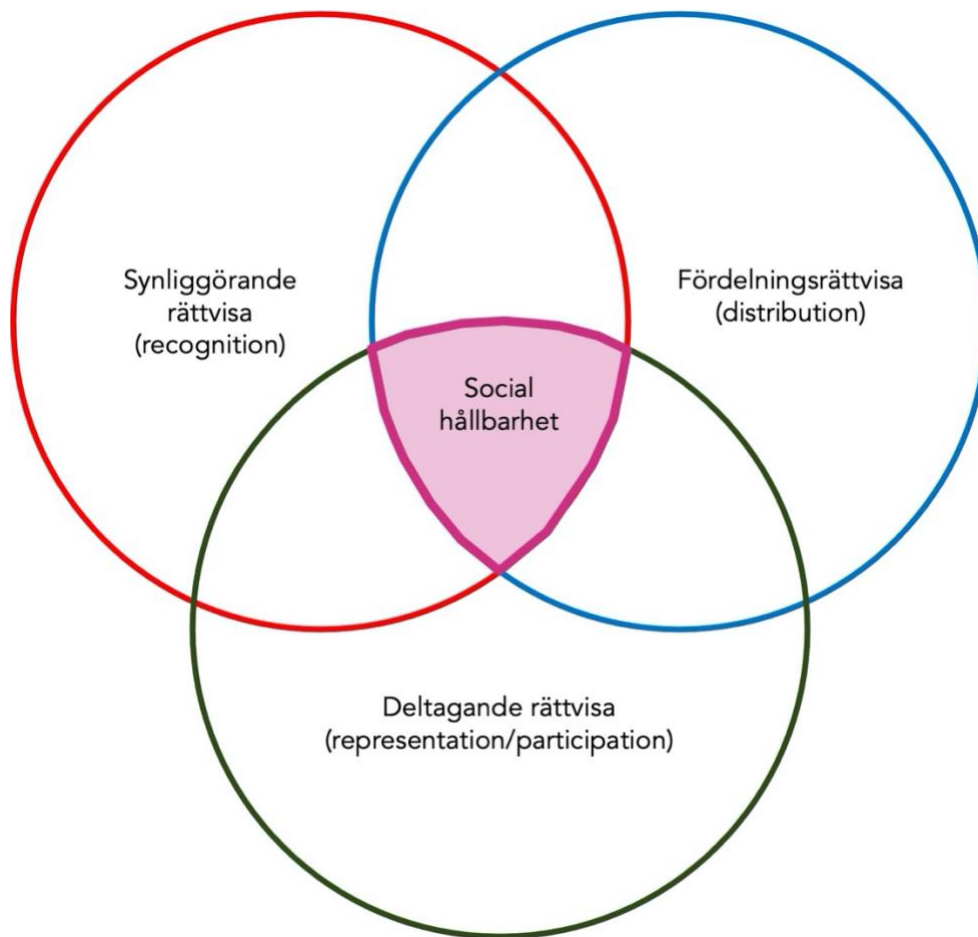
2.2. Rättvisans tre dimensioner

Saunders et al. (2020) menar att i studier av och arbete för social hållbarhet behöver man beakta de tre dimensioner av rättvisa (se fig. 1, s. 12). Saunders et al. menar att de tre rättvisedimensionerna – fördelning, deltagande och synliggörande – är alla sammankopplade och ömsesidigt beroende delar av den sociala sfären (2020). Detta står i kontrast till hur rättvisa har diskuterats i den samtida politisk-teoretiska litteraturen där fokus har riktats främst mot fördelningsrättvisa (Schlosberg, 2003). Diskussionen tenderar då att begränsa till olika typer av principiella förslag på hur vi ska fördela resurser, välfärd och tillgångar, medan man missar frågor om vem som tar dessa beslut och hur, samt att diskutera de underliggande strukturella förhållanden som upprätthåller dessa strukturer (Saunders et al., 2020; Schlosberg, 2003). En snäv syn på rättvisa som något som primärt handlar om fördelningsprinciper är problematiskt enligt Saunders et al (2020). De menar att social hållbarhet endast kan nås i intersektionen mellan de tre rättvisedimensionerna, inte oberoende av varandra (fig. 1). Fördelningsrättvisa kan enklast sammanfattas som den rättvisa fördelningen av fördelar och nackdelar (Schlosberg, 2003). Diskussionen berör vad som kan anses vara en rättvis fördelning. Teorier om fördelningsrättvisa är i grunden rotad i den ekonomiska strukturen av samhället och (om)fördelning av samhällets resurser och förpliktelser.

Frågor kring deltaganderättvisa berör vem som deltar vid beslutsfattande (Saunders et al., 2020). Beslutsfattande kan ske i många olika situationer, och vara av både informell och formell karaktär. Rättvisa handlar här om vem som får vara med och ta beslut i dessa olika

situationer. Det handlar också om individers och grupper påverkansmöjligheter inne i olika beslutsrum, i vilken mån en person kan delta och göra sin röst hörd.

Slutligen är det synliggörande rättvisa, som på svenska även kan översättas till erkännandets rättvisa (från engelskans *recognition*). Denna dimension handlar om att synliggöra olika grupper och individers erfarenheter, verkligheter och förutsättningar i ett samhälle. Att inte se (erkänna och synliggöra) eller osynliggöra olika grupper och individers behov förhindrar att dessa kan ta del av de andra rättvisedimensionerna (Schlosberg, 2003).



Figur 1. De tre dimensionerna av rättvisa och vad social hållbarhet är i relation till dessa (källa: egen bild, som baseras på Schlosberg, 2003; Saunders et al. 2020).

Synliggörande rättvisa är den fundamentala förutsättningen för de två andra rättvisedimensionerna och behövs som analytisk förklaringsmodell för att förstå varför bristfällig fördelning existerar i första hand (Young, 2011). Vidare är synliggörande rättvisa direkt sammanlänkad med en persons möjligheter att delta i samhället och i olika beslutssituationer (Schlosberg, 2004), och i sin tur har deltagande en central betydelse i beslut om fördelning. Därmed förutsätter alla diskussioner om rättvisa en diskussion om synliggörande enligt Saunders et al (2020) och Schlosberg (2003).

Transportplaneringen har starka sociala effekter inklusive fördelningseffekter (Jones och Lucas, 2012), och om man inte uppmärksammar sociala skillnader som möjligen existerar

mellan personer och grupper, och förstår hur dessa producerar underliggande förhållanden, blir det en utmaning att diskutera social hållbarhet över huvud taget. Inom svenska kollektivtrafikplaneringsammanhang finns det två fördelningsprinciper som är vanligen förekommande. Den första bygger på universell jämlikhet, där den sociala nyttan ska tilldelas medborgarna på likvärdiga villkor (Henriksson och Lindkvist, 2020). Den andra principen står för en omfördelning som ska vara till gagn för de som har det sämst ställt (Bondemark, 2017). Dessa olika perspektiv på vad som anses rättvist kan vara komplementära. Medan den första fördelningsprincipen till exempel förtydligar hur samma taxa i ett kollektivtrafiksystem är en förutsättning för rättvis fördelning, är justerade taxor för till exempel studenter och pensionärer en anpassad fördelning baserat på att dessa två grupper vanligtvis har mindre ekonomiska resurser. Winter lyfter att inom transportplaneringen finns det:

”förhoppningar om att man genom att vara medveten om sociala skillnader kan utforma transportplaner som bättre svarar mot flera olika gruppers villkor och som verkar för en rättvisare framtid” (2021, s. 8).

Denna ambition kräver att man synliggör skillnader som existerar annars riskerar man att endast synliggöra en begränsad grupp människor och risken där är att man omedvetet försämrar tillvaron för en annan (Wennberg et al., 2018). Med det återkommer vi till synliggörande rättvisa, för om kollektivtrafiken ska svara mot olika gruppers förutsättningar behövs det först en förståelse vad dessa skilda förutsättningar innebär.

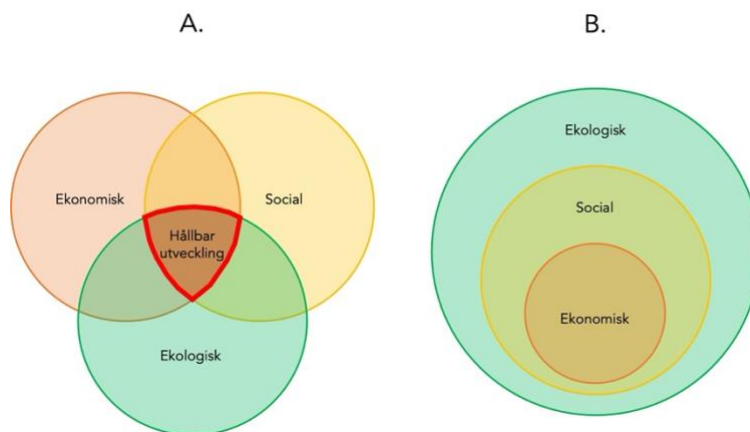
För att identifiera olikheter och skillnader mellan grupper finns det olika analytiska begrepp. Ett relativt vanligt begrepp är social exkludering (eng. *social exclusion*). Begreppet har dock kritiserats, bl. a. för att det riskerar att leda till (och eventuellt även förstärka) en binär syn på skillnader: antingen är du inkluderad eller ej. Vidare analyseras sällan skillnaderna som existerar inom grupper som definieras som exkluderade. I värsta fall kan termen förstärka exkluderingen (Schwanen et al., 2015). Den delen av en befolkning som anses vara inkluderad (normen) definieras sällan utan fokus hamnar just på de exkluderade, de som anses avvika från normen. Varga och Kvarnström (2016), som har undersökt frågan om transportfattigdom i en magisteruppsats, konstaterar med referens till Schwanen (2015):

”Den uteslutna framstår som det utstickande, överflödiga och omoraliska undantaget från den hälsosamma, moraliska och ansvarstagande normen” (2016, s. 5).

Därmed används inte begreppen inkludering och exkludering för att beskriva rättvisa utifrån de olika dimensionerna. Här operationaliseras synliggörande genom termen *sociala skillnader*, genom att se och förstå vilka grupper och individer som är synliggjorda i regionens strategiska material, vilka som systematiskt synliggörs (och inte), för att förstå de underliggande strukturella förhållandena som påverkar de övriga rättvisedimensionerna.

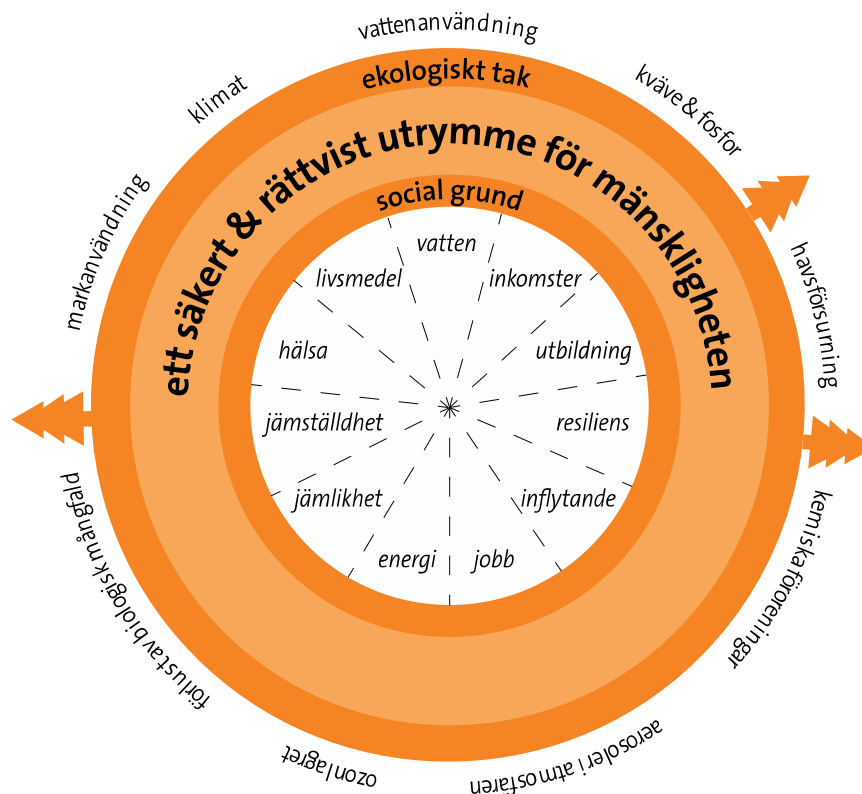
2.3. Hållbar utveckling, ett liv inom planetära och sociala gränser

Mot bakgrund av Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling diskuterades social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet under relativt lång tid som separerbara kategorier i både forskning och policyarbete. Under 1990-talet och tidigt 2000-tal återfanns ofta illustrationer av hållbar utveckling i form av ett Venndiagram (se figur 2 nedan), som antydde att det handlade om tre isolerade delmängder. Denna tolkning har dock ifrågasatts, och i linje med den numera väl etablerade förståelsen av hållbar utveckling som ett sammansatt begrepp, där ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet inte kan separeras från varandra, har andra illustrationer kommit att etableras, som visar relationen mellan de olika dimensionerna på ett mer integrerat sätt (exempelvis från figur 2A till 2B).



Figur 2. Olika modeller av hållbar utveckling (källa: egen bild).

Förenklat kan man säga att man har rört sig från en idé om hållbar utveckling enligt illustrationerna i figur 2 till att idag diskutera olika variationer av figur 3 (s. 15), som är en svensk översättning av en modell som har utvecklats av den brittiska ekonomen Raworth (2012). Raworths modell, som också går under namnet "*the doughnut economy*", grundas i Rockströms *et al.* (2009) teori om planetära gränser, men har kompletterat denna med ett antal sociala kriterier och kvaliteter som också behöver uppfyllas för en hållbar samhällsutveckling (Raworth, 2012). Vad Raworth (2012) gör med fördel är att hon inkluderar frågor om rättvisa in i diskussionen om hållbar utveckling och där en social grund definieras (se fig. 3). Vad som lätt händer i diskussioner om hållbar utveckling är att man fastnar i relationen mellan de tre dimensionerna och gränsdragningen mellan dem, snarare än att man diskuterar vad de tre enskilt innebär innan man relaterar dem. Speciellt för det sociala skapar det ett problem eftersom alla mänskliga system på något sätt tangerar det sociala. Exempelvis kan det ekonomiska systemet ses som ett socialt system.



Figur 3. Ett säkert och rättvist utrymme för mänskligheten (källa: Hagbert et al., 2018 bearbetning av Raworth, 2012).

Oavsett om man väljer att diskutera rättvisa, social grund och/eller social hållbarhet är det sociala en förutsättning för hållbar utveckling i dess alla iterationer. Vidare, har tiden mellan Brundtlandsrapportens lansering och idag lett till en alltmer komplex förståelse hur dessa hållbarhetsbegrepp relaterar till varandra. Men innan man sätter dessa i relation till varandra, behöver man normativt besluta om vad som ses som den sociala sfären och de normativa antaganden man gör inom den. Som Olsson (2012) poängterar är det sociala dynamiskt och kontextuellt – vad som är socialt hållbart kan ändras från en dag till en annan. Ett tydligt exempel för kollektivtrafiken är hur COVID-pandemin ledde till snabbt förändrad syn på kollektivtrafiken och ökad kollektivtrafikresande (jfr. Gunnarsson-Östling, Robert och Fauré, 2021; Almlöf et al., 2021). Beteenden som ansetts ohållbara, privat bilresande, blev nästintill över en natt att föredra framför att åka kollektivt. Men trots att begreppet är svårfångat finns det många vägar och möjligheter att närma sig det på ett användbart sätt. I denna studie tar vi ansats i synliggörandet som det första steget. Deltagande och fördelningsrättvisa berörs men sätts främst i relation till synliggörandet. För att låna av Friberg, Brusman och Nilsson (2004), detta är för att identifiera (och förstå) kollektivtrafikens “vita fläckar”. Om vi utgår från att social hållbarhet i rättvisetermer uppnås i skärningspunkten mellan deltagande, fördelning och synliggörande rättvisa, likt Saunders *et al.* (2020) förståelse, så kan analysen liknas vid en bristanalys. Denna bristanalys kan med fördel starta i frågor kring synliggörande. Likt Winters (2021) forskning om sociala skillnader i nationell transportplanering tar denna rapport sin utgångspunkt i att transportplaneringen i de allra flesta fall har visat sig ha svårt att diskutera och förhålla sig till skillnader och de olika förutsättningar som människor möter.

Kapitel 3 Material och metod

Som grund för denna rapport ligger forskningsprojektet "*Processperspektiv på sociala hållbarhetsmål i trafik och regionplaneringen*", i samverkan mellan Region Stockholm och KTH (Utllysningen Trafik och Region). Projektet är utvecklat av Anna Strohmayer (tidigare Pontusson) i samarbete med bl. a. Karolina Isaksson utifrån hennes tidigare erfarenheter och kunskaper från Trafikförvaltningen i region Stockholm. Pontusson var projektledare i framtagandet av det första trafikförsörjningsprogrammet i region Stockholm (Pontusson, 2013) och hon var även projektledare för SKR:s framtagande av vägledningsdokument för regionala trafikförsörjningsprogram (Sveriges Kommuner och Regioner, 2015). Inom projektet ingår hennes licentiatarbete, samt föreliggande rapport.

Förförståelsen av den regionala kollektivtrafikplaneringen tar avstamp i Pontussons beskrivning av framtagandet av det första trafikförsörjningsprogrammet (2013) och utmaningen med att inkludera social hållbarhet i trafikförsörjningsplaneringen som identifierat i projektansökan.

Materialet som använts för denna studie är:

Tidigare forskning

Baserat på tidigare relevant *forskning* presenteras en forskningsöversikt. Syftet med forskningsöversikten (kapitel 4) är att skapa en översiktlig förståelse av existerande forskning inom kollektivtrafik, transportplanering och social hållbarhet. Översikten är inte heltäckande utan syftar till att ge en koncist och lättöverskådlig introduktion till olika starka teman inom området social hållbarhet och transportplanering. Forskningsöversikten och centrala begrepp är baserad på en litteratursökning som gjordes genom databaser. Nyckelord som användes var: social hållbarhet, transport, trafikplanering, transportplanering, kollektivtrafik, social exkludering, transportfattigdom, regional planering, sociala aspekter, mobilitetsstrategier, genus, folkhälsa, trygghet, jämlikhet, transportförutsättningar (även på engelska med begreppens engelska motsvarighet). Därefter kompletterades material genom snöbolls-metoden. Referenser bedömda som relevanta följdes upp.

I början av studien gjordes en initial efterforskning för att finna starka teman inom detta ämne. Därefter bearbetades och kompletterades materialet i förhållande till intervju- och dokumentstudien. Översikten är därmed anpassad till teman som antingen lyfts fram i andra delar av rapporten och/eller adresserar behovet av synliggörande som identifierats under arbetets gång.

Dokumentstudie

Den stora merparten av material utgjordes av dokument från regionen. Både opublicerat så väl som publicerat material användes, inklusive en uppsats av Pontussons (2013) som beskriver och analyserar arbetet med den regionala transportplaneringen som använts som orientering. Dokumentstudien användes dels i beskrivande syfte, dels för att förstå hur social hållbarhet kommit till uttryck och formaliserats i dokument och skrivelser. Det innebär att kritisk läsning av dokumenten "*utifrån*" genom att granska den inneboende meningslogiken som framställs och i vilket fall den kan placeras inom en social hållbarhetsdimension. Över lag kan den analytiska metoden beskrivas som diskursanalytisk tradition. Identifierandet och

framställandet av individers och grupper olikheter (sociala skillnader) i materialet har varit förförståelsen för textanalysen. Sedan har resultatet av intervjustudien vidare informerat kunskapsinhämtningen, speciellt i distinktionen av det här s.k. produkt- och samhällsperspektivet (se sida 39). Nyckeldokument i studien var:

- Trafikförsörjningsprogram 2017 (Trafikförvaltningen, 2017b).
- Regionalt utvecklingsprogram för Stockholm 2050 (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018).
- Kollektivtrafikplanen 2050 (ute på remiss) (Trafikförvaltningen, 2021b).
- Hållbarhetsbedömningen av TFP 2017 (Trafikförvaltningen, 2017a).
- PM 1 Trafikförvaltningens erfarenheter av trafikförsörjningsprogrammet 2.0 – intervjustudie (Trafikförvaltningen, 2020a).
- PM 2 – Sammanhang och befintliga mål (Trafikförvaltningen, 2021c).
- Samrådsredogörelsen inför TFP 2017 (Trafikförvaltningen, 2016b).
- Hållbarhetspolicyn och -strategin (ute på remiss) (Regionledningskontoret, 2021).
- Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065).
- Resan mot stärkt hållbarhet (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2015).

Intervjustudie

Intervjustudien med praktiker utgjorde denna rapports primärdata. Sju intervjuer genomfördes med åtta personer under september och oktober 2021. Intervjuerna var semistrukturerade och kvalitativa till sin natur. Målet i ansatsen är att förstå och tolka upplevelser som uttryckt av intervjupersonerna (Brinkmann och Kvale, 2009). I denna intervjustudie tog de flesta intervjuerna form av ett samtal med en viss struktur via tematiska frågor. Fokus var att förstå hur man på regionen arbetar med sociala hållbarhetsfrågor i processen att ta fram strategiska dokument.

Eftersom studiens fokus var på TFP-processens tidigare skeden riktades intervjuerna helt mot anställda på regionen som arbetar med fysisk planering och trafikförsörjningen. I läsning av dokument kring tidigare TFP-processer så framstod processerna innan samråd som interna och tätt kopplade till regionens förvaltningar. Trafikförsörjningsprogrammet tas främst fram av Trafikförvaltningen och det är den förvaltning som äger projektet. Urvalet av relevanta intervjupersoner gjordes baserat på snöbollsmetoden. Denna studies kontaktperson på Trafikförvaltningen identifierade och föreslog relevanta intervjupersoner. Därefter rekommenderade och hänvisade kontaktade tjänstepersoner vidare. Dessutom identifierades vissa intervjupersoner via skrivbordsundersökningen. Denna studie eftersträvade att ha sex till sju intervjuer med personer från Trafikförvaltningen och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (idag en del av regionledningskontoret). Trafikförvaltningen som huvudman för TFP ansåg väsentlig för studien men även personer som arbetar med regional planering och infrastruktur ansågs betydelsefulla för studien.

Intervjustudien gav insikt i hur man på regionen arbetade med TFP-processen så väl som social hållbarhet i regional planering. Avgränsning till tjänstepersoner på regionen begränsar möjliga slutsatser om hur TFP relateras till andra relevanta planeringsinstanser så som kommuner. Via material från samråd och interna dokument har denna rapport försökt brygga en del av detta bortfall, men faktum kvarstår att tyngdpunkten ligger på hur TFP och social hållbarhet möts inom regionen och hur regionala aktörer ser på det dokumentet och processen. Det finns starka indikationer att man behöver komplettera detta med en förståelse för hur

kommuner och andra externa aktörer ser och arbetar med TFP. Men här lämnas denna frågeställning därhän.

Tabell 1. Intervjuade tjänstepersoner, Region Stockholm.

