



EXAMENSARBETE INOM SAMHÄLLSBYGGNAD,
AVANCERAD NIVÅ, 30 HP
STOCKHOLM, SVERIGE 2017

Med människan i fokus

En studie om sociala konsekvensbedömningar
inom svensk trafikplanering

STINA KARLSSON

CHARLOTTE SÖDERBERG

Förord

Denna studie sätter punkt för fem års universitetsstudier och två gemensamma år på masterprogrammet Sustainable Urban Planning and Design på Kungliga Tekniska högskolan. Studien är utförd på konsultföretaget ÅF, på avdelningen Trafik- och samhällsplanering i Stockholm.

Vi vill framföra ett stort tack till vår handledare Helena Hjertstrand Sandberg och alla andra kollegor på ÅF, för all pepp, inspiration och trevliga fikapausar. Vi vill också rikta ett stort tack till vår handledare Peter Brokking på KTH för stöd under arbetets gång.

Slutligen vill vi tacka alla våra informanter, som bidragit med sin tid, kunskap och spännande perspektiv!

Stockholm, 8 juni 2017

Abstract

The social dimension of sustainability has for a long time been relatively unexplored within traffic planning. Instead, there has been an emphasis on aspects such as reduced climate change impact and increased economic growth. However, it is possible to identify an increased interest in the social dimension of sustainability within traffic planning. SIA (Social Impact Assessment) is a tool that can be used to handle the social aspects of planning in a systematic way. The purpose of this study is to outline how SIA is used today in traffic planning in Sweden, and to see what potentials exists in its use as a social sustainability tool. To achieve this purpose, a content analysis of four SIA reports and 12 semi structured interviews have been conducted.

The study shows that a general opinion is that social sustainability is difficult to handle because of its abstract and complex nature. SIA could be a way of making it more manageable through exemplifying what social sustainability could mean in specific projects and in a traffic context. SIA can also contribute to an increased focus on humans in the planning process. The study shows that there are a wide range of approaches to SIA in Swedish traffic planning, with several different locally customized tools and SIA processes which vary in time and scope. This variation creates an uncertainty. A mutual approach to SIA would be desirable in many ways, one of which is to lift the status of the tool. If a common framework for SIA were to be developed, it is important that the framework is flexible, and could be adjusted to local conditions and goals. One conclusion that can be drawn from the study is that more experience of working with SIA is needed before the identified development proposals are to be relevant.

Sammanfattning

Den sociala dimensionen av hållbarhet har länge varit relativt outforskad inom trafikplaneringen. Istället har fokus legat på aspekter som minskad klimatpåverkan och ökad ekonomisk tillväxt. Det är dock möjligt att se ett ökat intresse för social hållbarhet inom trafikplaneringen. SKB (social konsekvensbedömning) är ett exempel på ett verktyg som kan användas för att hantera de sociala aspekterna inom planeringen på ett metodiskt sätt. Syftet med denna studie är att ge en ökad klarhet i hur SKB används idag inom trafikplanering i Sverige, samt att undersöka vilken potential som finns för SKB som verktyg. För att uppnå detta syfte har en innehållsanalys på fyra SKB-dokument samt 12 semistrukturerade intervjuer med personer med särskild insikt i verktyget utförts.

Studien visar att en allmän uppfattning är att social hållbarhet är svårhanterligt i och med att det är ett abstrakt och komplext begrepp. SKB tycks kunna göra det mer hanterbart genom att vara ett sätt att konkretisera social hållbarhet och exemplifiera vad det betyder ur ett trafikperspektiv och för specifika projekt. SKB kan även bidra till att sätta människan i fokus i planeringen. Studien visar också på att det finns en stor bredd i angreppssätt för SKB inom svensk trafikplanering, med flera olika lokalt anpassade verktyg och SKB-processer som varierar i tid och omfång. Denna variation leder till en osäkerhet och otydlighet kring vad verktyget innebär. Ett enhetligt angreppssätt för SKB skulle på många sätt vara önskvärt, bland annat för att ge verktyget en statushöjning. Om ett gemensamt ramverk för SKB skulle utvecklas är det viktigt att det är flexibelt för anpassning till lokala förutsättningar och mål, samt att det utvecklas i samverkan med olika aktörer. En slutsats som går att dra av studien är att det behövs en ökad mognad och vana att arbeta med SKB innan de utvecklingsåtgärder som har identifierats är aktuella.

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar	3
1.2 Avgränsningar och begrepp.....	3
2. Forskningsdesign och metodologi	5
2.1 Litteraturstudie	5
2.2 Semistrukturerade intervjuer	6
2.2.1 Urval vid intervjuer	6
2.3 Innehållsanalys	8
2.3.1 Urval av Sociala konsekvensbeskrivningar	8
2.4 Kritisk reflektion av metod och material.....	9
3. Litteraturgenomgång	11
3.1 Social hållbarhet som målet för hållbar utveckling	11
3.1.1 Ett kontextberoende begrepp.....	12
3.1.2 En socialt hållbar trafik- och samhällsplanering	13
3.1.3 Den sociala dimensionen - en mindre utforskad del av hållbarhetsbegreppet?	14
3.1.4 Lagar och mål som berör social hållbarhet inom samhällsplaneringen	16
3.2 Social konsekvensbedömning	17
3.2.1 Sociala konsekvenser - allt som påverkar människan.....	18
3.2.2 Sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser hör ihop	19
3.2.3 Olika angreppssätt för SKB.....	19
3.3 Sammanfattning av litteraturgenomgången	24
4. Innehållsanalys av SKB-dokument	25
4.1 Presentation av de fyra utvalda SKB-dokumenterna.....	25
4.1.1 SKB Tvärförbindelse Södertörn	25
4.1.2 SKB Södra infarten.....	26
4.1.3 SKB Tunnelbana från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden.....	27
4.1.4 SKB Spårväg Syd Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö	28
4.2 Sammanfattning av dokumenten.....	31
4.3 Jämförande analys av dokumenten	32

5. Analys av intervjusvar	35
5.1 Ett ökat intresse för en socialt hållbar samhällsplanering.....	36
5.2 SKB - ett verktyg för att lyfta de sociala frågorna.....	38
5.3 Styrkor och svagheter med olika arbetssätt för SKB.....	40
5.4 Utvecklingen av ett nationellt angreppssätt	46
5.5 Att behandla social hållbarhet som en isolerad dimension	48
5.7 Sammanfattning av iakttagelserna från intervjuerna.....	51
6. Diskussion	53
7. Slutsats och förslag på framtida forskning	58
8. Referenser	61
9. Bilagor	65

“Vi kan ju inte bygga en infrastruktur för byggandets skull, för att det är tekniskt möjligt, utan vi bygger ju för människan” - Mira Andersson Ovuka

I. Inledning

De sociala problemen i samhället blir allt mer påtagliga, och de ökade klyftorna och ojämlikheten allt tydligare. Det har på senare tid publicerats ett antal alarmerande rapporter som visar på stora skillnader i livsförutsättningar mellan olika bostadsområden i storstäderna. Detta kan vara en möjlig anledning till att social hållbarhet som begrepp börjar lyftas i större grad inom samhällsplaneringen. I diskussioner om hållbar planering har det länge i störst utsträckning talats i ekologiska och ekonomiska termer. Nu tycks en förändring ske, och ett större fokus läggs på den sociala dimensionen av hållbarhet. Samtidigt ses ett växande intresse och vilja att kunna hantera de sociala problemen i praktiken, med planeringen som verktyg.

Också inom trafikplanering har det främst funnits ett fokus på den ekologiska och ekonomiska dimensionen av hållbarhet. Inte sällan har aspekter som minskad klimatpåverkan eller ekonomisk tillväxt lyfts i planeringen av trafikåtgärder (Jones och Lucas 2012), men i mindre utsträckning lyfts påverkan på människan. Transportsystemets främsta funktion har setts som ett möjliggörande av förflyttning, med följden att utformningen till stor del har handlat om att möjliggöra maximal kapacitet och mobilitet. Trafik handlar dock inte enbart om att förflytta sig. Transportsystemet kan både underlätta och försvåra människors vardagsliv. Det påverkar på så sätt i vilken utsträckning personer kan delta i samhället och få tillgång till olika samhällsfunktioner (Stanley et al. 2011).

Hur planeringen och byggnationen av infrastruktur utförs har alltså en inverkan på människors livsvillkor. Därav blir det av stor vikt att utveckla kunskap om det sociala perspektivet på trafikplaneringen. Det börjar nu i allt större utsträckning efterfrågas ett fokus på de sociala aspekterna, med människors behov och förutsättningar i centrum (Trafikverket 2014) och det finns en växande förväntan på att kunna beskriva infrastrukturprojekt i sociala termer (Winter 2015). Denna efterfrågan visar sig bland annat i att ett flertal myndigheter inkluderar sociala aspekter i sina visioner och måldokument och en ökad mängd forskning inom ämnet produceras. Extra tydligt blir det i de Transportpolitiska målen, där det bland annat lyfts att transportsystemet ska vara jämställt samt bidra till förbättrad trygghet, tillgänglighet och hälsa. Detta illustrerar alltså att frågor som rör social hållbarhet ska lyftas i den svenska trafikplaneringen (Naturvårdsverket n.d).

Det finns alltså en medvetenhet om vikten av att beakta det sociala perspektivet på trafikplaneringen. Likaså finns det ett uttalat behov från offentliga myndigheter att uppmärksamma de sociala frågorna. Samtidigt råder det en osäkerhet kring hur social hållbarhet kan inkluderas i den praktiska trafikplaneringen. Ett flertal aktörer lyfter ett behov av konkreta verktyg och processer för att kunna hantera de sociala aspekterna inom trafik, samt att se till att dessa frågor integreras på ett fungerande sätt i planeringen (Trivector 2015, Boverket 2010).

Bland de metoder som finns idag har sociala konsekvensbedömningar (SKB) fått ett särskilt genomslag. SKB är ett verktyg som kan användas för att beakta de sociala aspekterna inom planering på ett metodiskt sätt, genom identifiering av möjliga sociala konsekvenser av en plan eller ett program och framtagandet av åtgärdsförslag för att minska de negativa konsekvenserna och stärka de positiva. Sociala konsekvensbedömningar utvecklades vid sidan av miljökonsekvensbedömningar (MKB) redan på 1970-talet i USA (Vanclay 2015), men i Sverige har metoden först på senare år börjat få fäste och intresset för att arbeta med SKB bara växer i Sverige (Trivector 2015).

Till skillnad från MKB finns det i Sverige inga nationella riktlinjer för hur SKB ska genomföras eller vad som ska ingå. Följden av detta är att det finns en stor variation i de SKBer som utförs, bland annat vad gäller omfattning, kvalitet och innehåll. Många resonerar kring att arbetet med det sociala perspektivet på trafikplaneringen ibland "drunknar" bland de ekologiska och ekonomiska frågorna och att det är viktigt att höja statusen för de sociala frågorna (Sjöberg 2017). För att lättare lyfta och stärka den sociala hållbarhetens position inom trafikplanering, finns därför ett behov att utveckla SKB som verktyg. I denna studie undersöks SKBns nuvarande och framtida roll inom svensk trafikplanering. Genom att kartlägga hur SKB används i dagsläget inom svensk trafikplanering, samt vad SKB kan bidra till, undersöks vilka möjligheter som finns för att utveckla SKB som verktyg och därmed stärka verktygets roll.

1.1 Syfte och frågeställningar

Baserat på föregående avsnitt, är det möjligt att hävda att det finns en kunskapslucka vad gäller metodik och olika angreppssätt för SKB-processer i en svensk trafikkontext. Syftet med denna studie är att ge en ökad klarhet i hur SKB används idag inom trafikplaneringen i Sverige, samt vilken potential som finns för SKB som verktyg. Vidare syftar studien till att utifrån detta finna framtida utvecklingsmöjligheter för användningen av SKB, som kan stärka verktygets roll inom svensk trafikplanering. För att uppnå detta analyseras användningen av SKB idag och styrkor och svagheter i ett antal olika angreppssätt kartläggs. Utifrån detta har följande frågeställningar formulerats:

- I en svensk trafikplaneringskontext, vad kan SKB bidra till?
- Hur används SKB i dagens trafikplanering?
- Vilka möjligheter finns för att stärka SKBs roll i svensk trafikplanering?

1.2 Avgränsningar och begrepp

Denna studie fokuserar på arbetet med sociala konsekvensbedömningar i en svensk kontext. Det går att hävda att arbetet med SKB kommit längre i en del andra länder och kopplingar till den internationella praktiken görs. Däremot undersöks inte den internationella SKB-praktiken på djupet. Istället står SKB-arbetet i Sverige i centrum. Vidare undersöker studien arbetet med sociala konsekvensbedömningar utifrån ett trafikperspektiv, det vill säga hur SKB idag används inom planer och projekt som rör olika former av trafikåtgärder. Då arbetet med SKB inte är särskilt utvecklat inom svensk trafikplanering, lyfts dock perspektivet då och då och utgår från en bredare samhällsplaneringskontext. De kommunala tjänstepersoner som har intervjuats kommer från de tre storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Valet på dessa tre grundas på att dessa kommuner kommit förhållandevis långt i arbetet med SKB. Det kan dock vara värt att nämna att detta innebär att studien får ett storstadsperspektiv.

En rad olika moment ingår i en SKB. Det finns flera infallsvinklar som skulle kunna studeras och olika aspekter som skulle kunna belysas. I denna studie tas ett helhetsgrepp om SKB, vilket medför att fokuset är övergripande på ramverket för SKB och på hur social hållbarhet definieras och avgränsas inom SKB. Därför studeras exempelvis inte delmoment i en SKB, eller de analysmetoder som kan användas för att utföra en SKB. När begreppen modell, verktyg ramverk eller arbetssätt används i rapporten, syftar detta på just ett övergripande angreppssätt för SKB samt på de olika infallsvinklar som finns för detta.

Slutligen råder det delade meningar huruvida det bör kallas social konsekvensbedömning (SKB), social konsekvensbeskrivning (SKB) eller social konsekvensanalys (SKA). Även begreppet SVA (socialt värdeskapande analys) och den internationella termen SIA (Social Impact Assessment) förekommer och behandlas i denna rapport. I denna studie används benämningen social

konsekvensbedömning för processen och social konsekvensbeskrivning för rapporten, båda med förkortningen SKB. Undantag görs när det refereras till en specifik rapport eller modell som använder en annan benämning. Ibland används också SKB-rapporten eller SKB-dokumentet för att förtydliga att det rör sig om just rapporten.

2. Forskningsdesign och metodologi

Följande avsnitt behandlar den metod och det material som studien har baserats på. För att uppnå syftet med studien har flera forskningsmetoder använts. I en inledande fas utfördes en litteraturstudie. Därefter utfördes en innehållsanalys av ett antal SKB-dokument samt intervjuer med aktörer med erfarenhet av eller relevant kunskap om SKB. Intervjuer och innehållsanalysen har utförts parallellt under studiens gång.

För att besvara studiens frågeställningar har information om hur SKB används i dagsläget i svensk trafikplanering hämtats in. Detta har dels skett genom litteraturgenomgången, där några exempel på förekommande angreppssätt i Sverige har undersökts: Göteborgs SKA-modell, Malmös SKB-modell, Stockholms SVA-modell, samt den internationella organisationen IAIA:s Social Impact Assessment. Dessutom har dessa metoder diskuterats i intervjuerna utifrån informanternas syn på deras styrkor och svagheter. Innehållsanalysen har vidare kompletterats med konkreta exempel på vilka frågor som inkluderas i SKB-er för specifikt trafikplanering idag. För att svara på vad SKB kan bidra till har informationen om hur SKB används idag använts, tillsammans med informanternas egna svar på vad de anser är SKBs huvudsakliga syfte. Utifrån denna samlade information har sedan möjligheter som finns för att stärka SKBs roll i svensk trafikplanering analyserats.

