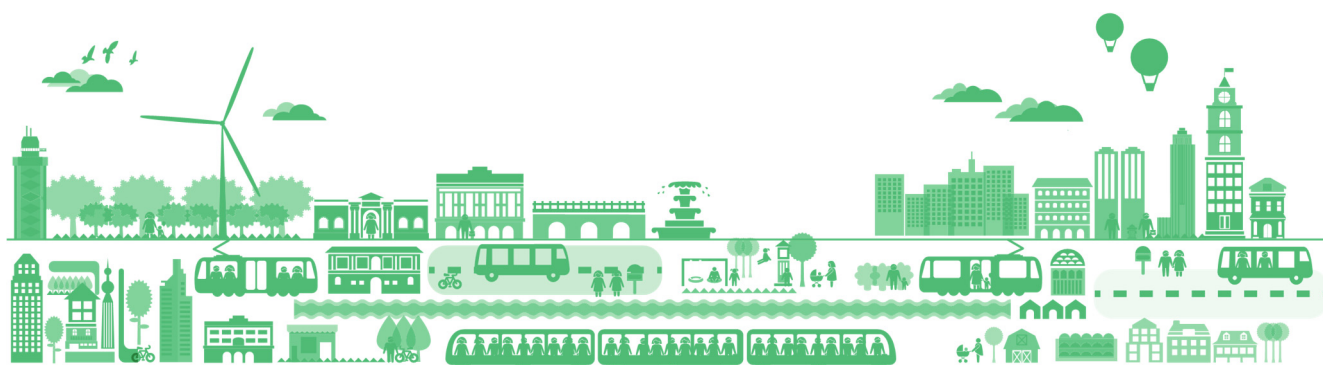




K2 OUTREACH 2020:6

Kollektivtrafik som investering i socialt kapital

Christian Dymén, Hanna Wennberg, Malin Mårtensson, Christina Lindkvist



ISBN: 978-91-986323-1-6
Datum: juni 2020
Tryck: Media-Tryck, Lund

K2 OUTREACH 2020:6

Kollektivtrafik som investering i socialt kapital

Christian Dymén, Hanna Wennberg, Malin Mårtensson, Christina Lindkvist

Innehållsförteckning

Förord	5
Sammanfattning.....	7
1. Introduktion	9
1.1. Varför studera kollektivtrafikens betydelse för socialt kapital?	9
1.2. Projektet och luckan det fyller	10
2. Rådande kunskapsläge	12
2.1. Vad innebär social hållbarhet i transportplanering?	12
2.2. Framväxt av sociala konsekvensbedömningar inom samhällsplanering.....	14
2.3. Bedömning av sociala nyttor av kollektivtrafikinvesteringar	15
2.4. Socialt kapital i nyttobedömning	17
3. Ansats till nyttobedömningsmodell.....	21
3.1. Översikt för en modell	21
3.2. Sambanden i modellen.....	23
4. Sammanfattande diskussion	25
5. Referenser.....	26

Förord

Denna rapport sammanfattar resultatet från forskningsprojektet *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital – förstudie om metoder för sociala nyttobedömningar*. Projektet har finansierats av K2 och genomförts under perioden januari 2019 – december 2019. I rapporten finns en sammanställning av rådande kunskapsläge och förslag på en modell för att bedöma kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet. Projektet är ett avstamp för fortsatt forskning om sociala nyttor av investeringar i transportinfrastruktur och andra mobilitetslösningar.

Projektet har utförts av docent Christina Lindkvist (projektledare) från Malmö universitet och tekn. dr. Christian Dymén, tekn. dr. Hanna Wennberg och M.Sc. Malin Mårtensson från Trivector Traffic.

Parallellt med forskningsprojektet genomförde även Isabelle Skönström sin kandidatuppsats *Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital inom samhällsplanerarprogrammet* på Stockholms universitet.

Lund, juni 2020

Christina Lindkvist

Projektledare

Sammanfattning

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I funktionsmålet fastslås att alla ska ges en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet. Det saknas dock ett systematiskt angreppssätt för att bedöma hur de beslut som fattas på olika nivåer i transportplaneringen påverkar ”hela landet” och ”alla medborgare”, det vill säga hur nyttor och investeringar fördelar sig på olika områden och grupper. Detta gäller inte minst hur transportinvesteringar såsom kollektivtrafik bidrar till social hållbarhet.

Thomas Wimark med flera har genom kunskapsantologin *Metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken* från 2017 kartlagt metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken och teoretiserar social hållbarhet i termer av socialt kapital, socialt utanförskap och segregation samt social jämlikhet och rättvisa. De menar att social jämlikhet och rättvisa är oftare fokuserat i nyttobedömningar för kollektivtrafik, medan socialt kapital är ett mer svårfångat och komplext begrepp. Sociala nyttobedömningar utifrån investeringars påverkan på det sociala kapitalet har varit fokus för 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2015 vars metoder har granskats av Karin Winter och kritiserats för att bygga på samband och antaganden som inte är helt vetenskapligt underbyggda.

Syftet med forskningsprojektet som presenteras i denna rapport är att sammanställa, och till viss del operationalisera, den forskning som finns om transportinvesteringars betydelse för det sociala kapitalet till en modell för sociala nyttobedömningar med fokus på socialt kapital.

Socialt kapital är en svår komponent av den sociala hållbarheten att mäta och bedöma. Socialt kapital är ett sociologiskt begrepp som främst består av sociala, inte ekonomiska, hållbarhetsfaktorer. Robert Putnams definition av socialt kapital är en av de mest citerade definitionerna. Han menar att socialt kapital byggs upp av tre faktorer: (1) sociala nätverk, (2) allmän tillit till människor samt (3) ömsesidighet eller det sociala utbytet av varor och tjänster med andra. Tillit är grunden i det sociala kapitalet och Putnam talar om tillit mellan människor som är ”olika” genom att de inte tillhör samma grupp med avseende på exempelvis kön, ålder, socioekonomi och geografi (*överbryggande socialt kapital*) respektive tillit mellan människor som är ”lika” och tillhör samma grupp (*sammanbindande socialt kapital*). Det *länkande sociala kapitalet* handlar om tillit mellan människor och samhälleliga institutioner och, med andra ord, mellan de som har makt och de som tar del av samhällets resurser.

Resultatet av forskningsprojektet som presenteras i denna rapport är en modell som visar samband mellan investeringar i kollektivtrafik och sociala nyttor i form av socialt kapital. Modellen bygger på antaganden om att kollektivtrafikens funktion bidrar till att skapa *tillgänglighet* för människor, att kollektivtrafikinvesteringen innebär ett *signalvärde* i sig samt att kollektivtrafiken ger möjlighet till *möten* mellan människor – vilket på olika sätt stärker det länkande, sammanbindande och överbryggande sociala kapitalet. Modellen

som presenteras i rapporten är tänkt att vara en början till en konkretisering av hur transportinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet kan förstås och bedömas. Modellen bygger på antaganden om effektsamband som rapporterats i litteraturen, men fortsatt forskning krävs för att testa och validera antagandena.

Modellen är tänkt att på sikt kunna användas av samhällsplanerare för att kunna bedöma hur en investering i kollektivtrafik eller andra transportmöjligheter kan skapa sociala nyttor i form av socialt kapital. Hur kollektivtrafikens bidrag till det sociala kapitalet ska mätas rent konkret är något som behöver ytterligare forskning och testning i praktisk tillämpning. Det kan dock sägas att bedömningarna med fördel kan utgå från en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder.

1. Introduktion

1.1. Varför studera kollektivtrafikens betydelse för socialt kapital?

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I funktionsmålet fastslås att alla ska ges en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet. Det saknas dock ett systematiskt angreppssätt för att bedöma hur de beslut som fattas på olika nivåer i transportplaneringen påverkar ”hela landet” och ”alla medborgare”, det vill säga hur nyttor av transportinvesteringar fördelar sig på olika områden och grupper. Detta gäller inte minst hur transportinvesteringar såsom kollektivtrafik bidrar till sociala nyttor.

Denna rapport utgår från antagandet att investeringar i kollektivtrafik är ett medel för ökad social hållbarhet. Wimarck m.fl. (2017) [1] argumenterar att genom att investera i kollektivtrafik i ett område kan socialt kapital, social inkludering och boendeintegrering samt social jämlikhet och rättvisa stärkas. Kollektivtrafiksatsningar kan ses som ett exempel på en social investering. En *social investering* är en förebyggande insats som minskar samhällets framtida kostnader för utanförskap samtidigt som mänskliga och samhällseliga vinster görs. För att resurserna ska göra så stor nytta som möjligt är det avgörande att sociala investeringar framförallt riktar sig mot tidiga insatser. En social investering är något som genomförs med syfte att uppnå social hållbarhet men kopplar samtidigt på ett tydligt sätt samman de sociala och ekonomiska dimensionerna av hållbarhet.