Intervju	Benämning i rapport	Förvaltning	Uppdrag relevant för denna rapport	Datum
1.	Hållbarhetsstrateg A	Trafikförvaltningen	Tjänsteperson med specifik fokus på sociala hållbarhetsfrågor. Arbetat med hållbarhetsbedömningen för TFP 2017. Deltagare i projektgrupp för hållbarhetsbedömning av kommande TFP.	07-10-2021
2.	Strategisk planerare C	Trafikförvaltningen	Deltagare i projektgruppen för målutvecklingen av kommande TFP	20-10-2021
	Strategisk Planerare A	Trafikförvaltningen	Deltagare i projektgruppen för hållbarhetsbedömningen av kommande TFP	
3.	Strategisk Planerare B	Trafikförvaltningen	Deltagare i projektgruppen för framtagandet av Kollektivtrafikplanen 2050. Var även involverade i framtagandet av RUFS 2050 (för trafikdelarna)	12-10-2021
4.	Infrastrukturstrateg	Regionledningskontoret	Arbetar främst med Länsplanen för regional transportinfrastruktur, men även cykelfrågor och kollektivtrafikfrågor.	22-10-2021
5.	Regionplanerare A	Regionledningskontoret	Arbetat med mobilitets, trafik och transportfrågor.	25-10-2021
6.	Regionplanerare B	Regionledningskontoret	Arbetat med att ta fram den regionala planeringen bl. a. RUFS 2050. Deltog i projektgruppen ansvarig för hållbarhetsbedömningen av RUFS 2050. Även arbetat med strukturanalyser för transport och bebyggelsestruktur.	21-10-2021
7.	Regionplanerare C	Regionledningskontoret	Arbetat med framtagandet av RUFS 2050 och aktualitetsarbetet 2013. Detta inkluderar projektet <i>Resan mot stärkt hållbarhet</i> som var ett aktualitetsarbete för hur man skulle ha en stärkt hållbarhetsansats i RUFS 2050.	13-10-2021 & 14-10-2021

Intervjuguiderna som skapades i förberedande syfte anpassades till varje intervju. Anpassning skedde framför allt till vilka typer av strategiska dokument och projekt, intervjupersonerna deltagit i och/eller kände till. Vidare har de olika aktörerna olika kunskaper och vana vid att närma sig social hållbarhetsbegreppet. Alla intervjuer genomfördes på distans via Zoom och spelades in med intervjupersonernas tillstånd. Alla intervjuer transkriberades i sin helhet.

Transkriberingarna gjordes nästintill ordagrant. På grund av tekniska problem genomfördes en intervju över loppet av två dagar, intervju 7. För en av intervjuerna delades de tematiska frågorna i förväg, intervju 2. Även för intervju 7 delades de resterande frågorna i förväg för del två av samma intervju. Alla intervjuer var mellan 45 – 60 minuter långa, förutom intervju 2, som var 90 minuter lång.

Bearbetning av primärdata

Bearbetningen av intervjustudierna gjordes utgick från fyra tematiska ansatser: tolkning, beskrivning, föreskrivning (normativ) och bristanalys.

- *Tolkande*: vad är social hållbarhet?
- *Beskrivande*: hur man arbetar med strategiska processer?
- *Tolkande*: Vad har man för förutsättningar för att arbeta med dessa frågor?
- *Normativ/föreskrivande*: hur kan man arbeta med dessa frågor?
- *Bristanalys*: vad saknas för att arbeta med dessa frågor?

Dessa tematiska ansatser svarade väl till frågeställningarna i studien. Med dessa teman kristalliserades intervjupersonernas tolkning av social hållbarhet, hur de arbetar med social hållbarhet (eller inte), existerande institutionella förutsättningar med att arbeta med social hållbarhet och processförutsättningar (tid, resurser, kunskapsunderlag, metoder med mera).

För intervjupersonernas tolkning av social hållbarhetsbegreppet gjordes även en associationskarta och ett ordmoln. Kartan baserades på direktsvar på frågan: vad är social hållbarhet? Därefter kombinerades svar som var snarlika i sin natur. Benämningsfrekvensen baseras på hur många intervjupersoner som nämnt en ruta. Ordmolnet var baserat på intervjuerna i sin helhet. Först lästes intervjuerna och begrepp som associerades antingen till social hållbarhet och/eller transportplanering antecknades. Sedan räknades hur många gånger ett ord förekom i alla intervjuer. Vissa begrepp, t. ex. kultur omnämnds av endast två personer men då ofta. Ordmolnet är inte viktat gentemot benämningsfrekvens i individuella intervjuer och sedan hur många intervjuer som ens tog upp begreppet. Därmed har ordmolnet begränsad användning. Men i kontrast till associationskartan har den en poäng. Till exempel omnämns inte tillgänglighet som en aspekt av social hållbarhet i frågan: vad är social hållbarhet? Men däremot dyker tillgänglighet upp frekvent i intervjuerna och även i forskningsöversikten. Det är ett begrepp som därmed är centralt att bemöta i sökande efter en ansats till social hållbarhet i transportplanering.

Kapitel 4 Forskningsöversikt att synliggöra sociala skillnader i transportplaneringen

Frågor om social hållbarhet har fått en alltmer stärkt position inom transportplaneringen. Trots det råder samförstånd över att den sociala dimensionen inte behandlats tillräckligt utförligt (se t. ex. Grieco, 2015; Winter, 2015; Wemark, 2017). Forskning har visat att transport kan bidra till att skapa bättre samhällen, men kan likväl också förstärka social utsatthet (Grieco, 2015).

Nedan presenteras en rad aspekter baserat på existerande diskussioner, rön och teorier kring mobilitet, tillgänglighet och folkhälsa. Forskningsöversikten väljer att fokusera på sammanhang som illustrerar behovet av synliggörandets dimension i transportplanering.

4.1. Vardagsmobilitet

Tillsammans med tillgänglighet är mobilitet en av de mest vanligt förekommande termerna inom kollektivtrafikplanering. Men människans mobilitet är inte förbehållet transportplaneringen, människan har alltid varit i rörelse. Mobilitetsforskningen spänner över ett brett fält där alltifrån från personers kroppsliga rörlighet studeras (Sheller, 2018), till rörelsen av objekt (Murray och Doughty, 2016), till frågor om virtuell mobilitet (Kronlid, 2008). Mobilitetsbegreppet går bortom den fysiska förflyttningen och inkluderar även hur mobilitet formar samhällen och människan (Cresswell, 2004). Vår förståelse av mobilitet är relationellt skapad samt formar våra rörelsemönster och hur vi uppfattar vår existens (Joelsson et al., 2021). Vidare står begreppet i motsats till immobilitet, eller den begränsade möjligheten till rörelse. Wennberg (2011) menar att mobilitet är inte endast fråga om förflyttning utan även om möjligheterna till förflyttning.

Mobilitet är central i den modernisering som (västerländska) samhällen har genomgått (Sheller och Urry, 2006). I den globaliserade värld som vi lever idag har att vara mobil ofta framstått som det önskvärda (Joelsson et al., 2021). Och till det står, som nämns ovan, motsatsförhållandet, att inte vara mobil. Möjligheten till rörelse förkroppsligar de förutsättningarna människor möter.

” Resande, transporter och mobilitet genomsyrar med andra ord människors vardag – mobilitet genomsyrar samhället. Det är svårt att föreställa sig en vardag där förflyttning eller rörlighet inte på något sätt finns med: fysisk, mental, virtuell, existentiell, föreställd, eller realiserad”
(Joelsson et al., 2021, s.21).

Användning av mobilitetsbegreppet inom transportplanering öppnar upp för en mer komplex bild av rörlighet till skillnad från den mer instrumentella förståelsen som dominerat transportplaneringen (Kębłowski och Bassens, 2018). Den instrumentella synen inom transportplanering hanterar vanligtvis *en* typ av människa i sin planering och saknar förmågan att införliva vardagslivets skiftande verkligheter. Det möjligtvis mest problematiska med den instrumentella mobilitetssynen är att den i allra högsta grad är normativ utan att diskutera sin normativa position (Joelsson et al., 2021). Bilden av resenären som framkommit i forskning kring transportrelaterade strategier, policys och plandokument är arbetspendlaren och den cyklande medelklassmannen (Joelsson et al., 2021; Henriksson, 2014). Men vardagslivets

verkligheter är komplexare än så. Jíron och Carrasco (2020) visar hur man inte kan frångå frågor kring mobilitet från vardagslivets verkligheter. De kvantitativa resefokuserade beräkningarna som ligger till grund för den största delen av transportplaneringen kan omöjligen fånga dessa komplexiteter. Vardagen med dess rutin förkroppsligar mobiliteten och genom studien av vardag och rutin kan man synliggöra människan och hennes förutsättningar (Murray och Doughty, 2016). I centrum av all planering står människan och vardagslivets verklighet både formar och dikterar vår mobilitet (Larsson och Jalakas, 2008).

Detta s.k. vardagslivsperspektiv innebär att man fokuserar på den dagliga organiseringen av livet samt upplevelser och erfarenheter (Gullestad, 1989). Forskning med vardagslivsperspektiv har kunnat visa hur resandet hänger ihop med andra aspekter som inte bara är relaterade till transportsystemet:

”utan också är starkt sammankopplad med de förhandlingar som sker i familjerna. Och detta i sin tur, påverkar och påverkas av både politiska åtgärder och olika kulturella och sociala faktorer (såsom normer och föreställningar)” (Joelsson et al., 2021, s.42).

Vardagslivsperspektivet inom forskning om mobilitet har många olika inriktningar som mer eller mindre tangerar med strategisk transportplanering. Den återkommande tråden i mycket av forskningen är hur detta perspektiv problematiserar vem som reser, hur och vad för strategier man använder när man navigerar sig. Man utgår från orsakerna till resandet och resonemanget snarare än resan i sig (Joelsson et al., 2021). Som nämnt tidigare handlar det lika mycket om att illustrera barriärerna i människors mobilitet så väl som möjliggörandet. Vardagslivsperspektivet utmanar den norm som existerar inom instrumentell syn på transportplanering och erbjuder både slutsatser och metoder för synliggörandet av den mosaik av resenärer som existerar.

Omsorgsmobilitet

I Stockholm, Sverige och internationellt har man funnit att män och kvinnors resmönster ser olika ut (Carlsson-Kanyama och Åkerström, 2011). Skillnaderna mellan individer slutar inte där, utan man ser även skillnader i resmönster baserat på ålder, socio-ekonomiska förutsättningar, funktionsvariationer med mera. Varför dessa skillnader uppstår förklaras inom forskningen på en mängd olika sätt. Alltifrån att män och kvinnor har olika attityder kring mobilitet (Carlsson-Kanyama och Åkerström, 2011) eller att män i snitt förflyttar sig längre rent geografiskt (Rosqvist, 2020). Det finns indikationer att i framtiden kommer skillnaderna över lag i kvinnors och mäns resmönster minska i Sverige (Rosqvist, 2020). Fast det idag finns mycket kunskap om skillnaderna som existerar mellan kvinnors och mäns resande, menar de Madariaga och Zucchini (2019) att transportplaneringen fortfarande inte lyckats integrera dessa kunskaper in i planeringen.

De Madariaga myntade begreppet omsorgsmobilitet (översatt från eng. *mobilities of care*) för att beskriva fenomenet att kvinnor generellt mer ägnar sig åt mobilitet kopplat till omsorgsaktiviteter (de Madariaga och Zucchini, 2019). Omsorgsarbete kan förstås som obetalt arbete i relation till personer du har ansvar för (t. ex. barn) och aktiviteter kopplat till hemmet (Larsson och Jalakas, 2008). Omsorgsmobilitet förklarar en del av varför kvinnors och mäns resmönster ser olika ut. Kvinnor, på grund av omsorgsarbete, tenderar att göra flera korta

stopp på sin resa för att flera ärenden (Rosqvist, 2020). Därmed har kvinnor ett kedje-resmönster medan män tenderar att resa linjärt från en punkt till en annan.

Planeringen har hittills tenderat att fokusera på och anpassa utformningen av transportsystem till resenären som reser linjärt och över större avstånd (Larsson och Jalakas, 2008; de Madariaga och Zucchini, 2019; Rosqvist, 2020). Vidare visar de Madariaga och Zucchini (2019) i deras fallstudie att när man identifierar omsorgsmobilitet som en egen kategori till Resans ändamål uppgick en fjärde del av all kollektivtrafikresande till omsorgsmobilitet. Men personer som rör sig i kedjeresmönster är översedda i planeringen och personer som reser på detta sätt saknar samma mobilitetsutbud som personer som reser linjärt. Dessa omständigheter har visat sig påverka individer på flertalet sätt, bl. a. att man väljer att gå ner i betald arbetstid och minskad fritidstid (de Madariaga och Zucchini, 2019).

Vad omsorgsmobilitet så effektivt illustrerar är hur många normativa antaganden som finns inbyggda i våra transportsystem och hur planeringen i sig förstärker, förhandlar eller minskar dessa skillnader i förutsättningar. Vad de Madariaga och Zucchini (2019) visar i sin studie och vad även Larsson och Jalakas (2008) illustrerar är att första steget för att förstå dessa antaganden är att synliggöra dessa skillnader innan man kan överväga handling.

Tidsgeografi

Tidsgeografi är ett teoretisk ansats för att analysera personers vardagsliv och rörlighet (Gil Solá och Levin, 2021). I planeringssammanhang har det främst diskuterats i genuskritiska studier (Larsson och Jalakas, 2008).

Tidsgeografins ansats är att var uppgift tar en viss tid att genomföra och det gäller även förflyttningar i de fysiska rummen (Larsson och Jalakas, 2008). Man utgår från att rummet och tiden är de två grundläggande villkoren för utformningen av vardagslivet (Gil Solá och Levin, 2021). Aktiviteter i vardagslivet är knutna till tidpunkter och specifika platser och de görs ofta i samordning med andra människor (Gil Solá och Levin, 2021). Grundantagandet är därmed att aktiviteter och vår tidsanvändning i vår vardag är långt ifrån orelaterade och slumpmässiga händelser (Gil Solá och Levin, 2021). Genom denna beskrivning kopplat i tid och rum kan planerare få en bättre förståelse för hur vardagen organiseras och var begränsningarna finns (Larsson och Jalakas, 2008). Transport, inklusive kollektivtrafiken, sammanlänkar dessa kedjor. Kopplat till begreppet tidsgeografi finns det metoder så som mentala kartor, även kallat vardagskartor. Dessa är enligt Gil Solá och Levin (2021) speciellt intressanta för planeringen eftersom dessa kartor använder det platsrelaterade som utgångspunkt.

Tidsgeografin organiseras via vissa begrepp. I sin inspirationsbok från 2021 beskriver Gil Solá och Levin några av dessa begrepp vilka de anser vara speciellt relevanta i ett planerings-sammanhang.

- *Dominanta projekt*: aktiviteter som kräver utrymme i tid och rum. Dessa projekt får förtur över andra. Exempel: betalt arbete.
- *Havererade projekt*: önskvärda och eftersträfvade men aktiviteter som nedprioriteras på grund av utrymmet inte räcker till. Exempel: umgänge med vänner.

- *Flexibilitet/låsning av aktiviteter i tid och rum:* vissa aktiviteter kräver att du befinner dig på en specifik tid och plats (t. ex. läkarbesök) medan andra är mer flexibla (t. ex. att handla mat) och vissa är totalt obundna (t. ex. arbeta på distans).
- *Restriktioner:* möjligheten att genomföra projekt i vardagen begränsas av förhållande kopplade till individen och omgivningen. I tidsgeografien finns det tre huvudkategorier för dessa restriktioner: koppling-, kapacitets- och styrningsrestriktioner. Gil Solá och Levin framhåller att *"i ett planeringssammanhang handlar det om att uppmärksamma olika gruppers skiftande restriktioner och att anpassa infrastrukturen till dessa på ett jämlikt sätt"* (2021, s. 112).
- *Strategier:* handlingar för att få vardagslivet att flyta på bättre och gå ihop. Detta begrepp knyter tätt an till människors möjligheter, maktstrukturer och förutsättningar.
- *Handlingsutrymme:* människors val- och handlingsmöjligheter. T. ex. möjligheten att välja med vilka medel en resa genomförs.
- *Lokal ordningsficka:* platser många möjligheter för olika typer av aktiviteter. T. ex. hur bilens lugna stund erbjuder en stund att ringa och samordna vardagen. Dessa är lokaliteters "mikrofunktioner" som sällan fångas av planeringen men *"för individen däremot kan dessa platser potential i sig utnyttjas i en strategi för att hantera vardagen"* (Gil Solá & Levin, 2021, s. 113).

Resans tyngd

Begreppen tyngd och avlastning är andra analytiska begrepp som kommit till användning för att beskriva vardagslivets förutsättning. Begreppen är tänkt sådana att de ska användas för att beskriva upplevelser och situationer i det vardagliga livet, om dessa tynger eller avlastar (Friberg, Brusman och Nilsson, 2004). Idén om resans tyngd påminner mycket om tidsgeografins ansatser och begrepp. I analysen av resans tyngd (och avlastning) föreslår Friberg, Brusman och Nilsson (2004) fyra verktygsbegrepp: kroppslighet, integritet, fragmentering och valmöjlighet.

Kroppslighet handlar om den kroppsliga funktionen som möjliggörande eller begränsande. Henriksson (2014) diskuterar kroppsligheten som en möjlig analysenhet för att förstå kommunala planerares val kring om man ska färdas med cykel eller bil. *"Medan den ena kroppen förflyttar sig nästan viktlost, beroende av enbart sig själv, är den andra kroppen utvidgad och inkluderar ansvar för också andra kroppar (barn) och dessutom för ett hushåll (som behöver mat som måste inhandlas)"* (2014, s.158). För den andra kroppen blir valet av bil naturligt då den kan avlasta det tunga.

Integritet liknar i mångt och mycket tidsgeografins lokala ordningsficka. Resan erbjuder en möjlighet för återhämtning, reflektion och planering. Men den kan likväl bli en tyngd om man upplever störande moment, otrygghet och liknande (Friberg, Brusman och Nilsson, 2004).

Resans tyngd via *fragmentering* avser att fånga skillnader i resmönster. Över lag har exempelvis kvinnor fler stopp på vägen under sina resor och reser kortare distanser (*se även omsorgsmobilitet*). Fragmentering inkluderar även den del av resan som hamnar utanför kollektivtrafiksystemet, att ta sig från och till kollektivtrafikstationer, genomföra byten med mera. Fragmenteringen består alltså dels i hur ens resmönster ser ut, dels den tyngd det innebär att nå mobilitetpunkter. Tyngden är svårigheterna som uppkommer i dessa sammanhang (Friberg, Brusman och Nilsson, 2004).

Det sista analytiska begreppet, *valmöjlighet*, syftar till möjligheten att både välja färdmedel och ha tillgången till färdmedlen du väljer när du behöver dem (Friberg, Brusman och Nilsson, 2004). Det kan vara alltifrån god bussturtäthet när du behöver bussen till att ha de medlen till strategier man tillämpar för att få vardagen att gå ihop. Kategorin kombinerar tidsgeografins restriktioner och handlingsutrymme.

4.1.1. Sammanfattning

Vardagslivsperspektiv på mobilitet öppnar för en mängd möjliga analytiska ansatser. Bland de exemplen lyfta här finner man en viss nivå av överlappning. Vidare finns det en alltmer ökad kunskapsnivå och metodapplicering av dessa perspektiv inom transportplaneringen i Sverige. Vad alla dessa perspektiv har gemensamt är att de försöker bygga upp en helhetssyn baserat på delarna. De olika teoretiska analysperspektiven erbjuder sätt att synliggöra resenären och ha resenären som analytisk utgångspunkt i stället för systemet. Ur det kan det då komma en analys som fångar olika grupper och människors förutsättningar för att ta del och delta i system, i detta fall kollektivtrafiken. Dessa normkritiska ansatser behöver inte gå emot andra analyser som finner brister i systemet utan kan även används för att komplettera redan existerande analyser.

Gemensamt får många av dessa perspektiv är att de framför allt använts på mindre geografisk skala än regional planering. Vanligt förekommande är att de har gjorts på kommunal lokal nivå, t. ex. Henrikssons avhandling (2014). Men de Madariaga och Zucchini (2019) visar hur man kan applicera dessa analytiska verktyg på även existerande statistik och regional nivå. En utmaning är att vardagslivsperspektiv kräver kvalitativa efterforskningar, vilket går emot den kvantitativa trenden inom transportplaneringen. I sin inspirationshandbok erbjuder Levin och Gil Solá (2021) med flera exempel på hur man kan praktiskt inkludera kvalitativa metoder i planeringsunderlag, exempelvis genom användning av vardagskartor.

Det är viktigt att poängtera att ökad mobilitet (för samhället i stort) är inte nödvändigtvis lika med hållbart. En mobilitetsresurs, såsom körkort, kan ses som ohållbar samtidigt som ett körkort i kombination med bil kan förenkla vardagen för många individer (Berg et al., 2019). För mobilitet som begrepp blir det därför väsentligt att alltid placera det i en hållbarhetskontext.

4.2. Tillgänglighet, transportfattigdom och social hållbar tillgänglighet

Tillgänglighet är ett annat begrepp som också ofta förekommer i mobilitetsforskning (Wennberg et al., 2018). Ross (2000) förklarar skillnaderna mellan de nära besläktade begreppen som att tillgängligheten står för beskrivningen av nyttan av, och ändamålet med förflyttningen, medan mobiliteten är medlet. Begreppet tillgänglighet har likt mobilitet, en stor bredd i möjliga tolkningar och betydelser. Det kan vara alltifrån det fysiska avståndet till något, till måttet hur lätt en person når utbud och aktiviteter, till hur människor når andra människor och möjligheter (Varga och Kvarnström, 2016). Vad som omöjliggör en singular definition är att tillgänglighet är kontextberoende, både i social och geografisk mening (Lucas et al., 2016). Exempelvis har man funnit att tillgänglighet till vardagens aktiviteter är ojämnt fördelat mellan olika geografiska områden och sociala grupper, i Sverige och internationellt (Wennberg et al., 2018). Tillgänglighetsbegreppet hänger även tätt samman med hur man

väljer att mäta tillgänglighet. Alltifrån närhet (eng. *proximity*), till tidsavstånd, geografiskt avstånd, barriärer och knypunkter osv. kan mäta en persons eller en plats tillgänglighet.

Bondemark (2017) föreslår tre sätt att definiera och mäta tillgänglighet grundat i tre dimensioner: infrastruktur, person och nytta. Det infrastrukturbaserade måttet avser att mäta tillgänglighet baserat på infrastrukturen (och statusen på den), exempelvis trängsel på tåg och köbildningar. Personbaserat mått används för att mäta alltifrån närheten till samhällsservice till möjligheten att genom transportsystemet möjliggöra tillgång till möjligheter (utbildning, arbete, osv.). Det sista måttet, nyttan, kopplas till den nyttan tillgängligheten har för olika personer. Vad som är en viktig del av det nyttabaserade måttet är att olika personer värderar nyttan av tillgänglighet olika. Dels hur personer värderar förbättringar i transportsystemet och exempelvis målpunkter, dels hur man skiljer på mätning av den totala tillgängligheten jämförelsevis med den personbaserade (Bondemark, 2017). Av Bondemarks (2017) tre definitioner är den infrastrukturbaserade den lättaste att mäta men problemet, enligt Bondemark är att det sällan fångar det vi avser med tillgänglighet. Som nämnts i avsnittet om rättvisa ovan är det även viktigt att beakta att tillgänglighet inte endast bör mätas utifrån så kallat ”objektiva” kriterier, utan även beakta ”subjektiva” dimensioner som rör människors upplevda tillgänglighet (se t. ex. Lättman, Friman och Olsson, 2016).

Ferreira och Batey (2007) erbjuder ett alternativt sätt att närma sig begreppet. De skiljer på om tillgängligheten är beroende eller inte av en ansenlig användning av transportsystemet, det vill säga tillgänglighet baserad på transport eller närhet. Tillgänglighet som är beroende av transporter avser tillgänglighet till aktiviteter som kräver en stor användning av transportsystemet, exempelvis att man förflyttar sig till en specifik plats som är den enda platsen där man kan få tillgång till någonting, t. ex. kan det handla om ett specifikt utbildningscentrum, eller ett specialiserat sjukhus. Tillgänglighet stödd av närhet avser sådant som med fördel placeras i nära anslutning till människor, t. ex. apotek, matbutiker, förskolor m. m. (Ferreira och Batey, 2007).

Oavsett vilken definition man använder presenterar olika typer av brist på tillgänglighet ett problem (jfr. Varga och Kvarnström, 2016; Titheridge et al., 2014; Lucas et al., 2016). Bristande tillgänglighet kan leda till svagare sociala nätverk och kapital (Lucas, 2012). Således innebär brist på tillgänglighet ett problem för individen så väl som samhället. Likt de många olika definitioner av begreppet finns det många sätt att studera tillgänglighetsbrist.