Studien är av kvalitativ karaktär där fokus ligger på hur olika särskilt insatta aktörer (kommunala planerare, statligt anställda, konsulter och personer inom akademien) reflekterar kring verktyget social konsekvensbedömning. Därav ligger fokus på enskilda individers uppfattning och tolkande, snarare än kvantifiering av data. Enligt Bryman (2011) är kvalitativa metoder lämpliga vid den typen av studier, vilket motiverar detta val.

2.1 Litteraturstudie

Det främsta syftet med litteraturstudien har varit att få en överblick av kunskapsläget inom forskningsområdet, samt att sätta in studien i en kontext. Litteraturstudien genomfördes till största del i det inledande skedet av studien, även om nytt material uppkom under arbetets gång. Materialet baseras på litteratur i både en svensk och en internationell kontext. Dels utgörs det av vetenskapliga artiklar inom bland annat områdena hållbar utveckling, social hållbarhet, trafik- och samhällsplanering och SKB. De vetenskapliga artiklar som handlar om SKB specifikt är till störst del internationell litteratur. Urvalet av vetenskapliga artiklar baserades på deras relevans för det studerade ämnet och utifrån hur välciterade artiklarna är. Förutom genomsökning i databaser, hittades dessutom relevanta artiklar genom att de hänvisats till i den litteratur som redan samlats in. Utöver det har också svenska rapporter från olika offentliga och privata organisationer behandlats, samt olika guider och dokument för utförande av SKB. Dessutom har relevanta mål- och lagtexter genomsökts. Delar av materialet utgör en form av teoretisk referensram som fungerar som ett stöd i studiens analysdel.

2.2 Semistrukturerade intervjuer

Den primära datan i studien utgörs av 12 semistrukturerade intervjuer. Tio intervjuer har hållits i fysiskt format och två som telefonintervju. Samtliga intervjuer varade mellan 40 och 120 minuter och spelades in med informanternas godkännande. Före intervjuerna påbörjades utformades en intervjuguide med specifika frågor och teman fram. En huvudmall utformades (se bilaga 1), som sedan anpassades något efter varje informants egen bakgrund och kontext. Under intervjuernas gång har följdfrågor ställts utifrån informanternas svar och på så sätt har även nya teman lagts till. Informanterna fick ta del av intervjuguiden i förväg. En strävan har varit att träffa majoriteten av informanterna personligen eftersom detta ger möjlighet att ta del av uttryck och känslor som är svåra att upptäcka vid exempelvis telefonintervjuer (Bryman 2011). De intervjuer som utfördes personligen har hållits i informantens egen miljö, det vill säga på dennes arbetsplats. Detta gjordes för att underlätta för de personer vi har intervjuat och för att öka deras känsla av trygghet och bekvämlighet. Enligt Kvale och Brinkmann (2014) bör intervjupersonerna bli informerade om studiens huvudsakliga syfte innan de tackar ja till att intervjuas, något de refererar till som *informerat samtycke*. Samtliga informanter i studien har fått syfte och innehåll berättat för sig och har godkänt att bli inspelade före intervjun. De har även godkänt att deras namn publiceras och getts tillfälle att läsa igenom intervjukapitlet och godkänna eventuella citat och hur de refereras till i denna studie, innan studien publicerades.

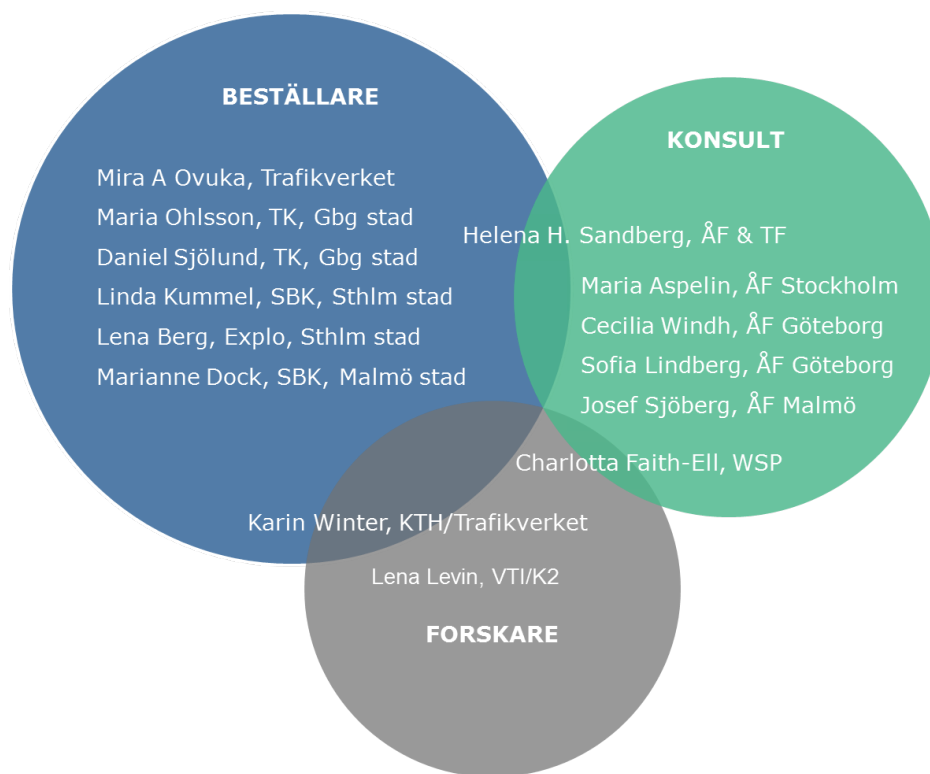
Intervjuer ger en bra inblick i olika människors upplevelser, erfarenheter, åsikter och attityder (May 2013). Då avsikten har varit att undersöka ett område utifrån flera olika aktörers synsätt, ansågs intervju vara en lämplig huvudmetod. Semistrukturerade intervjuer ger forskaren större möjlighet att ställa följdfrågor, förtydliga, utveckla och fördjupa svaren som fås, något som har varit viktigt i denna studie. Valet av semistrukturerade intervjuer grundas även på det faktum att det har strävats efter att få en bred bild av området som studeras, från flera olika perspektiv. Vidare lämpar sig den semistrukturerade intervjuformen för denna studie eftersom den dessutom tillåter informanten att berätta och beskriva i egna termer, samtidigt som den ger en jämförbarhet med de andra intervjuerna (May 2013), vilket har varit av stor vikt.

Analys av intervjusvaren gjordes genom kodning och kategorisering av materialet, där teman, viktiga nyckelord samt likheter och skillnader i intervjuuttalanden identifierades. Praktiskt utfördes kodningen genom att transkriberingar av intervjuerna skrevs ut, därefter klipptes olika stycken och citat ut och sorterades i kuvert märkta med specifika teman. Utifrån dessa specifika teman samordnades sedan intervjudatan.

2.2.1 Urval vid intervjuer

12 intervjuer har hållits, med totalt 14 informanter (vid två intervjutillfällen deltog två informanter samtidigt). Informanterna identifierades utifrån en målstyrd urvalsmetod, där det specifikt letades efter personer med särskild erfarenhet av SKB, social hållbarhet och/eller trafikplanering. De består av tjänstepersoner från offentliga organisationer, konsulter från privat

näringsliv och forskare. Informanterna valdes utifrån tre huvudgrupper: Beställare av SKB, utförare av SKB (konsult) och personer inom akademien, specialiserade inom området SKB och/eller social hållbarhet (se figur 1). Att urvalet gjordes utifrån dessa grupper grundades i en vilja att täcka en bredd av aktörer som är involverade i arbetet med SKB. Däremot har intervjudatan hanterats samlat i denna studie, och i analysen har ingen uppdelning gjorts utifrån ovanstående grupper.



Figur 1. Kategorisering av informanter i tre grupper

Enligt Kvale och Brinkmann (2014) finns inget exakt antal informanter som är lämpligt vid en viss studie, istället hävdar de *“intervjua så många personer som behövs för att ta reda på vad du behöver veta”* (Kvale och Brinkmann 2014:156). Dessutom är intervju en mycket tidskrävande metod. Med detta som bakgrund låg fokus på att täcka en tillräckligt bred grupp av informanter, istället för att intervju ett visst antal informanter. Att det resulterade i 14 intervjupersoner, har alltså att göra med att dessa täckte ett brett spektra och på så vis bidrog till en adekvat mängd data under given tidsram.

De kommunala tjänstepersoner som har intervjuats kommer från de tre storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Som nämns i kapitel ett har detta val grundats i att dessa kommuner kommit relativt långt i arbetet med SKB. Vidare har en tjänsteperson från Trafikverket och en från Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting intervjuats. Utöver det har konsulter från företagen ÅF och WSP intervjuats och slutligen en forskare vid VTI/K2 samt en industridoktorand från KTH. Samtliga informanter har godkänt att deras namn och titel

publiceras. Dessutom har samtliga av informanterna varit positivt inställda till att medverka i studien, vilket kan tolkas som att det finns ett stort intresse kring frågorna och en vilja att utveckla kunskap. En presentation av informanterna ges i kapitel fem, *Analys av intervjuvar*, sida 35-36.

2.3 Innehållsanalys

Utöver intervjuerna har en kvalitativ innehållsanalys på totalt fyra SKB-dokument utförts. Syftet med innehållsanalysen har varit att fungera som bakgrundsinformation och ett sätt att tillsammans med litteraturstudien sätta sig in i ämnet. Utöver detta har ett syfte varit att få en praktisk uppfattning av hur resultatet av en SKB-process kan se ut idag, något som kan antas vara svårt att få tillgång till genom intervjuerna, samt för att få en särskild koppling till trafik.

Enligt Bryman (2011) är innehållsanalys ett relativt vanligt tillvägagångssätt vid kvalitativ dataanalys och grundprincipen är att söka efter likheter, skillnader och specifika teman i ett antal dokument. I detta fall har fyra officiella dokument från tre olika myndigheter analyserats och jämförts. Ett antal frågeställningar formulerades och användes som stöd vid genomgången av de utvalda dokumenten. Efter hand trättades dessa frågeställningar ner i tre huvudsakliga frågor. Därefter sammanställdes en kortfattad översikt av de olika SKB-dokumenterna för att sedan jämföras, diskuteras och anknytas till litteratur och intervjuresultat. Analysen grundades på följande tre frågeställningar:

- Hur beskrivs social hållbarhet?
- Vilka sociala aspekter tas upp?
- Vilka är de bedömda konsekvenserna?

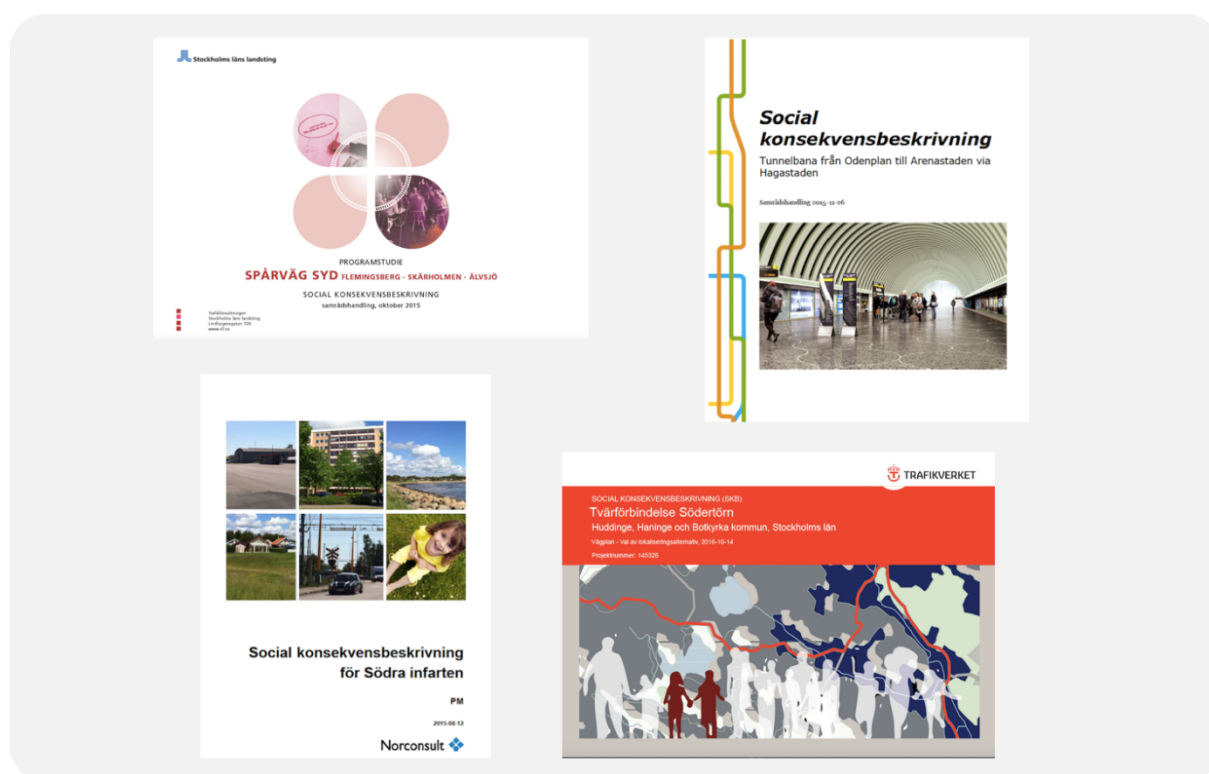
2.3.1 Urval av Sociala konsekvensbeskrivningar

För att göra ett urval av SKB-dokument gjordes först en insamling. Insamlingen av SKBer gjordes dels genom en genomsökning av dokument publicerade på olika beställares hemsidor. Utöver detta har rekommendationer på SKBer inkommit i samband med intervjuerna. Flertalet av rekommendationerna som inkom var sådana som redan inhämtats, men i ett par fall tillkom nya SKBer.

De insamlade SKBerna kategoriserades sedan utifrån ett antal kriterier: Beställare av SKBn, utförare av SKBn, planeringsskede, typ av projekt samt publiceringsår. Bland de insamlade SKBerna gjordes sedan ett urval utifrån vilka som ansågs relevanta för studien (se figur 2). En bred diversitet eftersträvades i och med att metodens syfte delvis är att kartlägga dagens SKB-praktik inom trafikplanering. Valet av de fyra SKBerna baserades således på att de representerar en bredd i omfattning, beställare (kommun, Trafikverket och SLL Trafikförvaltningen) och utförare (Norconsult, WSP, Sweco och Tyréns). Vidare grundades även valet på att samtliga

SKBer är aktuella (publicerade mellan 2015 och 2016) samt att de rör trafikplanering. De fyra utvalda SKBerna presenteras nedan:

- Social konsekvensbeskrivning för Södra infarten (Halmstads kommun 2015)
- SKB Tunnelbana Odenplan Arenastaden (Stockholms Läns Landsting 2015)
- SKB Spårväg Syd Flemingsberg-Skärholmen-Älvsjö (Stockholms Läns Landsting 2015)
- Social konsekvensbeskrivning Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket 2016)



Figur 2. SKB-dokumenterna som analyseras i studien.