Sociala nyttor av kollektivtrafikinvesteringar utgörs alltså av det sociala kapitalet, social inkludering, respektive social jämlikhet och rättvisa. Flera har fört teoretiska resonemang om kollektivtrafikens inverkan på den sociala hållbarheten i ett område eller för olika sociala grupper. Wimarck m.fl. (2017) [2] visar i sin litteraturgenomgång att geografiskt avstånd, den byggda miljöns utformning och tillgänglighet till kollektivtrafik, både utifrån individers förmågor som hur systemet är designat, har betydelse för hur såväl platser som sociala grupper gynnas eller missgynnas av kollektivtrafiksystemets utformning. Schwanen m.fl. (2015) [3] redogör för den ganska omfattande litteratur som vuxit fram om transporter och social exkludering under 2000-talet. De framhåller vikten av att förhålla sig till vad de beskriver som begreppet ”sociala kapitalets janusansikte” i analys av social exkludering och bristande tillgång till transporter. En sådan ansats innebär att se både hur kollektivtrafik kan leda till social förändring men också förstärka existerande ojämlikheter.

Karen Lucas ingick i den brittiska regeringens forskarpanel för sociala ojämlikheter [4] och var en av de som tidigt uppmärksammade betydelsen av bristande tillgänglighet till transporter som förklaring till social exkludering. Hon har i en artikel från 2012 återvänt till slutsatserna från den parlamentariska utredningen för att följa upp vad som hänt tio år senare. Trots att det finns en ökad medvetenhet om tillgången till persontransporter för social exkludering, menar Lucas att mycket fortfarande återstår att göra [5].

Resonemang om kollektivtrafikens betydelse för socialt kapital, och minskat utanförskap, har varit en utgångspunkt för värderingen av sociala nyttor av investeringar inom ramen för Sverigeförhandlingen [6]. Socialt kapital har i detta sammanhang, och i likhet med Robert Putnamns definition som presenteras nedan, definierats som graden av tillit i mellanmännsliga relationer och mellan människor och samhällsliga institutioner. Socialt kapital har då operationaliserats genom mått som tillit mellan grannar, trygghet, ohälsotal och socioekonomiska mått. I 2013 års Stockholmsförhandling utvecklades en metodik för bedömning av sociala nyttor av kollektivtrafikinvesteringar. Denna metodik tog utgångspunkt i begreppet socialt kapital samt i kollektivtrafikens bidrag till sociala nyttor genom investeringen i sig (signalvärdet), dess funktionalitet som bidrar till tillgänglighet och möjlighet till överbryggande möten mellan människor som tillhör olika grupper i samhället. Trivector tillämpade, på uppdrag åt dåvarande Stockholms läns landsting, detta angreppssätt i bedömning av sociala nyttor för de trafikobjekt som landstinget pekade ut för Sverigeförhandlingen 2015.

Även om metodiken som användes inom ramen för Sverigeförhandlingen kan anses vara ett relevant sätt att jämföra sociala nyttor av olika kollektivtrafikinvesteringar, kritiserades den dock av Winter (2015) [7] för att sakna ett systemperspektiv på den sociala nyttan i en region eller nationellt, samt för att överdriva betydelsen av möteseffekter. Winter konstaterar också att det idag saknas kunskap om samband mellan investeringar i transportinfrastruktur och social hållbarhet, till exempel i form av påverkan på det sociala kapitalet, och att dessa samband bör studeras vetenskapligt. Detta uppmärksammas även av Schwanen m.fl. (2015) [8] som menar att forskningen måste undvika förenklade resonemang och snarare analysera komplexiteten av relationen mellan tillgång till, eller avsaknad av, transporter och dess betydelse för social exkludering.

1.2. Projektet och luckan det fyller

Ett forskningsprojekt har genomförts med avsikt att sammanställa och till viss del operationalisera den forskning som finns om transportinvesteringars betydelse för det sociala kapitalet till en modell för sociala nyttobedömningar med fokus på socialt kapital. En utgångspunkt för projektet är Thomas Wimarks kunskapsantologi *Metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken* från 2017 [9]. Även de iakttagelser som gjorts av Winter (2015) [10] och Schwanen m.fl. (2015) [11] beaktas. Projektet bidrar därmed till kunskapsutveckling vad gäller kollektivtrafikens påverkan på social hållbarhet med fokus på det sociala kapitalet.

Wimark m.fl. (2017) [12] har kartlagt metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken och teoretiserar social hållbarhet i termer av socialt kapital, socialt utanförskap och segregation samt social jämlikhet och rättvisa. De menar att social jämlikhet och rättvisa är oftare fokuserat i nyttobedömningar för kollektivtrafik, medan socialt kapital är ett mer svårfångat och komplext begrepp. Wimark konstaterar att kvantitativa analyser i nyttobedömningar baserade på redan befintligt material eller registerdata ofta är ekonomiskt fördelaktigt att använda, men det är inte säkert att dessa analyser beskriver hur socialt kapital kan stärkas. Kvalitativa metoder har större potential att fånga in variabler som relaterar till socialt kapital men att detta arbetssätt i regel är resurs- och tidskrävande. Wimarks kartläggning pekar på behovet av fortsatt forskning

av kollektivtrafikens påverkan på socialt kapital och möjligheten att bedöma denna påverkan.

Utöver Wimarks kunskapsantologi har även kompletterande litteratursökningar gjorts inom projektet. För att validera sammanställningen av litteraturen genomfördes en workshop med experter där förutsättningar att genomföra nyttobedömningar för sociala nyttor kopplat till socialt kapital diskuterades. Resultaten från workshoppen bidrog till operationaliseringen av forskningen i form av en modell som visar kopplingarna mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital.

Forskningsprojektet är att betrakta som en förstudie genom att vara ett avstamp för fortsatt forskning om sociala nyttor av investeringar i transportinfrastruktur såsom kollektivtrafik, inte minst för att ytterligare validera framtagna modeller.

2. Rådande kunskapsläge

2.1. Vad innebär social hållbarhet i transportplanering?

Begreppet ”hållbarhet” fick en särskild betydelse genom Brundtlandkommissionens slutrapport *Vår gemensamma framtid* [13]. Begreppet är dock vagt och flera definitioner existerar parallellt. Stanley m.fl. (2017) [14] översätter hållbarhet från Brundtlandskommissionens slutrapport till ”...ett förhållningssätt [till jordens ändliga resurser] som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers förmåga att tillgodose sina behov.” (s. 5, vår övers.)

I Brundtlandskommissionens slutrapport identifierades tre dimensioner av hållbarhet, som alla bedömdes lika viktiga: ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Att de skulle vara jämbördiga är dock en villfarelse och de tre hållbarhetsperspektiven hamnar ibland i konflikt till varandra, som till exempel att miljöhänsyn kan konfliktera med (men även samspela med) social hållbarhet [15,16]. Ett vanligt synsätt är att betrakta den ekologiska hållbarheten som *ramarna* för våra aktiviteter och som då handlar om att vårda naturresurser och ekosystem långsiktigt, så att de kan fortsätta försörja mänskligheten och kommande generationer med det som behövs. Den sociala hållbarheten, som handlar om rättvisa, rättigheter, makt, välstånd, välbefinnande och tillit och som påverkar människors möjlighet att uppnå sin fulla potential och att uppfylla behov och livsmål, blir då *målet*. Det finns olika sätt att betrakta ekonomisk hållbarhet där ett betraktelsesätt är en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för ekologisk eller social hållbarhet, men man kan också tala om ekonomin som ett *medel* som främjar eller hämmar en hållbar utveckling [17].

Det finns många olika sätt att definiera och kategorisera social hållbarhet, men någon vedertagen definition av social hållbarhet finns inte [18]. Vallance m.fl (2011) [19] menar till och med att ”begreppet social hållbarhet är i kaos”, men försöker bringa ordning genom att presentera tre olika inriktningar inom social hållbarhet. För det första finns *development sustainability [utvecklingshållbarhet]* som framförallt handlar om människors behov, utveckling av socialt kapital, rättvisa och exkludering. För det andra finns *bridge sustainability [överbryggande hållbarhet]* som handlar om att skapa bättre relationer mellan människor och den bio-fysiska miljön. Med andra ord handlar det om att förbättra den ekologiska hållbarheten genom människors förändrade betenande. För det tredje presenteras *maintenance sustainability [bevarandehållbarhet]* som handlar om att bevara och förbättra enligt kulturella och sociala preferenser [20]. I en kunskapsöversikt om social hållbarhet i samhällsplanering, framtagen av Mistra Urban Futures, menar Ström m.fl. (2017) [21] att social hållbarhet handlar om att *bevara* sådant som samhället tycker är av värde, såsom hälsa och lokal identitet, och att *utveckla* sådant som anses behövas mer av.