Internationellt har man funnit att tillgång till transport är orättvist fördelat. Personers möjliga mobilitet är tätt kopplat till deras socio-ekonomiska status och påverkar tillgången till olika typer av transporter och som följd, möjligheter i samhället (Berg et al., 2019). I Sverige har denna typ av forskning inte gjorts i samma utsträckning som exempelvis Storbritannien, men från de studier som gjorts överensstämmer svensk forskning med internationella rön (jfr. Trafikanalys, 2018).

I just Storbritannien har denna forskning varit högt upp på agendan ända sedan UK Social Exclusion Unit (2003) lanserade sin rapport om social exkludering och transporter. Det var resultatet av ett ökat intresse sedan sent 1990-tal bland forskare kring länkarna mellan fattigdom, ogynnsamma förutsättningar i transporthänseende, tillgänglighet till samhällsservice och socio-ekonomisk exkludering (Lucas, 2012). Till detta har även begreppet transportfattigdom tillkommit (Varga och Kvarnström, 2016).

Dessa begrepp, som avser att fånga betydelsen för människors liv och livsvillkor av att inte ha tillgång till transport spänner över en bredd av innebörder som är nära besläktade men inte samma sak. En orsak till svårigheterna att nå en gemensam förståelse är att likt social hållbarhet försöker dessa begrepp fånga något som är dynamiskt, kontextberoende, flerdimensionellt och flerskiktigt (Lucas, 2012). Lucas (2012) exemplifierar detta med hur ogynnsamma förutsättningar i transportsystemet interagerar med social utsatthet och leder till transportfattigdom. I sin tur leder transportfattigdom till brist på tillgänglighet till aktiviteter och möjligheter. Det kan även resultera i minskat deltagande i till exempel planering och beslutsprocesser eller andra samhällsaktiviteter (Lucas, 2012). Vad som kan ses som en stor utmaning är att dessa omständigheter ofta förstärker varandra och skapar en ofördelaktig situation, svår för individer att ta sig ifrån. Forskning främst från Storbritannien men även internationellt har visat på ett starkt sambandet mellan fattigdom, social utsatthet, brist på tillgänglighet, och låg mobilitet (Lucas, 2012; Varga och Kvarnström, 2016). Som Berg et al. (2019) summerar att i deras studier om mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden:

” att kollektivtrafik är en tung kostnad att bära för många med låg eller ingen inkomst och kostnaden är en bidragande orsak till begränsad mobilitet och därmed begränsad tillgänglighet till arbetsmarknad och studier ” (s. 27).

Dessa aspekter som tidigare inte varit stor del av transportplaneringen för allt större utrymme och betydelse in planering och forskningen (Varga och Kvarnström, 2016). Detta är av yttersta vikt så att transportsystemets fördelningseffekter både förstås och medvetet resoneras kring, så att ofördelaktiga omständigheter inte fortsätter att drabba redan utsatta grupper (Schwanen et al., 2015).

Både Schwanen et al. (2015) och Varga och Kvarnström (2016) lyfter det problematiska med att använda inkludering och exkludering som analytiskt begrepp. Beskrivning av sociala skillnader anses vara en mer funktionell analytiskt utgångspunkt då exkludering inte beskrivs som det avvikande och oönskade (*jfr.* Winter, 2021; Varga och Kvarnström, 2016; Schwanen et al., 2015). Detta illustreras väl i relation till hållbarhetsbegreppet. Forskning har visat att vad som är hållbart beteende (i t. ex. relation till resande) inte alltid överensstämmer med vem som anses leva hållbart. Exempelvis belyser Bradley (2009) i vad som normativt kodas som miljövänligt beteende definieras av en medelklassnorm. Denna norm exkluderar möjliga alternativa strategier som kan vara mycket väl kan anses vara progressiva strategier för hållbarare samhällen. I ett kollektivtrafiksammanhang i två svenska storstäder har Berg et al. (2019) funnit att det finns en normativ bild av kollektivtrafikresenären i strategiska dokument som yrkesarbetande medelklass eller student.

Att endast se de sociala aspekterna inom transportsystemet begränsar möjligheterna till hållbar planering i stort. Istället behöver de sociala aspekterna placeras in i en kontext av hållbarhet för att både hanteras med frågor kring rättvisa och i relation till vad vår planet klarar av rent ekologiskt. Ett tydligt exempel är hur man inom transportplanering ofta planerar för ökad (och snabbare) mobilitet. Exempelvis blir då en möjlig lösning inom ramen av transportfattigdom att öka mobiliteten för exkluderade grupper. Inom ramen av hållbarhet blir den väsentligt hur man ökar denna mobilitet, t. ex. om man ökar mobiliteten genom att göra personbilen billigare äventyras den ekologiska dimensionen av hållbarhet.

Gil Solá, Larsson och Vilhelmsson (2019) föreslår ett skifte till begreppet *hållbar tillgänglighet*. De argumenterar att detta bättre svarar på utmaningar som stads- och regional planering idag möter (Gil Solá, Larsson och Vilhelmsson, 2019). Hållbar tillgänglighet definieras baserat på tre dimensioner: för vem, till vad och med vilka medel (Elldér et al., 2018). För vem gäller individer och sociala grupper, till vad gäller aktiviteter och verksamheter som är viktiga i vardagen och medlen dessa nås med är långsamma färdssätt och kollektivtrafik (Gil Solá, Larsson och Vilhelmsson, 2019).

4.2.1. Sammanfattning

Det råder en viss oklarhet inom transportplanering hur begreppen mobilitet, tillgänglighet, och närhet ska åtskiljas och hur de förhåller sig till varandra. Gil Solá, Larsson och Vilhelmsson (2019) föreslår att man placerar dessa begrepp i relationen till varandra som illustrerat i fig. 4.



Figur 4. Tre principiella dimensioner av tillgänglighet (källa: Gil Solá, Larsson och Vilhelmsson, 2019).

Kapitel 4.1. och 4.2. belyser behovet i att man i transportplanering från ett socialt hållbart perspektiv behöver fånga den dynamik som existerar inom transportsystemen. Att enbart fokusera på en aspekt leder inte till socialt hållbara system.

4.3. Folkhälsa

Transportsystemen har en rad externa effekter som kan påverka folkhälsan negativt. Lucas et al (2016) påpekar att det finns en oproportionerlig fördelningen av dessa effekter, det vill säga mellan vilka grupper och områden som utsätts mer eller mindre för dessa negativa effekter. Det kan till exempel vara luftföroreningar, bullerföroreningar och trafikolyckor samt mer konkret kroniska sjukdomar och dödsfall på grund av trafikrelaterade föroreningar (Lucas et al., 2016). Det finns både nationella och internationella studier om miljörettsliga som har visat på den ojämna fördelningen i relation till externa effekter från transporter. Ett sätt att mäta trafikens externa effekter är till vilken grad olika områden är utsatta för dessa effekter.

Forskning har visat att områden med hög andel låginkomsttagare har visat sig vara mer utsatta för högre värden av skadliga luftföroreningar än områden med högre andel höginkomsttagare (Titheridge et al., 2014). Förutom utsatthet för hälsofarliga föroreningar har invånare i dessa typer av områden generellt sett sämre folkhälsa (Wennberg et al., 2018).

Att mäta transportens externa effekter på människor kan delas upp i två delar enligt Lucas m.fl. (2016). Den första är den direkta exponeringen för buller, luftföroreningar och risk för skada i anslutning till transportsystemet. Den andra är hur fattiga grupper i högre grad drabbas av att deras bostäder behöver rivas för att ge plats för infrastrukturprojekt och dylikt (jfr. Lucas et al., 2016; Bailey, Grossardt och Ripy, 2012). Forskningen har också funnit att indikatorer som vägnät, hushållsstorlek och närheten till grönområden, har en samvariation med utsattheten vissa grupper har för transportens negativa konsekvenser (Nieuwenhuijsen, 2016).

Folkhälsa kan dock inte endast begränsas till att förstås inom ramen av effekt och konsekvens. Transportplaneringen har också möjlighet att påverka hur investering fördelas, möjliggör tillgång till samhällsservice som vård och aktiviteter som mer eller mindre kan påverka folkhälsan (jfr. Northridge och Freeman, 2011). En sådan diskussion handlar bl. a. om möjliggörande till aktiva mobilitetsformer, det vill säga om förutsättningar för och frekvensen av gång och cykling. Kopplingen till folkhälsoaspekter beskrivs till exempel av Sommar et al. (2021). Men även här kan utfallet påverkas av typ av arbete, längd mellan arbete och bostad, arbetstider och liknande som kan leda till begränsade möjligheter välja aktiva färdmedel. Kollektivtrafik uppmuntrar indirekt eller direkt aktiv mobilitet. Exempelvis aktiveras man genom att man ofta behöver gå eller cykla till närmaste hållplats och genom kollektivtrafiken kan man få tillgång till aktiviteter som uppmuntrar rörelse och välbefinnande (Wimark, 2017). Investeringar riktade mot kollektivtrafiken kan indirekt leda till att personer färdas mindre med bil vilket leder till en positiv minskning av t. ex. buller, vilket har en positiv inverkan (Wimark, 2017). Hur dessa investeringar fördelas blir då relevanta frågor i relation till rättvisefrågor (Lucas, 2004). Men även diskussioner kring människors möjligheter och villkor att ta del av transportsystemet i första hand blir relevant. Folkhälsa är därmed ett begrepp som sträcker över flera av hållbarhetsdimensioner och till viss del, brygger över dem.

4.4. Jämlikhet i transportplaneringen

Den röda tråden inom forskningen kring transportplanering verkar vara att människors socio-ekonomiska status spelar roll i vilken grad de kan ta del av ett transportsystem, men också hur de utsätts för dess negativa effekter (Varga och Kvarnström, 2016). Dessutom, som Wennberg et al. (2018) lyfter drabbas:

”Personer med sämre förutsättningar /.../ i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig” (s.1).

Jämlikhetsbegreppet har presenterat som en möjlig analytisk ansats vad som kan anses rättvist (se mer i kapitel 6). Förenklat syftar jämlikhet att fördela nyttor, resurser och fördelar baserat på behov (Wimark, 2017). Utmaningen som då uppkommer är hur bedömer man olika personers behov och på vilka grunder (Van Wee och Geurs, 2011). Synliggörandet av sociala skillnader som föreslaget i denna rapport, fokuserar på att framhäva de underliggande strukturerna varpå man baserar denna bedömning.

Forskningsrön visar på en positiv korrelation mellan sociala aspekter så som social sammanhållning med folkhälsa och livskvalitet (Dempsey et al., 2011). Om man då beaktar att socialt

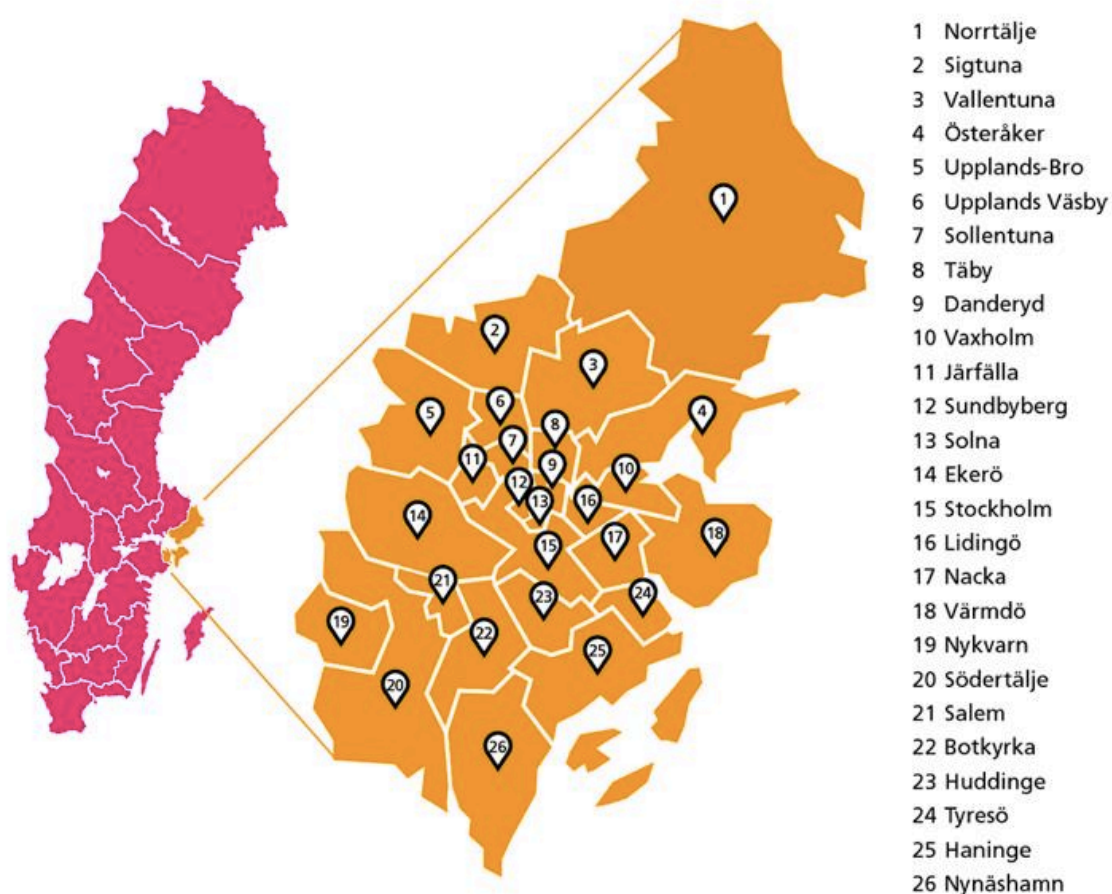
kapital och sociala nätverk påverkas av människors grad av tillgänglighet (Lucas, 2012) skapas en direkt länk till rättvisefrågor. Att dessa sociala värderingar är önskvärda är vedertaget inom forskning så väl som i praktiken, då det finns en föreställning om att de leder till bättre samhällen (Dempsey et al., 2011). Stockholmsregionen kan anses ha en generellt god trafikförsörjning, men det är inte likställt med att individuella personer uppfattar att de har god mobilitet (Pereira, Schwanen och Banister, 2017). Barriärerna kan vara många och olika, alltifrån tiden på dygnet brukare reser till funktionsvariationer. Oavsett typ av begränsningar kan individens möjlighet och villighet att använda kollektivtrafiksystem minska. Detta i sin tur leder till ett minskat deltagande i det sociala livet (Lucas, 2012).

Jämlikhet i sig är en idé om främst fördelning men som argumenterat ovan bygger denna idé om fördelning på underliggande strukturer och förhållanden som behöver synliggöras och förstås innan man går mot frågor om fördelning och deltagande.

Kapitel 5 Region Stockholm och trafikförsörjningsprogrammet

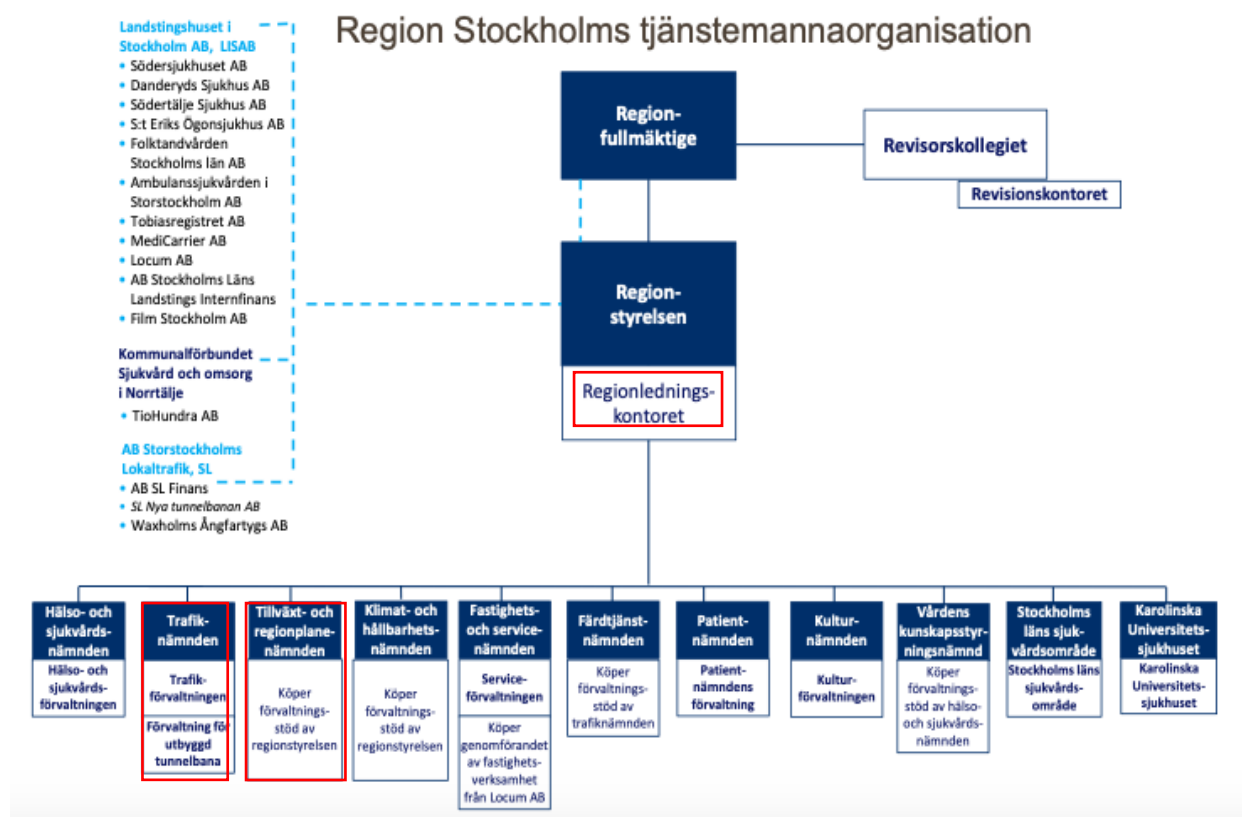
Region Stockholm (tidigare Stockholms läns landsting) är det regionala planeringsorganet för Stockholms län (Region Stockholm, 2019). Regionen består av 26 kommuner (se fig. 5) och har en befolkning på 2,4 miljoner invånare (SCB, 2021). Regionens organisation består dels av en politisk del och en omfattande förvaltningsorganisation (Region Stockholm, 2021a). Den politiska grenen består av regionfullmäktige, regionstyrelse och elva nämnder (Region Stockholm, 2021a). I de flesta fall har varje nämnd en motsvarande förvaltning, till exempel Trafiknämnden har Trafikförvaltningen (se fig. 6, s. 31). Fokus i denna studie har varit på Trafikförvaltningen och Regionledningskontoret (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen är införlivad sedan april, 2021) (Region Stockholm, 2021).

Stockholms län på kartan



Figur 5. Stockholms län och dess kommuner (källa: Region Stockholm, 2021b).

Regionen har fyra ansvarsområden: hälsa och sjukvård, kollektivtrafik, regional utveckling och kultur. Regionen finansieras främst via skatteintäkter (Region Stockholm, 2019), där den största delen går till hälsa och sjukvård följt av kollektivtrafiken (Region Stockholm, 2021f).



Figur 6. Region Stockholms tjänstemannaorganisation och rödmarkerade förvaltningar fokus i denna studie (källa: Region Stockholm, 2021).

Överlag kan Stockholmsregionen anses ha en välutbyggd trafikförsörjning (Berg et al., 2019). Regionen är den regionala kollektivtrafikmyndigheten och via Storstockholms lokaltrafik (SL) driver regionen den allmänna kollektivtrafiken (Region Stockholm, 2021e). Trafikförvaltningen ansvarar för att planera, beställa och följa upp trafiken. Förvaltningen är även ansvarig för underhåll och förnyelse av regional infrastruktur (Region Stockholm, 2021e). Av regionens totala budget går cirka 10 % till kollektivtrafiken (Region Stockholm, 2021e).

Kollektivtrafiklagen (Lag om kollektivtrafik [LOK], 2010) som innehåller krav på upprättandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikförsörjningsprogram avsåg att anpassa kollektivtrafiklagstiftningen till EU:s regelverk samt modernisera den (Lagrådet, 2010). Enligt lagen är ett trafikförsörjningsprogram till för att beskriva behovet av regionens kollektivtrafik samt upprätta mål för kollektivtrafiken (LOK, 2010, 10§). Lagen preciserar inte hur ofta ett trafikförsörjningsprogram (TFP) ska upprättas utan framhållet att det ska uppdateras vid behov (LOK, 2010, 8§). Region Stockholm har beslutat att regionens TFP ska uppdateras en gång varje mandatperiod (Trafikförvaltningen, 2017b). 2021 påbörjades processen för att ta fram regionens tredje trafikförsörjningsprogram. Projektet drivs och leds av Trafikförvaltningen.

5.1. Syfte och ansvar med kollektivtrafiken och TFP

”Trafikförvaltningen ansvarar för den allmänna kollektivtrafiken. Den allmänna kollektivtrafiken avser SL-trafiken, det vill säga resor med tunnelbana, buss, pendeltåg, lokalbana och pendelbåt” (Region Stockholm, 2021d).

Kollektivtrafiken anses ha ett samhällsuppdrag där kollektivtrafiken ska bidra till samhällsutvecklingen och regional utveckling. Genom sin samhällsfinansiering ska kollektivtrafiken understödja måluppfyllnad av politiska mål (Trafikförvaltningen, 2021c). Synen på kollektivtrafiken som ett medel och/eller verktyg för att uppnå regionens uppdrag återkommer även i denna intervjustudie. Regionen ansvarar för att invånare såväl som besökare i Stockholms län (region) ska ha tillgång till en pålitlig och lättillgänglig kollektivtrafik (Region Stockholm, 2021g). Intentionen från lagstiftningens sida är att kollektivtrafiken ska ses som ett verktyg för samhällets (regionala) utvecklingen, och TFP ska stödja detta uppdrag (Riksdagen, 2021).

I enlighet med Kollektivtrafiklagen (LOK 2010, 2 kap. 2§) är Trafikförvaltningen Stockholm-regionens regionala kollektivtrafikmyndighet. I Trafikförvaltningens uppdrag ingår det att planera, upphandla och följa upp kollektivtrafikens behov och utveckling (Region Stockholm, 2021c). Förvaltningen bidrar till de övergripande målen i regionen genom att planera, upphandla och utveckla kollektivtrafiken enligt regionens och resenärernas behov (Trafikförvaltningen, 2021c). Inom ramen av förvaltningens arbete ingår det att ta fram ett trafikförsörjningsprogram för regionen. Detta utgör det viktigaste styrdokumentet för utvecklingen och planeringen av kollektivtrafiken i staden (Trafikförvaltningen, 2017b).

Syftet med TFP är:

”att fastställa långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken. Målen pekar ut den strategiska inriktningen för Region Stockholms och andra aktörers arbete inom området, och styr mot den gemensamma visionen enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFs), det vill säga att Stockholmsregionen ska vara ’Europas mest attraktiva storstadsregion’”
(Trafikförvaltningen, 2017b, s. 5).