2.4 Kritisk reflektion av metod och material

Intervjustudier innebär en interaktion mellan intervjuare och intervjuperson. Därför är det viktigt att bära med sig detta och att vara medveten om sin roll som forskare (Kvale och Brinkmann 2014). Under studiens gång har detta reflekteras över och det har funnits en strävan efter att förhålla sig så neutral som möjligt vid intervjutillfällena. Kvale och Brinkmann (2014) understryker att intervjumetodiken bygger på ett samspel mellan intervjuaren och informanten. Metoden ställer höga krav på forskarnas omdöme och kunskap om ämnet för att kunna följa upp informantens svar på ett lämpligt sätt (Kvale och Brinkmann 2014). Detta har haft i åtanke, varför en djupgående litteraturstudie utfördes i ett tidigt skede för att ha en förståelse för ämnet.

På grund av en relativt begränsad erfarenhet av SKB inom trafikplaneringen i Sverige har även informanter som arbetar med samhällsplanering och stadsutveckling, det vill säga inte specifikt

trafikfrågor, inkluderats i studien. Detta medför att intervjuerna har tagit ett bredare grepp om SKB. Då intervjuerna har fokuserat på ramverket för SKB, har detta inte setts som ett större hinder. Innehållsanalysen kompletterar istället med ett tydligare trafikfokus.

Vad gäller valet att utföra en innehållsanalys på fyra SKB-dokument, är det av vikt att poängtera att social konsekvensbedömning är en *process*. Därav utgör dokumentet (sammanställningen av processen) endast en del. SKB-dokumentet bör dock spegla processen och är en viktig komponent i SKB-processen, varav det ansågs relevant att inkludera. Framförallt bidrar de till studien genom att ge konkreta exempel på vad social hållbarhet kan innebära för trafik.

Kvalitativa studier har ibland kritiserats för att grunda sig på forskarens eller forskarnas egenuppfattning och på så sätt innehålla ett alltför stort mått av subjektivitet. Från kvantitativt håll har det även förekommit kritik mot svårigheten i att producera generaliserbara resultat och att kvalitativa studier därav inte kan anses representativa för ett större urval (Bryman 2011). Målet med denna studie har dock inte varit att producera generaliserbara resultat utan istället återge, spegla och diskutera ett antal specifika aktörers perspektiv och synsätt på SKB. Faktumet att studien innehåller ett visst mått av subjektivitet har dock hafts i åtanke under arbetsprocessen. Därav finns en medvetenhet om att studiens resultat grundar sig i de aktörer som intervjuats åsikter och därmed inte med säkerhet kan antas representera branschen i stort.

Studien har skrivits på konsultföretaget ÅF. Deras huvudsakliga roll i studien har varit att handleda arbetet och bidra med sin expertis och sina kontakter. Studiens ämne (sociala konsekvensbedömningar inom trafikplanering) togs fram i samråd med avdelningen Trafik- och samhällsplanering. Dock har författarna till studien fått fria tyglar vad gäller val av inriktning, metoder och material. ÅF har fungerat som en "gatekeeper" till flera personer som arbetar med frågorna och majoriteten av de konsulter som har intervjuats arbetar på företaget. I och med att de flesta av intervjupersonerna från ÅF arbetar på olika avdelningar, i olika delar av Sverige och har olika bakgrund har det trots detta gett en bredd. Däremot är det värt att känna till ÅFs koppling till studien, och att det kan ha en viss inverkan på studiens resultat.

3. Litteraturgenomgång

Detta kapitel behandlar både svensk och internationell litteratur inom området som studien behandlar. Kapitlet syftar till att ge en bakgrund och sätta det studerade ämnet i en kontext, samt för att utgöra en grund för att underbygga resonemanget i studien och på så sätt bidra till att besvara frågeställningarna. Avslutningsvis sammanfattas den del av litteraturen som anses vara mest relevant för studien och som återkopplas till i studiens analysdel.

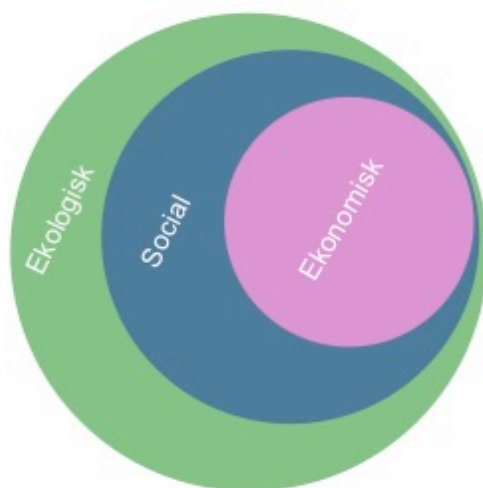
3.1 Social hållbarhet som målet för hållbar utveckling

“Social sustainability is the goal, ecological sustainability is a precondition and the economy is a tool”
- Alfredsson och Wijkman (2014:53)

Social hållbarhet är en av de tre dimensionerna som ingår i det övergripande begreppet hållbar utveckling. Hållbar utveckling som koncept myntades i Brundtlandkommissionens rapport *Our common future* (1987) där det definieras som: *”En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”* (World Commission on Environment and Development 1987). Efter Brundtlandkommissionen har hållbar utveckling kommit att ses som ett koncept uppdelat i tre dimensioner: Social, ekologisk samt ekonomisk hållbarhet, där hållbar utveckling uppnås där dessa tre dimensioner möts. En vanligt förekommande illustration av detta synsätt återges i figur 3 där de tre dimensionerna återges som tre cirklar som överlappar varandra. Denna modell har dock kommit att kritiserats på senare tid, av bland annat Stiftelsen för miljöstrategisk forskning (MISTRA) som menar att det inte går att se de tre dimensionerna som likvärdigt beroende av varandra. MISTRA menar istället att den sociala hållbarheten ska ses som målet, ekologisk hållbarhet som en förutsättning, och ekonomisk hållbarhet som ett medel (Alfredsson och Wijkman 2014). Detta illustreras i figur 4 nedan. Detta nya synsätt har börjat användas på flera håll och hänvisas till av bland andra Stockholms Läns Landsting (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen 2015 samt Trafikförvaltningen 2017) samt Göteborgs stad (2017).



Figur 3. Hållbar utveckling som tre dimensioner som överlappar varandra (egen illustration)



Figur 4. Ett nytt sätt att se ekologisk hållbarhet, där den sociala hållbarheten är målet (Egen illustration inspirerad av Trafikförvaltningen 2017)

3.1.1 Ett kontextberoende begrepp

Litteraturgenomgången visar att social hållbarhet är ett svårdefinierat begrepp. Det finns ett flertal olika tolkningar av social hållbarhet och det har från vissa håll hävdats att denna oenighet har lett till att begreppet förlorat delar av sin innebörd. Författarna till boken Socioekologisk stadsutveckling menar dock att vi inte bör betrakta social hållbarhet som ett begrepp som tappat sin mening, utan snarare som ett kontextberoende begrepp som fylls med mening genom hur det används (Tunström et al 2015:40).

Tunström, Gunnarsson-Östling och Bradley's (2015) resonemang stärks av att flertalet försök att definiera social hållbarhet i litteraturen inte sällan resulterar i att författaren exemplifierar med

olika teman och aspekter som kan innefattas i begreppet, istället för en entydig definition. Gustavsson och Elander (2013) pekar på just detta och tar upp flera välciterade namn, som Dempsey et al. (2009), Weingarter och Moberg (2011), samt Murphy (2012), som alla i sina ansatser att definiera social hållbarhet slutar i en rad teman, aspekter eller "policy concepts", som anses utgöra social hållbarhet. Några teman som lyfts för att beskriva den sociala hållbarhetsdimensionen är jämlikhet, social rättvisa, socialt kapital och välbefinnande (Weingarter och Moberg 2011, Dempsey et al. 2009). Liknande tendenser kan ses i Kommissionen för ett hållbart Stockholms rapport Skillnadernas Stockholm (2015) där beskrivningen av social hållbarhet utgår från vad det betyder utifrån olika perspektiv, såsom ett folkhälsoperspektiv och ett fredsperspektiv. Detta är som sagt ett antal exempel på nyckelord och begrepp som kan kopplas till begreppet social hållbarhet, flera andra teman går att finna i litteraturen. Tunström et al (2015) lyfter ytterligare en väsentlig aspekt och skriver om att vad som betecknas som social hållbarhet idag kan förändras över tid och är på många sätt beroende av samhällets normer och värderingar. Därav blir det än viktigare att inte enbart fokusera på att finna en entydig definition av social hållbarhet utan snarare sträva efter att definiera det utifrån varje specifikt fall och ur dagens perspektiv.

3.1.2 En socialt hållbar trafik- och samhällsplanering

Att den fysiska miljön, och därmed även planeringen av den fysiska miljön, har inverkan på människors levnadsvillkor och den sociala hållbarheten är ett faktum (Region Skåne 2016). Enligt ovanstående stycke finns det svårigheter med att ge social hållbarhet en entydig definition, social hållbarhet snarare bör ses som ett kontextberoende begrepp. Att social hållbarhet är kontextberoende innebär att det också i varje planeringsprocess eller projekt bör definieras och diskuteras vad social hållbarhet innebär i det specifika fallet (Tunström et al. 2015). Även Gustavsson och Elander (2013) belyser vikten av att inte enbart diskutera social hållbarhet på ett abstrakt plan, istället bör i varje specifikt fall frågorna *socialt hållbar för vem, på vilken nivå, i vilket tidsperspektiv* och *i vilket sammanhang* ställas. Tunström et al. (2015) menar att för att förstå hur social hållbarhet är kopplat till stadsutveckling är det viktigt att skilja på planeringsprocessen och fysiska projekt. En socialt hållbar stadsutveckling kan alltså ses som tudelad. Dels handlar det om att fokusera på demokratifrågor i planeringsprocessen, som exempelvis påverkan och inkludering. Dels handlar det om social hållbarhet i projekt, exempelvis att ha ett rättviseperspektiv på bostadsområden, tillgänglighet till service och i transport- och trafiklösningar (Tunström et al. 2015).

I EU-initiativet 'Bristol Accord' som bygger vidare på Aalborgstadgan och Agenda 21 finns en gemensam europeisk definition av hållbara samhällen som är "*platser där människor vill leva och arbeta, idag och imorgon. De uppfyller de nuvarande och framtida boendes varierande behov, värnar om miljön, och bidrar till en hög livskvalitet. De är säkra och inkluderande, välplanerade, välbyggda och välskötta och erbjuder jämlik möjlighet till service åt alla*". (Dempsey et al 2009:290, egen översättning). I en svensk kontext kan miljömålet *God bebyggd miljö* ses som en beskrivning av det

hållbara samhället som strävas efter. I preciseringen för målet beskrivs att “*städer och tätorter [...] är planerade utifrån ett sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor*” (Naturvårdsverket 2012). Vidare skrivs att den bebyggda miljön ska utgå från och stödja människans behov (ibid.).

I Boverkets skrift *Socialt hållbar stadsutveckling* (2010) skrivs det att en socialt hållbar samhällsplanering bör ta hänsyn till bland annat olika gruppers behov, främja möten mellan människor samt bidra till jämställdhet. Boverket lyfter följande fem återkommande sociala aspekter som är relevanta för en socialt hållbar stadsutveckling: Helhetssyn på staden, variation, samband, identitet och inflytande. En helhetssyn på staden innebär i stora drag ett fokus på *hela staden*, det vill säga att ha ett helhetsgrepp vid stadsutveckling och inte enbart fokusera på specifika områden. Det kan även handla om att försöka öka medvetenheten kring hur fysiska åtgärder och sociala förändringar hör samman (Boverket 2010). Variation innebär en strävan efter större variation när det kommer till funktioner, gestaltning och boendeformer i staden. Vad gäller temat Samband resoneras det att en fysiskt sammanhållen stad möjliggör en social sammanhållning, med andra ord finns en förhoppning att genom fysiska åtgärder främja integration. Identitet och inflytande innefattar förutsättningar för att skapa en positiv identitet i ett område samt att stadsbyggnad bör utgå från de människor som bor på och nyttjar en plats (ibid.).

Liksom för social hållbarhet inom samhällsplanering, lyfts även flera olika teman fram för att beskriva vad social hållbarhet kan innebära specifikt i en trafikkontext. Inom trafikplanering lyfts ofta frågor som tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, folkhälsa, integration, inkludering, jämlikhet, jämställdhet och delaktighet (Trivector 2015:14). Stanley et al. (2011) belyser vikten av att ha ett brett perspektiv på transportsystemet. Trafik handlar inte enbart om att flytta människor från en plats till en annan. Tvärtom kan det underlätta eller försvåra för människor att delta i olika aktiviteter som arbete, fritidsaktiviteter och offentliga tjänster. Vidare skriver de att målet med trafikplanering bör vara att förbättra hälsa och välmående hos individer och grupper genom att underlätta för dem att delta och bidra till samhället.

3.1.3 Den sociala dimensionen - en mindre utforskad del av hållbarhetsbegreppet?

Flera författare återkommer till diskussionen kring hur den sociala dimensionen historiskt sett varit underordnad de andra dimensionerna i hållbarhetsbegreppet (Murphy 2012, Dempsey 2011). Murphy (2012) menar att den sociala dimensionen inte har fått samma behandling som de andra dimensionerna och att den näst intill blivit förbisedd. Vidare menar han att det krävs en större förståelse för begreppet social hållbarhet i allmänhet. Även Dempsey (2011) resonerar kring detta och menar att förvånande lite uppmärksamhet ägnats åt att diskutera vad den sociala delen i hållbarhetsbegreppet innebär. Detta kan ses som anmärkningsvärt, särskilt i skenet av att social hållbarhet har en antropocentrisk utgångspunkt (Dempsey 2011). Detta innebär att människan ställs i centrum och naturen enbart har ett instrumentellt värde i det att den kan tillföra ett värde till människan (Hållbar stad 2015). Detta förtydligades redan i

Riodeklarationen 1992: *“Human beings are at the centre of concerns for sustainable development.”* (UNCED 1992). På så sätt kan det ses som rimligt att social hållbarhet borde ha en stark ställning bland de tre dimensionerna av hållbar utveckling.

Vad gäller den sociala dimensionen av hållbarhetens påverkan av trafikplaneringen, menar många att denna koppling är bristfälligt diskuterad. Winter menar att sociala frågor är *“en styvmoderligt behandlad del av transportplaneringen”* (Winter 2015:44) och Jones och Lucas skriver att *“The social dimension appears to be the ‘poor relation’ in transport research, policy and practise, and we would argue that this has much to do with its limited recognition and poor articulation”* (Jones och Lucas 2012:4). Ekonomiska och ekologiska aspekter har prioriterats och fokus har legat på att se ökad ekonomisk tillväxt och minskade CO2 utsläpp som resultat av trafiksatsningar (Stanley et al. 2011). Sociala aspekter är däremot historiskt sett ett område som det forskats mindre på. Mindre ansträngningar har lagts på att definiera vad det innebär och den sociala dimensionen har tidigare inte varit lika framträdande i planer och policys (Jones och Lucas 2012). En möjlig anledning till att ett socialt perspektiv på trafikplaneringen varit mindre uppmärksammat kan vara att kvantitativa och mätbara metoder har dominerat forskningen (Markovich och Lucas 2011). Detta kan leda till att sociala aspekter, som inte går eller är svåra att kvantifiera bortses ifrån (ibid).