Även Wimark m.fl. (2017) [22] konstaterar att det finns många olika sätt att strukturera och fänga innebörden av social hållbarhet. Dessa så kallade ”teoretiska ramverk”

behandlar olika sidor av ett mycket komplicerat ämne och Wimark menar även att dessa ramverk skiljer sig åt beroende på om de inkluderar ekonomiska principer eller uteslutande är sociala till sin karaktär. Wimark pekar ut följande tre teoretiska ramverk som tillämpats i en transportkontext:

- **Socialt kapital** är ett sociologiskt begrepp som främst består av sociala, och inte ekonomiska, hållbarhetsfaktorer. Det sociala kapitalet är också mer förknippat med infrastrukturens nyttor snarare än dess hot. Putnams definition av socialt kapital är en av de mest citerade definitionerna. Han menar att socialt kapital byggs upp av tre faktorer: (1) sociala nätverk, (2) allmän tillit till människor samt (3) ömsesidighet eller det sociala utbytet av varor och tjänster med andra [23]. I sina senare arbeten gick Putnam till att kategoriindela socialt kapital i sammanbindande och överbryggande band, vilket beskrivs utförligare nedan i avsnittet om socialt kapital i nyttobedömning.
- **Socialt utanförskap och segregation** förekommer mer i transportlitteraturen än socialt kapital. En av de tidigaste definitionerna är att "en individ är socialt utesluten om (a) han eller hon är geografiskt bosatt i ett samhälle och (b) han eller hon inte deltar i medborgarnas normala verksamheter i det samhället." [24] Studier som behandlar socialt kapital pekar mot kopplingen mellan utanförskap och socialt kapital. Stanley m.fl. (2010) [25] pekar exempelvis på kopplingen mellan social inkludering och socialt kapital. I en empirisk studie fann författarna att de som löpte större risk att hamna i socialt utanförskap reste mer sällan och kortare distanser, ägde färre bilar och använde kollektivtrafik mindre än de som var mer socialt inkluderade. Gruppen som löpte större risk att hamna i socialt utanförskap ansåg inte att deras låga resande berodde på sämre förutsättningar för mobilitet. Alltså erfor man att det fanns samband mellan högre socialt kapital och högt resande men individer med lägre socialt kapital ser inte själva att ökad mobilitet skulle stärka det.
- **Social jämlikhet och rättvisa** kan bland annat förstås i termer av fördelningseffekter, och handlar om rättvis fördelning av samhällets resurser i förhållande till behov. Rättvisa innebär således inte att en fördelning behöver vara lika, utan snarare att det finns skäl för en viss fördelning. Vad som anses skäligt är dock förenat med politik, ekonomi och moral [26]. Rättvisa handlar då om "olika behandling av olika" och fokuserar generellt sett på missgynnade grupper utifrån inkomst och klass eller behov och förmåga [27]. Social jämlikhet och rättvisa kan därför tänkas vara svårare att hantera jämfört med socialt kapital och social inkludering i nyttobedömning.

I korthet kan man säga att social hållbarhet handlar om rättvisa, rättigheter, makt, välstånd och välbefinnande. Olsson (2012) [28] menar att social hållbarhet i stort sett kan beskrivas på två olika, kompletterande sätt. Det första är *välfärdsperspektivet* som handlar om att människor ska ha en hygglig standard och leva i en trivsamt miljö samt att fördelningen av kollektiva nyttigheter ska vara någorlunda rättvis [29]. Det andra är *problemlösningskapaciteten* som handlar om sociala systems förmåga att lösa problem och hantera intressen. Ytterst syftar social hållbarhet till att undanröja social ojämlikhet och utsatthet.

Social inkludering av olika grupper i samhället är grundläggande för den sociala hållbarheten och handlar om att skapa ett inkluderade samhälle där alla människor ges likvärdiga möjligheter, rättigheter och skyldigheter. Vissa grupper har större risk att exkluderas i såväl samhället som transportsystemet. Chapman & Weir (2008) [30] som kartlagt hur Storbritannien arbetar med tillgänglighetsplanering och social inkludering exemplifierar särskilt utsatta grupper med låginkomsttagare, personer utan tillgång till

bil, personer med funktionsnedsättningar, barn och unga, äldre, minoritetsgrupper och invandrargrupper samt personer boende på landsbygd. Många källor, särskilt från Sverige, tar även upp kvinnors exkludering och vikten av att beakta både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar i utformningen av transportsystemet [31, 32].

Vid analys av sociala nyttor är det viktigt att göra en bedömning av hur olika grupper påverkas positivt eller negativt av en investering. Risken med att inte ta ojämlikheter på allvar är att det underminerar det sociala kontraktet i samhället, där människor känner tillit till varandra och till samhällsinstitutionerna samt deltar aktivt i olika sammanhang där sådan tillit skapas.

Inom transportforskningen används vanligtvis begreppet social exkludering för att analysera social hållbarhet utifrån ett rättviseperspektiv och för att bättre beskriva hur geografiska områden hamnar i transportskugga och hur sociala grupper utestängs eller har svårigheter att tillgodogöra sig samhällets resurser på grund av transportsystemets utformning [33, 34]. Social exkludering ska inte uppfattas som ett tillstånd utan handlar om hur olika processer sammantaget bidrar till utanförskap. Preston & Rajé (2007) [35] använder sig av en definition av social exkludering som i korthet innebär att social exkludering utgörs av en rad processer som förhindrar individer eller grupper att ta del av de aktiviteter och resurser i samhället de bor i och vilka får rumsliga konsekvenser. Lucas (2012) [36] refererar till Kenyon (2003) [37] som beskriver transportrelaterad social exkludering som en process i vilken människor hindras från att delta i aktiviteter och samhällslivet i stort på grund av bristande tillgänglighet som beror på otillfredsställande transportlösningar i ett samhälle som är organiserat runt idén om hög mobilitet. Följande sju dimensioner av exkludering pekas ut av Church m.fl. (2000) [38] i Lucas (2012) [39]:

- fysiska hinder som bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, utformning eller brist på tidtabeller,
- geografisk exkludering som att det saknas kollektivtrafik i området,
- tillgänglighet till grundläggande service, det vill säga att det saknas exempelvis sjukvård, livsmedelsbutiker och skolor i området,
- ekonomisk exkludering i termer av att kostnaderna för att resa blir så höga att individer avstår från att resa och därmed får mindre tillgång till utbildning och arbetsmarknad,
- tidsbaserad exkludering som handlar om att exempelvis hushållsansvar leder till att restider måste reduceras,
- rädsla för våld och utsatthet samt
- rumslig exkludering som innebär att vissa grupper är utestängda från vissa offentliga platser.

2.2. Framväxt av sociala konsekvensbedömningar inom samhällsplanering

För att kunna beakta social hållbarhet i samhällsplaneringen, och fånga och hantera såväl positiva som negativa sociala konsekvenser av planer och projekt, har sociala konsekvensbedömningar börjat tillämpas alltmer. Effekter på miljön när infrastrukturinvesteringar genomförs ska enligt miljöbalken hanteras genom miljökonsekvensbedömningar vilka till viss del också agerat förebild för de sociala konsekvensbedömningarna.

Begreppet social hållbarhet behöver översättas till samhällsplaneringens förutsättningar för att kunna operationaliseras i sociala konsekvensbedömningar, inte minst utifrån vad som är väsentligt och kan påverkas ur ett samhällsplaneringsperspektiv. En genomgång av framväxten och tillämpningen av sociala konsekvensbedömningar presenteras av Wennberg m.fl. (2015) [40]. Det finns flera olika metoder och modeller för hur sociala konsekvensbedömningar kan genomföras, inget vedertaget eller standardiserat angreppssätt. De modeller för sociala konsekvensbedömningar som utvecklats av Göteborgs stad och Malmö stad har dock ofta varit utgångspunkten för andra städers modeller och också för modeller som utvecklats av regioner och kollektivmyndigheter på senare år.

Både Göteborgs stads modell för social konsekvensanalys (SKA) och Malmö stads modell för social konsekvensbedömning (SKB) utgår från liknande *sociala aspekter* [41]. I Göteborg består SKA-verktyget av en matris där de olika sociala aspekterna (sammanhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet) analyseras för olika geografiska analysnivåer (till exempel byggnaden, platsen, närmiljön, stadsdelen, staden och regionen). Malmö stads SKB-verktyg utgörs också av en matris. Även denna innehåller olika sociala aspekter (samspel/sammanhang, vardagsliv, gröna miljöer, identitet, dialog och normer) som analyseras i förhållande till delaktighet och inflytande, jämlikhet och jämställdhet, barnrättsperspektivet, goda livsmiljöer och tillgänglighet. Vidare kan inflikas att Stockholms stad tillämpar en modell för socialt värdeskapande analys (SVA) som är en analysmodell och arbetsätt/process som syftar till att integrera socialt värdeskapande kontinuerligt under planprocessen utifrån målen i översiktsplanen.