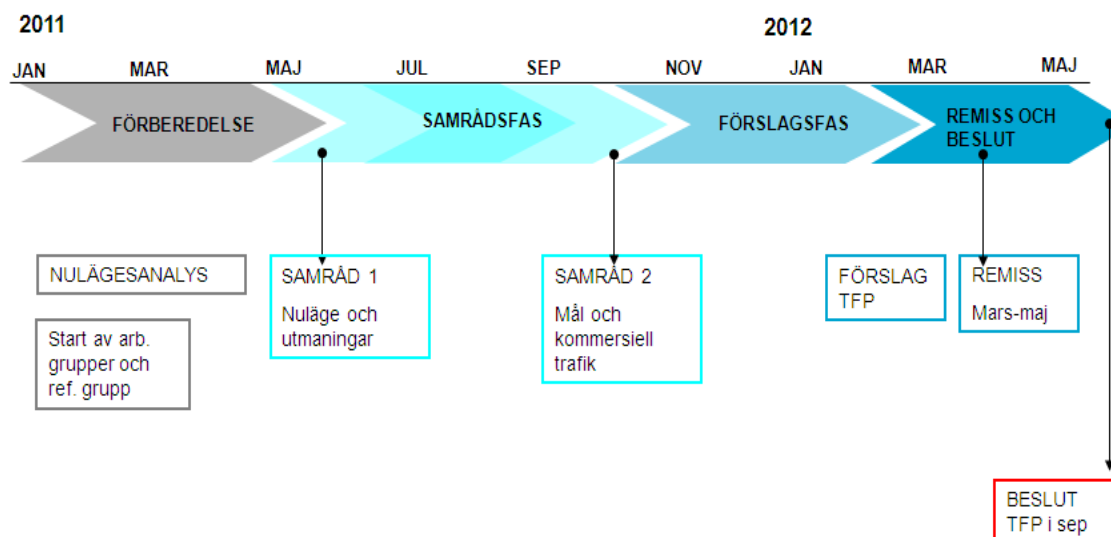
I samband med framtagandet av det första trafikförsörjningsprogrammet poängterades det från både regionens och kommunernas sida att det hade saknats ett strategiskt regionalt dokument (Pontusson, 2013). Den övergripande visionen i TFP har förblivit densamma i version ett och två av programmet: *”attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion”* (Stockholms läns landsting, 2012, Beslutsunderlag 3; Trafikförvaltningen, 2017b).

Gällande TFP, som antogs år 2017, är uppbyggt med två huvuddelar. Den första delen utgörs av en redogörelse över behovet av kollektivtrafik i en nulägesanalys samt en utblick mot 2030. Utblicken består till största delen av utmaningarna som är beskrivna i RUFs 2050 där man starkast kopplar det ökade behovet av kollektivtrafik till den ökande och åldrande befolkningen (Trafikförvaltningen, 2017b). Förutom en generell omvärldsanalys om var Stockholmsregionen och världen kommer befinna sig år 2030, saknas det direkta kopplingar till utmaningarna det kommer att innebära för kollektivtrafiken i sig och dess uppdrag. Detta avsnitt följs av en redogörelse över översiktliga investeringar och åtgärder som redan ingår i

befintliga planer till år 2030 (Trafikförvaltningen, 2017b, s.11). Den andra delen fokuserar på långsiktiga mål för kollektivtrafiken. TFP 2017 utgår från tre övergripande mål som utgår från visionen och inom varje mål finns det tre fokusområden som kompletteras med uppföljningsbara indikatorer (TFP 2017).

5.2. Processmoment i framtagningen av trafikförsörjningsprogram

Region Stockholms första trafikförsörjningsprogram kom hösten 2012 (TFP 2012). Det var dess första i sitt slag till följd av den nya kollektivtrafiklagen (LOK, 2010). Det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet kom 2017 (TFP 2017) och processen för den tredje upplagan startades nu i september 2021 (Strategisk planerare A; Strategisk planerare C). Förutom den formaliserade processen med samråd, remiss och beslut finns det ingen bestämd process för hur TFP ska tas fram. Regionen har beslutat att programmet ska uppdateras och revideras varje mandatperiod (Trafikförvaltningen, 2020a) med uppföljning av målen som sker inför varje revidering (Trafikförvaltningen, 2021c). Processen har alltmer kommit att kännetecknas av en ständig revidering och anpassning från det interna arbetslagets sida (Hållbarhetsstrategi; Strategisk planerare A; Strategisk planerare C).



Figur 7. Processen i framtagningen av TFP 2012 (källa: Pontusson, 2013).

Processen med att ta fram TFP 2012 är illustrerad i figur 7, och kommer från Pontussons (2013) analys av processen att ta fram det första trafikförsörjningsprogrammet. Nulägesbeskrivningen skedde internt och externa intressenter såsom kommuner, statliga myndigheter med mera deltog från och med samrådsfasen (Pontusson, 2013). I revideringen och förberedelsen av TFP 2017 gjordes en uppföljning av TFP 2012 följt av *"Inledande dialog och samråd"* (Trafikförvaltningen, 2016a). Inför TFP 2017 utökades samrådsfasen till 12 stycken samrådsmöten inklusive en invånardialog (webbenkät på internet). Baserat på remissversionen av TFP 2017 genomfördes även en hållbarhetsbedömning, även det nytt i processen (Trafikförvaltningen, 2017a). Bedömningen baserades på målen i Agenda 2030. Arbetet med att ta fram det kommande trafikförsörjningsprogrammet påbörjades i januari 2021 (Strategisk Planerare A). Arbetet är planerat att ske i fyra faser. Fas ett handlar om att

förstå och utreda förutsättningarna som pågår – denna del av arbetet ska pågå fram till årsskiftet 2021/22 och är i skrivande stund den pågående fasen. Utredningar består i att ta fram kunskapsunderlag, utredning av erfarenheter kring TFP 2017, relation till Agenda 2030, nationella mål och regionala styrdokument med mera, omvärldsanalys. En av de intervjuade planerarna berättar även hur de har identifierat behovet att ta fram ett kunskapsunderlag om hur kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i Stockholms län, och konstaterar att det är en sådan koppling som de har sett behov av att förstärka i TFP idag. Planeraren konstaterar att *”vår regionala... alltså RUFs har ett av fyra mål som handlar om just jämlika förutsättningar medan TFP inte har något tydligt grepp idag om det”* (Strategisk planerare C).

Fas två fokuserar på att forma inriktningen. Planen är att under våren 2022 påbörja utformningen av inriktningen för det tredje trafikförsörjningsprogrammet. Detta sker i dialog med olika intressenter (Strategisk planerare A), bl. a. med ett informationsärendet till trafikinämnden senvår 2022 (Trafikförvaltningen, 2021a). Fas tre blir att förankra och förädla vald inriktning. Enligt Strategisk planerare A kommer projektgruppen att pröva de olika möjliga inriktningarna som kommit fram under fas 2. Här kommer de både testa och förankra idéer. Det kommer ske i dialog med externa aktörer enligt Strategisk planerare då de kommer ta in synpunkter med mera. Det är i fas fyra de formella samråden sker, under 2022, med programförslag ut på remiss i början av 2023.

Efter möjliga revideringar på remissversionen planeras programmet att fastställas i slutet av 2023 i trafikinämnden. Efter det går programmet upp till regionfullmäktige som beslutar om antagande eller ej (Trafikförvaltningen, 2021a).

Projektorganisationen för arbetet med nästa TFP har två arbetsgrupper, där den ena gruppen arbetar med målutveckling och den andra genomför en samlad hållbarhetsbedömning (Strategisk planerare A). Hållbarhetsbedömningen sker parallellt med arbetet med TFP i stort, till skillnad från i processen 2016/2017 där den gjordes i efterhand. Att genomföra arbetet parallellt anses kunna öka möjligheterna att det som kommer fram i hållbarhetsbedömningen ska kunna påverka utformningen av det kommande trafikförsörjningsprogrammet iterativt.

Kapitel 6 Resultat och analys

I följande kapitel presenteras resultatet av intervjuer och dokumentanalys. Kapitlet inleds med avsnitt 6.1 del som redovisar vilka perspektiv på social hållbarhet som uttrycks av planerare samt i styrdokument och planer. Därefter kommer avsnitt 6.2, där fokus riktas mot hur sociala hållbarhetsfrågor hanteras sociala hållbarhetsfrågor i strategisk kollektivtrafikplanering idag. Avsnitt 6.3 tar särskilt upp frågan om samverkan som en viktig aspekt av arbetet för social hållbarhet i planeringen. I avsnitt 6.4 diskuteras olika typer av kunskapsunderlag som är centrala i arbetet med social hållbarhet i strategisk kollektivtrafikplanering.

6.1. Hur förstås social hållbarhet i den regionala förvaltningen?

Som nämnt i kapitel 2.1 har begreppet social hållbarhet länge uppfattats som svårdefinierat. Isaksson beskriver det som en *”klyfta mellan retorik och praktik”* (2006, s.116). Men hur ser det ut i regionen idag? I detta avsnitt presenteras de perspektiv på social hållbarhet som har framkommit i intervjuer med planerare och i aktuella planeringsdokument.

6.1.1. Planerarnas förståelse

I intervjuerna med planerare framträder en generell bild som gör gällande att arbetet med hållbar utveckling i stort är en välintegrerad och central del av verksamheten. De intervjuade framhåller särskilt när det gäller den ekologiska delen att mycket har hänt de senaste åren, då miljö alltmer har blivit en integrerad princip både genom att kunskapen över lag har ökat inom organisationen, och genom lagstiftningens krav. Däremot upplevs social hållbarhet som en fortsatt svårhanterad fråga, trots att den utgör en mycket central del av regionens planeringsuppdrag.

En bidragande orsak till den osäkerhet som finns kring begreppet tycks handla om att social hållbarhet ofta upplevs som politiskt laddat. Planerarna upplever att politiken formar hur mycket utrymme social hållbarhet får i både formuleringen av styrdokument såväl som i det dagliga arbetet. En av de intervjuade menar att diskussionen om social hållbarhet inte är riktigt lika levande idag som den var för några år sedan:

”Jag upplevde nog att man pratade mer om den för några år sedan. Eller alltså, det kan ju vara, det har kanske mest [har att göra] med vilka sammanhang jag rör mig i, men jag upplevde nog att diskussionen var mer levande för kanske tre, fyra år sedan, mer prat om social hållbarhet”
(Regionplanerare A).

Flera av de intervjuade personerna lyfter fram känslan av politisk laddning som ett av de främsta hindren för att utveckla regionens syn på social hållbarhet. För att undvika att hamna i frågor med politisk laddning tenderar fokus därför att riktas mot aspekter som upplevs som mer politiskt neutrala. Det framgår också att samhällstrender, politisk inriktning och institutionell tradition spelar roll när det kommer till möjliga tolkningar av begreppet social hållbarhet. För regionen har den politiska inriktning som råder på regional nivå i länet exempelvis lett till att folkhälsa har lyfts fram som en viktig komponent i regionens arbete för social hållbarhet (Regionplanerare C).

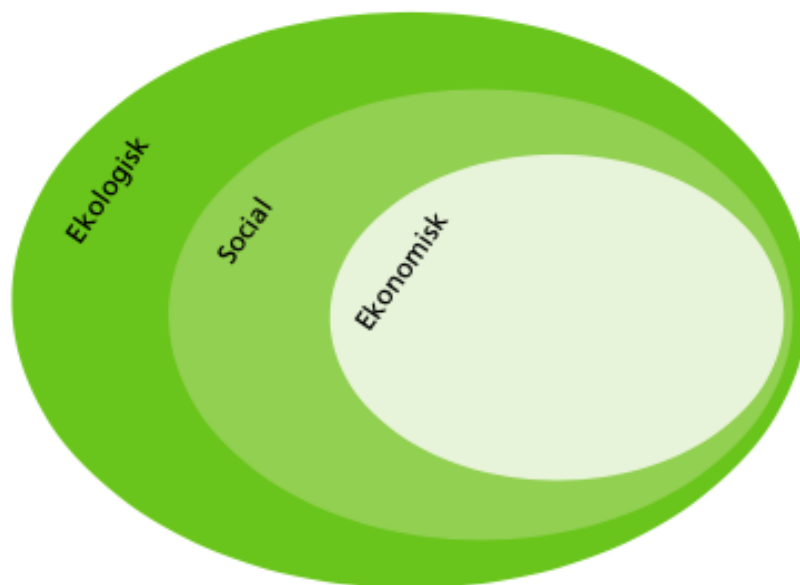
Även institutionell tradition kan influera vilket fokus och vilken tyngdpunkt som arbetet för social hållbarhet får. Ett exempel är hur Trafikförvaltningen länge har arbetat med trygghetsfrågor. Den intervjuade hållbarhetsstrategen understryker vikten av att få med dessa typer av aspekter i målutvecklingen och i trafikförsörjningsprogrammet:

SL har jobbat länge, alltså i SL-trafiken främst, jobbat länge med trygghet, en trygghetscentral och sådana frågor, så att då är det också en historik bakom att man har jobbat med dom frågorna och därför är dom på något sätt... man är extra mån om att dom kommer med” (Hållbarhetsstrateg).

Social hållbarhet framstår över lag som viktigt och centralt i planerarnas arbete men också som diffust. En av regionplanerarna förklarar det som att *”social hållbarhet som begrepp är ju lite... [...] det kan ju vara lite vad som helst och det är väldigt fluffigt”* (Regionplanerare A). En annan av intervjupersonerna upplever att begreppet ännu befinner sig i sin linda inom svensk fysisk planering (Regionplanerare C), och konstaterar:

”I dom processer och uppdrag jag har jobbat i, vi har inte diskuterat så mycket, vad är social hållbarhet egentligen. Det är lite det här som spelar in här, att vi tänker att ’jamen det är ju det vi jobbar med hela tiden’ ” (Strategisk planerare B).

Trots att de flesta tampas med hur man kan förstå social hållbarhet som begrepp finns det en samstämmig syn att ens uppdrag som planerare till syvende och sist ändå handlar om social hållbarhet. Bland respondenterna på Trafikförvaltningen är synen att kollektivtrafiken är ett verktyg för att möjliggöra socialt hållbar utveckling. Den regionala trafikförsörjningen förstås som en grundläggande samhällsservice för invånare och besökare i Stockholmregionen.



Figur 8. Hållbarhetsmodell av hållbar utveckling (källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s.35).

Trots att det tycks råda en viss känsla av osäkerhet gällande vad begreppet social hållbarhet står för var alla intervjupersoner välbekanta med den hållbarhetsmodell som presenteras i RUFS 2050 (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s.35), och som illustrerar hållbar utveckling som en oval med tre delar (fig. 8). Vidare så gav de flesta en snarlik beskrivning av modellen:

”Man säger att ekologin är det som sätter gränserna och ekonomin är medlet för att nå det sociala. Ekonomin ska skapa förutsättningar för social hållbarhet inom ramen för ekologisk hållbarhet” (Regionplanerare A).

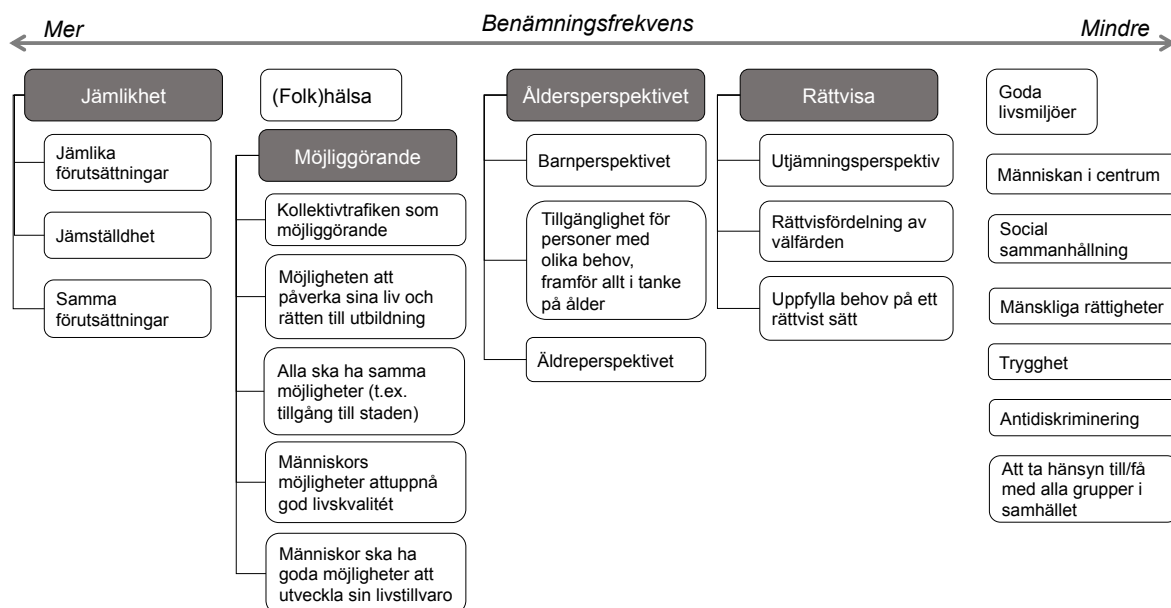
Beskrivningarna och förståelsen av modellen som planerarna uttrycker överensstämmer väl med hur modellen är förklarad i RUFS 2050: *”i en hållbar region är människan i centrum, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling”* (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s. 34).

Nyckeln till den likartade uppfattningen om modellen verkar vara den långa och gedigna processen för att ta fram den som inkluderade ett femtiotal personer från olika delar av organisationen (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2015; Regionplanerare C). Det finns dock tre svårigheter med ovanstående hållbarhetsmodell, som lyfts fram i intervjuerna. Den första svårigheten rör relationen mellan de olika ringarna. Flera av de intervjuade är inne på att den ekonomiska och sociala ringen borde byta plats. De som lyfter den funderingen menar att det skulle vara tydligare vad som är kärnan i deras arbete om man placerade social hållbarhet där ekonomisk ligger idag (*jfr.* Hållbarhetsstrategi; Strategisk planerare A).

Den andra svårigheten som lyfts fram är att modellen upplevs som något förlegad. En av de intervjuade poängterar att *”Brundtlandrapporten kom ut för decennier sedan”* (Infrastrukturstrategi A), och menar att man borde ha rört sig vidare från den här typen av modeller och i stället låta de tre hållbarhetsdimensionerna genomsyra allt arbete som görs. Lagkrav, principer och riktlinjer har hjälpt till med att göra den ekologiska hållbarheten mer integrerad i det dagliga arbetet, men för den sociala hållbarheten är det fortfarande en lång väg att gå innan den kan anses vara integrerad i verksamheten.

Den sista svårigheten är att det uppfattas saknas en länk mellan hållbarhetsmodellen och det dagliga arbetet inom organisationen. Modellen som sådan är väl förankrad och känd inom de olika förvaltningarna, men det existerar oklarheter när det gäller hur man kan ta sig från denna modell till operationalisering i planeringens praktik.

Av intervjuerna framgår att RUFS hållbarhetsmodell på ett tydligt sätt lyfter fram social hållbarhet som en viktig dimension av hållbar utveckling. Men frågan om vad social hållbarhet faktiskt är kvarstår. Många olika begrepp och aspekter lyftes i intervjuerna, vilket åskådliggörs i Figur 9 (s. 38).



Figur 9. Intervjupersoners svar på frågan: vad är social hållbarhet? Gråa boxar är grupperade begrepp. (källa: egen bild).

Figur 9 visar på bredden i respondenternas förståelse av vad social hållbarhet är. Trots det kvantitativt begränsade underlaget, med åtta intervjupersoner, är det intressant att notera skillnaden gällande hur ofta olika ord och förklaringar nämndes. Benämningsfrekvensen av ord associerade till jämlikhet som svar på frågan "vad är social hållbarhet" var vanligast, med sex omnämningar totalt. Därefter kom (folk)hälsa, som nämndes som svar på frågan totalt fem gånger, hos fem av intervjupersonerna. Oavsett vilka svar som gavs noteras att de flesta av svaren innehöll ett spektrum av begrepp och alternativa, kompletterande tolkningar.

Intervjupersonerna uttrycker själva att flera av begreppen är nära associerade till varandra, där ofta den ena aspekten är en förutsättning för den andra och vice versa. Det finns även synergier mellan flera av de olika begreppen och perspektiven, exempelvis kan jämlikhet vara nära kopplat till tillgänglighet för personer med olika behov. Som tidigare diskuterats är social hållbarhet ett svårfångat begrepp och variationen av svar på vad det är understryks av tidigare forskning (Levin och Gil Solá, 2021; jfr. Regeringskansliet, 2021; Joelsson et al., 2021; Olsson, 2012). Om man bejakar att begreppet ska kunna ha en delvis skiftande, dynamisk och kontextanpassad betydelse, och öppnar för att begreppen möjligen kan ha flera definitioner, finner man i materialet en stark trend. Av de olika begreppen nämns tre av dem flest gånger och av flest personer: *jämlikhet*, *(folk)hälsa* och *möjliggörande*. Tillsammans lyfts de som svar på frågan av sju av totalt åtta intervjupersoner.

När man i stället tittar på begrepp och ord associerade till social hållbarhet kopplat till transport blir det andra begrepp som lyser fram starkast (figur. 10). Här är tillgänglighet det mest frekventa begreppet. Alltifrån närhet till stationspunkter, regional nåbarhet och hissar för att nå plattformar diskuteras under detta paraplybegrepp. För regional trafikförsörjningsplanering är tillgänglighet som begrepp centralt, och frågan är om man kan kombinera intervjupersonernas explicita förståelse av social hållbarhet med begreppet tillgänglighet. Ett

sätt att förstå de olika dimensionerna som framkommer i intervjuerna är vad som i den här rapporten kommer att kallas produkt- och samhällsperspektivet på kollektivtrafiken. Det är inspirerat av en analys som gjordes av Strategisk planerare A kring utmaningarna de möter i utformandet av nästa trafikförsörjningsprogram. Begreppen ämnar fånga hur man kan tala om kollektivtrafiken i relation till samhället och Trafikförvaltningens uppdrag. Produktperspektivet fokuserar på kollektivtrafiken som produkt. Utformningen av själva färdmedlen, upphandling och tillförlitlighet (tidtabeller och liknande) är exempel på detta. Samhällsperspektivet är hur kollektivtrafiken bidrar till samhällsutvecklingen i stort, även kallat kollektivtrafikens samhällsuppdrag.



Figur 10. Ordmoln av begrepp kopplade till transport och social hållbarhet (källa: egen bild).

Dessa två olika sätt att närma sig kollektivtrafiken kan erbjuda ett sätt förstå mångtydigheten kring tolkningen av social hållbarhet som uttrycks av intervjupersonerna. När social hållbarhet explicit diskuteras lyfts begrepp som jämlikhet, möjliggörande och folkhälsa fram. När det snarare handlar mer om transport och resande i relation till hållbarhet drar perspektiven mer åt tillgänglighetsfrågor.

6.1.2. Förståelsen av social hållbarhet i dokument och planer

Utöver att fråga personer som arbetar inom den regionala förvaltningen hur de förstår begreppet social hållbarhet så har vi i denna studie även undersökt hur olika förvaltningar närmar sig begreppet. Trafikförsörjningsprogrammet är placerat i en kontext av andra program, strategier, lagar med mera. Som en av de strategiska planerna understryker erbjuder relaterade dokument stöd i processen av att förstå och närma sig hållbarhet (Strategisk planerare A).

På regional nivå lyfts två styrdokument som centrala för hur man kan närma sig social hållbarhetsbegreppet, nämligen Region Stockholms hållbarhetspolicy och -strategi (remissversion, Regionledningskontoret, 2021) och den regionala utvecklingsplanen för Stockholm 2050 (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018). Hållbarhetspolicyn och strategin, om antagen, kommer att gälla hela Region Stockholms organisation. RUFS 2050 är den långsiktiga regionala utvecklingsplanen med särskild inriktning på fysisk och markanvändningsplanering.

I regionens kommande hållbarhetspolicy och -strategi definieras social hållbarhet som folkhälsa, mänskliga rättigheter, jämlikhet, trygghet, jämställdhet, barns rättigheter, delaktighet för personer med funktionsnedsättning, nationella minoriteter och HBTQ (Regionledningskontoret, 2021, s. 4). Enligt strategin ska kollektivtrafiken möjliggöra rörelsefrihet och tillgång till regionen för regionens invånare.

“Ett viktigt fokus i utvecklingen av kollektivtrafiken är att bidra till jämlika livsvillkor och att förbättra invånarnas förutsättningar till ett fungerande vardagsliv. Samverkan med länets kommuner och andra relevanta intressenter är grundläggande i arbetet” (Regionledningskontoret, 2021, s. 5).