Flera författare vittnar trots allt om att det idag går att se ett ökat intresse och en större vilja att lyfta det sociala perspektivet inom trafik- och samhällsplaneringen. Detta lyfts bland annat av Boverket som menar att det faktum att det sedan 1990-talet har producerats ett stort antal skrifter inom social hållbarhet innebär att det finns ett stort intresse av ämnet. Även Faith-Ell, Halling och Levin (2016) menar att efterfrågan på att belysa sociala aspekter inom den svenska trafikplaneringen nu ökar och Winter (2015) pekar på en ökad förväntan av att uttrycka trafik och infrastruktursatsningar i sociala termer.

Risker med att inte lyfta frågor som rör social hållbarhet

Vidare belyser Jones och Lucas riskerna med att inte lägga tillräcklig vikt vid sociala konsekvenser: *“the historical oversight of the social impacts [...] of transport decision making [...] is fundamentally undermining quality of life and the social well being of citizens in our towns, cities and rural settlements”* (Jones & Lucas 2012:5). De menar alltså att vi sedan länge mer eller mindre förbisett de sociala frågorna inom trafikplaneringen och att detta i sig leder till allvarliga konsekvenser för hela samhället. Till detta kan slutsatserna i rapporten Skillnadernas Stockholm kopplas (Stockholms stad 2015). Rapporten är publicerad av Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm och belyser ett ojämlikt Stockholm och hur vi idag ser omfattande socioekonomiska skillnader mellan olika stadsdelar och mellan olika grupper i staden. Också rapporten Skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg (Göteborgs stad 2014) vittnar om liknande utveckling i Göteborg. Göteborg är också en stad med mycket stora skillnader i livsvillkor mellan olika områden i staden. Bland annat skrivs det om hur det skiljer nära tio år i medellivslängd mellan olika områden i staden. Dessa stora ojämlikheter innebär inte enbart problem för enskilda

individer, utan för hela samhället (Göteborgs stad 2014). Det skrivs om dessa omfattande sociala problem utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv och det understryks att kostnader som är kopplade till social ojämlikhet är betydande (Stockholms stad 2015). På så sätt går det alltså att se att social hållbarhet har en nära koppling till ekonomisk hållbarhet. Det är alltså möjligt att se ovanstående resonemang som exempel på potentiella risker med att inte fokusera tillräckligt mycket på frågor som rör social hållbarhet.

3.1.4 Lagar och mål som berör social hållbarhet inom samhällsplaneringen

Även om social hållbarhet enligt ovan är en mindre uppmärksammas del av hållbar utveckling, finns det både i Sverige och internationellt en mängd lagar och mål som motiverar att dessa frågor bör tas hänsyn till inom samhällsplaneringen. Här sammanfattas ett urval av dessa lagar och mål.

På en internationell nivå finns FNs globala mål för en hållbar utveckling. I dessa mål ingår 17 olika mål, varav nummer 11 benämns som Hållbara städer och samhällen. Bland dessa mål berör ett av delmålen särskilt social hållbarhet kopplat till trafikplanering. Detta mål anger att *“Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.”* samt att *“Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.”* (UNDP 2015).

De nationella mål som berör social hållbarhet kopplat till samhällsplanering finns bland de nationella miljömålen, samt Sveriges transportpolitiska mål. I Sveriges miljömålssystem finns ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål samt tjugofyra etappmål. Ett av de sexton miljö kvalitetsmålen är God bebyggd miljö (Naturvårdsverket 2016). I preciseringen för målet God bebyggd miljö anges att *“städer och tätorter samt sambandet mellan tätorter och landsbygd är planerade utifrån ett sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor.”* (Naturvårdsverket 2012).

Sveriges Transportpolitiska mål, syftar till att *“säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”*. Utöver de Transportpolitiska målen finns även ett funktionsmål, som fokuserar på tillgänglighet samt hänsynsmålet som syftar till att främja säkerhet. Funktionsmålet anger att *“Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”* (Naturvårdsverket n.d) Hänsynsmålet är att *“Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.”* (ibid).

De svenska lagar som har en koppling till socialt hållbar samhällsplanering är Miljöbalken och Plan- och bygglagen (PBL). Miljöbalken är den del av den svenska lagstiftningen som rör miljö och hållbar utveckling. Syftet med miljöbalken är att *“främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer kan leva i en hälsosam och god miljö.”* (Naturvårdsverket 2015). I balkens sjätte kapitel är miljökonsekvensbeskrivning, ett närbesläktat verktyg till SKB, reglerat. Där anges syftet med MKB för en verksamhet eller åtgärd som är att *“identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra dels på människor, djur, växter [...] Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.”* (SFS 1998:808) I Plan- och bygglagens första kapitel anges syftet med lagen, vilket bland annat är att *“främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”* (SFS 2010:900).

3.2 Social konsekvensbedömning

En social konsekvensbedömning kan beskrivas som ett verktyg för att på ett strukturerat sätt lyfta social hållbarhet i planeringen genom att bedöma vilka sociala konsekvenser en plan eller ett projekt får. Vad sociala konsekvenser kan innebära behandlas i kommande avsnitt. Det finns en rad olika modeller och angreppssätt för att utföra en SKB, både på internationellt håll och i Sverige. De angreppssätt som har fått störst genomslag i Sverige, International Association for Impact Assessment (IAIA) och Göteborgs SKA-modell, beskrivs i längre ner i detta kapitel, där även Malmös något nyare verktyg och Stockholms pågående utveckling av ett verktyg presenteras.

Social konsekvensbedömning har internationellt sett en lång historia och verktyget utvecklades vid sidan av miljökonsekvensbedömning (MKB) i början av 1970-talet (Vanclay et al. 2015:4). MKB i sin tur har sitt ursprung i USA och miljölagstiftningen NEPA, the US National Environmental Policy Act, som infördes 1969 som en följd av en ökad medvetenhet och oro över miljöförstöring (Glasson et al. 2012). Till en början inkluderades ofta den sociala konsekvensbedömningen i miljökonsekvensbedömningen, inte sällan med bristande resultat. På 1980- och 90-talen ökade forskningen inom Social konsekvensbedömning och 1994 publicerades Guidelines and principles for social impact assessment av the Interorganizational Committee on Guidelines and Principles for Social Impact Assessment (Esteves et al. 2012). Efterhand utvecklades arbetssätten och SKB kom att bli en egen process i flera länder (Vanclay et al. 2015). I Sverige började MKB diskuteras först på 1980- och 90-talen och blev lagstadgat i och med Miljöbalken 1998 (SFS 1998:808). Arbetet med och utvecklingen av SKB har däremot gått långsamt i Sverige och är fortfarande i en utvecklingsfas. Trafikanalys gjorde 2015 en utredning om att införa lagkrav på SKB inom trafikplanering, där slutsatsen är att det i framtiden bör ställas krav på SKB, i linje med kraven som ställs på MKB i Miljöbalken (Trivector 2015). I dagsläget finns dock, till skillnad från MKB, ingen lagreglering eller krav på att utföra SKB.

Det finns ett flertal olika definitioner av SKB, vilket visar på att SKB inte är ett helt vedertaget, utan snarare ett omtvistat begrepp. Den internationella organisationen International Association for Impact Assessment (IAIA) definierar SKB som *“Processen att analysera, övervaka och hantera avsedda och icke avsedda sociala konsekvenser, både positiva och negativa, av policies, program, planer och projekt.”* (Vanclay et al. 2015:1, egen översättning), medan den något smalare definitionen av SKB i USA är *“En ansträngning för att i förhand bedöma, värdera eller uppskatta, sociala konsekvenser som sannolikt kommer att följa av föreslagna åtgärder.”* (IOCGP 2003:231, egen översättning).

I Sverige ser ofta definitionerna av social konsekvensbedömning lite annorlunda ut, med ett mer tydligt fokus på fysisk planering och stadsbyggnad. Det är också inom dessa områden som SKBer utförs till störst del. Göteborgs stad, som har fått ett stort genomslag med sitt Sociala konsekvensanalys-verktyg, beskriver SKA på följande sätt: *“Analysmodellen är till hjälp för att kunna utgå från människors olika livssituationer och behov när en fysisk förändring ska genomföras. Verktöget används för att få ökad kunskap om platsen och för att identifiera viktiga sociala aspekter som behöver tas om hand i planarbetet. Den används också för att ta fram åtgärder/förslag och för att konsekvensbeskriva olika förslag till förändring.”* (Göteborgs stad 2011).

Social konsekvensbedömning är nära besläktad med andra konsekvensbedömningar. Några exempel är miljökonsekvensbedömning (MKB) och strategisk miljöbedömning (MB) som utreder miljökonsekvenser av projekt (MKB) och av planer och program (MB). I vissa länder ingår en SKB som en integrerad del i en MKB (Glasson et al. 2012). En MKB berör även i Sverige till viss del sociala aspekter, men inte i lika omfattande grad som en SKB. Det finns dessutom exempel på konsekvensbedömningar som berör olika aspekter av social hållbarhet eller är inriktade på olika sociala grupper. Sådana konsekvensbedömningar är till exempel jämställdhets- konsekvensbedömning (JKB), hälsokonsekvensbeskrivning (HKB) och barnkonsekvensanalys (BKA). Dessa bedömningar kan göras fristående från en SKB, men dessa perspektiv kan också integreras till en och samma SKB. En social konsekvensbedömning kan på så sätt ses som ett paraplybegrepp, där flera aspekter och grupper kan ingå (Trivector 2015).

3.2.1 Sociala konsekvenser - allt som påverkar människan

“Social impacts are everything that affects people” - Vanclay et al. 2015:2

Vanclay (2003) understryker att de sociala konsekvenser som ska bedömas i en social konsekvensbedömning är något mycket bredare än de områden och aspekter som brukar nämnas i exempelvis en miljökonsekvensbeskrivning. Han menar att det omfattar all direkt eller indirekt påverkan på människor till följd av en plan eller projekt. Exempel på sociala konsekvenser kan enligt honom vara förändringar i människors vardagsliv, kultur, i hälsa och välmående och förändringar i människors trygghetskänslor (Vanclay 2003:8).

Geurs et al. (2008) menar däremot att *“alla konsekvenser som berör människor”* är en alldeles för bred definition av sociala konsekvenser. De skriver att just detta är svårigheter i att definiera

sociala konsekvenser, det blir ofta antingen en alltför bred definition, eller en alltför snäv definition. I artikeln Social impacts of transport: literature review and the state of the practise of transport appraisal in The Netherlands and The United Kingdom (Geurs et al. 2008) definieras sociala konsekvenser inom transportområdet som *“changes in transport sources that (might) positively or negatively influence the preferences, well-being, behaviour or perception of individuals, groups, social categories and society in general (in the future)”* (Geurs et al. 2008:4).

Att förutse sociala konsekvenser av exempelvis en plan eller ett projekt kan alltså te sig komplext. En orsak till detta kan vara att människor helt enkelt är olika och har olika förutsättningar (Lucas och Markovich 2011, Göteborgs stad 2011). Fler författare är dock överens om att det är oerhört viktigt att trots ovana och svårigheter lägga mer fokus på sociala konsekvenser och utveckla arbetssätt för detta. Vidare hävdar Jones och Lucas (2012) att det tidigare har funnits en fokus på negativa konsekvenser (och hur vi minimerar dem) när vi talat om sociala konsekvenser men de understryker vikten av att även se till positiva konsekvenser och hur vi kan förstärka dem. Det finns dessutom andra typer av konsekvenser, Jones och Lucas (2012) nämner konsekvenser på individnivå respektive på samhällsnivå, kortsiktiga och långsiktiga samt direkta och indirekta. Utöver det finns kumulativa konsekvenser som innebär att flera effekter tillsammans kan orsaka konsekvenser som antingen är större, mindre, eller lika stor som summan av konsekvenserna var för sig (Glasson et al. 2012).

3.2.2 Sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser hör ihop

Flertalet författare kommer in på faktumet att konsekvenser kan vara både sociala, ekonomiska och ekologiska på samma gång (Jones och Lucas 2012, Murphy 2012, Geurs et al. 2008). Jones och Lucas (2012) argumenterar för att konsekvenser som rör människor, samhälle, miljö och ekonomi är starkt sammankopplade. Vidare menar de att man först borde identifiera konsekvenser innan de sorteras som just ekonomiska, ekologiska eller ekonomiska, då de kan ha alla dessa dimensioner (Jones och Lucas 2012:5).

Geurs et al. (2008) talar om överlappande konsekvenser, det vill säga konsekvenser som är av både social, ekonomisk och ekologisk karaktär. Vidare skriver de att en del av problematiken med att hantera sociala konsekvenser för sig är att det inte alltid går att göra en tydlig åtskillnad mellan sociala, ekologiska och ekonomiska effekter. De menar att ekologiska konsekvenser generellt sätt fokuserar på receptorer som djur och växter, medan sociala och ekonomiska effekter fokuserar på människor. De tar upp exempel på effekter som luftföroreningar, buller och klimatpåverkan som påverkar både djur, växter och människor. De menar att detta visar att det kan vara problematiskt att inte ta ett helhetsgrepp kring konsekvenser (ibid).

3.2.3 Olika angreppssätt för SKB

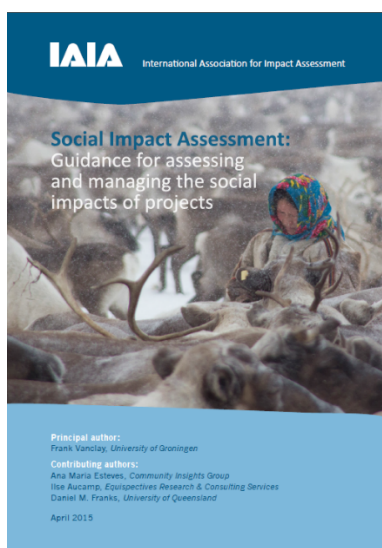
Både på en internationell nivå och inom Sverige finns ett flertal angreppssätt för SKB. Det finns även ett antal producerade guider för SKB, som beskriver tillvägagångssätt för att utföra en SKB.

Internationellt är det IOCGPs (the Interorganizational Committee on Principles and Guidelines for Social Impact Assessment) Principles and Guidelines for Social Impact Assessment in the USA (IOCGP 2003) och IAIA (International Association for Impact Assessment) International principles for Social Impact Assessment (Vanclay et al. 2003) som har fått störst genomslag. I en svensk kontext är det av dessa två främst IAIA:s modell som utgår från (Trivector 2015).

I Sverige har ett flertal olika aktörer utvecklat sina egna manualer och guider för sociala konsekvensbedömningar (eller sociala konsekvensanalyser, SKA, som vissa aktörer kallar dem). De flesta av dessa kommuner har utgått från Göteborgs så kallade SKA-modell (Trivector 2015), som blivit den modell som oftast refereras till och av Malmö stad beskrivs som vedertagen (Malmö stad 2016). Vad gäller de andra två storstäderna, har också Malmö tagit fram sin egen modell för sociala konsekvensbedömningar, processledarmanual - för sociala konsekvensbedömningar (Malmö stad 2016), medan Stockholm håller på att utveckla en egen modell som de kallar socialt värdeskapande analys (SVA) (Stockholms stad 2016).

IAIA's Social Impact Assessment

IAIA:s modell är en av de mer omfattande och detaljerade beskrivningarna av hur en SKB ska utföras. För IAIA:s modell finns två olika guider, en kortare version från 2003: International Principles for Social Impact Assessment (se figur 5) och en längre version från 2015: Social Impact Assessment: Guidance for assessing and Managing the Social Impacts of Project. Till skillnad från den äldre guiden innehåller den nyare en lista på de steg som bör ingå i en SKB. IAIA:s modell är nära besläktad med andra konsekvensbedömningar såsom miljökonsekvensbedömning och har också en mycket liknande arbetsgång. SKB-processen består här av fyra faser som i sin tur är uppdelade i sammanlagt 26 delar (Vanclay et al. 2015:8).