I grund och botten är det liknande aspekter som analyseras i samtliga tre nämnda städers modeller. Även om inte socialt kapital (som är fokus för den här rapporten) nämns explicit i aspekterna, berörs och påverkas det sociala kapitalet genom flertalet aspekter och framförallt genom samspel och sammanhållning. I exempelvis Stockholms SVA-modell talar man om en sammanhängande stad där människor med olika bakgrund ska kunna mötas [42]. Socialt kapital handlar dock om mer än möten, se vidare nedan där begreppet socialt kapital beskrivs.

Framväxten av sociala konsekvensbedömningar har skett främst inom stadsplaneringen, innan de alltmer även kommit att tillämpas inom trafik- och transportplanering. Det finns också en viss skillnad där samhällsplanerare tenderar att tala om sociala konsekvenser på olika sätt. Transportinfrastrukturprojekt fokuserar i regel på begrepp som tillgänglighet, trygghet, jämställdhet och segregation, medan stadsbyggnadsprojekt i regel influerats av nämnda städers modeller för social konsekvensanalys. I stadsbyggnadsprojekten beskrivs trygghet och jämställdhet snarare som *perspektiv* som belyses inom ramen för samtliga aspekter, även om detta också är under förändring allteftersom kunskap och metoder utvecklas [43].

2.3. Bedömning av sociala nyttor av kollektivtrafikinvesteringar

Kollektivtrafik kan vara ett medel för att skapa ett inkluderande och jämlikt samhälle, och det finns också ur ett rättviseperspektiv anledning att analysera vilka olika grupper och geografiska områden som adresseras av samhällets investeringar.

Den sociala nyttan av transportinfrastruktur och av investeringar i den byggda miljön har under senare år fått allt större betydelse för samhällsbyggandet i Sverige, inte minst genom att Sverigeförhandlingen försökt hitta sätt att beskriva infrastrukturprojekts nytta i form av social hållbarhet. Som redan påtalats i avsnittet om sociala konsekvensbedömningar ovan saknas dock en vedertagen metodik och indikatorer för värdering av sociala nytta av investeringar i samhällsbyggandet och det gäller inte minst kopplat till investeringar i kollektivtrafik [44,45,46].

Sociala nytta är utfallet för social hållbarhet av insatser och aktiviteter, exempelvis genom investeringar i kollektivtrafik. Som redan påtalats är social hållbarhet ett relativt svårångat och komplext begrepp, och det är i regel svårt att veta vad som konkret är det som utfallet avser när sociala nytta ska mätas. Wimark m.fl. (2017) [47] redogör för olika teoretiska ramverk som strukturerar och fångar innebörden av social hållbarhet utifrån socialt kapital, socialt utanförskap och segregation samt social jämlikhet och rättvisa (se avsnitt 2.1).

De sociala nyttabedömningar som görs av kollektivtrafik har hittills främst baserats på *kvantitativa metoder* såsom kostnads-/nyttoanalyser och GIS-baserade analyser. Ett mindre antal av de studier som granskats av Wimark m.fl. (2017) [48] har använt kvalitativa metoder eller blandade metoder (kombination av kvantitativa och kvalitativa metoder). Wimark konstaterar också att *kvalitativa metoder*, som exempelvis intervjuer, har större potential att fånga in variabler som relaterar till socialt kapital. De metoderna är dock både mer resurs- och tidskrävande än andra typer av kvantitativa metoder som inkluderar redan existerande datamaterial (exempelvis tillgänglighetsdata och resvaneundersökningar). I de mer kvalitativa metoderna finns det dock betydligt mer potential att belysa utsatta gruppers förutsättningar och aktivitetsvärld på ett djupare plan. Wimark menar också att användning av kvalitativa enkäter, särskilt sådana med öppna frågor, kan underlätta såväl datainsamlingen som förmå forskare och myndigheter att förstå människors behov och de underliggande orsakerna till att behov som framkommit genom kvantitativa analyser inte är tillgodosedda.

Wimark ger också en översikt för olika sociala variabler och skiljer då på *sociala utfallsvariabler* och *sociala determinanter*. De sociala utfallsvariablerna avser de sociala nyttorna, eller negativa verkningarna av transportinfrastrukturen, och Wimark kategoriserar tre typer av socialt utfall: “socialt kapital”, “socialt utanförskap” och “andra sociala faktorer” (se tabell 1). De sociala determinanterna beskriver specifika sociala faktorer (demografiska, ekonomiska och geografiska) och deras förmåga att förutspå denna infrastrukturens åtkomst och användning (se tabell 2). Vidare presenteras en översikt för olika *åtkomstvariabler för kollektivtrafik* som kan kvantifiera kollektivtrafikens kvalitet och användas i en analys av samband med sociala variabler.

Tabell 1: Komponenter i mått på socialt utfall.

Socialt utanförskap	Socialt kapital	Andra sociala faktorer
Inkomst	Kontakt	Nivå av arbetskraftsdeltagande
Sysselsättning	Tillit	Nyttjande av
Hälsa	Ömsesidighet	socialförsäkringssystem
Bostadsförhållanden		
Utbildning/färdigheter		
Politiskt engagemang		
Deltagande i aktiviteter		
Brott/samhällsordning/ trygghetskänsla		
Fysisk miljö		
Åtkomst till tjänster		
Socialt stöd		
Känslor av utanförskap		

Tabell 2: Komponenter i mått på sociala determinanter.

Demografiska	Ekonomiska	Geografiska
Ålder	Inkomst (hushåll/individ)	Tillgång till olika transportslag (även ekonomisk)
Kön	Sysselsättning/näring	Bostadsläge/typ
Etnicitet	Fattigdomsnivå	Markanvändning
Immigrationsstatus	Äganderätt till bostad	Befolkningstäthet
Utbildning	Bilnehav	Koncentration av jobb/annan verksamhet
Funktionsnedsättning		
Civilstånd		
Ensamstående förälder		
Antal barn		

2.4. Socialt kapital i nyttobedömning

2.4.1. Begreppet och betydelsen av socialt kapital

Socialt kapital hos individer och grupper är grundläggande för social hållbarhet. Socialt kapital kan definieras som graden av *tillit* i olika relationer, såväl mellanmänskliga relationer som till samhälleliga institutioner. Socialt kapital mellan människor delas upp i två former enligt Putnam (2000) [49]: det *överbryggande* och *sammanbindande* sociala kapitalet.

Överbryggande socialt kapital handlar om tillit mellan invånare som är ”olika” genom att de inte tillhör samma grupp med avseende på faktorer såsom kön, ålder, socioekonomi, geografi etc. Sammanbindande socialt kapital avser graden av tillit mellan människor som är ”lika”. Socialt kapital kan anta ytterligare en form, nämligen det *länkande* sociala kapitalet som handlar om graden av tillit mellan människor och samhälleliga institutioner. Det handlar om tillit mellan de som har makt och de som tar del av samhällets resurser [50,51,52,53].

Putnams forskning och definitioner som är inspirerade av Coleman har kritiserats. Kritiken mot Coleman (1988, 1990) [54,55] handlar om en kritik mot rational choice-ansatsen medan kritiken mot Putnam (1994, 2000) [56,57] handlar om att han antar en alltför romantisk föreställning om lokalsamhällets roll för människor. Senare forskning

har också lyft fram negativt socialt kapital, att det skapas utestängande grupper och sammanhang som inte delar demokratiska värden, se Schwanen m.fl. (2015) [58].

Socialt kapital har drag av ett ”janusansikte”, menar Schwanen m.fl. (2015), vilket innebär att den komplexa dynamik mellan socialt utanförskap och tillgången till transporter kan analyseras eftersom socialt kapital kan bidra till att såväl motverka som förstärka social exkludering. Socialt kapital kopplar enligt författarna också samman det sociala, det ekonomiska, och det politiska perspektivet på ett sätt som är nödvändigt för att förstå socialt utanförskap och mobilitet [59].

Bristande tillit bidrar till utanförskap. 2013 års Stockholmsförhandling, som refererar till Skandias arbete med Utanförskapets pris¹, menar att utanförskap kostar samhället miljarder och leder till ett minskat överbryggande socialt kapital inom samhället. I värsta fall kan utanförskap stärka det sammanbindande sociala kapitalet inom samhällsgrupper med utanförskap, som ytterligare kan antas förstärka bristen på tillit till institutioner och öka gruppmissättningar. Det vill säga det länkande kapitalet försvagas.