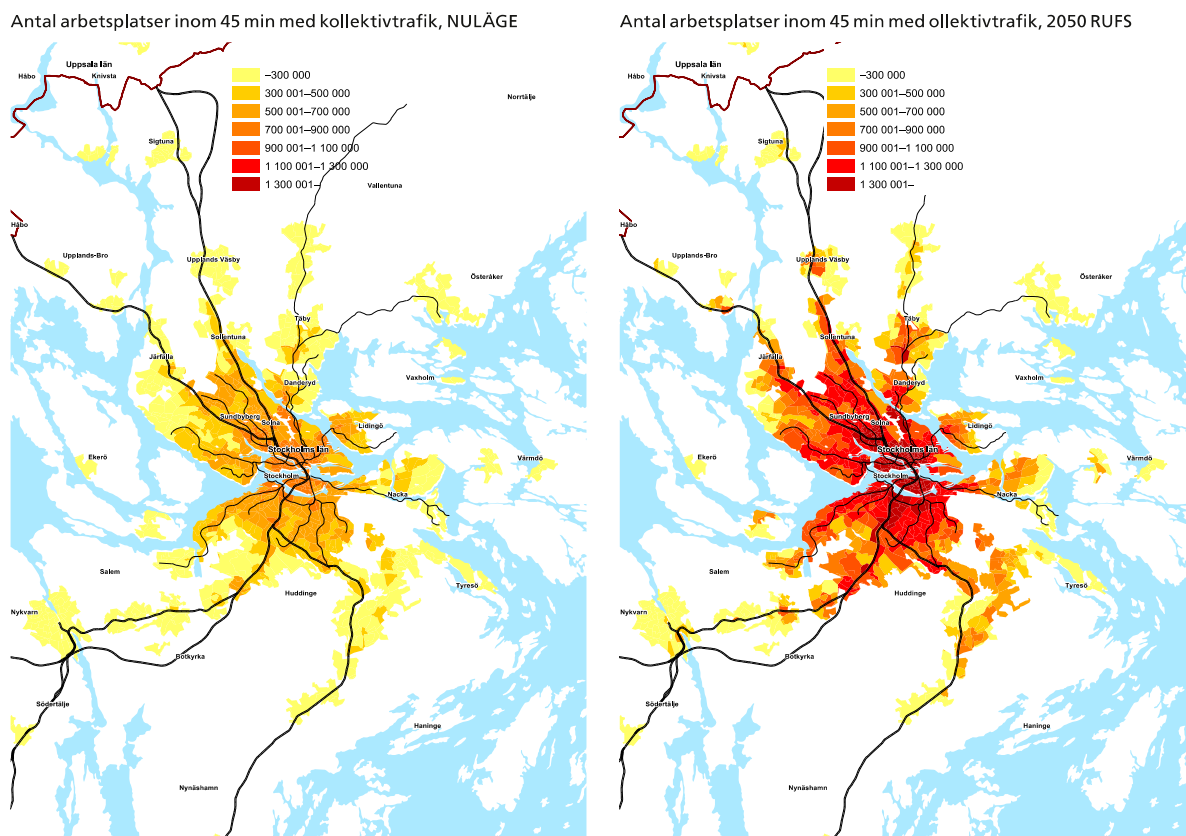
Strategin pekar på att detta uppfylls via ett stärkt jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv. Dokumentet specificerar inte vidare hur detta ska uppfyllas, men föreslår att metoder bör tas fram för att värdera dessa begrepp i planeringsprocessen, helst i samverkan med olika aktörer (Regionledningskontoret, 2021).

RUFS 2050 preciserar inte social hållbarhet bortom den framskrivna definitionen av hållbar utveckling, som formuleras som att *”säkerställa goda livsvillkor för alla människor nu och i framtiden”* (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s. 34). När intervjupersonerna som för närvarande arbetar med kommande TFP refererar till RUFS är det främst mål 2 i RUFS, formulerat som *”en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region”* som de ser som relevant att förhålla sig till. I RUFS framgår bl. a. att ett av delmålen för att nå detta mål handlar om att *”skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska”* (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s. 36). En av de planerarna på Trafikförvaltningen som ingår i arbetsgruppen för nästa TFP konstaterar att man i arbetet med TFP hittills inte har tagit något tydligt grepp om vad den här frågan innebär utifrån ett kollektivtrafikplaneringsperspektiv:

”RUFS har ett av fyra mål som handlar om just jämlika förutsättningar medan TFP inte har något tydligt grepp idag om det /.../ I remissversionen på hållbarhetsstrategin så har man det som en tydlig prioritering, att kollektivtrafikens bidrag till jämlika förutsättningar i Region Stockholm ska stärkas” (Strategisk planerare C).

Mot bakgrund av skrivningarna i RUFS blir det tydligare vilka övergripande krav och målsättningar som det är tänkt att även Trafikförsörjningsprogrammet ska bidra till för regionen. RUFS kan dock inte ensamt stödja hur TFP-processen tar sig an social hållbarhet eftersom RUFS ansats till social hållbarhet inte explicit knyter an till kollektivtrafiken.

Av de olika målen i RUFS 2050 är det två som explicit nämner trafikförsörjning som ett medel att nå målen (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018, s. 36f). Likt TFP 2017 fokuserar RUFS sina indikatorer på förtätning, tillgänglighet (satt i förhållande till arbetsplatser, primärt boende och restider till Arlanda), marknadsandelar, restider, reslängder, trängsel och påstigande. RUFS innehåller även material som geografiskt kontextualiserar dessa siffror, exempelvis genom att visa andelen arbetsplatser som nås inom 45 minuter med kollektivtrafiken och hur det ser ut för olika områden (Figur 11).



Figur 11. Antalet arbetsplatser som nås inom 45 minuter med kollektivtrafik, nuläge och år 2050 (källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018).

Enligt Trafikförvaltningens hållbarhetsredovisning (2017) är de relevanta riktlinjer och strategier som gäller hållbarhet underordnade Trafikförsörjnings- och miljöprogrammet. För sociala hållbarhetsfrågor är det främst *"Riktlinje för social hållbarhet"* (RiSoc) som har nära anknytning till TFP och Trafikförvaltningens arbete. Men även *"Strategi för hållbar utveckling"* och regionens gemensamma riktlinjer såsom *"Folkhälsopolicyn"* är relevanta dokument. Trafikförvaltningens RiSoc specificerar projektmoment med hänsyn till sociala aspekter, till exempel att varje projekt ska göra en socialkonsekvensbeskrivning (SKB). RiSoc saknar en definition av social hållbarhet och listar istället sju sociala aspekter att ta hänsyn till i projektplanering och -genomförande. Dessa sju aspekter är jämställdhet och jämlikhet, barnperspektivet, folkhälsa, integration, tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsvariation, trygghet och efterlevnad av uppförande kod (Trafikförvaltningen, 2019, s. 99, TN2019-08-27 Bilaga). Över lag finns det en god beskrivning av vad olika sociala aspekter innebär för kollektivtrafiken och i framtagandet av olika typer av projekt. I RiSoc

finner man exempelvis en tydlig definition av vad som anses god, jämlik och jämställd folkhälsa, vilket anges som att: *"nyttan med kollektivtrafiksatsningar ska fördelas rättvist mellan olika grupper, de med sämst hälsa ska prioriteras"* (Trafikförvaltningen, 2019, s. 100, TN2019-08-27 Bilaga).

Däremot saknas en lika tydlig formulering under andra aspekter, exempelvis jämlikhet. Jämlikhetsaspekten fokuserar framför allt på jämställdhet och hämtar stöd för precisering av målen från den nationella jämställdhetspolitiken. Frågan är hur vägledande kan RiSoc vara i framtagningen av TFP:s sociala hållbarhetsdimensioner. Om man ska följa den hierarki som Trafikförvaltningen själva lyfter så borde TFP vara vägledande för RiSoc, inte tvärtom. Genom att stärka formuleringarna om social hållbarhet i TFP, skulle även RiSoc:s intentioner kunna stärkas, eftersom det skulle innebära att ett socialt hållbarhetsperspektiv skulle komma in tidigare i planeringsprocessen. RiSoc:s vägledning fokuserar mer på vad som ska och bör göras i projekt, men öppnar inte upp för analys av grundantagandena som ligger till grund för vägledningen. Om man tar inspiration från processen kring *"Resan mot stärkt hållbarhet"* (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2015) så behövs det tid och fokus för att behandla grundläggande frågor och hållbar utveckling innan man går in i mer praktiska element, så som vad för typ av indikatorer man kan använda och målutveckling. Det var i arbetet kring *Resan mot stärkt hållbarhet* som hållbarhetsmodellen för hållbar utveckling (fig. 8, s. 36) som presenterades i RUFS 2050 togs fram.

6.1.3. Summering

Förståelsen av och ansatserna till social hållbarhet bland de intervjuade strategierna och planerarna är många. Kunskapen om hur man de tre hållbarhetsdimensionerna relateras till varandra är välförankrad och det existerar en samstämmig bild. Denna bild överensstämmer väl med den hållbarhetsmodell som återfinns i den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Region Stockholm 2050 (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2018). Det arbete som gjordes i aktualitetsarbetet av RUFS 2050 i projektet Resan mot stärkt hållbarhet resulterade i en välförankrad hållbarhetsmodell och visar på hur sådana processer gynnas av tid, resurser och stöd från forskningsvärlden.

Hållbarhetspolicyn och -strategin (för närvarande ute på remiss) erbjuder en mer specifik definition av social hållbarhet för kollektivtrafik. I kombination med redan antagna mål i RUFS blir *jämlika förutsättningar* ledorden. Frågan är dock om denna definition av social hållbarhet är mest lämplig för Trafikförvaltningen och hur man kan förankra denna syn organisatoriskt. En avgörande nyckel till både förankring och förståelse verkar vara att kunna utveckla indikatorer, kunskapsunderlag, mål och metoder kopplat just den definition man väljer att anta.

I både dokument och intervjuerna finns det underliggande resonemang om rättvisa, men de sträcker sig sällan bortom användningen av övergripande begrepp som jämlikhet och jämlika förutsättningar. Ibland kommer det tydligt till uttryck, som i RiSoc:s specificering av vad som anses vara rättvis fördelning av kollektivtrafiksatsningar ur ett folkhälsoperspektiv, men oftast lämnas tydliga och mer specifika definitioner därhän. I stort saknas mer explicita förklaringar och förslag på hur ambitioner om jämlika förutsättningar är tänkta att realiseras, med tanke på de olika livsvillkor som existerar i regionen. I TFP 2017 riktas fokus främst på exempelvis ökad mobilitet och hur kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med privatbilism. Men TFP

påverkar även människors förutsättningar i övrigt, och utgör en typ av prioritering och fördelning av kollektivtrafik i regionen. Frågan är utifrån vilka fördelningsprinciper denna fördelning sker och i vilken grad det sker medvetet.

Att invånare (och besökare) har olika förutsättningar i sin mobilitet och tillgänglighet är ett återkommande tema i intervjuerna. Det finns en hög medvetandegrad om fördelningsrättvisa, men enligt respondenternas utsagor är det svårt att arbeta med denna sorts frågor på ett explicit sätt idag, bland annat eftersom de begrepp och den terminologi som då aktualiseras kan uppfattas som politiskt laddade. På det sättet blir det svårt att utveckla resonemang om fördelning av nyttor och effekter, då djupare analys av invånares förutsättningar saknas bortom material så som resvaneundersökningar.

Sammantaget framstår det som problematiskt att vissa dimensioner av social hållbarhet (t. ex. mer explicita resonemang om sociala skillnader och fördelning av nyttor och onyttor) än idag anses vara så politiskt laddade. Det finns dock även indikationer på att förvaltningars och tjänstepersoners engagemang kan bidra till att specifika aspekter och begrepp ändå lyfts och integreras i styrdokumentet, vilket bidrar till att stärka arbetet för social hållbarhet i regionen. Risken är dock att alltför stort ansvar i nuläget ligger på enskilda individer, eftersom det innebär en sårbarhet och risk för bristande kontinuitet om t. ex. nyckelpersoner skulle försvinna från organisationen. Det finns ett behov av att ytterligare institutionalisera arbetet med social hållbarhet inom organisationen.

6.2. Social hållbarhet i TFP 2017

I detta delkapitel presenteras hur social hållbarhet framställs i gällande trafikförsörjningsprogram och i processerna att ta fram det rådande programmet. Processmomenten diskuterade är samråden och hållbarhetsbedömningen. Kapitlet avslutas med en kort summering.

6.2.1. Sociala hållbarhetsfunktioner och deras indikatorer

Den övergripande visionen för TFP 2017 är formulerad på följande sätt *”attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion”* (Trafikförvaltningen, 2017b, s. 12). Visionen har tagits fram för att bidra till den övergripande inriktningen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholm 2050. Utifrån denna vision har det formulerats en målmodell med tre övergripande mål: ökat kollektivtrafikresande, smart kollektivtrafiksystem och attraktiv region. Dessa bryts sedan ned i tre fokusområden vardera, det vill säga totalt nio. Ökat kollektivt resande är nedbrutet till: tillgängligt, tryggt och konkurrenskraftigt. Smart kollektivtrafiksystem är fokusområdena: resurseffektivt, säkert och miljöanpassat. Avslutningsvis, attraktiv region är: tillväxtskapande, sammanhållet och pålitligt. (Trafikförvaltningen, 2017b)

För att kunna operationalisera hållbar utveckling, och olika aspekter av hållbar utveckling behöver övergripande visioner kompletteras med prioriteringar och konkretiseringar, samt lokala tolkningar (Isaksson, 2006). I TFP 2017 görs det främst via denna målmodell. Målen är tänkta att vara långsiktiga och vägledande för hur kollektivtrafiken tar form (Trafikförvaltningen, 2017b). Målmodellen utgår från hållbar utveckling och dess tre

dimensioner: ekologisk, social och ekonomisk, som hämtas från RUFS 2050. Inom ramen för målmodellen är följande aspekter förstådda som en del av den sociala hållbarheten:

- I regionens alla delar att göra samhället tillgänglig invånare och besökare.
- Folkhälsa: genom minskade utsläpp.
- Folkhälsa: ökad fysisk aktivitet genom kombinationsresor.
- Folkhälsa: begränsning av olyckor i transportsystemet.

Att skapa tillgänglighet till möjligheter, så som arbete och utbildning, nämns i målmodellen som ekonomisk hållbarhet. Det skiljer sig mot vad intervjupersonerna ansåg vara social hållbarhet. Flera av dem framförde tillgänglighet till arbete och utbildning som en del av den sociala hållbarheten (*jfr.* Strategisk planerare A; Strategisk planerare C; Region planerare C; Hållbarhetsstrateg; Region planerare B; Strategisk planerare B).

TFP-dokumentets ansats till social hållbarhet grundas även i indikatorer som ska mäta måluppfyllnad för de nio fokusområdena. Baserat på aspekter förstådda som sociala aspekter i TFP 2017, folkhälsa och tillgänglighet, finns det följande indikatorer formulerade:

- Tillgänglighet: olika moment under resan fullt genomförbara för alla resenärer (planering av resa, införskaffandet av biljett, orientering, information & fordons utformning)
- Folkhälsa: minskat buller från spårtrafik, minskade utsläpp från kollektivtrafiken, minskat antal allvarligt skadade i spårtrafiken
- Bebyggelsestillskott i kollektivtrafiknära lägen

Det finns även indikatorer som inte kategoriseras som bestämda dimensioner av social hållbarhet enligt TFP 2017, men som faller väl inom ramen för vad planerare anser höra till begreppet enligt vad som framkom i intervjuerna (*se avsnitt 6.1.1*), främst då upplevd trygghet.

Sammantaget presenteras de konkretiseringar som Isaksson (2006) efterfrågade för att kunna möjliggöra en operationalisering av begreppet. Däremot kvarstår frågor om det är hela den relevanta innebörden av det sociala som har operationaliserats. Om man ska följa den förståelse som presenterats av planerarna eller inom litteraturen, fångar de konkretiseringar som tillämpas idag endast en fraktion av vad social hållbarhet skulle kunna vara. Dessutom svarar dessa konkretiseringar på ett produktperspektiv på kollektivtrafiken snarare än på det större samhällsuppdraget. Det kvarstår flera oklarheter. Exempelvis för tillgänglighet, som definierat på sidan 12 kan det både förstås som mikrotillgänglighet (i form av tillgänglighet på stationer och fordon) och regional tillgänglighet. Om man söker vidare klargörande är indikatorerna närmast till hands. Där är det endast mikrotillgänglighet som studeras.

I senare delar av programmet listas ett par strategiska förhållningsätt, där förhållningssättet *”människan i fokus”* (s. 22) knyter an till den sociala hållbarheten. Inom detta förhållningssätt kan man finna resonemang som knyter an till rättvisediskussioner och hur kollektivtrafiken kan verka för ökad jämlikhet i regionen, exempelvis denna formulering:

“Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i länet och en förbättrad och väl utbyggd kollektivtrafik kan bidra till ökad jämlikhet genom att den

erbjuder ökad tillgänglighet till utbildning, arbetsplatser och service för olika grupper och geografiska områden” (Trafikförvaltningen, 2017b, s. 23).

Men likt det som har framkommit tidigare i denna rapport fastnar även detta resonemang på en abstrakt nivå, som inte konkretiseras. Det definieras inte vad för idé om jämlikhet som detta handlar om, hur man kan studera och följa upp den eller hur kollektivtrafiken är relaterad till den.

Avsaknaden av fler utvecklade formuleringar om social hållbarhet i målmodellen kan troligtvis förklaras av att det är svårt att formulera mål för sociala aspekter (Trafikförvaltningen, 2020a; Hållbarhetsstrategi). Det finns en önskan om att kunna göra det sociala kvantifierbart för att kunna kommunicera till andra personer. Exempelvis menar hållbarhetsstrategen att de sociala målen i nuläget *”diskrimineras”* eftersom de inte enkelt kan skrivas fram *”i form av procentsatser”* och inte heller enkelt läggs upp i någon exceltabell.

För folkhälsans del sker det en stark sammankoppling till miljömålen med fokus på mätbara indikatorer, exempelvis partikelhalter i luften. Mycket av det som mäts, definieras och konkretiseras anknyter till själva produkten kollektivtrafik eller vad man skulle kunna kalla mikroskalan av kollektivtrafiken. Mikroskalan refererar till fordon, infrastruktur, stationer och hållplatser (*se vidare diskussion i kapitel 6.3.1*).

6.2.2. Social hållbarhet i genomförda processmoment TFP 2017

I analysen har fokus även riktats mot hur social hållbarhet har hanterats i delar av arbetsprocessen med att ta fram TFP 2017. Det första processmomentet var samrådet med externa aktörer, däribland kommuner. En samrådsprocess genomfördes även inför 2012 års program men i processen inför TFP 2017 utökades samrådsfasen till att inkludera tolv samråd inklusive en invånardialog. Det andra processmomentet utgörs av hållbarhetsbedömningen av remissversionen av TFP 2017, vilket för övrigt var den första gången som en hållbarhetsbedömning gjordes av region Stockholms TFP. Nedan är en kort redogörelse av dessa två processer och hur utformningen av dem påverkar hur väl social hållbarhet kan inkluderas i processen.

Samråd

I läsning av samrådsredogörelsen från TFP 2017 framgår det att samrådet höll ett produktperspektiv med kommuner, trafikoperatörer, intresseorganisationer med mera. Regionen valde inför samrådet att fokusera processen på nytillkomna delar i TFP 2017, och lämnade de delar som var från TFP 2012 utanför samrådsprocessen (Trafikförvaltningen, 2016b). Detta liknar delvis den första TFP-processen, där Pontusson (2013) klarlade att regionen hade satt en tydlig agenda inför samrådet, vilket begränsade möjligheterna att ha en process som inkluderade social hållbarhet. Då, i 2012 års version av TFP menar Pontusson (2013) att TFP inte fullt ut lyckades fånga de olika förutsättningar som existerade inom regionen för kommunerna och de externa aktörerna. Och i det kunskapsunderlag som framtagits inför kommande program identifieras samma brist (*jfr. Trafikförvaltningen, 2020a, 2021c, 2016b*). En fördel med att inkludera kommunerna i ett tidigare och mer öppet skede av processen är att deras olika förutsättningar och verkligheter då skulle kunna inkluderas på ett annat sätt i

processen med TFP. Det handlar inte om att placera TFP på den kommunala skalnivån, behovet av en långsiktig strategisk planering uttrycks även av kommunerna. *"Trafikförvaltningen behöver våga planera långsiktigt"* (Trafikförvaltningen, 2016b, s. 11). Det handlar om att sammankoppla kollektivtrafiksystemet med de utmaningar som finns i regionens olika delar (och som kommunerna har direkt kännedom om) avseende mobilitet och tillgänglighet.

I direkt anslutning till hållbarhetsbegreppet återfinns nämns både social hållbarhet och jämlikhet i samrådsredogörelsen. Dels lyfts det att social hållbarhet borde vara ett eget mål och att det behövs en tydligare koppling mellan hållbar utveckling och målen, dels att jämlikhet borde vara ett mål i sig (Trafikförvaltningen, 2016b).

Hållbarhetsbedömningen för TFP 2017 och kommande

Även hållbarhetsbedömningen från år 2017 lyfte att de sociala aspekterna av hållbar utveckling behövde stärkas, men specificerar inte hur detta skulle kunna göras. Bedömningen har som huvudsyfte att bedöma TFP 2017:s bidrag till hållbar utveckling (Trafikförvaltningen, 2017a, s.12). Som modell använder man Agenda 2030-målen och gör en analys av i vilken grad de olika delmålen i TFP kan anses bidra till Agenda 2030-målen.

Bedömningen närmar sig hållbarhetsbegreppet genom dels de globala målen, dels begreppet hållbar utveckling. Hållbarhetsbedömningens förståelse av *"hållbar utveckling"* hämtas från RUFS. Likt det som framkom i diskussionerna med intervjupersonerna, finns det en tydlig definition av hållbar utveckling, men en precis definition av social hållbarhet saknas. Det är i stället en indirekt prioritering som lyser fram, *"social hållbarhet är målet, ekologin sätter ramarna och ekonomin är ett medel och en förutsättning för hållbar utveckling"* (Trafikförvaltningen, 2017a, s. 10).

Utformningen av hållbarhetsbedömningen leder inte in på en normkritisk diskussion eller specifika resonemang kring social hållbarhet, även om dokumentet framför behovet av stärkt social hållbarhet. Det går även att ana en underliggande idé om relationen mellan kollektivtrafik och social hållbarhet som bäst kan sammanfattas som: all förekomst av kollektivtrafik bidrar till bättre social hållbarhet. Ett avsnitt som fångar detta är:

"Inom det övergripande målet ökat kollektivt resande finns inget nedbrutet mål som direkt nämner jämställdhet. Men ökad tillgänglighet, ökad trygghet, ökad marknadsandel, förbättrad restidskvot och ökad nöjdhet bidrar till att kvinnor (och män) har ökade möjligheter att delta i arbetslivet och i förlängningen innebär detta en ökad jämställdhet/jämlikhet"
(Trafikförvaltningen, 2017a, s. 17).

Denna tanke återkommer även i intervjustudien. Exempelvis frågar sig Strategisk planerare B: *"när man jobbar med att utveckla och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och utbud och sådär så verkar man väl ändå i någon slags mening för en stärkt hållbarhet?"*. Idén, att all förekomst av kollektivtrafik är gynnsam för den sociala hållbarheten, försvårar en fördjupning av diskussioner om vad som avses med den sociala hållbarheten.

Hållbarhetsbedömningen föreslår att om man omformulerar de olika delmålen närmare de formuleringar som återfinns i de globala målen, kan det vara ett möjligt sätt att stärka hållbarheten. Men som redan lyfts i denna rapport operationaliseras begreppet bäst när det definieras och specificeras till en nivå som är relevant för den planeringsverksamhet som avses. Det är det som kan leda till svar på frågan hur man bäst kan lyfta de sociala aspekterna i strategisk kollektivtrafikplanering. Att konstatera *att* de behöver lyftas är ett viktigt första steg som hållbarhetsbedömningen tar, nästa steg skulle med fördel vara att arbeta fram en tydligare definition för den planeringsnivå som står i fokus för TFP, dvs. en strategisk nivå av kollektivtrafikplanering.