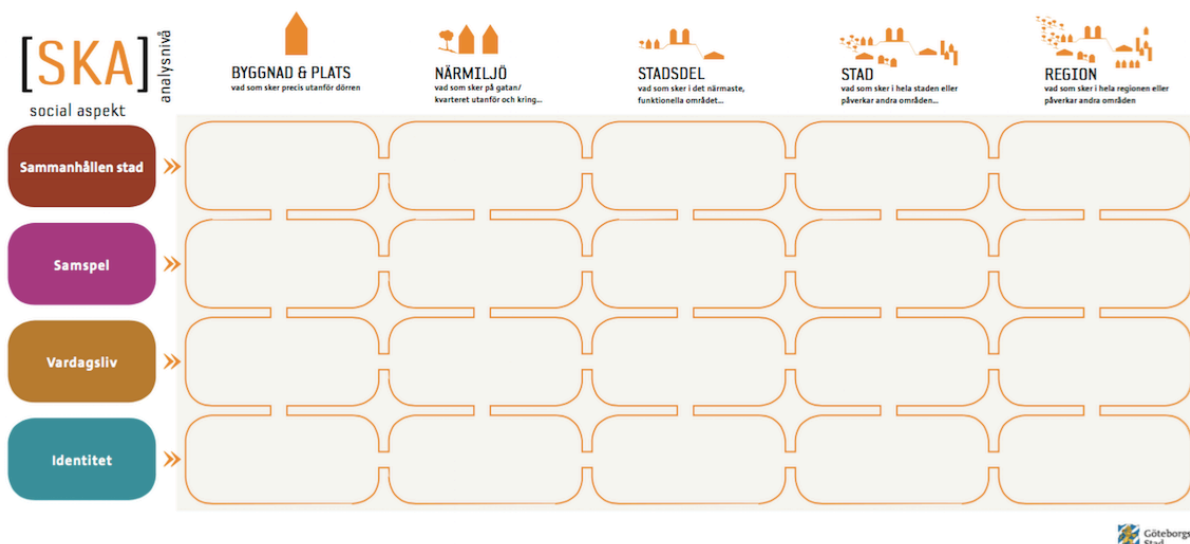
Figur 5. IAIA:s guide för Social Impact Assessment (Vanclay et al. 2003)

Fas ett *Understand the issue* handlar om att sätta sig in i projektet och kontexten (Vanclay et al. 2015:8). I detta steg ska de olika ansvarsrollerna för SKBn tydliggöras, intressenter som kan förväntas beröras av projektet ska identifieras, en community-profile, det vill säga en utförlig analys av de grupper och samhällen som berörs av projektet ska utföras. Fas två *Predict*, analyse and assess the likely impact pathways är själva analyskedet, då de troliga sociala effekter och konsekvenser av projektet identifieras. Även indirekta och kumulativa effekter ska analyseras. Utifrån de identifierade konsekvenserna görs en bedömning av hur de olika grupper och samhällen som berörs förväntas påverkas. I fas tre, *Develop and implement strategies*, utvecklas åtgärdsförslag för att minska de potentiella negativa sociala konsekvenserna och förbättra fördelarna och möjligheterna som projektet erbjuder. I den sista och fjärde fasen *Design and Implement monitoring programs* tas slutligen strategier fram för att övervaka de faktiska effekterna av projektet genom framtagande av indikatorer, och ett återkommande utvärderingssystem. I guiden understryks vikten av att ha en medborgardialog, och plan för detta, löpande under projektet.

Göteborgs stads SKA-modell

För Göteborgs stads SKA-modell finns en guide från 2011. I analysen utgår det från fem geografiska analysnivåer (Göteborgs stad 2011): Byggnad och plats, närmiljö, stadsdel, stad och region, samt regionen. Analysen utgår också från de fyra sociala aspekterna sammanhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet. Dessa aspekter överensstämmer med mål som lyfts i Göteborgs stads översiktsplan, samt utgår även enligt guiden från forskning. Sammanhållen stad handlar bland annat om att skapa möjlighet för olika människor att korsa varandras vägar i sitt vardagsliv (ibid:18). Detta menas uppnås genom att skapa en bra kontinuitet i staden och kopplingar mellan olika stråk och olika typer av bebyggelse. Samspel handlar om att skapa bra förutsättningar för mötesplatser, integration och på så sätt underlätta för människorna i staden att skapa kontakter och få en känsla av delaktighet och ett större sammanhang (ibid:20). Det handlar också om att skapa en bra blandning av privata och offentliga miljöer. Vardagsliv handlar om människors vardagliga rutiner och att skapa förutsättningar för en fungerande vardag med hjälp av fysisk planering (ibid:22). Närhet till olika funktioner i staden är ett exempel på faktor som ingår under denna aspekt. Identitet har att göra med igenkänning av hur ett område hänger samman och dess speciella karaktär (ibid: 24). Här ingår bland annat att ta hänsyn till områdets historiska uttryck.

Guiden innehåller även en beskrivning av de steg som ska ingå i arbetsgången för en Social konsekvensanalys. Det första steget, inventering, innebär en genomgång av det aktuella området och det nuvarande sociala livet. I nästa steg, åtgärder, formuleras mål och planförslag samt åtgärdsförslag tas fram. I det sista steget, konsekvenser, utreds sedan de konsekvenser som planförslaget kan få, utifrån den inledande inventering som gjordes. Till hjälp i analysen finns en matris där de fyra olika sociala aspekterna bedöms utifrån de fem olika geografiska analysnivåerna (se figur 6).



Figur 6. Göteborgs stads SKA-matris (Göteborgs stad 2011)

Malmö stads Processmanual för SKB

Malmö stads Processmanual för SKB påminner om Göteborgs stads SKA då det även där finns en matris till hjälp i utförandet av analysen. En del av de sociala aspekter som ingår i Göteborgs SKA ingår också här: Vardagsliv, samspel och sammanhang samt identitet. I manualen anges även att dessa aspekter kommer från Göteborgs SKA-guide. Utöver dessa tillägger Malmö aspekterna Ansvaret för helheten, gröna miljöer, samt dialoger och normer. Ansvaret för helheten innebär här att ta ett holistiskt angreppssätt och se hur projektet påverkar social hållbarhet ur ett större perspektiv och ett större område (Malmö stad 2015:4). Gröna miljöer handlar precis som det låter som att ta hänsyn till gröna miljöer. Det gäller både bevarande av befintliga gröna miljöer och gröna stråk, och tillgång till rekreationsområden (ibid:10). Dialoger och normer handlar om att identifiera eventuella grupper som extra mycket uppmärksamhet behöver riktas mot. I matrisen behandlas även de nationella folkhälsomålen.

I Malmö stads processmanual finns en genomgång av hur metoden ska användas. Där anges att själva bedömningen ska göras av en så bred grupp personer som möjligt, och allra helst inkludera de som bekostar och förvaltar projektet, utöver de kommunala tjänstepersoner som är inblandade i projektet (Malmö stad 2015:3). Det står vidare att det också är positivt att ha med personer med lokal kännedom, som exempelvis personal från skola, bibliotek eller liknande. Projektledaren förbereder bedömningen genom att gå igenom matrisen och bestämma vilka rutor som är relevanta för det specifika projektet. Bedömningen utförs sedan genom ett högst två timmar långt möte där deltagarna går igenom en social aspekt i taget och utreder konsekvenser samt vilka eventuella hinder som finns för varje social aspekt, samt vem som bär ansvar för att säkra ett positivt resultat. Mötet kan återkomma vid senare tillfällen under projektet, men varje möte ska fortfarande vara högst två timmar. Den som är projekt- eller processledare sammanställer slutligen bedömningen i en löpande text (Malmö stad 2015).

Stockholms stads SVA - Socialt värdeskapande analyser

Stockholms stad håller just nu på att utveckla sin egen modell för socialt värdeskapande analyser (SVA) (Stockholms stad 2016). Syftet som anges av Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm, som har tagit fram förslaget att utveckla metoden, är att bland annat uppfylla folkhälsomålen. Vidare säger kommissionen att analysmodellen ska vara proaktiv, integrerad i hela planprocessen och innefatta inventering av befintliga sociala värden och behov. Sedan ska förslag för att utveckla de befintliga värdena tas fram och en bedömning av sociala konsekvenser av planförslaget ska göras. Stadsbyggnadsnämnden, tillsammans med de andra tekniska nämnderna, kulturnämnden, stadsdelsnämnder och Stockholms stads bostadsbolag, är de som ansvarar för att ta fram modellen. Då modellen ännu inte har tagits fram är det inte klart exakt hur modellen kommer se ut, eller hur den kommer skilja sig från de övriga modellerna.

Viktiga egenskaper hos SKB

Trots en mängd olika angreppssätt för SKB så finns det åtminstone vissa likheter och egenskaper som känns igen hos de flesta av varianterna. Dels anger de flesta guider att en SKB är ett verktyg och en process för att lyfta och hantera de sociala konsekvenserna i planeringen (Trivector 2015). Det understryks även att själva bedömningen är en process som ska resultera i en rapport som dokumenterar processen samt vilka resultat som kommit fram till. Att själva processen är viktigare än dokumentet samt att den ska vara mer eller mindre integrerad med planeringsprocessen nämns också. Vidare anges att SKBn ska utföras innan planeringen är klar, så att den kan påverka planen, programmet eller projektet genom de åtgärdsförslag som presenteras (Ibid). Någon form av dialog ingår också mer eller mindre i alla verktyg, men i olika omfattning och för olika syften.

Internationellt sett och (om än i något mindre utsträckning) i Sverige finns en viss konsensus kring vilka egenskaper en *bra* SKB ska ha (Esteves et al. 2012). Enligt Esteves et al. (2012) ska en bra SKB vara deltagande, det vill säga ha ett utbyte med berörda grupper och intressenter samt öka deras förståelse för hur planeringen ser ut och öka deras möjlighet att reagera på förändringen. Den ska också ha en god bredd i sin analys av de sociala konsekvenserna. Jämfört med andra typer av konsekvensbedömningar ska en social konsekvensbedömning ha ett extra fokus på särskilt utsatta grupper och på att förbättra livssituationen för de grupper av samhället med sämst förutsättningar (Esteves et al. 2012).

3.3 Sammanfattning av litteraturgenomgången

Genomgången har presenterat litteratur och bakgrundsinformation inom området, från en rad författare. I denna del följer en sammanfattning av den litteratur som anses mest relevant för studien och som återkopplas till i studiens analysdel.

Social hållbarhet

I litteraturgenomgången presenteras ett nytt sätt att se på hållbar utveckling - där social hållbarhet utgör målet, ekologisk hållbarhet är en förutsättning och ekonomisk hållbarhet är medlet. Vidare skrivs det att social hållbarhet är ett kontextbaserat begrepp utan entydig definition, det får istället sin mening genom hur det används. Dock finns flera nyckelord som kan beskriva social hållbarhet inom samhällsplaneringen. Exempelvis en helhetssyn på staden, variation, samband, identitet och inflytande. I en trafikkontext brukar ofta begrepp som tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, jämlikhet och integration lyftas. Avslutningsvis belyses att social hållbarhet är en mindre utforskad del av hållbarhetsbegreppet och så även inom trafikplaneringen. Trots detta är det möjligt att nu se ett växande intresse för och en ökad förväntan på att behandla social hållbarhet inom trafikplaneringen.

Social konsekvensbedömning

Social konsekvensbedömning har flera definitioner. Vanclay et al. menar att det innebär *“processen att analysera, övervaka, och hantera avsedda och icke avsedda konsekvenser, både positiva och negativa av policies, program, planer och projekt.”* (Vanclay et al. 2015:1, egen översättning). Det kan ses som ett praktiskt verktyg för att lyfta social hållbarhet inom planeringen. SKB utvecklades för flera decennier sedan i USA, men är relativt nytt i Sverige. Sociala konsekvenser kan ses som all direkt eller indirekt påverkan på människor till följd av en plan eller projekt. För trafik innebär detta alla positiva eller negativa förändringar i människors beteende, välmående eller upplevelser till följd av en trafikförändring. Konsekvenser som rör ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet hör starkt ihop. En del konsekvenser kan på samma gång ha både ekonomiska, ekologiska och sociala dimensioner.

Olika angreppssätt för SKB som behandlas i studien

Det finns olika angreppssätt för SKB. De som lyfts i denna studie är IAIA's Social Impact Assessment, Göteborgs stads SKA-modell, Malmö stads Processmanual för SKB och Stockholms stads SVA (socialt värdeskapande analyser), som ännu är under utveckling. I Sverige har Göteborgs stads modell fått stor spridning. Av de modeller som är utvecklade idag består alla av en process som resulterar i ett dokument, där planen eller projektets påverkan på den sociala hållbarheten redogörs för.

4. Innehållsanalys av SKB-dokument

Följande kapitel presenterar den analys som utförts på fyra utvalda SKB-dokument. Kapitlet inleds med en kortare genomgång av de SBK-dokument som har analyserats.

4.1 Presentation av de fyra utvalda SKB-dokumenterna

Nedan följer en kortfattad genomgång av de olika SKBerna utifrån följande huvudsakliga analysfrågor:

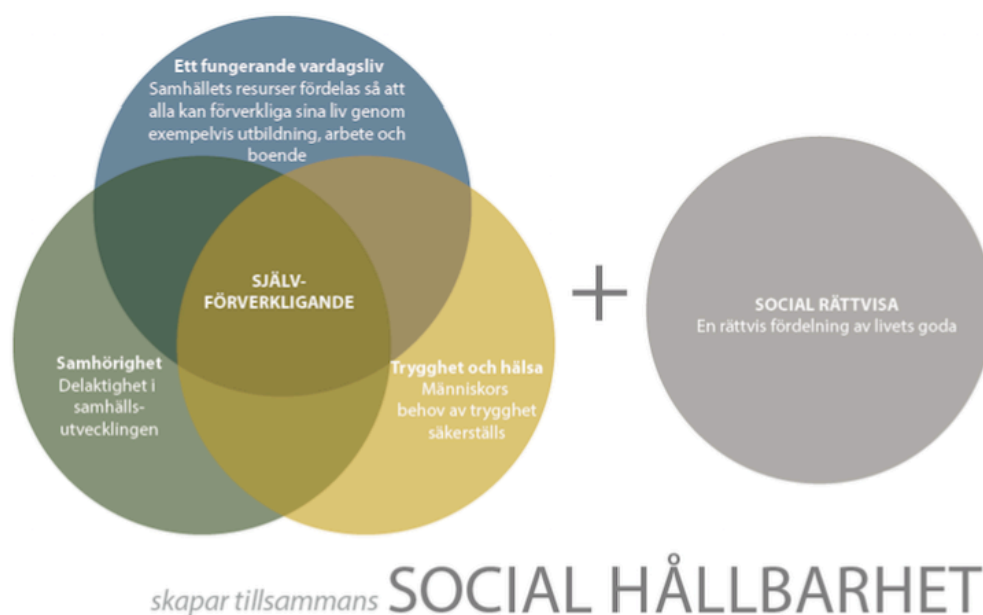
- Hur beskrivs social hållbarhet?
- Vilka sociala aspekter tas upp?
- Vilka är de bedömda konsekvenserna?

Utöver detta noteras även SKB-dokumentens omfattning samt vilket syfte som har angetts till att utföra en SKB.