Ett starkt sammanbindande socialt kapital kan också få människor att mobilisera sig och gå samman för att till exempel kräva resurser och rättigheter men kan också leda till social exkludering av de som inte lever upp till de normer som finns inom ett givet nätverk (till exempel i en by eller ett område). Ett starkt sammanbindande socialt kapital kan också ge tillgång till arbetsmöjligheter och skydda mot diskriminering, i vart fall i det initiala skedet, exempelvis för nyanlända [60]. En empirisk undersökning från Norra Botkyrka i Stockholms län visar att det sammanbindande sociala kapitalet mellan människor av samma etniska härkomst är viktig för den socioekonomiska utvecklingen. Med ett starkt sammanbindande kapital är det lättare för kommunen att nå ut till olika sociala grupper, eftersom det ofta finns en ”ledare”. I områden med många etniska grupperingar riskerar dock det sammanbindande kapitalet att bli lägre [61]. Det är dock viktigt att poängtera att i ett längre perspektiv är det dock osäkert huruvida ett starkt sammanbindande kapital hindrar det överbryggande och länkande sociala kapitalet.

2.4.2. Nyttobedömning av socialt kapital i praktiken

I Wimark m.fl. (2017) [62] görs en genomgång av vilka metoder och modeller som finns för social nyttobedömning av kollektivtrafik vilka främst består av olika lokala projektinitiativ. Det finns inga generella metoder som används brett och det beror till stor del på bristande tillgång till en holistisk syn på hur kollektivtrafiken påverkar olika aspekter av social hållbarhet. *Social hållbarhet* och *sociala nyttor* är svårfångade och politiska begrepp som inte lätt låter sig mätas med enkla metoder. Wimark lyfter att de i sin studie endast kunnat beskriva metoder som ger en förenklad bild av världen. Modeller kan inte heller förväntas beskriva all komplexitet utan används snarare till att fånga och belysa riktningar och storlekar som till viss del kan jämföras med andra effekter.

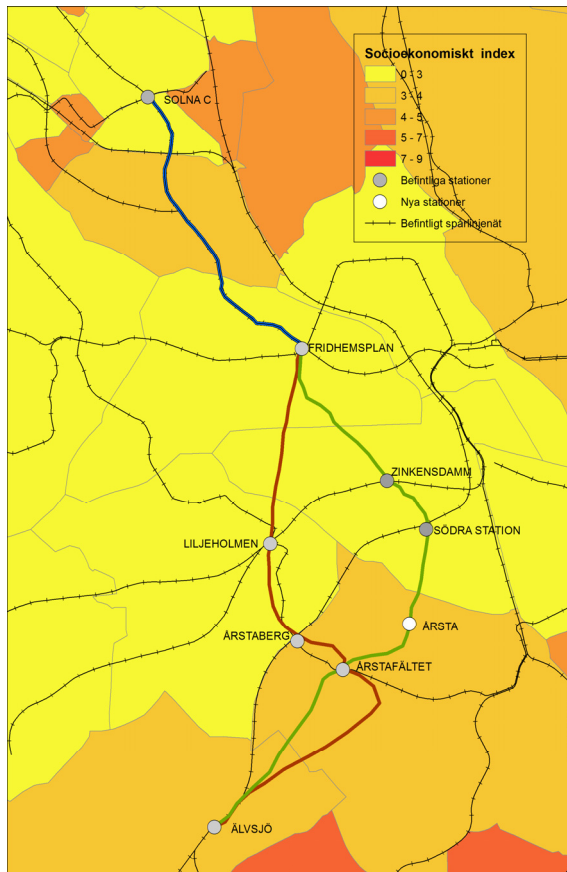
En utgångspunkt då lärdomar ska dras från konkret arbete med att hitta samband mellan investering i kollektivtrafik och socialt kapital är erfarenheter från de nyttobedömningar som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen tillsattes av

¹ Utanförskapets pris är *Idéer för livets beräkningsmodell för utanförskapets samhällskostnader*, se vidare på följande webbplats: <https://www.ideerforlivet.se/>.

regeringen och slutrapporterades 2017. Förhandlingen handlade om nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm, Malmö och Göteborg inklusive spår och stationer i de städer som berörs. I förhandlingen ingick också åtgärder för ökad tillgänglighet, kapacitet och bostadsbyggande i storstadsregionerna, samt åtgärder för ökad cykeltrafik. Under hösten 2015 hade kommuner, regioner och andra intressenter möjlighet att inkomma med nyttoberäkningar till förhandlingens kansli. I dessa ingick bland annat sociala nyttor [63]. Det är viktigt att poängtera att metoderna i Sverigeförhandlingen syftade till att beskriva sociala nyttor i en förhandling. Eftersom förhandlingen innebär att intressenterna skulle motivera investeringar i exempelvis kollektivtrafik beskrevs sociala onyttor mycket sparsamt.

I instruktionerna för nyttoberäkningarna för Sverigeförhandlingen föreskrevs ett fokus på det sociala kapitalet. Stockholms läns landstings och Landskronas nyttoberäkningar visade tydligast på nyttor i form av socialt kapital enligt Winter (2015) [64]. De utgick båda från den metod som användes i 2013 års Stockholmsförhandling. I denna menar man att social nytta uppstår när kollektivtrafiken planeras och utformas så att den bland annat skapar *tillgänglighet* till grundläggande service och aktiviteter som människor behöver, inte minst möjlighet till arbete och utbildning. Social nytta uppstår även när kollektivtrafiken knyter samman områden i staden/regionen med olika karaktär och förutsättningar (inte minst socioekonomiskt) och skapar ett gemensamt rum för *möten* och möjlighet att utveckla sociala relationer mellan personer i samma eller olika grupper i samhället. Särskilt i socioekonomiskt utsatta områden kan investeringar i kollektivtrafik sända ut en *signal* om att området och dess invånare är sedda och prioriterade av samhället vilket kan stärka framtidstron och relationen mellan människor och samhällsliga institutioner.

Principen i metoden, som också exemplifieras i figur 1, är att ett välfungerande demokratiskt samhälle har en relativt hög grad av tillit mellan olika människor och samhällsliga institutioner, med andra ord det sociala kapitalet. En investering i tunnelbana kan bidra till att stärka det överbyggande och länkande sociala kapitalet på tre olika sätt: genom att investeringen sänder signaler om att samhället satsar på ett visst område och dess invånare, genom att tunnelbanans funktionalitet är välfungerande, trygg och pålitlig samt genom att tunnelbanan bidrar till möten mellan människor.



Exempel från en nyttobedömning från Sverigeförhandlingen för Stockholms läns landstings trafikobjekt.

Social nytta är bedömd (+/-) baserat på en sammanvägning av hur investeringen bidrar till att:

- Sända en signal om att samhället satsar på ett visst område och dess invånare. Ju lägre länkande socialt kapital, desto större behov av investeringen.
- Ge funktionalitet i form av välfungerande, trygg och pålitlig kollektivtrafik. Ju lägre länkande socialt kapital, desto större behov av välfungerande offentliga verksamheter.
- Skapa överbyggande möten mellan människor i olika grupper och utveckla sociala relationer vilket gynnar både det sammanbindande och överbyggande sociala kapitalet

Vid bedömningen används nedanstående mått som indikatorer på det sociala kapitalet för respektive trafikobjekt. Måttet avser kopplingen **Solna C - Älvsjö (via Liljeholmen)** som var ett av trafikobjekten med stora sociala nyttor.

	Solna C	Västra Skogen	Fridhemsplan	Zinkensdamm	Södra station/ Södersjukhuset	Årsta	Årsta fältet	Östberga	Älvsjö
Socioekonomiskt index	3	4	3	3	3	4	4	4	4
Tillit till grannar	6 %	6 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %
Valdeltagande	87 %	87 %	89 %	88 %	88 %	88 %	88 %	84 %	84 %
Otrygghet	6,4	6,4	5 %	8 %	6 %	6 %	6 %	12 %	6 %
Ohälsotal	35	17	14	18	18	18	18	18	18

Socioekonomiskt index är ett sammanvägt index för planområden i länet utifrån tre variabler: (1) andel förvärvsarbetande, (2) andel utan gymnasieexamen och (3) andel med ekonomiskt bistånd. Varierar mellan 3 och 9 i länet där högt index indikerar svag socioekonomi.

Tillit till grannar (andel som inte känner tillit till sina grannar) är kommunvisa data från nationella folkhälsoenkäten (varierar mellan 3 och 14 % i länet).

Valdeltagande finns på valkrets nivå från Valmyndigheten.

Otrygghet är andel boende känner sig otrygga eller undviker att gå ut på grund av otrygghet i området de bor i. Stockholm stads värden speglar ett antal basområden runt respektive stationsläge, medan övriga kommuner har kommunövergripande index från SCB som ska jämföras med rikets medelvärde (6,5).