I skrivande stund pågår även arbetet med nästkommande TFP, och hållbarhetsbedömningen för denna är tänkt att pågå som en del av hela arbetsprocessen. Denna typ av bedömningar är en beprövad metod som generellt anses kunna stärka social hållbarhet. Det finns både kompetens och material att hämta, internt såväl som externt för Trafikförvaltningen. Det finns dock två specifika utmaningar som de intervjuade identifierar inför den kommande hållbarhetsbedömningen. Den första är att de inte upplever att de har tillräckligt med expertis för att genomföra bedömningarna på egen hand och experterna, hållbarhetsstrategerna, är inte tillräckligt många (Strategisk planerare C). Resultatet blir då ofta att det ligger på den individuella projektledarens förmåga och intresse hur mycket frågan lyfts (Regionplanerare C; Strategisk planerare A; Strategisk planerare C). Den andra är, i och med att all investering i kollektivtrafiken kan anses hållbar och bidragande till ett bättre samhälle, kan ibland konsekvensbedömningarna bli för *"snälla"* (Infrastrukturstrateg A).

Den andra utmaningen hakar på en mer generell diskussion om konsekvensbedömningar och hur de kan vara problematiska. En sådan utmaning är hur man ringar in vad som är en social konsekvensanalys. Det finns en risk att man alltför snävt riktar sig in på en rättvisedimension i dessa bedömningar, när alla tre behövs. Tydliga resonemang om rättvisa behövs och kan vara avgörande för vad man fångar. Exempelvis diskuterar Sairinen (2004) skillnaderna mellan medborgardialoger och sociala konsekvensanalyser. Att ha en representation och dialog med olika grupper och individer, där man tar in åsikter är inte desamma som att identifiera sociala konsekvenser. I det kontrasteras skillnaden mellan deltagande rättvisa och synliggörande rättvisa. Den ena dimensionen knyter an till att olika grupper ska vara representerade under beslutsprocesser och hur de kan inkluderas i dialoger om sin stad. Den andra handlar om att synliggöra olikheter som existerar inom studerat område, utan värdering av olikheten. De varierande bedömningsmetoderna tillåter ett systematiskt närmande av sociala hållbarhetsfrågor men leder sällan till djupare diskussion om betydelse och process. Detta kan man se i hur den tidigare hållbarhetsbedömningen av TFP tog form, när man lyfte att det sociala inte fått tillräckligt utrymme men diskuterade ändå inte hur TFP kunde stärka den sociala dimensionen.

Inom forskningen uppmärksammas också att hållbarhetsbedömningar, beroende på hur de görs, riskerar att förstärka den instrumentella och rationella kunskapssyn som existerar inom transportplaneringen över lag (jfr. Henriksson och Lindkvist, 2020; Winter, 2021). I relation till sociala konsekvensbedömningar har Lucas och Jones (2012) varit inne på ett liknande spår där de menar att vad som kan anses vara en social konsekvens är ibland mer svårfångat än vad man kan tro. Ett exempel i gällande trafikförsörjningsprogram är frågan om hur man mäter folkhälsa. Mäts det som en direkt positiv effekt när man ser minskade partikelhalter? Eller mäter man folkhälsostatistiken i regionen? Förutom svårigheter med att mäta är det lätt att

missa fördelningseffekterna av generella sociala konsekvenser (Lucas & Jones, 2012). Hur bedömer man vad som är en social förbättring? Är det att alla över lag fått det bättre i folkhälsostatistiken? Eller att grupper i samhället har minskade skillnader emellan sig?

Winter menar att sociala konsekvenser lätt reduceras till "*passiva utfall*" av tekniska lösningar (Winter, 2021, s. 15). I ett sådant scenario blir det sociala en bisats istället för det centrala som ska vägleda planeringen. Även intervjupersonerna efterfrågar hur de önskar att social hållbarhet borde genomsyra allt arbete de gör (*jfr.* Infrastrukturstrateg; Hållbarhetsstrateg; Strategisk Planerare C), vilket ställer frågan om hållbarhetsbedömningar på sin spets.

Frågan om och hur man kan integrera hållbarhetsbedömningar är sammantaget något ambivalent. Vad som verkar återkomma är frågor kring hur verkningsfull en bedömning kan bli och hur man definierar och närmar sig det sociala hållbarhetsbegreppet. Ett klagande kring hur man närmar sig de många tvetydigheterna som existerar inom det sociala är en förutsättning för en god bedömning. Det är viktigt att inkludera en diskussion om hur man utvärderar sociala konsekvenser bortom det kvantitativa och enkelt mätbara.

6.2.3. *Summering*

I det nu gällande TFP från 2017 återfinns idéer om jämlikhet och kollektivtrafikens samhällsnytta – både i själva dokumentet och i de genomförda processmomenten. Detta vittnar om ett aktivt arbete och intresse för frågan om social hållbarhet. Men samtidigt ser vi behov att ett vidare utvecklingsarbete.

I vad som framkommit i detta delkapitel och tidigare har Trafikförvaltningen hittills visat en god förmåga att identifiera förbättringsområden och att initiera förändringar i TFP-processen. På projektnivå verkar processen för uppdatering och revidering av trafikförsörjningsprogrammet vara under ständig utveckling. I beskrivningen av hur de två tidigare processerna har tagit form och hur den kommande är planerad ser man tecken på en kontinuerlig uppdatering (*se* kapitel 5.2.). En styrka är att Trafikförvaltningen och projektgrupperna verkar ha en god förmåga att identifiera förbättringspotential och lära sig av processen.

I TFP 2017 återfinns begrepp såsom jämlikhet, jämställdhet och socioekonomiska skillnader med mera som alla anknyter till idéer om olika rättvisedimensioner. Men likt det som diskuterades i kapitel 6.1. lämnas det osagt vad dessa aspekter konkret innebär och hur de kan konkretiseras och göras till mer operativa kategorier i den strategiska kollektivtrafikplaneringen. Bristen på mer utvecklade resonemang och konkretiseringar innebär att social hållbarhet fortsätter att befinna sig på en abstrakt nivå och fortsätter därmed att vara svårfångat.

Genomgången av erfarenheter från tidigare samrådsprocesser knyter an till de rättvisedimensioner som presenterades i kapitel 2. I samrådsprocesser är det naturligt att det aktualiseras frågor om deltagande och inkludering. I detta fall blir det också tydligt att det finns kopplingar till synliggörande, eftersom kommunerna i samrådsredogörelsen till TFP 2017 har uttryckt synpunkter som vittnar om att de upplever en avsaknad av synliggörande av olika lokala förutsättningar.

Inför kommande TFP har projektgruppen valt att lägga upp arbetet så att hållbarhetsbedömningen och målutvecklingen ska löpa parallellt, med ambitionen att skapa ett iterativt samspel mellan dessa båda element. Det kan vara ett möjligt sätt att undvika att hållbarhetsbedömningen reduceras till passiva utfall av tekniska lösningar som Winter 2021 poängterar. En verkningsfull bedömning förutsätter dock även att de olika dimensionerna av hållbarhet är definierade och att övergripande definitioner bryts ned till mål och indikatorer som är adekvata för den planeringsnivå som TFP avser, dvs. den strategiska kollektivtrafikplaneringsnivån. För att stärka arbetet med social hållbarhet i TFP vore det bra att göra en analys av vilka sociala hållbarhetsdimensioner som kan beröras (direkt eller indirekt) av den strategiska kollektivtrafikplaneringen.

6.3. Samverkan som en förutsättning för social hållbarhet

Arbetet med social hållbarhet påverkas också av hur processer att ta fram strategiska dokument utformas. I detta avsnitt riktas fokus mot samverkan som en förutsättning för att integrera social hållbarhet i den strategiska kollektivtrafikplaneringen. Nedan diskuteras hur både interna och horisontella samverkansförutsättningar påverkar möjligheterna att stärka den sociala hållbarheten.

6.3.1. Interna förutsättningar

Internt upplever flera intervjupersoner att det finns ambitioner om ett ökat samarbete mellan olika regionala planeringsinsatser, men att dessa ambitioner ännu inte har förverkligats:

*”Ansatsen till en mer trafikslagsövergripande planering finns men genomförandet är inte på plats – vi är inte riktigt där som organisation än”
(Infrastrukturstrateg).*

Möjliga synergier identifieras mellan de olika strategiska dokumenten som rör frågor om trafik och mobilitet. Viktiga dokument så som länsplanen för regional infrastruktur, den regionala cykelplanen och trafikförsörjningsprogrammet (med kollektivtrafikplanen) anses sakna en stark sammankoppling, trots att de upplevs som nära besläktade då de alla berör mobilitet, infrastruktur och tillgänglighet i regionen. Det upplevs att de möjliga synergier mellan dessa dokument ännu inte har kunnat tas tillvara, bl. a. på grund av hur den formella ansvarsuppdelningen ser ut samt att vissa av uppdragen fortfarande är relativt nya för regionen att ha hand om. Respondenterna lyfter att detta i nuläget kommer till uttryck i form av ett ”stuprörstänk” inom den regionala förvaltningen (jfr. Infrastrukturstrateg; Region planerare A; Region planerare C).

Ett inspirationsexempel som lyfts, som en kontrast till det egna arbetssättet, är Västra Götalandsregionens sätt att organisera både sin förvaltning och TFP under ”Hållbara transporter” (Strategisk planerare A; Strategisk planerare C). Även om lösningen inte nödvändigtvis ser likadan ut för Stockholmsregionen lyfts behovet av att binda samman olika mobilitetsformer bättre. Enligt respondenterna förhindrar stuprörstänket att man identifierar och lyfter starka synergier, samband och eventuella brister. Liknande resonemang framkommer även i skriftliga underlag som har framtagits inför kommande TFP

(Trafikförvaltningen, 2021c). Ett specifikt exempel är kombinationsresor och hur dessa inte berörs av TFP 2017 mer specifikt än att bli omnämnt som ett utvecklingsområde (Trafikförvaltningen, 2017b, 2021c).

Bristen på utvecklade former för intern samverkan mellan de olika nämnda processerna och sammanhangen kan bl. a. härledas till den resursbrist som skapas av att regionala aktörer behöver lägga mycket av sin tid på arbete med att förankra planer externt, framför allt gentemot kommunerna, men också Trafikverket:

”Mycket av våra processer och den tid vi lägger på processerna är nog gentemot kommunerna och Trafikverket snarare än på andra delar av Region Stockholm, om jag säger så då” (Strategisk Planerare B).

Vidare förstärks detta från Trafikförvaltningens håll av det tvådelade uppdraget som man upplever sig ha, produkt- och samhällsperspektivet (Strategisk planerare A). Dessa två perspektiv är kompletterande och både lika viktiga i genomförandet av kollektivtrafiken. Dock menar Strategisk Planerare A att det i det dagliga arbetet och i utvecklingen av styrdokument ofta blir det ett fokus på produktperspektivet:

”Man kan titta på olika sätt, antingen vad kollektivtrafiken bidrar i samhället eller kollektivtrafiken som produkt. Jag tycker man ofta möter dom här två olika perspektiven /.../ Och utmaningen ligger i hur vi bemöter [det i] Trafikförsörjningsprogrammet, på vilken nivå ska vi prata /.../ Men många av dom vi pratar med in i verksamheten pratar om produkt. Vi som jobbar med strategisk planering kanske pratar mer om samhällsperspektivet” (Strategisk Planerare A).

En eventuell förklaring till varför tendensen är att fokusera på produkten istället för samhällsuppdraget kan vara att Trafikförvaltningen har nästintill fullständig rådighet över utformningen av produkten. Att isolera mål och indikatorer som kollektivtrafiken kan direkt påverka och följa upp utifrån ett samhällsperspektiv uppfattas som svårt (se kapitel 6.4. för djupare diskussion).

6.3.2. Horisontella förutsättningar: kommuner och regionen

Regionen har ett tydligt mandat som huvudman för kollektivtrafiken i Region Stockholm, men på grund av kommunernas planmonopol är samarbete nödvändigt för genomförande av kollektivtrafiken. Denna dynamik har både betydelse för den allmänna utformningen av kollektivtrafiken och hur frågor om social hållbarhet behandlas i strategisk kollektivtrafikplanering. Återkommande reflektioner från regionala aktörer handlar om hur de upplever att kommuner primärt är intresserade av var investeringar ska göras och åtgärder som planeras (Infrastrukturstrategi; Strategisk planerare B). De upplever att regionen lätt hamnar i en leveransposition gentemot kommunerna. Det ska dock noteras att reflektionerna om detta främst kommer från personer som är involverade i länstransportplanen och den långsiktiga kollektivtrafikplanen, vilka båda mer investeringsinriktade än TFP. Men även Pontusson lyfter denna spänning i processen inför TFP 2012.

”I detta arbete har det blivit tydligt för mig att landstinget många gånger ser kommunerna som kravmaskiner utan förmåga till att prioritera mellan åtgärder medan kommunerna tycker att landstinget inte förstår eller försöker förstå de lokala utmaningarna” (Pontusson, 2013, s. 23).

Det är omöjligt att sia huruvida detta perspektiv kommer att kvarstå i den kommande TFP-processen. Men det är en utmaning som regionala aktörer ofta möter. I processen kring Kollektivtrafikplanen 2050 (Trafikförvaltningen, 2021b) understryker Strategisk planerare B hur regionen och regionala aktörer behöver arbeta aktivt för att bibehålla ett regionalt perspektiv:

”Vi vill komma bort lite från det där också och försöka få [ett] mer regionalt perspektiv, att man ska se sig som en del av regionen och samlade nyttor och så och inte försöka räkna hem, jamen vi har ju fått fyra åtgärder här i vår kommun och dom har ju åtta” (Strategisk planerare B).

Studier av den förändrade vardagsgeografin, framför allt i befolkningstäta regioner, stödjer motiveringar varför det är viktigt att en övergripande regional planering (Ehinger Berling, 2006; Nilsson, 2006). Med rådande planeringsorganisation i Sverige blir det väsentligt att samförståelse, samverkan och samarbete präglar relationerna mellan regioner och kommuner.

Pontusson poängterar i sin uppsats hur en av intervjupersonerna upplevde att diskussionerna kring den regionala cykelstrategin var mer öppna än diskussionerna kring TFP (Pontusson, 2013, s. 27). En orsak kan vara att där har inte regionen ett lika tydligt ansvar finansiellt och därför skapas inte en lika stark kravsituation gentemot den regionala förvaltningen.

6.3.3. Summering

Horisontella och interna förutsättningar påverkar hur praktiker närmar sig frågan om hur man kan arbeta med hållbarhet inom TFP och andra strategiska dokument. Utifrån dimensionerna av rättvisa berör de horisontella och interna förutsättningarna många frågor kring synliggörande. Inom regionförvaltningen är det främst kring hur man synliggör de olika aspekterna av resande mellan de olika kontoren. En djup förståelse existerar bland de intervjuade planerarna men de strategiska styrdokumentet reflekterar inte fullt ut denna medvetenhet. I de horisontella relationerna handlar det till stor del om synliggörande av de olika förutsättningarna kommunerna emellan och hur dessa förutsättningar i högsta grad påverkas av kollektivtrafiken.

Inom den regionala förvaltningen finns det insikter om processkvaliteter som skulle kunna förbättras och därmed kunna stärka arbetet med social hållbarhet. I nuläget finns det en brist på välutvecklade former för samverkan såväl internt som externt, vilket leder till att man i många fall har svårt att få till den breda ansats som krävs vid arbete med hållbarhet. Genom att t. ex. inte ha möjlighet att på ett tillräckligt konkret sätt synliggöra olikheter som existerar blir det svårt att skapa den helhetssyn som behövs. Det stuprörstänk och den leverantörsposition som intervjupersonerna vittnar om, innebär att det så kallade produktionsperspektivet förstärks både i de interna och externa relationerna. Det leder till att kollektivtrafikens samhällsfunktion inte ges tillräckligt utrymme, och per automatik minskar då även

möjligheten att inkludera social hållbarhet i kollektivtrafikplaneringen. Vidare missas chanser att tillvarata på redan existerande kunskaper inom regionen och även ute i kommunerna.

I processmomenten som ledde till TFP 2017 fanns det dimensioner av social hållbarhet som lyftes i både samrådsprocessen och hållbarhetsbedömningen. För samrådet tycks dock dessa element ha hamnat mellan stolarna, bland annat på grund av att produktperspektivet fick en fortsatt stark påverkan i bearbetningen av samrådsredogörelsen. För den första TFP-processen verkar detta också ha varit fallet (Pontusson, 2013). Även i Hållbarhetsbedömningen framfördes bristen på sociala aspekter i remissversionen av TFP 2017. Däremot saknades även där mer specifika resonemang hur detta kunde adresseras.

6.4. Kunskapsunderlag: tidigare och framtida

I denna avslutande del uppmärksammas frågor som rör kunskapsunderlag och arbetssätt som påverkar hur social hållbarhet beaktas och integreras i regionala kollektivtrafikplanering.

6.4.1. Kunskapsunderlag inom regionen

En av de främsta orsakerna till att social hållbarhet inte lyfts ytterligare i samtida strategisk kollektivtrafikplanering är, enligt vad som framkommer både i dokument och intervjuer, avsaknaden av metoder och kunskapsunderlag som fullt ut kan fånga den sociala hållbarhetsdimensionen. Vad för kunskapsunderlag som tas fram i förberedelsefasen av TFP-processen är avgörande för hur man närmar sig social hållbarhet i det slutgiltiga dokumentet. Detta lyftes även av Pontusson (2013) i hennes analys av TFP 2012, där hon konstaterade att:

”Visionen i TFP innehåller båda begreppen hållbarhet och attraktivitet. I TFP finns den ekologiska hållbarheten med, medan den ekonomiska och sociala inte har tagits upp i samma utsträckning, bland annat på grund av kunskapsbrist” (Pontusson, 2013, s. 10).

Att kunna närma sig social hållbarhet förutsätter en definition samtidigt som social hållbarhet är ett dynamiskt och kontextuellt begrepp. Det innebär inom TFP-processen att man behöver göra en analys och ett tydliggörande av vad som ligger inom kollektivtrafikplaneringens sfär av påverkan, vilket även har diskuterats kort ovan. En metod för att göra en sådan analys och avgränsning kan handla om att identifiera och enas om de viktigaste utmaningarna och möjligheterna som regionen står inför (Regeringskansliet, 2021). På grund av den nuvarande avsaknaden av mer utvecklade analyser av vad social hållbarhet innebär utifrån ett TFP- och strategiskt kollektivtrafikperspektiv blir det svårt att ens närma sig vad sådant kunskapsunderlag skulle kunna handla om.

En annan svårighet som rör behovet av en mer specifik idé om vad social hållbarhet handlar om, är tendensen att det lätt leder till en fokusering av mätbara mål och indikatorer. Icke-mätbart underlag och aspekter som kräver mer kvalitativt grundade analyser och bedömningar framstår som svårhanterligt och politiskt. Exempelvis poängterar Region planerare A hur mycket material som bygger på statistik: *”den här Mobilitets- och trafikutvecklingsrapporten är ju i princip... det är ju indikatorer och alltså... det är ju statistik i huvudsak”*.

I intervjustudien lyftes bristen på mätbara indikatorer som den enskilt största anledningen till att sociala hållbarhetsdimensioner tenderar att bli nedprioriterade fast de anses vara så centrala för kollektivtrafikens syfte. Detta bestryks av *"PM 1 Trafikförvaltningens erfarenheter av trafikförsörjningsprogrammet 2.0"* som noterar hur måltal som inte kunde mätas ströks innan lanseringen av TFP 2017. Även tidigare forskning visar hur erfarenhetsbaserad (och lokal) kunskap ofta får stå tillbaka för den mätbara, kvantitativa och formaliserade typen av kunskap i planeringsprocesser (Odhage, 2017). Hållbarhetsstrategen illustrerar hur detta också är beroende av andra aktörers önskan om att kunna redovisa hållbarhet kvantitativt:

"Dom största svårigheterna... Det är ju mätbarheten, helt klart, att mäta sociala effekterna och kunna målsätta dom med siffror /.../på det sättet som ekonomer eller andra liksom ledningsgrupper som följer upp verksamheten [önskar]" (Hållbarhetsstrateg).

Baserat på de tidigare TFP-processerna finns det två områden där det finns beprövade sätt att inhämta kunskap och där man har kunnat formulera mål och indikatorer. Det ena är tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsvariationer (s k mikrotillgänglighet, jfr. Jones och Lucas, 2012). Det andra området är inom trygghet och säkerhet, inklusive folkhälsa. En fundering som väcks är ifall folkhälsa och trygghet som främsta sociala aspekter i nuvarande TFP 2017 är ett resultat av just önskan om mätbarhet. I båda fallen finns det tydligt formulerade mätbara indikatorer (även om man kan fråga sig i vilken utsträckning de mäter det sociala och till vilken grad).

Tillgänglighet i den skepnad som det framställs här är ett område där det finns mycket standardiseringar och lagkrav vilket leder till en tydlig styrning i vad man som förvaltning förväntas adressera och fånga i sitt kunskapsmaterial. Detta har gjort att kollektivtrafiken som den utformas idag håller en generellt hög nivå inom mikrotillgänglighet (Hållbarhetsstrateg). Vidare finns det tydliga demografiska modeller som kan prognosticera de demografiska förändringar som regionen står inför. Denna typ av kunskapsunderlag är anpassat till ett tydligt produktperspektiv eftersom man till stor del fokuserar på den fysiska utformningen av kollektivtrafikens miljöer (stationer med mera) och fordon. Möjligheterna att kvantifiera gör denna del mer attraktiv i målutvecklingsprocessen (Hållbarhetsstrateg).

Om man utgår från en syn på social hållbarhet som jämlikhet finns det utrymme för att utveckla kunskapsunderlag med bäring på kollektivtrafikens samhällsuppdrag. Resvaneundersökningen som görs fjärde år av SL delar redan idag in statistiken efter ålder och kön (Trafikförvaltningen, 2020b). Det öppnar upp för analyser som fångar skillnader baserat på redan existerande data.

Både känsla av trygghet i anslutning till kollektivtrafiken och risk för allvarlig skada eller död finns med i gällande TFP (Trafikförvaltningen, 2017b). För trygghet mäts upplevelsen av trygghet för den individuella resenären. Man inkluderar även känslan av trygghet till och från kollektivtrafiken. Att mäta trygghet är dock många gånger problematiskt. Ett skäl är att upplevd trygghet och faktiskt trygghet kan skilja sig åt (Ceccato, Langefors och Näsman, 2021). Trygghetsfrågan är intersektionell såväl som rumsligt beroende. Upplevelsen av trygghet och potentiella brott du riskeras att utsättas för är nära sammankopplat med genus, ålder, sexualitet, hur ofta du reser i kollektivtrafiken och även vad för typ av fordon du väljer (Ceccato, Langefors och Näsman, 2021). I TFP 2017 fokuseras det framförallt på

utformningen av stationer och fordon samt närvaro av personal som ett sätt att öka upplevd trygghet. Även den upplevda tryggheten under resan till och från stationspunkter målsätts och mäts. Även här tenderar fokus att hamna på ett produktperspektiv, som exempel kan nämnas att säkerhet är precis definierat till endast spårtrafik och allvarlig skada. Som framhålls i samråddogörelsen så borde säkerhet i kollektivtrafiken vara en förutsättning, inte ett mål i sig (Trafikförvaltningen, 2016b).

Även om dessa olika parametrar är viktiga delar av en välfungerande kollektivtrafik lyfter få av intervjupersonerna dessa målindikatorer som en del av social hållbarhet. En av respondenterna identifierar SL:s arbete med trygghet som en viktig del av hållbarhetsarbetet men denna aspekt svarar inte direkt på den mer samhällsövergripande dimension av social hållbarhet som intervjupersonerna och dokumenten hänvisar till.