4.1.1 SKB Tvärförbindelse Södertörn

Den sociala konsekvensbeskrivningen för Tvärförbindelse Södertörn är publicerad av Trafikverket 2016 och utförd av konsulter på Tyréns. SKBn är utförd i planskedet och berör val av lokalisering av en ny väg mellan E4/E20 och väg 73. SKBn är utförd med det angivna syftet att *“lyfta det sociala perspektivet i planering av Tvärförbindelse Södertörn och förhindra eller mildra negativa samt stärka positiva sociala konsekvenser”* (Trafikverket, 2016:4). I rapporten definieras social hållbarhet som *“Samhällets förmåga att stå emot katastrofer som drabbar befolkningen och att lösa de problem som invånarna hamnar i”* (Trafikverket, 2016:16) och *“En känsla av välbefinnande genom att en möjlighet till självförverkligande finns.”* (ibid). Självförverkligande delas i sin tur upp i tre sociala aspekter: *delaktighet, ett fungerande vardagsliv samt trygghet och hälsa*. Dessa tre begrepp har valts ut då de anses *“motsvara de värden som anses bör beaktas för att skapa ett socialt hållbart samhälle”* (figur 7) (Trafikverket 2016: 4).

I rapporten nämns även social rättvisa som är genomgående i de tre begreppen och handlar främst om att resurser bör fördelas rättvist i samhället. Det görs en uppdelning i olika sociala grupper utifrån socioekonomisk status som definieras utifrån invånarnas utbildningsnivå, inkomst, åldersstruktur och bilnehav inom det definierade utredningsområdet.



Figur 7. Illustration av Social hållbarhet från SKB för Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket 2016)

I SKBn hänvisas inte till någon specifik modell eller metod för SKB, men det finns en genomgång av hur arbetsprocessen har sett ut. De metoder som har använts är en litteraturstudie, en statistikgenomgång samt (uppsökande) dialog med allmänheten. Analysen inleds med en genomgång av utredningsområdet, följt av en genomgång av bedömda konsekvenser av de olika korridorerna och alternativen. Därefter presenteras slutsatser och rekommendationer.

I sin hantering av konsekvenser anges både positiva och negativa konsekvenser som kan bli en följd av projektet. Bland de positiva anges en bättre tillgänglighet till vissa specifika målpunkter och områden och förbättrade pendlingsmöjligheter. De negativa konsekvenserna som anges är främst barriäreffekten som kan uppstå mellan bostadsområden, buller och minskad trygghetskänsla. De negativa konsekvenserna bedöms som extra allvarliga när de drabbar områden med lägre socioekonomisk status. Vad gäller ekologiska och ekonomiska effekter, och de sociala konsekvenserna som är relaterade till dessa behandlas de till viss del. Exempelvis i resonemanget kring placering av tunnlar.

4.1.2 SKB Södra infarten

Den sociala konsekvensbeskrivningen för Södra infarten i Halmstad är utförd av Norconsult på uppdrag av Halmstad kommun. SKBn är utförd på ett planförslag för utveckling av Halmstads Södra infart, som är en ny infartsled i staden. Syftet med planen är att binda samman ett antal verksamhetsområden i staden med hamnen, E6an och väg 15, samt att minska trafiken på andra vägar och koppla samman bostadsområden med rekreationsområden vid havet. SKB definieras i denna rapport som *“ett verktyg för att särskilt lyfta fram de sociala frågorna i planarbetet.”* (Halmstads kommun 2015:3). Syftet som anges är utöver att beskriva sociala konsekvenser av planen, även

att föreslå åtgärder. Rapporten hänvisar inte till en särskild modell eller metod för SKB, men beskriver arbetsgången som en inledande inventering av området och dess förutsättningar, med en påföljande analys och beskrivning av positiva och negativa konsekvenser, samt vilka grupper som gynnas och missgynnas.

Vad gäller de sociala aspekter som utreds är dessa uppdelade i fem teman: *Attraktiv stadsmiljö*, sammanhållen stad, säker trafikmiljö, god hälsa, trygga stråk och platser. Det finns ingen motivering till varför dessa har valts. Ingen systematisk uppdelning görs i sociala grupper, men ett konstaterande att barnens perspektiv behöver beaktas och att ett av områdena består av till stor del resurssvaga grupper görs.

Det finns ett definierat utredningsområde, som är området i nära anslutning till den planerade infarten, samt planområdet. De konsekvenser som bedöms berör i huvudsak detta område, även om det finns en del konsekvenser som antyds beröra staden i stort, som stadens entre och hela stadens sammankoppling till stranden. I analysen av sociala effekter och konsekvenser ingår både positiva och negativa konsekvenser av planen. Några av de negativa sociala konsekvenser som anges är: Ökad trafik genom nuvarande industriområde, förstärkt barriäreffekt av den nya vägen, och risk för ökat buller.

4.1.3 SKB Tunnelbana från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden

SKB Tunnelbana från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden är en konsekvensbeskrivning av järnvägsplanen för utbyggnaden av tunnelbana mellan Odenplan och Arenastaden. SKBn är utförd av WSP och beställarorganisation är Trafikförvaltningen på Stockholms Läns Landsting. Det angivna syftet med SKBn är att *”stärka det sociala perspektivet i planeringen, byggandet och driften av tunnelbanan”* (SLL 2015:5) samt att *”skapa en socialt hållbar tunnelbanemiljö”* (SLL 2015:6). Ytterligare ett syfte med SKBn är att agera underlag för en samlad bedömning av projektets utformning. SKBn hänvisar till Kommissionen för ett Socialt Hållbart Stockholms definition av social hållbarhet, att det i en planeringskontext innebär att svara mot *”de behov och erfarenheter alla människor bär på”* samt att det på så vis innebär att skapa en miljö där *”alla känner samhörighet och trygghet”* och därmed kan *”självständigt förverkliga sina ambitioner”* (SLL 2015:6). I SKBn nämns att det funnits vissa begränsningar. Arbetet med SKBn för tunnelbanan kom in i ett relativt sent skede när flera beslut redan var tagna. Därav har SKBn ett fokus på utformning.

De sociala aspekter som det fokuseras på är överblickbarhet, orienterbarhet, närhet, tillgänglighet, tillförlitlighet, hälsa och socialt liv. Utöver dessa anges trygghet som den övergripande aspekten, vilken också ingår i samtliga sociala aspekter. Dessa teman beskrivs som sociala kvaliteter som är extra angelägna i en tunnelbanekontext. SKBn behandlar olika indikatorgrupper som är relevanta att ta hänsyn till inom ramarna för projektet, bland annat barn, unga, kvinnor, äldre, funktionsnedsatta samt icke svensktalande personer.

SKBn anger även vilka avgränsningar som har gjorts för bedömningen, uppdelat i sak, tid och rum. Med begränsningar i sak menas de sociala aspekter och de indikatorgrupper som undersöks, enligt ovan stycke. Tidsmässigt utreds konsekvenser under byggtiden, 2016-2022 samt under ett driftskede, som är beräknat som 2030. Under byggskedet är den rumsliga avgränsningen den yta som tas i rumsligt anspråk för arbetsytor medan den rumsliga avgränsningen under driftskedet är själva stationsanläggningarna, entréer samt miljöer i järnvägsplanet som är tillgängliga och offentliga för resenärerna.

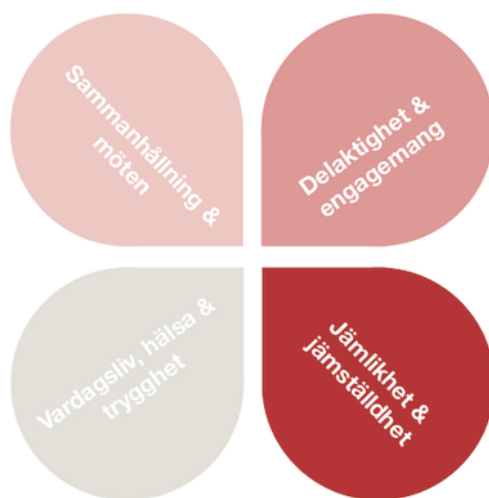
Den sociala konsekvensbeskrivningen innehåller ett kapitel där bedömningsmetodik som används i processen beskrivs. Bedömningen genomförs i tre steg där steg ett är att få kunskap om och identifiera vad som utgör viktiga sociala kvaliteter i en tunnelbanemiljö (vilket benämns som sociala aspekter ovan), samt vad dessa kvaliteter har för betydelse för de olika identifierade indikatorgrupperna. Steg två är att göra en analys av vilken påverkan och effekt den föreslagna utformningen har på de olika aspekterna av sociala kvaliteter. Slutligen är steg tre att utföra själva konsekvensbedömningen, samt att ta fram åtgärdsförslag.

Avsnitten för konsekvenser har delats upp i olika sektioner. Först presenteras en genomgång av konsekvenser som är gemensamma för samtliga stationer och sedan konsekvenser som är specifika för de olika stationerna. Då SKBn är utförd i ett sent skede ligger fokus på utformningen av stationer, exempelvis av entréer, biljetthallar, trappor och hissar. Både positiva och negativa konsekvenser behandlas. Identifierade konsekvenser under byggskedet är bland annat försämrad överblickbarhet som kan orsaka en ökad oro och rädsla, begränsad mobilitet, samt buller som bedöms orsaka negativa konsekvenser på hälsan. Under driftskedet identifieras konsekvenser av exempelvis tillgången till allmänna och handikappanpassade toaletter, en bättre orienterbarhet och tillgänglighet och alternativa utgångar. För samtliga av dessa anges för vilka grupper konsekvenserna antas vara negativa respektive positiva. Trygghet respektive oro och tillförlitlighet är exempel på återkommande konsekvenser. Inom områden där beslut redan varit tagna har man koncentrerat sig att begränsa eventuella negativa konsekvenser.

4.1.4 SKB Spårväg Syd Flemingsberg - Skärholmen - Älvsjö

SKBn för Spårväg Syd är utförd av Trafikförvaltningen på Stockholms Läns Landsting, samt konsulter från Sweco. Bakgrunden till SKB Spårväg Syd är att det 2012 gjordes en förstudie vars slutsats var att spårvägen inte skulle komma att vara samhällsekonomiskt lönsam. Det beslutades då att utföra en social konsekvensbedömning för att undersöka huruvida satsningen kunde vara motiverad från ett socialt perspektiv. Det främsta syftet med SKBn är enligt rapporten att "*belysa de sociala nyttor som inte kommer fram av en samhällsekonomisk bedömning samt ge samlad bedömning av området och livet i området idag inför att kunna skapa en kollektivtrafik som bidrar till ökad jämlikhet och jämställdhet såväl lokalt som regionalt*" samt att "*beskriva de sociala konsekvenserna på lokal och regional nivå som Spårväg Syd leder till*" (SLL 2015:16).

I SKB Spårväg Syd inleds avsnittet om social hållbarhet med att det är en komplex och viktig fråga. Vidare nämns grundläggande mänskliga rättigheter och att det bland annat handlar om att inga grupper ska missgynnas strukturellt. De sociala aspekter som lyfts fram är sammanhållning och möten, delaktighet och engagemang, vardagsliv, hälsa och trygghet samt jämlikhet och jämställdhet (se figur 8). Även socialt kapital och hur detta kan påverkas av en potentiell spårvägsdragning i området diskuteras. I SKB Spårväg Syd ligger ett stort fokus på olika sociala grupper och hur de kan komma att påverkas. Exempelvis nämns funktionsnedsatta, unga, barn och äldre. Det talas dessutom om att olika grupper ska känna sig inkluderade i samhället och att det krävs en ökad förståelse för olika gruppers och individers behov.



Figur 8. I SKB Spårväg Syd delas hållbarhet upp i fyra sociala aspekter (SLL 2015)

Arbetsprocessen i SKB Spårväg Syd är uppdelad i tre huvudsakliga delar: Statistik, en litteraturstudie och slutligen dialog och möten, vilken är den del där störst fokus legat. De dialog- och mötesformer som används i processen är digital enkät, platsobservationer, open space, möten med experter, skoldialog, vykortsdialog och öppen mailbox. Efter sektionen som beskriver arbetsmetodiken följer en genomgång av resultat från de olika dialogformerna.

Exempel på generella konsekvenser som lyfts är den ökade potentialen för spontana möten samt sammankopplingen av olika typer av områden, vilket förväntas leda till en bättre sammanhållning. Dessutom bedöms spårvägen leda till en förbättrad möjlighet att komma i kontakt med olika samhällsfunktioner och arbetsmarknad, vilket antas leda till en förbättrad ekonomi för människor längs spårsträckningen samt större tillit till samhället. Det framförs också att jämlikheten och jämställdheten kommer påverkas positivt av projektet, då det ökar resmöjligheterna för kvinnor och ekonomiskt utsatta grupper. Valet av spårväg som transportmedel bedöms bland annat ge en bättre tillgänglighet och större trygghet. Vidare lyfts potentiella konsekvenser för specifika områden fram. I detta avsnitt finns en tydlig koppling till varje områdets specifika förutsättningar och invånares socioekonomiska status. Slutligen lyfts de konsekvenser som bedöms uppstå på regionnivå. Exempel på konsekvenser som lyfts på denna

nivå är en ökad regional tillgänglighet oavsett tillgång till bil, bättre förutsättningar för förtätning av bostadsområden och minskat utanförskap i och med skapandet av nya målpunkter. I bedömningen av konsekvenser görs också en jämförelse med bedömda konsekvenser av att inte bygga spårvägen.

4.2 Sammanfattning av dokumenten

	Beskrivning av social hållbarhet	Sociala aspekter	Exempel på identifierade konsekvenser
Tvärförbindelse Södertörn	<p><i>“Samhällets förmåga att stå emot katastrofer som drabbar befolkningen och att lösa de problem som invånarna hamnar i”</i></p> <p>och</p> <p><i>“En känsla av välbefinnande genom att en möjlighet till självförverkligande finns.”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Delaktighet ▪ Ett fungerande vardagsliv ▪ Trygghet och hälsa 	<p>+ Bättre tillgänglighet till vissa målpunkter</p> <p>+ Förbättrade pendlingsmöjligheter</p> <p>– Barriäreffekt mellan bostadsområden</p> <p>– Buller</p> <p>– Minskad trygghetskänsla</p>
Södra infarten Halmstad	Ingen angiven beskrivning finns	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktiv stadsmiljö ▪ Sammanhållen stad ▪ Säker trafikmiljö ▪ God hälsa ▪ Trygga stråk och platser 	<p>+ Förbättrad sammankoppling till stranden</p> <p>– Ökad trafik genom industriområde</p> <p>– Förstärkt barriäreffekt av den nya vägen</p> <p>– Risk för ökat buller</p>
Tunnelbana Odenplan Arenastaden	<p><i>“De behov och erfarenheter alla människor bär på”</i></p> <p>samt att skapa en miljö där</p> <p><i>“alla känner samhörighet och trygghet”</i></p> <p>och därmed kan</p> <p><i>“självständigt förverkliga sina ambitioner”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Överblickbarhet ▪ Orienterbarhet ▪ Närhet ▪ Tillgänglighet ▪ Tillförlitlighet ▪ Hälsa ▪ Socialt liv 	<p>+ Förbättrad orienterbarhet och tillgänglighet</p> <p>– Försämrad överblickbarhet</p> <p>– Ökad oro och rädsla</p> <p>– Begränsad mobilitet</p> <p>– Försämrad hälsa pga. buller</p>
Spårväg Syd	<p><i>”Handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter respekteras och inga grupper missgynnas strukturellt.”</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sammanhållning och möten ▪ Delaktighet och engagemang ▪ Vardagsliv ▪ Hälsa och trygghet ▪ Jämlikhet och jämställdhet 	<p>+ Ökad potential för spontana möten</p> <p>+ Förbättrad sammankoppling av olika typer av områden</p> <p>+ Ökade förutsättningar för förtätning</p> <p>+ Minskat utanförskap</p>

4.3 Jämförande analys av dokumenten

Nedan följer en jämförande genomgång av de fyra SKB-dokumenterna.