Ohälsotal är summan av antalet dagar med sjukpenning och andra former av ekonomiska ersättningar i åldrarna 16-64 år (varierar mellan 8 och 70 i länet).

Figur 1: Exempel från en nyttobedömning från Sverigeförhandlingen.

3. Ansats till nyttobedömningsmodell

3.1. Översikt för en modell

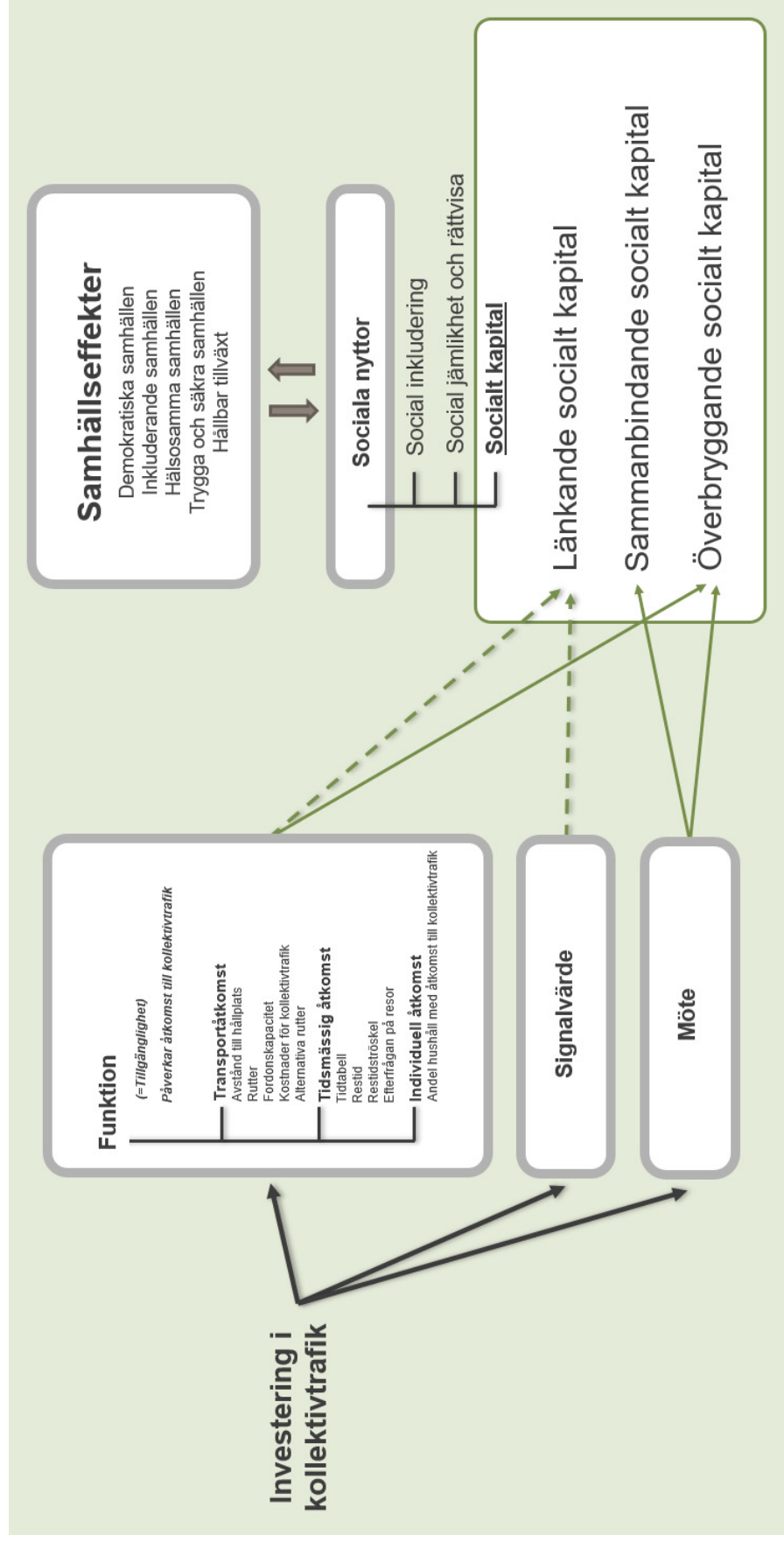
Utifrån kunskapssammanställningen (som presenteras i kapitel 2) och resultat från expertworkshopen som genomförts inom forskningsprojektet har en ansats till modell tagits fram där samband mellan investeringar i kollektivtrafik och socialt kapital presenteras, se figur 2. Modellen beskrivs närmare i kommande avsnitt med hänvisning till relevant litteratur för antagna samband.

Modellen som presenteras är tänkt att vara en början till en konkretisering av hur transportinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet kan förstås och bedömas. Modellen bygger på antaganden om effektsamband som rapporterats i litteraturen, men fortsatt forskning krävs för att testa och validera antagandena. Modellen är tänkt att på sikt kunna användas av samhällsplanerare för att kunna bedöma hur en investering i kollektivtrafik eller andra transportmöjligheter kan skapa sociala nyttor i form av socialt kapital.

Nedan redogörs för den litteratur som pekar på samband mellan investeringar i kollektivtrafik och det sociala kapitalet. Modellen utgår från de tre delarna av socialt kapital: mellan människor och samhällsplanerare (*länkande socialt kapital*), mellan människor som är "olika" och inte tillhör samma grupp i samhället (*överbryggande socialt kapital*) och mellan människor som är "lika" och tillhör samma grupp (*sammanbindande socialt kapital*). Genom de samband som återfinns i litteraturen har en modell tagits fram som beskriver hur investeringar i kollektivtrafik påverkar socialt kapital på tre sätt: genom funktionen (skapa tillgänglighet), signalvärdet och möjligheten till möten/samspel. De streckade pilarna visar att sambanden endast i liten utsträckning är belagda i forskning.

Modellen fokuserar på hur en investering i kollektivtrafik bidrar till socialt kapital, men även hur socialt kapital kan förhålla sig till andra sociala nyttor som social inkludering respektive social jämlikhet och rättvisa. I modellen avser effektsambanden mellan kollektivtrafik och socialt kapital framförallt individnivå, alltså huruvida en individs sociala kapital ökar. Det sociala kapitalet i ett område kan alltså ses som en aggregering av individnivå. Det är dock viktigt att betona att socialt kapital skiljer sig från exempelvis humankapital och fysiskt kapital genom att socialt kapital är en investering i kollektivet, det vill säga den sociala strukturen [65,66,67,68]. Med andra ord är det inte i praktiken möjligt att separera individen från strukturen.

Slutligen visar modellen att det sociala kapitalet i en struktur, exempelvis ett område, genererar effekter på en mer aggregerad nivå, samhällseffekter, såsom hälsosamma, demokratiska och inkluderande samhällen [69,70].



Figur 2: Ansats till modell som fångar hur investeringar i kollektivtrafik påverkar socialt kapital genom tre samban

3.2. Sambanden i modellen

3.2.1. Kollektivtrafikens funktion och det länkande sociala kapitalet

Investering i kollektivtrafik påverkar dess funktion genom att införa ny kollektivtrafik eller förbättra i befintligt kollektivtrafiksystem. Därigenom kan investeringen ge effekter på det länkande sociala kapitalet, det vill säga stärka kopplingen mellan individer och samhälle. *Samhälle* ska här ses som offentliga institutioner men även privata, såsom arbetsplatser och civilsamhället. Med andra ord bidrar investeringen till en förbättrad åtkomst till kollektivtrafiken som i sin tur bidrar till en individs tillgänglighet till samhällseliga aktiviteter och utbud. Den förbättrade tillgängligheten som kollektivtrafiken bidrar till har potential att öka individens sociala kapital. Åtkomst till kollektivtrafiken kan beskrivas för ett område eller för ett hushåll eller en individ, och kan beskrivas utifrån olika mått på transportåtkomst, tidsmässig åtkomst och individuell åtkomst [71].

Effektsambanden mellan kollektivtrafikens funktion och det länkande sociala kapitalet finns i mycket liten utsträckning belagd i forskningslitteraturen. I en studie av Skönström (2019) [72] studerades hur en utbyggd tunnelbana mellan två socioekonomiskt olika områden i Stockholm (Akalla och Barkaby) påverkade socialt kapital. Att få ökad tillgänglighet och mobilitet i vardagen upplevdes, både av invånarna och av experter/tjänstepersoner, som ett starkt bidrag för att öka det länkande sociala kapitalet. Den frihetskänsla som skapas när människor ges möjlighet att ta sig dit man vill på egen hand upplevdes öka tilltron och tilliten till samhällets institutioner. Trygghet och pålitlighet kommer inte per automatik med investeringen utan handlar om följdinsatser som driftsäkerhet, underhåll, bemanning, bemötande, utformning med mera.