6.4.2. Kunskapsunderlag och synsätt från Trafikverket

I trafik-, infrastruktur- och transportsammanhang är Trafikverket en viktig samarbetspartner för regionen. Både Regionledningen (Plansektionen) och Trafikförvaltningen samarbetar med Trafikverket. I framtagandet av Kollektivtrafikplanen 2050 identifieras Trafikverkets roll som central:

”Kommunerna och Trafikverket, det är dom mest centrala intressenterna när vi utvecklar kollektivtrafiksystemet. /.../ Kollektivtrafikplanen, ja men det är väl ganska mycket kraft och tid som har lagts [...]. Mycket är internt på Trafikförvaltningen men inte minst externt med kommunerna och Trafikverket att dels diskutera med dom, lyssna, förklara hur vi ser det - men också lyssna på dom, hur dom ser på behovet av den här typen av plan” (Strategisk planerare B).

Även i arbetet med länsplanen är Trafikverket en central part. Mycket av underlaget i denna plan kommer från Trafikverket, enligt Infrastrukturstrategen. Vidare förklarar infrastrukturstrategen hur hen upplever att materialet de får bygger på den traditionellt instrumentella och rationella syn som existerar inom transportplanering rent generellt.

”Man tittar ju väldigt mycket på transportsystemet och då ur ganska, upplever jag, traditionella glasögon kring kapacitet och tillgänglighet och det är ju riktiga mål för Trafikverket, det som dom har att förhålla sig till, men handlar det om [...] andra regionala mål som skulle kunna nås på andra sätt, upplever jag att man är ganska snäv” (Infrastrukturstrateg A).

Funktionsmålet i de nationella transportpolitiska målen har en avsevärd betydelse för hur Trafikverket utformar kunskapsunderlag. Även om TFP inte har lika mycket kunskapsunderlag från Trafikverket som andra strategiska dokument, förväntas det att TFP ska bidra till de nationella transportpolitiska målen (Trafikförvaltningen, 2021c). Vidare anser aktörer från Trafikförvaltningen att man är beroende av bl. a. Trafikverket. *”När det gäller samhällskollektivtrafiken, då är vi väldigt beroende av andra aktörer, regioner framför allt, kommuner, Trafikverket, ja många olika aktörer”* (Strategisk planerare A). Sedan finns det visst utrymme att tro att Trafikverket som nationell myndighet har en viss tyngd i dessa sammanhang och att deras sätt att närma sig hållbarhetsfrågan påverkar regionen.

En nyligen publicerad doktorsavhandling som fokuserar på Trafikverkets arbete med sociala skillnader diskuterar att de metoder som används av Trafikverket mestadels är kvantitativa och att Trafikverket har en rationell och instrumentell syn på kunskap (Winter, 2021). Kunskapssökandet och, som resultat planeringen, utgår från sådant man kan räkna på (Witzell, 2021). Likt den mätbara diskursen på Trafikverket uttrycker flera intervjupersoner hur det finns en önskan om att det *sociala* vore lättare att mäta och kvantifiera för att kunna bättra inkludera dessa element i planeringen (*se ovan*). Slutsatser kring hur Trafikverket möter social hållbarhet behöver inte vara allmängiltiga för andra aktörer inom transportplaneringen. Men precis som Winter argumenterar finns det oundvikligen ”*gemensamma nämnare och kopplingar*” som inte saknar betydelse (Winter, 2021, s. 23).

6.4.3 Jämlika förutsättningar förutsätter synliggörande av skillnader

I intervjuerna föreslås en definition av social hållbarhet som utgår från Hållbarhetspolicyn och –strategin (Region planerare A; Region planerare C). I remissversionen av policyn föreslås att jämlikhetsperspektivet ska stärkas för den strategiska kollektivtrafikplaneringen. ”*Kollektivtrafikens bidrag till jämlika livsvillkor i Stockholms län stärks*” (Regionledningskontoret, 2021, s. 5). Med den ansatsen stärks social hållbarhet förstått som jämlikhet och även behovet av framtagandet av kunskapsmaterial som tangerar jämlika förutsättningar.

För att uppnå mål om social hållbarhet behöver transportplaneringen förstå och belysa skillnaderna som existerar och systemets betydelse för olika sociala grupper: Henriksson och Lindkvist (2020) framhåller, i linje med detta:

”Det behövs därför analyser som tar hänsyn till kontextuella faktorer där resenärer inte ses som en homogen grupp som reser i relation till kontorstider, utan som människor med olika behov, förutsättningar och förmågor att använda de transporter som erbjuds” (2020, s. 13).

Tidigare forskning har visat att trots politiska mål och visioner kring social hållbarhet och rättvisa, är kollektivtrafiken fortfarande anpassad till väletablerade grupper i samhället. Detta inkluderar även grupper med funktionsvariationer som på grund av tydliga lagkrav skyddas i planeringsprocessen (Berg et al., 2019). Detta kan även relateras till tidigare forskning som visar att planerare tenderar att utgå från sina egna individuella verkligheter och erfarenheter i sitt arbete som planerare, vilket riskerar att kollektivtrafikplaneringen baseras på en snäv grupps perspektiv och erfarenheter (Henriksson, 2014).

Förutom kollektivtrafikens effekter på olika sociala grupper och individer finns det skillnader i förutsättningar även på kommunal nivå. Bebyggelsestrukturen och närheten till samhälls-service för invånare är två områden där de olika kommunerna i regionen skiljer sig åt. Utmaningarna som tätbyggda områden i nära anslutning till tät och regelbunden kollektivtrafik möter, jämfört med situationen på en glest befolkad ö i skärgården kan vara vitt skilda. Behovet att illustrera dessa olika förutsättningar har lyfts under samråd av kommunerna (Samrådsredogörelsen). Även i forskningsprojekt har man visat att kommuners olika förutsättningar influerar resultatet av planeringen (Trafikverket, 2010). Ett sätt att lyfta dessa olika förutsättningar är att väga in geografien i illustrationen av sociala skillnader som existerar

inom regionen. Redan 2013 lyfte Pontusson behovet av geografiskt nedbrutet kunskapsmaterial och det har även lyfts under den senaste samrådet (Samrådsredogörelsen).

Som en regionplanerare lyfter existerar en viss förförståelse gällande hur man skulle kunna arbeta med sådant material på regionen (Regionplanerare C). I RUFS 2050 finns det presenterat t. ex. på sidan 183 en socio-ekonomisk indexkarta med regionens spårbundna kollektivtrafik som ett lager. Även om mer information behövs för att göra detta till ett slagkraftigt kunskapsunderlag för kommande TFP visar det på att regionen rör sig i en intressant riktning och att intern kunskap finns. Däremot tycks denna typ av material inte ha färdats mellan förvaltningarna i någon större omfattning. Bl. a. visade sig personer från TFP-processens projektgrupp inte vara bekanta med materialet.

Argumenten för att arbeta utifrån geografi är många. Både SL:s resevaneundersökning (2020) samt tidigare forskning visar att var du bor i hög grad påverkar din mobilitet så väl som tillgänglighet. Exempelvis väljer personer som bor i en storstadstätort, med både nära till samhällsservice, transportmedel och kollektivtrafik, i högre grad bort bilen både som transportmedel och sak att äga (Gil Solá, Thulin och Vilhelmsson, 2020; Trafikförvaltningen, 2020b). Många fler exempel skulle kunna ges på hur geografi och lokala förutsättningar påverkar mobilitet och tillgänglighet. Huvudslutsatsen är att de kunskapsunderlag som används behöver reflektera de skillnader i förutsättningar som existerar i länet runt om i länet.

6.4.3. *Summering*

Hur kunskapsunderlag formas och förstås är en förutsättning för hur väl man kan inkludera sociala hållbarhetsdimensioner i planeringen. Förutsättningarna att förstärka och förtydliga perspektiv och ansatser till social hållbarhet är goda för regionen, baserat på det alltmer utvecklade kunskapsunderlag och annat material som finns tillgängligt idag, bland annat från den regionala planeringen. I gällande TFP saknas dock goda förutsättningar att adressera social hållbarhet på ett sätt som kan påverka den strategiska planeringsinriktningen i någon avsevärd betydelse. Som framkommit i analysen förhindrar det så kallade produktperspektivet i TFP det bredare beaktande av social hållbarhet som skulle vara i linje med kollektivtrafikens samhällsuppdrag.

Förutom bristen på en utvecklad och definition av social hållbarhet som är anpassad för ett strategiskt kollektivtrafiksammanhang är även bristen på utvecklat och djupare kunskapsunderlag, med bäring på just de dimensioner av social hållbarhet som den regionala kollektivtrafiken kan påverka, en stark orsak till att denna hållbarhetsdimension är fortsatt eftersatt i trafikförsörjningsplaneringen. Inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten finns normer och perspektiv på planering som betonar betydelsen av kvantitativa analyser och mått, och som bygger på en rationalistisk förståelse av både kunskap och planering. Planerare på regionen är väl medvetna om att denna syn på kunskap är ytterst begränsad men saknar processmoment, institutionellt stöd och resurser för att komplettera med andra analyser och kunskapsunderlag. Dessutom lyfter personerna som arbetar på Trafikförvaltningen och med infrastruktur att relationen definieras mycket av att regionen har rådighet över när det kommer till investeringar och beslut för själva kollektivtrafiken och därmed förstärks det rådande produktperspektivet.

Inom regionen i stort finns dock relativt mycket material och kunskap om vad sociala aspekter inom transportplaneringen (inklusive kollektivtrafiken) skulle kunna innebära. Ett tydligt exempel är hur man arbetade med att stärka hållbarheten i rådande RUFS 2050 och hur detta ledde till framtagandet av socio-ekonomiska indexkartor med mera Djupet av förståelse och bredden av kunskap som existerar internt på förvaltningen är god. De intervjuade vittnar om en förståelse för komplexiteten om vad det sociala kan innebära och den utmaning det innebär i deras dagliga arbete. Att mellan de olika förvaltningarna påbörja ett gemensamt kunskapsbyggande om social hållbarhet i strategisk bebyggelse- och kollektivtrafikplanering skulle kunna tillvarata den interna kunskap som redan finns.

Två sätt att adressera social hållbarhet i kommande TFP är att dels koppla materialet till regionens geografi. Avsaknaden av denna typ av kunskapsmaterial i nu gällande TFP är något förvånande, eftersom man till syvende och sist arbetar med fysisk planering. Det finns redan nu planer på att komplettera kunskapsunderlaget med GIS-analyser inför blivande TFP (Strategisk planerare C). Detta menar vi är ett viktigt och sannolikt nödvändigt steg att vidareutveckla i processen. Här är det dock viktigt att påpeka att man inte ska begränsa sig till olika typer av geografiska mått (till exempel olika typer av tillgänglighetsanalyser). För att inkludera det sociala behövs även sociala mått. Det kan handla om socio-ekonomi men med fördel expandera till mera avancerade analyser såsom vardagskartor eller analyser av olika sociala gruppers tillgänglighet till viktiga målpunkter i samhället (Gil Solá, Thulin och Vilhelmsson, 2020).

Kapitel 7 Slutsatser och rekommendationer

Syftet med detta projekt har varit att fördjupa förståelsen om hur sociala hållbarhetsfrågor kan integreras och operationaliseras i strategisk regional kollektivtrafikplanering. Studien riktar fokus mot erfarenheter från Stockholmsregionen och processen med att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I studien undersöks bl. a. hur sociala hållbarhetsmål definieras idag, i den regionala strategiska kollektivtrafikplaneringen, hur den strategiska processen att ta fram och uppdatera det regionala trafikförsörjningsprogrammet kan vidareutvecklas för att i högre grad ta tillvara och realisera sociala hållbarhetsfrågor samt vilka typer av underlag, begrepp och arbetssätt som kan vara viktiga att tillämpa i planeringens tidiga skeden, för att de sociala hållbarhetsfrågorna ska kunna beaktas på ett mer utvecklat sätt i planeringen.

Projektets empiriska resultat har presenterats fylligt i kapitel 6 ovan. I detta avslutande kapitel sammanfattas de huvudsakliga resultaten. I kapitlet finns även rekommendationer för det fortsatta arbetet med social hållbarhet i strategisk regional kollektivtrafikplanering.

7.1. Frågan om social hållbarhet upplevs som diffus

En första övergripande slutsats är att det inom den regionala förvaltningen finns ett uttalat och stort intresse för frågor om social hållbarhet. Frågan anses viktig att förhålla sig till och beakta bl. a. i den strategiska kollektivtrafikplaneringen, vilket bekräftar de tendenser man kan notera i trafik- och kollektivtrafikplanering generellt och som även framkommer i den idag snabbt framväxande forskningen på detta område (*se t. ex.* Dymén et al 2020; Henriksson och Lindkvist, 2020; Joelsson et al, 2021; Levin och Gil Solá, 2021; Winter, 2021 med flera). Men social hållbarhet uppfattas även som en svår fråga att arbeta med, vilket också bekräftar kunskapen från tidigare studier (*se ovan*). I denna studie har det framkommit att svårigheterna dels handlar om att frågan anses politiskt laddad, dels om att begreppet uppfattas stå för så många olika typer av frågor så att det är svårt både som organisation och som enskild planerare att bilda sig en överblick. De övergripande definitioner och ansatser som hittills har utvecklats i den regionala planeringen har ett stort värde för planeringens praktik, men ligger på en relativt abstrakt och principiell nivå som är svår att tillämpa och göra meningsfull i den regionala kollektivtrafikplaneringen. Därför återkommer vi vid flertalet tillfällen i kapitel 6 till behovet av att utveckla tydligare och mer specifika definitioner av social hållbarhet, och framhåller att dessa även behöver anpassas till just strategisk regional kollektivtrafikplanering och det mandat och handlingsutrymme som denna typ av planering har.

Arbetet med social hållbarhet försvåras i nuläget även av att arbetet med kollektivtrafikplanering i praktiken domineras av ett "*produktperspektiv*" på kollektivtrafik, vilket diskuteras löpande i de olika delkapitlen i kapitel 6 ovan. Detta innebär att frågor rörande t. ex. upphandling och kontrakt, rutter, infrastruktur, optimering av befintliga resurser med mera tenderar att hamna i fokus på bekostnad av det bredare samhällsplaneringsperspektivet på kollektivtrafik som en integrerad del av övrig samhällsplanering. I dessa delar påminner resultaten från denna studie om vad som tidigare har diskuterats av bl. a. Karin Winter i hennes avhandling om svårigheterna att arbeta med och synliggöra sociala skillnader i nationell infrastrukturplanering. Även i hennes arbete framkom att ett starkt fokus på

infrastrukturen som anläggning (dvs. den tekniska infrastrukturen som sådan) försvårade integreringen av ett bredare synsätt på sociala skillnader (Winter, 2021).

7.2. Möjligheter att vidareutveckla arbetet med social hållbarhet med TFP som grund

En andra övergripande slutsats rör förutsättningarna att arbeta med social hållbarhet i den strategiska regionala kollektivtrafikplaneringen, där processen att ta fram och uppdatera det regionala trafikförsörjningsprogrammet är central. Analyserna av tidigare genomförda omgångar av regionala trafikförsörjningsprogram visar att dessa processer i hög grad präglas av en vilja till vidareutveckling och kontinuerligt lärande, bl. a. om frågor som rör social hållbarhet och hur dessa kan stärkas. Sammantaget framstår processen med det regionala trafikförsörjningsprogrammet som en viktig arena för att stärka arbetet med social hållbarhet framöver.

Resultaten från studien pekar dock även på att arbetet med social hållbarhet i detta sammanhang i nuläget försvåras av ett par samverkande faktorer: dels det som nämndes ovan, nämligen att de allmänt hållna och övergripande målsättningarna om social hållbarhet hittills inte har operationaliserats på ett sätt som bibehåller bredden och djupet i vad social hållbarhet per definition handlar om, dels att den målstruktur och de specifika kategorier som tillämpas inom den regionala strategiska kollektivtrafikplaneringen endast förmår fånga några få av flertalet av de dimensioner som skulle kunna vara aktuella. Liknande tendenser – dvs. fokus på mätbarhet och insnävade kategorier och mått – har uppmärksamats i flera fall av tidigare forskning om social hållbarhet i trafikplanering i stort (*se t. ex.* Henriksson och Lindkvist 2020; Joelsson et al, 2021; Winter, 2021).

Samtantaget ser vi dock att det finns goda möjligheter att vidareutveckla arbetet med social hållbarhet med TFP som grund. De som arbetar med ett planeringsperspektiv i den regionala kollektivtrafikplaneringen uttrycker själva ett tydligt intresse att komma vidare i arbetet, och har redan initierat processer och ansatser som framstår som gynnsamma – t. ex. arbetet med en kontinuerlig hållbarhetsbedömning som ska göras som en integrerad del av arbetet med nästa TFP. Personer i organisationen har även god kompetens för att kunna tillämpa bredare och mer mångsidiga synsätt och ansatser på social hållbarhet. Dessutom finns det redan en hel del relevant kunskap tillgänglig, både inom den regionala organisationen och hos andra planeringsaktörer som regionen samarbetar med (t. ex. kommuner). Samtidigt är det viktigt att notera att behovet av mer utvecklade definitioner av social hållbarhet, som anpassas just till uppdraget att bedriva strategisk kollektivtrafikplanering, kvarstår som en viktig grundförutsättning för att komma vidare i arbetet. Vi noterar att det i nuläget tycks saknas adekvata resurser och/eller arbetsformer som på ett substantiellt sätt kan stärka samarbetet och kunskapsutbytet om social hållbarhet internt och externt. Kopplat till detta finns det även en problematik som handlar om att arbetet i organisationen i stort styrs mot de mer förenklade och direkt mätbara indikatorerna och kategorierna.

Projektets resultat pekar på behovet av en mer strategisk ansats, där mål om social hållbarhet kan översättas i mer operativt tillämpbara begrepp och målsättningar (utan att förståelsen för den delen blir alltför smal och insnävad). Därtill kommer att det finns behov av mer konkreta och specifika vägval, dvs. prioriteringar avseende vilka aspekter som ska stå i fokus för just den strategiska kollektivtrafikplaneringen. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är en strategisk process, och behöver få vara av just den karaktären. I detta strategiska arbete är det

även viktigt att det ges förutsättningar att utgå från hela uppdraget – både produktperspektivet och det bredare samhällsperspektivet – för att arbetet inte ska avgränsas till alltför smala och snäva mål och dimensioner.

7.3. Metoder och kunskapsunderlag för social hållbarhet behöver utvecklas

Ett tredje övergripande resultat, som hänger väl ihop med de slutsatser som presenteras ovan, handlar om behovet av ett fokuserat arbete med att vidareutveckla metoder och kunskapsunderlag som kan stärka arbetet med social hållbarhet i den regionala kollektivtrafikplaneringen. Planerare inom regionen framhåller att bristen på mätbara indikatorer idag förvårar arbetet med social hållbarhet i kollektivtrafikplaneringen. Men det är också tydligt att alla relevanta aspekter av social hållbarhet inte låter sig omsättas i kvantitativa mått. Samtidigt som det krävs en mer specifik definition av vad social hållbarhet kan handla om i strategisk regional kollektivtrafikplanering, så behövs det också förhållningssätt och metodansatser som ger utrymme för en mer dynamisk och kontextuellt förankrad förståelse av begreppets innebörd.

Kopplat till detta vill vi framhålla betydelsen av ett fokuserat utvecklingsarbete och kontinuerligt erfarenhetsutbyte med andra planeringsorganisationer samt forskning. I aktuell forskning uppmärksammas ett flertal intressanta metodansatser och arbetssätt, som framstår som potentiellt relevanta för den strategiska kollektivtrafikplaneringen. Den nyligen publicerade inspirationshandboken (Levin och Gil Solá, 2021) är ett aktuellt exempel. De metodansatser som vi uppfattar som de mest intressanta att titta närmare på, och som även diskuteras i inspirationshandboken, utgörs dels av processverktyg, dels av mer praktiska metoder för att få in ett bredare kunskapsunderlag i planeringen.

Bland processverktygen kan bl. a. nämnas *sociala konsekvensanalyser och/eller konsekvensbedömningar* (SKA/SKB). Som framhålls i tidigare forskning (Levin och Gil Solá, 2021; Dymén et al., 2020; Balfors et al., 2018) behöver denna typ av analyser och bedömningar initieras tidigt i planeringsprocessen och användas som ett löpande analys- och processtöd för att komma till sin rätt och verkligen kunna påverka planeringens inriktning. De ska alltså inte ses som metoder för att i efterhand bedöma utfallet av en redan färdigtänkt plan eller handlingsinriktning. Vi uppfattar att Trafikförvaltningen redan har valt en sådan strategisk ansats genom sitt planerade upplägg för hållbarhetsbedömningen av kommande TFP. Värt att notera är dock att alla typer av strategiska verktyg och processtöd förutsätter en mer operationaliserad definition av social hållbarhet för att vara verkningsfull, vilket ännu saknas.

Processverktyget PRISMA (Processverktyg för social hållbarhet i stadsdelsomvandling) (de Fine Licht och Molnar, 2021) är ett annat instrument som också har intressanta kvaliteter. PRISMA har utvecklats inom ramen för Mistra Urban Futures för att stödja planeringsaktörer att realisera social hållbarhet i det praktiska genomförandet av stadsbyggnadsprojekt. Vi ser att verktyget kan dock även anpassas till att stödja arbetet med social hållbarhet på regional strategisk nivå och i kollektivtrafikplaneringen. I planeringssammanhang där man rör sig från en lokal nivå till en regional nivå ser verktyget ut att ha en potential att t. ex. hjälpa till att synliggöra rättvisa på olika skalor (de Fine Licht och Molnar, 2021; se även de Fine Licht och Molnar, 2019).

Bland de mer praktiskt inriktade metoderna kan även *Vardagskartor* nämnas. Vardagskartor är i grunden en tidsgeografiskt-inspirerad metod (se kapitel 4.1.), som ger möjlighet att tillsammans med medborgare få fram kunskap om t. ex. tillgänglighet, trygghet med mera utifrån ett vardagslivsbaserat perspektiv (se t. ex. Gil Solá och Levin, 2021). Vardagskartors styrka är bl. a. att de bidrar med fördjupad förståelse som tydligt kompletterar det mätbara, och framhålls som ett bra sätt att synliggöra olikheter i människors livsvillkor (Gil Solá och Levin, 2021; Lipschütz och Wistrand, 2021).

I rapporten *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet* (Gil Solá, Larsson och Vilhelmson, 2019) presenteras flera olika metoder för att mäta hållbar tillgänglighet, bl a *hållbara tillgänglighetskartor*. I hållbara tillgänglighetskartor används reell (res)tid som analysenhet i stället för geografiska avstånd eller faktiska skillnaden mellan potentiella och faktiska målpunkter. Ett sådant val av analysenhet kan leda till en helt annan bild av tillgängligheten i ett område än om man t. ex. mäter endast avstånd till busshållplats. Den skillnaden är väsentlig för resenärer när det kommer till frågan om hur man ska lösa vardagslivets livspussel.

7.4. Rekommendationer

Avslutningsvis presenteras ett antal huvudsakliga rekommendationer som vi bedömer kan vara relevanta att beakta i det fortsatta arbetet med att stärka social hållbarhet i den regionala strategiska kollektivtrafikplaneringen.

- ***Initiera ett utvecklingsarbete för att definiera och diskutera social hållbarhet***

Det görs redan i nuläget betydelsefulla insatser inom planeringen, men det skulle behövas ett tydligare mandat och uppdrag till organisationen för att ge arbetet en ännu tydligare riktning, omfattning och fokusering. För att operationalisera social hållbarhet på ett verkningsfullt sätt bör utvecklingsprocessen utformas för att ge tid för ett gemensamt kunskapssökande kring vad olika typer av definitioner innebär i stort, i relation till kollektivtrafik, och i relation till de förhållanden som råder i Stockholmsregionen.