Beskrivning av social hållbarhet

Vad gäller social hållbarhet har tre av SKBerna: Tunnelbana Odenplan - Arenastaden, Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn, inkluderat sin definition av begreppet. Definitionerna skiljer sig åt relativt mycket mellan rapporterna, men vissa gemensamma drag finns. I både SKBn för Tunnelbana Odenplan - Arenastaden och Tvärförbindelse Södertörn inkluderas människors möjlighet till självförverkligande. Även om det enbart är i Tvärförbindelse Södertörn som social rättvisa nämns uttryckligen så ingår det indirekt i de andra två. I Tunnelbana Odenplan - Arenastaden genom att man pratar om "*alla människors möjligheter*", och i Spårväg Syd genom att det skrivs att inga grupper som missgynnas strukturellt. Det som utmärker Tunnelbana Odenplan - Arenastadens definition är att det är ett fokus på fysiska aspekter av social hållbarhet, och vad det innebär ur ett projektspecifikt perspektiv. Något som utmärker Spårväg Syds definition är användandet av begreppen socialt kapital och mänskliga rättigheter. Tvärförbindelse Södertörn sticker ut med sin inkludering av samhällets motståndskraft vad gäller att stå emot katastrofer och problemlösningsförmåga.

Som har nämnts i litteraturgenomgången finns ingen vedertagen definition av social hållbarhet (Gustavsson och Elander 2013), vilket även återspeglar sig i att de tre definitionerna som har angetts här skiljer sig åt. Snarare är det genom uppdelningen av sociala aspekter och identifieringen av konsekvenser som social hållbarhet får sin innebörd i rapporterna.

Uppdelning i sociala aspekter

Samtliga av rapporterna som undersökts har delat upp identifieringen av sociala effekter och konsekvenser i olika teman, så kallade sociala aspekter. Medan Tvärförbindelse Södertörn exempelvis har gjort en uppdelning i tre sådana aspekter, har tunnelbana Odenplan - Arenastaden gjort en uppdelning i sju stycken. Detta innebär inte att SKBn för Tunnelbana Odenplan - Arenastaden utreder fler konsekvenser, utan snarare att Tvärförbindelse Södertörn inkluderar flera delaspekter i sina tre huvudaspekter. Bland annat lyfts jämställdhet och jämlikhet som en delaspekt av Vardagsliv i Tvärförbindelse Södertörn.

De aspekter som är vanligast förekommande i rapporterna är trygghet, hälsa, vardagsliv, sammanhållning eller samspel och delaktighet. Trygghet tas upp av samtliga SKBer, även om det inte anges som en egen social aspekt i SKBn för Odenplan - Arenastaden. Däremot inkluderar denna SKB ändå trygghet, genom att de aspekter som har valts ut har blivit det utifrån att de antas utgöra förutsättningarna för en trygg tunnelbanemiljö. Hälsa inkluderas som en social aspekt i alla SKBer. I de SKBer som undersökts är det dock oftast fråga om de psykologiska aspekterna av hälsa, och inte de medicinska, som är mer vanligt förekommande i en MKB. På så

sätt kan perspektivet som lyfts i SKBerna komplettera den bedömning av hälsoaspekter som görs i en MKB.

Vardagsliv är en aspekt som förekommer i två av de fyra rapporterna: Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn. I dessa rapporter handlar vardagsliv om att genom den fysiska utformningen skapa förutsättningar för människor att få ihop vardagen, vad gäller att nå olika målpunkter på ett smidigt sätt. Även SKB Odenplan - Arenastaden diskuterar att få ihop vardagen, men i denna SKB är det ingen egen social aspekt, utan diskussionen ingår under flera av de olika aspekterna, som tillsammans utgör förutsättningarna för en fungerande vardag.

Sammanhållning eller samspel, som finns med som social aspekt i två av rapporterna (Spårväg Syd och Södra infarten), handlar om *“de chanser som uppstår för människor att kunna mötas när områden är bättre länkade till varandra”* (SLL 2015:21), det vill säga transportsystemens förmåga att knyta samman staden, och stärka integration. Delaktighet förekommer i två av rapporterna som sociala aspekter. I både Södertörns SKB och Spårväg Syd handlar det om dialog med främst medborgare.

Något som analysen av dokumenten tyder på är att en social aspekt betyder olika saker i olika sammanhang. Det blir extra tydligt för aspekten Vardagsliv som har en stor variation av definitioner i olika sammanhang. Detta kan grunda sig i att det inte heller finns en definition av vad ett hållbart eller välfungerande vardagsliv är. Det är snarare något som skiljer sig åt från fall till fall och för olika grupper. Något denna iakttagelse kan visa på är att det i många fall är först i identifieringen av effekter och konsekvenser utifrån varje given social aspekt som den sociala aspektens betydelse definieras.

Identifierade konsekvenser

Utifrån de konsekvenser som har identifierats i de studerade SKBerna tycks det för rapporterna finnas en viss samstämmighet i vilka områden inom social hållbarhet som trafik- och infrastrukturprojekt kan påverka. I alla rapporter förutom Tunnelbana Odenplan lyfts transportsystemets möjlighet att sammankoppla olika områden fram, och hur det på så sätt kan utgöra en möjlighet för människor att lättare nå olika målpunkter. De potentiella positiva konsekvenser av trafikinvesteringar som rapporterna lyfter handlar utöver detta om en förbättrad tillgänglighet, minskat utanförskap och att möjliggöra möten mellan människor som annars inte möts i sitt dagliga liv. Dessutom belyses i Spårväg Syd även hur ett utbyggt transportsystem kan påverka samhället ur ett större perspektiv, genom att vara en bidragande faktor till att fler bostäder byggs, vilket i sin tur har andra positiva sociala konsekvenser. De negativa konsekvenser som lyfts i rapporterna är inte lika många och berör till störst del hälsokonsekvenser orsakade av buller, otrygghet och oro, samt den barriäreffekt som transportsystemet ofta kan utgöra.

En rapport som sticker ut i sammanhanget är Tunnelbana Odenplan - Arenastaden. I denna SKB är det ett tydligt fokus på utformning och konsekvenserna för det närmaste området kring

tunnelbanan. Detta medför att en del av de identifierade konsekvenserna är av en annan natur än i övriga rapporter. Här lyfts sådant som överblickbarhet, orienterbarhet och tillgänglighet i direkt koppling till hur stationerna och tunnelbanemiljön är utformad. SKBn visar därmed att social hållbarhet kan gå att applicera även på utformningen av och detaljerna i transportsystemet.

SKB som verktyg för att exemplifiera social hållbarhet

Som nämns i litteraturgenomgången är social hållbarhet ett kontextberoende begrepp (Tunström et al. 2015). Genom sin identifiering av konkreta aspekter, blir SKB-dokumentet således ett sätt att exemplifiera social hållbarhet i en trafikkontext. På så sätt kan SKB ses som ett sätt att konkretisera social hållbarhet och kommunicera vad det kan innebära. I flera av rapporterna belyses socioekonomiska skillnader mellan olika områden. Transportsystemet ses här inte som en åtgärd som i sig kan minska skillnaderna mellan människor, utan snarare minska konsekvenserna av de skillnader som finns. Genom att fler människor får möjlighet att förflytta sig och nå olika målpunkter kan de problem som uppstår av samhällets klyftor mildras. Socialt hållbar trafikplanering tycks alltså inte handla om att motverka de ursprungliga orsakerna till att samhället är ojämlikt, utan snarare vara ett verktyg för att mildra symtomen på ojämlikheten.

5. Analys av intervjusvar

Följande avsnitt behandlar reflektioner från genomförda intervjuer. Materialet visar på en bred bild av arbetet med sociala konsekvensbedömningar i Sverige. Vissa informanters perspektiv skiljer sig åt från andras medan det samtidigt finns en tydlig enighet i flera frågor. Ett antal teman har identifierats som extra intressanta utifrån informanternas erfarenheter och studiens frågeställningar. Totalt 14 informanter har ingått i studien. Dessa presenteras i korthet nedan.

Maria Aspelin arbetar på ÅF i Stockholm. Hon har bland annat erfarenhet av att utföra barnkonsekvensanalyser men även SKB.

Lena Berg arbetar som byggprojektledare på Exploateringskontoret på Stockholms stad och har varit involverad i Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm.

Marianne Dock är programarkitekt på Stadsbyggnadskontoret på Malmö stad. Hon har utvecklat stadens processmanual för sociala konsekvensbedömningar och leder arbetet med SKB på kommunen.

Charlotta Faith-Ell har lång erfarenhet av både miljökonsekvensbedömning och sociala konsekvensbedömning och har doktorerat på Kungliga Tekniska Högskolan. Idag arbetar hon på WSP.

Helena Hjerstrand Sandberg har tidigare arbetat på Trafikförvaltningen på Stockholms Läns Landsting. Där har hon bland annat projektlett Planeringsstudie Spårväg Syd som inkluderade en SKB. Idag arbetar hon med trafik- och samhällsplanering på ÅF i Stockholm.

Linda Kummel är strategisk planerare på Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad. Hon är specifikt inriktad på frågor som rör social hållbarhet och arbetar med att ta fram ett verktyg för sociala konsekvensbedömningar på Stockholms stad.

Lena Levin forskar inom mobilitet på VTI. Hon har flera forskningsprojekt bakom sig och deltar just nu i ett forskningsprojekt som undersöker metoder för SKB inom trafikplaneringen på K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik).

Sofia Lindberg har erfarenhet av projektledning och frågor som rör hållbar utveckling och arbetar som samhällsplanerare på ÅF i Göteborg.

Maria Olsson har tidigare arbetat på Utrikesdepartementet med bland annat barn och ungdomar i fredsprocesser och deltagandeprocesser. Idag är hon ansvarig för frågor som rör social hållbarhet på Trafikkontoret på Göteborgs stad.

Mira Andersson Ovuka arbetar på Trafikverket och har stor erfarenhet av MKB. Hon har tidigare erfarenhet med att arbeta med SKB som konsult.

Josef Sjöberg arbetar med hållbar stadsutveckling på ÅF i Malmö. Han har varit involverad i olika projekt som rör det sociala perspektivet på planeringen och även arbetat med integrerade hållbarhetsutredningar.

Daniel Sjölund är trafikplanerare på trafikkontoret på Göteborgs stad och har erfarenhet av kommunens arbete med SKB.

Cecilia Windh arbetar som samhällsplanerare på ÅF i Göteborg och har flerårig erfarenhet av att arbeta med hållbarhetsbedömningar och SKB.

Karin Winter är arkitekt i botten, har arbetat på Trafikverket och är idag industridoktorand på Kungliga Tekniska Högskolan och Trafikverket där hon fokuserar på den sociala dimensionen av trafikplaneringen.

5.1 Ett ökat intresse för en socialt hållbar samhällsplanering

Samtliga informanter bekräftar att det talas allt mer om en socialt hållbar trafikplanering. Det framgår även att det just nu sker en stor utveckling inom området. Exempelvis Faith-Ell uttrycker detta: *”Vi sa nu händer det. Och alltså, jag har sagt det i 12 år nu, men nu verkar det hända. Äntligen”* (Faith-Ell). Detta styrks också av resonemanget i Faith-Ell, Halling och Levins skrift *Transportplanering i förändring* (2016), där de skriver om att efterfrågan på att uppmärksamma det sociala perspektivet på svensk trafikplanering ökar. I kommande avsnitt lyfts de orsaker som informanterna tar upp till att den sociala frågan börjat få ett större utrymme.

Flera av informanterna kommer in på att anledningen till att det talas allt oftare om social hållbarhet kan kopplas till hållbarhetsbegreppet i stort (ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet). Sjöberg, liksom Murphy (2012) och Dempsey (2011) resonerar kring hur vi tidigare har talat om hållbarhet i relation till samhällsplanering främst i ekologiska termer. Nu ses tendenser på att perspektivet lyfts och diskussioner kring den sociala dimensionen ökar. Flera informanter, exempelvis Aspelin, understryker vikten att se till *hela* hållbarhetsbegreppet, och att det då inte går att bortse från social hållbarhet. Winter menar att svenska kommuner nu uppmärksammar den sociala hållbarheten och dessutom uppmärksammar den bristande kunskapen inom området *”En del kommuner har sett att just i den sociala hållbarheten, där står vi oss inte så starka som vi har gjort inom andra områden”* (Winter). I intervjuerna diskuteras alltså en förändring i hållbarhetsbegreppet i stort. Detta kan kopplas till den nya synen på hållbarhet som lyfts av MISTRA (Alfredsson och Wijkman 2014), som sätter det sociala i fokus genom att det ses som målet.

En rimlig förklaring till att den sociala dimensionen i hållbarhetsbegreppet talas om i större utsträckning kan vara att vi ser sociala problem i samhället som ökade klyftor och ojämlikhet allt mer (Stockholms stad 2015, Göteborgs stad 2014). Detta är något som flera av informanterna har belyst. Bland annat Dock på Malmö stad betonar detta: *”Vi har en ökad social orolighet helt enkelt. Kombinerat med att klyftorna ökar”* (Dock). Även Sjöberg kommer in på detta och menar att det är ett faktum att vi ser stora skillnader i samhället: *”Vi har ganska påtagliga sociala problem. Det är inte bara en fråga om tyckande utan det är väldigt konkret”*. Windh tar också upp att det nu har blivit väldigt tydligt och konkret att klyftorna faktiskt existerar, och hänvisar till en rapport (Skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg, Göteborgs stad 2014) som visar att det skiljer sju

och ett halvt år i livslängd mellan olika områden i Göteborg. I intervjun med Faith-Ell diskuterar även hon ökade klyftor i samhället och behovet av att finna arbetssätt för att försöka motarbeta den här utvecklingen:

“Vårt samhälle håller på att dras isär. [...] Vi kan inte hejda att det dras isär, men vi kan hejda hastigheten och vi kan försöka hitta strategier och åtgärder för att minska konsekvenser för de grupper som är mest utsatta.” - Faith-Ell

Sjöberg talar om en förändrad syn på hur den fysiska miljön och planeringen påverkar den sociala hållbarheten. Han belyser även att det är av stor vikt att inom planeringen utveckla processer och verktyg för att hantera problemen. Faith-Ell tillägger att samhällsplaneringens ansvar inom frågan har blivit tydligare: *“Det kan inte längre vara enbart socialsekreterarnas ansvar att klara det här. Utan det är också samhällsplaneringen, för det är samhällsplaneringen som sätter visioner om vilket samhälle vi vill ha”* (Faith-Ell). Sjöberg och Olsson menar dessutom att allt mer forskning inom området har fungerat som en viktig motor för att uppmärksamma kopplingen mellan den fysiska miljön och sociala aspekter. Olsson talar om ett paradigmskifte i den övergripande synen på trafikplanering. Hon menar att trafikplanering och stadsutveckling tidigare setts som separerade men att det nu börjar betraktas som en mer integrerad process, att vi ser trafikmiljöerna som en del av stadsmiljön.