3.2.2. Kollektivtrafikens funktion och det överbryggande sociala kapitalet

En investering som påverkar kollektivtrafikens funktion kan också ha effekter på det överbryggande sociala kapitalet, alltså stärka kopplingen mellan grupper i samhället som annars inte har kontakt med varandra.

I 2013 års Stockholmsförhandling [73] konstaterades att den största effekten på socialt kapital återfanns i investeringen på sträckningen mellan Akalla och Barkarby. Där sammanbinds ett område med relativt lågt socialt kapital (Akalla) med ett område som ligger inom gränsvärdena för medelhög socialt kapital (Barkarby). I Skönström (2019) [74] studerades också inflytandet av kollektivtrafikinvesteringar för socialt kapital och hur detta uttrycks och upplevs i lokalsamhället i Akalla och Barkarby. Även om det var en avgränsad studie kunde Skönström dra slutsatsen att en kollektivtrafikinvestering kan verka överbryggande mellan grupper och förhindra att skapa ”vi” och ”dem”.

Såsom Stanley m.fl. (2012) [75] argumenterar är kollektivtrafikens huvuduppgift att transportera människor dit de ska, vilket ökar möjligheterna för individer att bli inkluderade i samhället. Ökat resande påverkar främst överbryggande socialt kapital men inte det sammanbindande (stärkande inom den egna gruppen) vilket dock är det som är närmast kopplat till ökat välbefinnande [76].

I en svensk studie av Mattisson (2015) [77] har personer som pendlar med bil lägre socialt deltagande och tillit till andra människor än de som pendlar med kollektivtrafik. Personer

som pendlar långa sträckor med kollektivtrafik hade dock lägre socialt deltagande, troligtvis då tid blir en bristvara vid lång pendling. Studien belyser inte specifikt vilket socialt kapital som avses men ett rimligt antagande är att det framförallt är det överbyggande sociala kapitalet som avses, eftersom pendling genererar kontakt mellan människor som är ”olika”.

3.2.3. Investeringens signalvärde och det länkande sociala kapitalet

Stora investeringar i infrastruktur sänder ut signaler att ett område och dess invånare är av betydelse för samhället, både genom den ekonomiska investeringen i sig och genom långsiktigheten satsningen förmedlar. Detta kan i sin tur ha effekter på det länkande sociala kapitalet och stärka banden mellan individ och samhälle. Sådana antaganden, om investering i kollektivtrafik som bärare av ett signalvärde, har gjorts i bland annat Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen [78]. Det saknas dock studier om sambandet mellan kollektivtrafikinvesteringars signalvärde och det länkande sociala kapitalet. Ett undantag är en mindre studie av Skönström (2019) [79]. Skönström konstaterar att signalvärdet påverkas av hur projektet kommer att utföras och att effekterna på socialt kapital beror på hur människor tolkar investeringen. Att samhällsaktörerna väljer att för tunnelbaneförbindelsen Akalla-Barkarby gräva ner tunneln till en relativt hög kostnad, istället för att låta tunnelbanan gå på marknivå, visar på att samhället värdesätter utfallet i området, enligt Skönströms studie.

3.2.4. Kollektivtrafiken som mötesplats och det sammanbindande och överbyggande sociala kapitalet

Kollektivtrafiken kan fungera som en mötesplats och därigenom skapa utrymme för människor att mötas och samskola, både inom grupper men också mellan grupper vars vägar kanske inte annars hade korsats. Det finns belägg för samband mellan transportmedelseftersatthet och socialt utanförskap [80,81,82], och segregation kan endast lämna plats för tolerans om det finns en lämplig plattform för gynnade majoritetsgrupper att samskola med missgynnade grupper [83]. Socialt kapital stärks genom delade resor i det kollektiva nätet även om det inte är sannolikt att mötena är djupa. Effekterna ligger kanske snarare i ett möte där olika människor ser varandra och färdas bredvid varandra, på väg mot olika destinationer vilket omedvetet kan resultera i tolerans och förståelse mellan människor som i förlängningen kan mynna ut i ökat förtroende och tillit människor emellan [84].

När det gäller det sammanbindande kapitalet förbättrar förekomst av kollektivtrafik i ett område mobiliteten hos individer och bidrar följaktligen till att utveckla sociala nätverk och relationer i området [85]. Kollektivtrafiken kan bidra att fler människor vistas och möts i offentliga miljöer, inte minst där bytespunkter lokaliseras och beroende på hur de utformas, och därmed till att öka tryggheten på en plats. Kollektivtrafik leder till fler möten mellan individer inom samma grupper. Studier av andra färdmedelsslag påvisar också att närkontakt med andra resenärer stärker socialt kapital. Detta fann man också i Kamruzzaman (2014) [86] där täta och funktionsblandade bebyggelseområden med gångavstånd till kollektivtrafik hade signifikant högre nivåer av tillit och kontakt med grannar jämfört med boende i andra typer av områden där människor isoleras mer ifrån varandra.

4. Sammanfattande diskussion

I denna rapport har kunskapsläget om hur investeringar i kollektivtrafik kan bidra till att stärka det sociala kapitalet sammanfattats. Social hållbarhet och sociala nyttor får allt större fokus i transport- och samhällsplaneringen. Sverigeförhandlingen var på ett sätt en arena för att bedöma och mäta sociala nyttor. Det kan konstateras att sociala nyttor i form av socialt kapital är svåra att fånga i en nyttobedömning. Det finns en del forskning om kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital men det saknas en översättning till en form som kan tillämpas av transport- och samhällsplanerare. I 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen gjordes konkreta ansatser men den vetenskapliga förankring var delvis bristfällig [87].

Med utgångspunkt i rådande kunskapsläge har en modell presenterats i denna rapport vilken är tänkt att visa hur sambanden mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital ser ut och hur det sociala kapitalet kan förstås och bedömas. Modellen kan ses som en operationalisering av forskningen, framförallt den som sammanställts av Wimark m.fl., 2017 [88], och en vidareutveckling av den modell och metod som tillämpades i 2013 års Stockholmsförhandling och i Sverigeförhandlingen. Modellerna för dessa två förhandlingar bygger på samband som delvis kunnat validerats av den litteratur som sammanställts i rapporten. Fortfarande saknas en del dokumenterade effektsamband för att kunna säga att vissa samband verkligen existerar, inte minst vad gäller kollektivtrafikinvesteringars ”signalvärde”, och det är uppenbart att mer forskning behövs.

En utmaning för planerare som ska använda modellen som föreslås i denna rapport är att hitta lämpliga metoder att mäta kollektivtrafikens bidrag till det sociala kapitalet. Det krävs ytterligare arbete för att specificera lämpliga metoder, särskilt för att fånga det länkande sociala kapitalet. Några angreppssätt har provats inom ramen för Stockholms- och Sverigeförhandlingarna, se kapitel 2. Det finns redan flera vedertagna mått och metoder för att mäta kollektivtrafikens funktion.

Det sociala kapitalet förstås genom en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder. Kvalitativa metoder har en förmåga att på ett nyanserat sätt fånga de specifika förhållandena som råder i ett visst område, medan kvantitativa angreppssätt kan (utöver att kvantifiera effekter) bidra till att visualisera/synliggöra nyttor och till att sätta olika nyttor i relation till varandra. Erfarenheter från forskningsprojektet *Modell för inkludering av sociala nyttor i investeringar för stadsområdesutveckling* finansierat av Vinnova, kan vara till hjälp. I det projektet har en modell tagits fram för monetär värdering av sociala nyttor kopplade till sysselsättning, utbildning, trygghet, hälsa, välbefinnande samt miljö och klimat. Värdeberäkningar kopplade till socialt kapital saknas dock och kan vara föremål för framtida forskning.