Inom ramen för arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet skulle det även kunna vara lämpligt med en analys av vilka sociala hållbarhetsfrågor som ligger inom kollektivtrafikplaneringens sfär av direkt och indirekt påverkan. En sådan analys kan göras både internt av regionen själv och av regionen tillsammans med andra.

- ***Prioritering av målmodellen***

Att det behövs en prioritering av målmodellen i TFP har lyfts både i intervjuer och annat material. Ett förslag på hur man skulle kunna prioritera är att utgå från vad som identifieras som samhällsmålet för kollektivtrafiken. Därtill finns det behov av mer specifika vägval och prioriteringar avseende vilka aspekter som ska stå i fokus för just den strategiska kollektivtrafikplaneringen. Med andra ord: det behövs tydliggjorda ambitioner, handlingsinriktningar och prioriteringar som knyter an till just det strategiska kollektivtrafikuppdraget.

- ***Att arbeta utifrån kollektivtrafikens samhällsuppdrag behöver institutionaliseras***

Studien visar att det finns starka tendenser inom kollektivtrafikplaneringen att utgå från ett produktperspektiv. Detta går i linje med den instrumentella syn och det rationalistiska kunskapsperspektiv som präglar transportplaneringen i stort. Men för att positionera

trafikförsörjningsprogrammet strategiskt krävs det ett tydligt uttalat samhällsperspektiv. De insatser som görs i linje med detta synsätt bärs i nuläget i hög grad av enskilda individer i organisationen. Vi ser behov av en tydligare institutionaliserad praktik för att stärka arbetet med social hållbarhet utifrån ett brett samhällsperspektiv på kollektivtrafik.

- ***Från stuprörstänk till strategisk samverkan***

Samverkan är en förutsättning för hållbar planering. Frågor som rör medborgares och besökares hållbara mobilitet och tillgänglighet berör och skapas av många aktörer. Samtidigt är det viktigt att parter har en tydlig bild av de viktigaste frågorna och mandatet för varje enskild planeringsaktör. Samverkan kan se ut på många olika sätt och olika institutioner har olika förutsättningar att arbeta sektorsövergripande. Vi föreslår att TFP-arbetet i sig ska ses som en viktig samverkansarena att tillvarata på. Detta kan göras på åtminstone två sätt:

1. Att själva trafikförsörjningsprogrammet fungerar som ett samverkansverktyg. Dels kan dokumentet i sig tätare knyta an till RUFS 2050 såväl som Kollektivtrafikplanen 2050 och Länsplanen. Dokumentet kan även mer aktivt inkludera fler mobilitetsformer i sina prognoser, mål och visioner.
2. Att i processen att ta fram TFP i högre grad inkluderar andra aktörer och perspektiv. Detta inkluderar interna aktörer såväl som externa.

- ***Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument och behöver förbli ett sådant***

Som regionen redan identifierat, finns det önsksningar från olika håll att TFP ska göras mer specifikt (*jfr.* Trafikförvaltningen, 2016b; Trafikförvaltningen, 2020a). Det ser vi som ett ytterligare uttryck för produktperspektivet. Att röra sig mot ett mer specifikt formulerat TFP i relation till genomförande (exempelvis med koppling till budgetfrågor uppfattar vi som problematiskt, både generellt och i relation till arbetet för social hållbarhet. Det är viktigt att ta fasta på TFP:s syfte och roll som ett strategiskt dokument. Även i Kollektivtrafiklagen (LOK, 2010) framhålls vikten av att målvecklingen kommer före budget. Risken är annars att finanserna dikterar målutvecklingen, vilket skulle innebära att den strategiska planeringen tappar sitt syfte.

- ***Synliggöra sociala skillnader och människors olika förutsättningar***

Att planera kollektivtrafik innebär att påverka människors liv. För att kunna förstå hur man påverkar behöver man dels belysa människors livsvillkor, dels hur planeringen kan påverka dem. Flera av teorierna presenterade i kunskapsöversikten erbjuder en ingång till hur man kan studera olikheter/skillnader. Till syvende och sist gör man i TFP:n fördelningsavgöranden, medvetet eller ej. För att kunna förstå dessa effekter behöver man både ha en nulägesförståelse såväl som en konsekvensanalys.

Utgångspunkten för analysen här är det sociala, det vill säga människor, inte fysiska system. För att planera en kollektivtrafik för människor i regionens alla delar behövs analyser och kunskapsunderlag som lyfter fram och synliggör mosaiken av skillnader.

- ***Kollektivtrafikplanering är en del av den fysiska planeringen***

Kollektivtrafiken utgör en fysisk struktur i staden, och resandet i kollektivtrafiken är starkt bundet till var människor bor. Det behövs då en förståelse för de geografiska aspekterna och

data om socioekonomiska förhållanden, utöver statistik om resandevolymer. Om kollektivtrafik ur ett brett samhällsperspektiv syftar till att binda samman staden behöver man förstå innebörden av samband och vilka premisser de skapar. Det finns material i RUFS 2050 som sammankopplar geografi och sociala skillnader. Viktigt här är att man medvetet väljer geografisk skalnivå och medvetenheten om hur gränsdragningen påverkar kunskapsunderlaget.

- ***Använd och vidareutveckla relevanta kunskapsunderlag och processverktyg som stöd i arbetet***

Använd processverktyg som stödjer och underlättar arbetet att integrera social hållbarhet i den strategiska kollektivtrafikplaneringen. Det finns inte minst behov av kunskapsunderlag som ger förutsättningar att identifiera och hantera de specifika sociala och fysiska förutsättningarna i regionen, enligt vad som även diskuteras ovan.

Exempel på processverktyg

- *PRISMA: Processverktyg för social hållbarhet*
- *SKB/SKM: kan användas som ett strategiskt processtöd med inriktning på särskilt viktiga dimensioner*

Exempel på kunskapsunderlag

- *Vardagskartor: ett sätt att arbeta med lokal och erfarenhetsbaserad kunskap*
- *Hållbar tillgänglighet: kvalitativa metoder kring närhetens betydelse kompletterad med kartbaserad analys*

Referenser

- Almlöf, E., Rubensson, I., Cebecauer, M. och Jenelius, E. (2021). Who continued travelling by public transport during COVID-19? Socioeconomic factors explaining travel behaviour in Stockholm 2020 based on smart card data. *European Transport Research Review*, 13(1), 1–13.
- Bailey, K., Grossardt, T. och Ripy, J. (2012). Toward environmental justice in transportation decision making with structured public involvement. *Transportation research record*, 2320(1), 102–110.
- Balfors, B., Antonson, H., Faith-Ell, C., Finnveden, G., Gunnarsson-Östling, U., Hörnberg, C., Isaksson, K., Lundberg, K., Pädam, S. och Söderqvist, T. (2018). *Strategisk miljöbedömning för hållbar samhällsplanering: Slutrapport från forskningsprogrammet SPEAK*. Naturvårdsverket.
<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6810-3.pdf>.
- Berg, J., Allanson, J., Henriksson, M. och Lindkvist, C. (2019). *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:4.
- Bondemark, A. (2017). *Tillgänglighet, rättvisa och kollektivtrafik*. K2 working papers 2017: 12.
- Bradley, K. (2009). *Just environments: politicising sustainable urban development*. Stockholm: KTH.
- Brinkmann, S. och Kvale, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Carlsson-Kanyama, A. och Åkerström, J. (2011). *Genusaspekter på transporter - litteraturstudie och bearbetning av statistik om kvinnligt och manligt biläggande och bilanvändning*. FOI, Totalförsvarets Forskningsinstitut.
- Ceccato, V., Langefors, L. och Näsman, P. (2021). Young people's victimization and safety perceptions along the trip. *Nordic Journal of Criminology*, 22(1), 106–125.
<https://doi.org/10.1080/2578983X.2021.1882744>.
- Cresswell, T. (2004). *Place: a short introduction*. Malden, MA: Blackwell Publishing.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. och Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), 289–300. <https://doi.org/10.1002/sd.417>.
- Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M. och Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.
- Ehinger Berling, Å. (2006). Samhällsplanering i vilken geografi? I G. Blücher och G. Graninger (Red.), *Planering med nya förutsättningar: Ny lagstiftning, nya värderingar*. Linköping: Linköping University Electronic Press. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:354952/FULLTEXT01.pdf#page=107>.
- Elldér, E., Larsson, A., Solá, A.G. och Vilhelmson, B. (2018). Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(4), 271–285.

- Ferreira, A. och Batey, P. (2007). Re-thinking accessibility planning: A multi-layer conceptual framework and its policy implications. *The Town Planning Review*, 429–458.
- de Fine Licht, K. och Molnar, S. (2019). *PRISMA: Processverktyg för social hållbarhet i stadsdelsomvandling*. Mistra Urban Futures. <http://ri.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1296790&dswid=8393>
- de Fine Licht, K. och Molnar, S. (2021). Arbete för socialt hållbar mobilitet i stadsutvecklingssammanhang med processverktyget PRISMA. I A. Gil Solá och L. Levin, (Red.), *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbook med exempel från forskning och praktik*. K2 Centrum.
- Friberg, T., Brusman, M. och Nilsson, M. (2004). *Persontransporternas "vita fläckar": om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Linköping: Linköpings universitet.
- Gil Solá, A., Larsson, A. och Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*. Working Paper in Human Geography 2019. Göteborg. <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/60206>
- Gil Solá, A. och Levin, L. (2021). Vardagskartor: Kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt. I L. Levin och A. Gil Solá (Red.), *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbook med exempel från forskning och praktik*. K2 Centrum.
- Gil Solá, A., Thulin, E. och Vilhelmsson, B. (2020). Tillgänglighet på hållbara villkor. Mot en ökad närhet i vardagen. In: M. Henriksson och C. Lindkvist (Red.), *Kollektiva resor: utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, Pandoraserien. Lund: Arkiv förlag.
- Grieco, M. (2015). Social sustainability och urban mobility: shifting to a socially responsible pro-poor perspective. *Social Responsibility Journal*, 11(1), 82–97.
- Gullestad, M. (1989). *Kultur og hverdagsliv: på sporet av det moderne Norge*. Universitetsforlaget.
- Gunnarsson-Östling, U., Robèrt, M. och Fauré, E. (2021). *Alternativa resepraktiker? Potentiella beteendeförändringar i spåren av COVID-19*. Stockholm: KTH Royal Institute of Technology.
- Hagbert, P., Finnveden, G., Fuehrer, P., Svenfelt, Å., Alfredsson, E., Aretun, Å., Bradley, K., Callmer, Å., Fauré, E., Gunnarsson-Östling, U., Hedbeerg, M., Hornborg, A., Isaksson, K., Malmaeus, M., Malmqvist, T., Nyblom, Å., Skånberg, K. och Öhlund, E. (2018) *Framtider bortom BNP-tillväxt: slutrapport från forskningsprogrammet "Bortom BNP-tillväxt: slutscenarier för hållbart samhällsbyggande"*. Stockholm: KTH Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.
- Hallin, J., Faith-Ell, C. och Levin, L. (2016). *Transportplanering i förändring: en handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen*. Lund/Linköping/Stockholm: K2 Centrum.
- Henriksson, M. (2014). *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Linköping University Electronic Press.
- Henriksson, M. och Lindkvist, C. (2020). Inledning. I M. Henriksson och C. Lindkvist (Red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, Pandoraserien. Lund: Arkiv förlag.
- Isaksson, K., 2006. Fernissa eller förändring. I G. Blücher och G. Graninger (Red.), *Planering*

med nya förutsättningar: Ny lagstiftning, nya värderingar. Linköping: Linköping University Electronic Press.

Jiron, P. och Carrasco, J.A. (2020). Understanding daily mobility strategies through ethnographic, time use, and social network lenses. *Sustainability*, 12(1), 312.

Joelsson, T., Fridén Syrjäpalo, L., Henriksson, M. och Balkmar, D. (2021). *Vardagen i rörelse: en forsknings-och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa*. VTI rapport. Linköping: Statens väg-och transportforskningsinstitut.

Joelsson, T., Henriksson, M. och Balkmar, D. (2021). Det omätbaras revolution: Mot rörliga idévärldar och komplexa visioner för en rättvis (are) transportplanering. I L. Eriksson, K. Isaksson och J. Witzell (Red.), *På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering*. Boxholm: Linneförs förlag.

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

Kębłowski, W. och Bassens, D. (2018). “All transport problems are essentially mathematical”: The uneven resonance of academic transport and mobility knowledge in Brussels. *Urban Geography*, 39(3), 413–437.

Kronlid, D. (2008). Mobility as capability. I T.P. Uteng och T. Cresswell (Red.), *Gendered mobilities*. Aldershot: Ashgate.

Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Svensk författningssamling.

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20101065-om-kollektivtrafik_sfs-2010-1065

Lagrådet (2010). *Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2010-03-25*.

https://www.lagradet.se/wp-content/uploads/lagradet-attachments/Ny_kollektivtrafiklag.pdf

Larsson, A. och Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. Lund: SNS förlag.

Lättman, K., Friman, M. och Olsson, L.E. (2016). Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. *Social inclusion*, 4(3), 36–45.

Levin, L. och Gil Solá, A. (Red.). (2021). *Socialt hållbar transportplanering: inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2 Centrum.

Lipschütz, M. och Wistrand, L. (2021). Vardagskartor: Ett komplement till det mätbara. I A. Gil Solá och L. Levin (Red.), *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbook med exempel från forskning och praktik*. K2 Centrum.

Lucas, K. (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Policy Press.

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X12000145>.

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. och Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. I *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>

de Madariaga, I.S. och Zucchini, E. (2019). Measuring mobilities of care, a challenge for transport agendas. I C. Lindkvist Scholten och T. Joelsson (Red.), *Integrating Gender into*

Transport Planning. Springer. 145–173.

Murray, L. och Doughty, K. (2016). Interdependent, imagined, and embodied mobilities in mobile social space: disruptions in ‘normality’, ‘habit’ and ‘routine’. *Journal of transport geography*, 55, 72–82.

Nieuwenhuijsen, M.J., 2016. Urban and transport planning, environmental exposures and health-new concepts, methods and tools to improve health in cities. *Environmental health*, 15(1), 161–171.

Nilsson, J.-E., 2006. Regional planering i Sverige. I G. Blücher och G. Graninger (Red.), *Planering med nya förutsättningar: Ny lagstiftning, nya värderingar*. Linköping: Linköping University Electronic Press.

Nordin, M. (2020). *Att leva i land och stad: Ett djupare perspektiv på inkomstfördelning*. https://www.agrifood.se/Files/AgriFood_Rapport20202.pdf

Northridge, M. och Freeman, L. (2011). Urban planning and health equity journal of urban health. *Bull. NY Acad. Med*, 88(3).

Odhage, J. (2017). *Otraditionella lösningar med traditionella medel: Åtgärdsvalstudien som planeringsfenomen*. Kungliga tekniska högskolan.

Olsson, S. (2012). *Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv*.

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

Pontusson, A. (2013). *Processanalys av Stockholms läns första regionala trafikförsörjningsprogram*. Kungliga tekniska högskolan.

Raworth, K. (2012). *A safe and just space for humanity. Can we live within the doughnut? Oxfam Discussion Papers*.

Regeringskansliet (2016). *Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling*. Stockholm.

<https://www.regeringen.se/48e36d/contentassets/a69f085ada12410989115a1ff64be6d8/att-forandra-var-varld-agenda-2030-for-hallbar-utveckling>

Regeringskansliet (2021). *Den hala tvålen: Verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering*.

<https://www.regeringen.se/496991/contentassets/3d6ae840c00f4b159294c8e986b56a04/den-hala-tvalen--verktyg-och-metoder-for-social-hallbar-i-fysisk-planering.pdf>

Region Stockholm (2019). *Region Stockholm i korthet* [Broschyr] Region Stockholm.

<https://www.regionstockholm.se/globalassets/6.-om-landstinget/region-stockholms-uppdrag-och-ansvar/region-stockholm-i-korthet-2019.pdf>

Region Stockholm (2021, 4 december). *Region Stockholms organisation*.

<https://www.regionstockholm.se/globalassets/6.-om-landstinget/organisation/region-stockholm-organisationsschema-2021-juli.pdf>

Region Stockholm (2021a, 2 december). *Om Region Stockholm: Organisation*.

<https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/Organisation>

Region Stockholm (2021b, 4 december). *Om Region Stockholm: Region Stockholms uppdrag och ansvar*. [<https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/uppdrag-och-ansvar/>]

Region Stockholm (2021c, 2 december). *Om Region Stockholm: Regional kollektivtrafik-*

- myndighet. <https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/uppdrag-och-ansvar/regional-kollektivtrafikmyndighet/>
- Region Stockholm (2021d, 2 december) *Om Region Stockholm: Trafikförvaltningen*. <https://www.regionstockholm.se/om-regionstockholm/Organisation/forvaltningar/trafikforvaltningen/>
- Region Stockholm (2021e, 2 december). *SL:s allmänna kollektivtrafik i Stockholms län*. <https://www.regionstockholm.se/verksamhet/kollektivtrafik/sl-trafiken-stockholmsregionen/>
- Region Stockholm (2021f, 2 december). *Start: Region Stockholm*. <https://www.regionstockholm.se/>
- Region Stockholm (2021g, 2 december). *Verksamhet: Kollektivtrafik*. <https://www.regionstockholm.se/verksamhet/kollektivtrafik/>
- Regionledningskontoret, 2021. *Förslag till Hållbarhetspolicy och Hållbarhetsstrategi för Region Stockholm*. Stockholm. Available at: <https://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/klimat-och-hallbarhetsnamnden/2021/2021-09-28/p4-khn-2021-0010--khn-2021-0009-forslag-till-hallbarhetspolicy-och-hallbarhetsstrategi-for-region-stockholm.pdf>
- Riksdagen (2021, 2 december). *Ny kollektivtrafiklag Proposition 2009/10:200*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/ny-kollektivtrafiklag_GX03200
- Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å., Chapin III, F.S., Lambin, E., Lenton, T.M., Scheffer, M., Folke, C. och Schellnhuber, H.J. (2009). Planetary boundaries: exploring the safe operating space for humanity. *Ecology and society*, 14(2).
- Rosqvist, L.S. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. (VR 2020:5). Vinnova. https://www.vinnova.se/contentassets/70704ea8651b4b899c9192eb474fcfd/vr20-05rapport_jamstalldhet_och_transportsystemet1.pdf
- Ross, W. (2000). Mobility and accessibility: the yin and yang of planning. *World Transport Policy and Practice*, 6(2), 13–19.
- Sairinen, R. (2004). Assessing social impacts of urban land-use plans: From theory to practice. *Boreal environment research*, 9(6), 509–517.
- Saunders, F., Gilek, M., Ikauniece, A., Tafon, R. V, Gee, K. och Zaucha, J. (2020). Theorizing Social Sustainability and Justice in Marine Spatial Planning: Democracy, Diversity, and Equity. *Sustainability*, 12(6), 2560.
- SCB (2021). *Folkmängd i riket, län och kommuner 30 juni 2021 och befolkningsförändringar 1 januari–30 juni 2021*. [Dataset: befolkningsstatistik]. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals--och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/forsta-halvaret-2021/>
- Schlosberg, D. (2003). The justice of environmental justice: reconciling equity, recognition, and participation in a political movement. *Moral and political reasoning in environmental practice*, 77, 106.
- Schlosberg, D. (2004). Reconceiving Environmental Justice: Global Movements and Political Theories. *Environmental Politics*, 13(3), 517–540. <https://doi.org/10.1080/0964401042000229025>

Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D.C., Carrasco, J.-A. och Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123–135.

Sheller, M. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30, 17–34.

Sheller, M. och Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*.

Sommar, J.N., Johansson, C., Lövenheim, B., Schantz, P., Markstedt, A., Strömgren, M., Stigson, H. och Forsberg, B. (2021). Overall health impacts of a potential increase in cycle commuting in Stockholm, Sweden. *Scandinavian Journal of Public Health*.

Stockholms läns landsting (2012). *Landstingsstyrelsens förslag till beslut: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*. Förslag 2012:41. Stockholm. <https://www.regionstockholm.se/globalassets/bilagor-till-nyheter/2012/forslag-41-trafikforsorjningsprog-sid-148.pdf>

Sveriges Kommuner och Regioner (2015). *Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken*. Stockholm.

Sveriges Kommuner och Regioner (2021, 2 december). *Hur hänger folkhälsa, social hållbarhet och Agenda 2030 ihop?* <https://skr.se/skr/halsasjukvard/utvecklingavverksamhet/folkhalsa/vagledningssystematisktfolkhalsoarbete/faqvagledningssystematisktfolkhalsoarbete/hurhangerfolkhalsasocialhallbarhetochagenda2030ihop.48840.html>

Testi, M. (2020). Woman in white and black polka dot dress sitting on bus [Fotografi]. <https://unsplash.com/photos/MBI-L1bji6k>. Unsplash License.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2015). *Resan mot stärkt hållbarhet*.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2018). *RUFS 2050: Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen*. http://rufs.se/globalassets/e.-rufs-2050/rufs_regional_utvecklingsplan_for_stockholmsregionen_2050_tillganglig.pdf

Titheridge, H., Mackett, R.L., Christie, N., Oviedo Hernández, D. och Ye, R. (2014). *Transport and poverty: A review of the evidence*. London: UCLTI Publications. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1470392/1/transport-poverty%5B1%5D.pdf>

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

Trafikförvaltningen (2016a). *Remisskonferensen för trafikförsörjningsprogrammet*.

Trafikförvaltningen (2016b). *Samrådsredogörelse inom ramen för revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län*.

Trafikförvaltningen (2017a). *Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet*.

Trafikförvaltningen (2017b). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*.

Trafikförvaltningen (2019). *Svar på skrivelse angående sociala konsekvensbeskrivningar*. TN 2019-0802. Stockholm.

Trafikförvaltningen (2020a). *PM 1 Trafikförvaltningens erfarenheter av trafikförsörjningsprogrammet 2.0 – intervjustudie*.

- Trafikförvaltningen (2020b). *Resvaneundersökning 2019*.
<https://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2020/7-25-aug.-2020/16-resvaneundersokning-2019.pdf>
- Trafikförvaltningen (2021a). *Beslut om förlängning av giltighetstiden för regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län*.
<https://www.regionstockholm.se/globalassets/5.-politik/politiska-organ/trafiknamnden/2021/6-18-maj-2021/13-beslut-om-forlangning-giltighetstiden-tfp.pdf>
- Trafikförvaltningen (2021b). *Kollektivtrafikplan 2050*.
- Trafikförvaltningen (2021c). *PM 2 - Sammanhang och befintliga mål Kunskapsunderlag*.
- Trafikverket (2010). *Slutrapport: Den goda staden*.
https://static1.squarespace.com/static/54b57361e4b05fe5a237d8fd/t/56dd700307eaa05aaac06464/1457352720757/Den_goda_staden_slutrapport.pdf
- Varga, T. och Kvarnström, M. (2016). *Transport poverty-integrerad analys av transportrelaterade sociala konsekvenser i Malmö*. Malmö högskola. <<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1481574/FULLTEXT01.pdf>>.
- Van Wee, B. och Geurs, K. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European journal of transport and infrastructure research*, 11(4).
- Wennberg, H. (2011). Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare–Jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation. *Trivector Rapport*, 27.
- Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H. och Hansson, A. (2018). *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden: Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS*. Rapport 2018. https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/08/2018_45_vinnova_inkluderande_maas_delrapport_1_v1-0-1.pdf
- Wimark, T. (2017). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium. Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- Winter, K. (2015). *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. Stockholm. <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:933635/FULLTEXT01.pdf>
- Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga: En analys av planeringstänkande på Trafikverket*. KTH Royal Institute of Technology. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1556004/FULLTEXT01.pdf>
- Witzell, J. (2021). *Approaching transformative futures: Discourse and practice in Swedish national transport policy and planning*. KTH Royal Institute of Technology. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1512322/FULLTEXT01.pdf>
- World Commission on Environment and Development (1987). *Our common future*. Nairobi. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
- Young, I.M. (2011). *Justice and the Politics of Difference*. Princeton University Press.