5. Referenser

- [1] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [2] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [3] Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D. C., Carrasco, J. A. & 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, 123-35.
- [4] Social Exclusion Unit, (2003) Making the Connections: Final report on Transport and Social Exclusion. Office of the Deputy Prime Minister, London.
- [5] Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now?, *Transport Policy* 20, 107-15.
- [6] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH
- [7] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH
- [8] Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D. C., Carrasco, J. A. & 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, 123-35.
- [9] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [10] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH
- [11] Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D. C., Carrasco, J. A. & 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, 123-35.
- [12] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [13] Hägerhäll, B. (1988) Vår gemensamma framtid. Världskommissionen för miljö och utveckling
- [14] Stanley, J., Stanley, J., & Hansen, R. (2017). How great cities happen: Integrating people, land use and transport. Edward Elgar Publishing.
- [15] Godschalk, D. R. (2004). Land use planning challenges: Coping with conflicts in visions of sustainable development and livable communities. *Journal of the American Planning Association*, 70(1), 5-13.
- [16] Vallance, S., Perkins, H. C., & Dixon, J. E. (2011). What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum*, 42(3), 342-348.
- [17] Wennberg H, Rosqvist Smidfelt L, Eriksson U, Kerttu J, Wendle B (2015). Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen. Trivector Rapport 2015:39. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. Utgiven av Trafikanalys: www.trafa.se/vagtrafik/Sociala-konsekvensbeskrivningar-i-infrastrukturplaneringen-4148/.
- [18] Elliott J (2012). An introduction to sustainable development. Routledge.
- [19] Vallance, S., Perkins, H. C., & Dixon, J. E. (2011) What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum*, 42(3), 342-348.
- [20] Vallance, S., Perkins, H. C., & Dixon, J. E. (2011) What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum*, 42(3), 342-348.
- [21] Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017) Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt (Mistra Urban Futures 2017:4)
- [22] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet

- [23] Putnam, R. D., Leonardi, R. & Nanetti, R. Y. (1994) Making democracy work: Civic traditions in modern Italy. Princeton University Press.
- [24] Burchardt, T., Le Grand, J. & Piachaud, D. (1999) Social exclusion in Britain 1991-1995, *Social Policy & Administration* 33(3), 227-44.
- [25] Stanley, J., Stanley, J., Vella-Brodrick, D. & Currie, G. (2010) The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital, *Research in Transport Economics* 29(1), 280–286.
- [26] Van Wee, B. & Geurs, K. (2011) Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations, *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11, 350-67.
- [27] Litman, T. (2002). Evaluating transportation equity, *World Transport Policy & Practice* 8(2), 50-65.
- [28] Olsson S (2012). Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv. Göteborgs stad.
- [29] Martens, K. (2012) Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. *Transportation*, 39(6), 1035-1053.
- [30] Chapman, S. and Weir, D. (2008) Accessibility Planning Methods, New Zealand Transport Agency Research Report 363. www.nzta.govt.nz
- [31] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). Jämställdhet och transportsystemet. VR 2020:05. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet.
- [32] Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L., Kronsell, A., Dymén, C. (2019) Jäm-ställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling. K2 Outreach 2019:3. K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- [33] Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now?, *Transport Policy* 20(C), 105-13.
- [34] Martens, K. (2016) Transport justice: Designing fair transportation systems. Routledge.
- [35] Preston, J., & Rajé, F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of transport geography*, 15(3), 151-160.
- [36] Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now?, *Transport Policy* 20 (C), 105-13.
- [37] Kenyon, K. (2003) Understanding social exclusion and social inclusion *Municipal Engineer*, 156 (Issue ME2), 97-104
- [38] Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000) Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7(3), 195-205.
- [39] Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now?, *Transport Policy* 20 (C), 105-13
- [40] Wennberg H, Rosqvist Smidfelt L, Eriksson U, Kerttu J, Wendle B (2015) Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen. Trivector Rapport 2015:39. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. Utgiven av Trafikanalys: www.trafa.se/vagtrafik/Sociala-konsekvensbeskrivningar-i-infrastrukturplaneringen-4148/.
- [41] Wennberg H, Rosqvist Smidfelt L, Eriksson U, Kerttu J, Wendle B (2015). Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen. Trivector Rapport 2015:39. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. Utgiven av Trafikanalys: www.trafa.se/vagtrafik/Sociala-konsekvensbeskrivningar-i-infrastrukturplaneringen-4148/.
- [42] Stockholms stad (2019)Handledning för arbete med socialt värdeskapande perspektiv. Version 1, 19 juni 2019.
- [43] Wennberg H, Rosqvist Smidfelt L, Eriksson U, Kerttu J, Wendle B (2015). Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen. Trivector Rapport 2015:39. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. Utgiven av Trafikanalys: www.trafa.se/vagtrafik/Sociala-konsekvensbeskrivningar-i-infrastrukturplaneringen-4148/.
- [44] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH
- [45] Wennberg H, Rosqvist Smidfelt L, Eriksson U, Kerttu J, Wendle B (2015). Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen. Trivector Rapport 2015:39. Lund,

Sverige: Trivector Traffic AB. Utgiven av Trafikanalys: www.trafa.se/vagtrafik/Sociala-konsekvensbeskrivningar-i-infrastrukturplaneringen-4148/.

- [46] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [47] Wimark, T. (red.) (2017) Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [48] Wimark, T. (red.) (2017) Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [49] Putnam, R. D. (2000) *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster.
- [50] Szreter, S. (2002) The state of social capital: Bringing back in power, politics, and history. *Theory and society*, 31(5), 573-621.
- [51] Woolcock, M. (2001). The place of social capital in understanding social and economic outcomes. *Canadian journal of policy research*, 2(1), 11-17.
- [52] Rothstein, B. & Kumlin, S. (2001) ”Demokrati, socialt kapital och förtroende” I Holmberg, S. & Weibull, L. (red.) *Land du välsignande*. SOM-rapport 26, Göteborgs Universitet.
- [53] Skönström, I. (2019) *Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital*. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- [54] Coleman, J. S. (1988) Social Capital in the Creation of Human Capital, *American Journal of Sociology*, 94, 95–120.
- [55] Coleman, J. (1990) *The Foundations of Social Theory*. Harvard University Press.
- [56] Putnam, R. D. (2000) *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster.
- [57] Putnam, R. D., Leonardi, R. & Nanetti, R. Y. (1994) *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton University Press.
- [58] Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D. C., Carrasco, J. A. & 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, 123-35.
- [59] Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D. C., Carrasco, J. A. & 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, 123-35.
- [60] Lilja, E & Pemer, M. (2010) Boendesegregation – orsaker och mekanismer. En genomgång av aktuell forskning. In: Swedish National Board of Housing, Building and Planning, ed. *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt* (Appendix 1). Boverket
- [61] Dymén, C., & Reardon, M. (2014). Ethnic and social segregation in Botkyrka, Sweden (Appendix 7 of Annex 4 of the ESPON TiPSE Final Report). Luxembourg: ESPON
- [62] Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgerografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [63] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH
- [64] Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH
- [65] Putnam, R. D., Leonardi, R. & Nanetti, R. Y. (1994) *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton University Press.
- [66] Rothstein, B. (1998) Varifrån kommer det sociala kapitalet, *Socialvetenskaplig tidskrift*, 3(2), 164–71.
- [67] Coleman, J. S. (1988) Social Capital in the Creation of Human Capital, *American Journal of Sociology*, 94, 95–120.
- [68] Coleman, J. (1990) *The Foundations of Social Theory*. Harvard University Press.
- [69] Leyden, K. (2003) Social capital and the built environment. *American Journal och Public Health*, 93(9), 1546-51

- [70]Mattisson, M., Håkansson, C., & Jakobsson, K. (2015) Relationship between commuting and social capital among men and women in southern Sweden. *Environment and behaviour*, 2015, 47(7) 734-753.
- [71]Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet
- [72]Skönström, I. (2019) Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- [73]2013 års Stockholmsförhandling (2013) Tunnelbana som investering i socialt kapital
- [74]Skönström, I. (2019) Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- [75]Stanley, J., Stanley, J. & Hensher, D. (2012) Mobility, Social Capital and Sense of Community: What Value?, *Urban Studies*, 49(16), 3595–3609.
- [76]Stanley, J., Stanley, J., Vella-Brodrick, D. & Currie, G. (2010) The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital, *Research in Transport Economics*, 29(1), 280–286.
- [77]Mattisson, M., Håkansson, C., & Jakobsson, K. (2015) Relationship between commuting and social capital among men and women in southern Sweden. *Environment and behaviour*, 2015, Vol 47(7) 734-753.
- [78]Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverige-förhandlingen. KTH
- [79]Skönström, I. (2019) Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- [80]Farber, S. & Li, X. (2013). Urban sprawl and social interaction potential: an empirical analysis of large metropolitan regions in the United States, *Journal of Transport Geography* 31(C): 267-277.
- [81]Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona, D. C., Carrasco, J. A. & 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, 123-35.
- [82]Urry, J. (2002) Mobility and proximity, *Sociology* 36: 255-74.
- [83]Wimark, T. (2014) Is It Really Tolerance? Expanding the Knowledge About Diversity for the Creative Class, *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 105(1): 46-63.
- [84]Skönström, I. (2019) Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- [85]Stanley, J., Stanley, J. & Hensher, D. (2012) Mobility, Social Capital and Sense of Community: What Value?, *Urban Studies*, 49(16), 3595–3609.
- [86]Kamruzzaman, Md., Wood, L., Hine, J, Currie, G, Giles-Corti, B., & Turrell, G. (2014) Patterns of social capital associated with transit oriented development. *Journal of transport geography* 35, 144-155
- [87]Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverige-förhandlingen. KTH
- [88]Wimark, T. (red.) (2017). Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VT1 i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