“Vi går från att ha jobbat nästan bara jobba med ett renodlat transportbehov mot ett bredare uppdrag att jobba också med vistelse, offentliga rum och exempelvis upplevelsen av kollektivtrafiken för stadslivet. Det är en tydlig förändring, lite av ett paradigmskifte i synen på trafikplanering. Som är väldigt nödvändig och spännande” - Olsson

Winter är inne på samma spår som de ovanstående informanterna. Även hon tar upp att klyftorna i samhället blir mer tydliga och konkreta, och belyser vidare att det finns olika sätt att se på det, kopplat till olika politiska synsätt. Antingen ses orättvisorna i sig som problemet, eller så fokuseras på de kostnader som är förknippade med utanförskap och kriminalitet.

“Det är mer och mer uppenbart, utifrån hur det ser ut i världen och utifrån politiken som har varit i Sverige sedan 80-talet, att det är ökade klyftor. Förut har mycket av planeringen utgått från hyfsat jämlika villkor. Nu kommer rapporter som visar tydligt att det skiljer, till exempel i medellivslängd, mellan olika stadsdelar. Detta kan tolkas på olika sätt: Är man mera vänsterut så ser man kanske att själva ojämlikheten i sig är problemet, att samhällsplanering ett verktyg för att vända på det. Om man är på andra sidan pratar man kanske mer om sociala risker och oro. Man oroar sig för mer kriminalitet, stora kostnader förknippade med utanförskap, som man pratar om på högerkanten. Det finns olika ingångar i det.” - Winter

Intervjuerna visar även att den politiska viljan är en stor anledning till att det sociala perspektivet får mer utrymme. Lindberg menar att en av anledningarna till att Göteborgs stad arbetar så

mycket med frågorna är att det finns politiska initiativ och att det syns tydligt i Göteborgs stads budget. I intervjun med Hjerstrand Sandberg ges ett exempel på hur den politiska viljan kan vara en viktig drivkraft till att lyfta de sociala frågorna. I projektet Spårväg Syd som hon projektledde på SLL gjordes en påtryckning från politiskt håll att involvera sociala frågor i projektet (Hjerstrand Sandberg).

“Jag kan väl säga hur vi kom in på SKB. Det var politikerna som gjorde den påtryckningen och jag tyckte det var väldigt positivt att det kom från politiken. De sa att den här spårvägen skulle behövas för utsatta områden i Stockholm. Att man skulle kunna binda ihop det och att det skulle kunna bli något mer än bara en snabbspårväg som man pratade om.” - Hjerstrand Sandberg

Baserat på detta kan alltså direktiv “uppifrån” ses som en viktig faktor till att social hållbarhet och SKB får ta plats och kanske även en delförklaring till att vissa kommuner i Sverige ligger före i arbetet. Att politiken efterfrågar denna diskussion skulle kunna förklaras med ovanstående resonemang kring att det kan konstateras att vi ser ökade klyftor och problem i samhället.

Som ett resultat av att den sociala dimensionen lyfts i hållbarhetsdiskursen inom den offentliga sektorn och inom akademien, lyfts även detta perspektiv i det privata näringslivet. Under intervjuerna har det talats om hur social hållbarhet används inom det privata näringslivet i någon form av marknadsföringssyfte. Dock på Malmö stad nämner att företag vill ligga i framkant. Tidigare har mycket fokus legat på ekologiska aspekter och miljömedvetenhet, Dock nämner miljöcertifieringssystemen BREEAM och LEED som exempel. Nu finns det ett kommersiellt intresse i att visa att man har kompetens även inom de sociala frågorna (Dock). Sjöberg belyser också detta: *“Det har blivit en hygienfaktor för det privata näringslivet, att prata hållbarhet, och om den sociala aspekten är en del av det så kan inte bygg- och fastighetssidan låta bli heller”*. Kummel på Stockholms stad är inne på samma tema och menar att många byggföretag och andra aktörer är måna om att lyfta upp kompetens inom de sociala frågorna *“Det är ingen som säger ‘nej, vi jobbar inte med social hållbarhet”*.

5.2 SKB - ett verktyg för att lyfta de sociala frågorna

Baserat på föregående avsnitt, tillsammans med den litteratur som behandlats, är det alltså möjligt att hävda att det finns ett växande intresse för ett mer socialt perspektiv på planeringen. Dock, Berg, Windh och Kummel betonar att det inte är så att det sociala perspektivet är något helt nytt som det inte reflekterats över tidigare, utan att det just är det strukturerade sättet att arbeta med det på, och att behandla frågan som en egen sakfråga som är nytt. Tidigare har det inte varit något som har lyfts som en egen fråga och termen social hållbarhet har inte använts i samma utsträckning som idag. Samtliga informanter är överens om att SKB kan ses som ett sätt att lyfta sociala frågor inom trafikplaneringen. Utöver detta nämns i intervjuerna en rad andra värden som SKB kan bidra till.

“Innan dess [att SKB börjades användas] så har vi ju inte talat om sociala konsekvensbedömningar, men tittat på det utifrån funktioner och trygghetsaspekter och så vidare. Men det här systematiska, att jobba utifrån en matris, och med en manual...”

- Dock

Karin Winter är en av de som menar att SKB kan vara ett sätt att lyfta de sociala frågorna på ett strukturerat sätt. Winter har arbetat på Trafikverket med långsiktigt planering, med stora frågor som vilka samhällsutmaningar som väntar, hur samhället kommer att se ut och inte minst hur efterfrågan på transporter kan komma att se ut i framtiden. Hon berättar att det därför blev tydligt för henne att de sociala frågorna *“dundrar emot oss”* men att Trafikverket inte har ett utarbetat och strukturerat sätt att ta sig an dessa frågor. Hon menar att social hållbarhet fortfarande är ett nytt och ovant begrepp inom trafikplaneringen och talar om SKB som ett potentiellt verktyg för att lyfta dessa frågor (Winter).

Windh menar att SKB kan bidra till att fånga in de sociala frågorna och göra det mindre abstrakt: *“Jag tänker att det är att överhuvudtaget veta vad det är jag håller på med”* (Windh). Hon syftar alltså på att SKB genom att strukturera upp frågorna gör det klarare även för en själv vad social hållbarhet innebär i det specifika fallet. Även Dock på Malmö stad lyfter detta och talar om att skapa en förståelse för de sociala frågorna. Hon talar om att det finns mycket fördomar om att arbeta med social hållbarhet inom planeringen och frågetecken kring vad det verkligen innebär. Hon menar att SKB kan fungera som ett verktyg för att avdramatisera begreppet: *“Det finns väldigt mycket fördomar, att det är något flummigt eller konstigt.”* Hon menar att SKB kan hjälpa till att slå hål på dessa fördomar: *“Jag märker ofta att folk säger ‘jamen vi pratar ju rätt konkreta funktioner, det är ju inga konstigheter’”* (Dock).

Även Sjöberg pratar om att ett verktyg som SKB kan vara ett sätt att göra de sociala frågorna mer konkreta och inte framstå som *“flummiga i folks ögon”*. Flera av informanterna har erfarenheter av att andra aktörer inom branschen, som inte har en vana av att tala om trafik- och samhällsplanering i uttalat sociala termer, inte sällan verkar anse att frågor kring social hållbarhet och SKB kan te sig flummiga, okonkreta och därför svårhanterliga. Genom att använda ett verktyg för att rama in de sociala frågorna (SKB) kan de göras mer tillgängliga för en bredare grupp, även för personer med en mer strikt ekonomisk eller teknisk bakgrund. Därav kan alltså SKB-processer bidra till att medvetandegöra vad social hållbarhet i en viss kontext kan innebära.

Ett annat syfte med SKB, som belyses av flera informanter, är att sätta människor och människors behov i fokus. Detta kan kopplas till hur Stanley et al. (2011) argumenterar för att transportsystemet bör ses på ur ett brett perspektiv. Enligt dem bör vi inte enbart se på trafik med tekniska glasögon, utan istället uppmärksamma hur transportsystemet faktiskt kan underlätta eller försvåra för olika grupper av människor att delta i samhället. Flera informanter kommer in på det faktum att detta perspektiv ibland näst intill bortses ifrån, och inte minst att det har bortsetts ifrån historiskt (Olsson och Andersson Ovuka). *“Vi kanske varit för tekniska i frågan om 'varför bygger vi den här om- eller tillbyggnationen'. Men vi har bortsett allt för ofta från det*

mest självklara - att vi bygger den för att människor ska kunna använda den och att det är dessa människor som bör vara utgångspunkten.” (Olsson). Andersson Ovuka på Trafikverket betonar att: “Vi kan ju inte bygga en infrastruktur för byggandets skull, för att det är tekniskt möjligt, utan vi bygger ju för människan” (Andersson Ovuka). Även om det kan te sig naturligt att vi bygger infrastruktur för att människor ska använda den, är det alltså möjligt att hävda att denna självklarhet, i vissa led, missas.

Hjertstrand Sandberg pratar också om fokuset på människan i planeringen och hur detta perspektiv historiskt sett inte varit en naturlig del i trafikplaneringen. Hon har arbetat mycket med kollektivtrafik och drar en parallell till hur det tidigare refererades till människor som belastning på bussen, snarare än olika typer av resenärer. Istället understryker Hjertstrand Sandberg vikten av att rikta in siktet på olika grupper av individer och hur de rör sig, och se dem i ett större perspektiv. “Det som passar en viss grupp, kanske inte passar en annan” (Hjertstrand Sandberg). Hon resonerar vidare:

“[Syftet är] att synliggöra olika gruppers behov. Att man får in hela spektrat. Sen kan man göra det på olika sätt. Man kan checka av statistiken: Hur många har bil i området, hur högutbildade är folk? Då får man snabbt fram socioekonomisk status för att bilda sig en snabb uppfattning. Sen kan man gå ner på djupet, göra platsbesök och intervjua folk. Eller bjuda in till vykortsdialog och få info från alla.” - Hjertstrand Sandberg

Flera informanter kommer in på samma tema som Hjertstrand Sandberg och talar om SKB som ett verktyg för att se till flera olika grupper och heterogeniteten i samhället. Windh säger att: “Som planerare och arkitekter, tittar vi uppifrån på en karta, kanske till och med går ut på ett platsbesök men inte tusan ligger det i sakens natur att börja prata med människor som bor där eller ta reda på fakta.” och menar att det behövs ett konkret verktyg som SKB för att överhuvudtaget få med sig det sociala perspektivet och se till diversiteten i samhället. Även Winter understryker att samhället har blivit allt mer heterogent och diversifierat samt att det blivit mer tillåtet att vara individuell. Tidigare har planeringen utgått från ett homogent samhälle och allmänintresse, men ju mer diversifierat samhället blir, ju mindre självklart är det vad allmänintresset innebär (Winter). Flertalet informanter menar alltså att en stor potential med SKB är att verktyget bidrar till att se till olika gruppers och individers behov. Till detta kan paralleller dras till det Lucas och Markovich (2011) skriver om; en anledning till att social hållbarhet kan te sig komplext kan helt enkelt vara att människor är olika och har olika förutsättningar.

5.3 Styrkor och svagheter med olika arbetssätt för SKB

Som nämns i kapitel tre finns flera olika angreppssätt och metoder för att arbeta med SKB i Sverige. I följande avsnitt diskuteras informanternas syn på styrkor och svagheter med de modeller för SKB som kommit på tal under intervjuerna, och som även presenterats i

litteraturgenomgången. Bland informanterna är Göteborgs stads SKA-modell välkänd och av vissa informanter benämnd som en vedertagen modell för sociala konsekvensbedömningar (Dock). Många känner även till Malmös modell. Stockholms egen modell SVA är ännu under utveckling (Kummel), men här diskuteras styrkor och svagheter utifrån den tänkta ambitionen med modellen. Slutligen behandlas en internationell modell för SKB, baserad på IAIA (International Association of Impact Assessment).

Göteborgs stads SKA-modell

Utvecklingen av Göteborgs stads arbete med sociala konsekvensbedömningar, eller SKA som de kallar det, sköts av en utvecklingsgrupp där alla förvaltningar och stadsdelsförvaltningar är representerade. I samtliga av Göteborgs stads detaljplaner bör en utredning göras kring om en SKA (och barnkonsekvensanalys) ska utföras, samt hur omfattande den ska vara. Göteborgs stad anordnar dessutom regelbundet utbildningar om verktyget för anställda inom staden (Olsson). Målsättningen är att det ska finnas en stor kännedom om och förståelse för verktyget inom kommunen, i synnerhet bland dem som arbetar med stadsutveckling och trafikplanering.

En av de största styrkorna med Göteborgs stads modell som lyfts fram är att den är utarbetad av tjänstepersoner med stor kännedom om den lokala kontexten. Olsson talar om styrkan i att kommunen har en egen modell som de själva har utvecklat. På så sätt får verktyget en tyngd, det finns en stolthet och en lokal kännedom. Även Windh anser att det är viktigt att känna att man "äger" verktyget. Hon menar att detta helt enkelt bidrar till en större chans att fler människor tar verktyget till sig och att det leder till en större acceptans inom organisationen i fråga. Ytterligare en styrka är att det ligger mycket forskning bakom processen. Som Olsson uttrycker det: *"Det är inget som tjänstemännen själva hittat på"*. Detta kan vara en möjlig anledning till att Göteborgs modell har fått stor spridning bland andra kommuner och organisationer; forskningen bakom tros ge Göteborgs stads SKA-modell legitimitet. Windh påpekar att det är tydligt att det ligger mycket arbete bakom verktyget, och att modellen har utvecklats en hel del sedan den börjades arbetas fram. Hon pratar om att en viktig förutsättning för utvecklingen av Göteborgs modell var den tydliga politiska viljan, som bidrog till att det fanns resurser för att arbeta med frågor som rör social hållbarhet.

En nackdel eller svårighet som nämns med Göteborgs SKA-modell är att den kan vara svår att omsätta på ett tekniskt plan. Olsson menar att det kan bli problematiskt för personer som har mer vana av att arbeta tekniskt och praktiskt eftersom modellen har en relativt hög teoretisk nivå. Detta kan kopplas till resonemanget i tidigare avsnitt, där exempelvis Sjöberg och Dock talar om att frågor som rör social hållbarhet inte sällan uppfattas som abstrakta.

“Det ligger i hela den sociala hållbarhetens natur att det är väldigt brett, skilt och individberoende, det är svårt att säga helhetslösningar som passar för alla. Det är inte det handlar om. Det finns inget exakt. Men det har varit en utmaning när vi jobbat med andra områden av trafikplaneringen som är så precisa och exakta och ställer centimeterkrav. Då är det svårt att föra samman de olika tankesätten. Också ovanifrån, det är svårt att ge legitimitet att lägga ekonomiska resurser på något som är svårt att utvärdera. Vad ger det för resultat liksom?” - Olsson

Citatet ovan illustrerar hur det kan finnas ett glapp mellan olika professioner i en organisation (i det här fallet i en kommun). Personer som har en vana att tala i mer abstrakta och strategiska termer kan eventuellt ha svårt att göra sig förstådd av en person som är mer van att arbeta på detaljnivå. I en trafikplaneringskontext är detta särskilt relevant, då många av de som är inblandade har en teknisk bakgrund och utbildning och ofta arbetar på detaljnivå.

Det är dock möjligt att hävda att det samtidigt ligger en styrka i just detta, eftersom sociala frågor trots allt ofta är komplexa och sällan helt konkreta. Sjöberg menar att en fördel med Göteborgs SKA-modell är att den tvingar fram en diskussion då den faktiskt belyser de lite mer abstrakta frågorna, som exempelvis identitet. Han menar också att rubrikerna i modellen är bra, men betonar samtidigt att de är sprungna ur Göteborgs stads politiska ambitioner, och därför kanske inte är applicerbara i andra sammanhang eller organisationer. Också Andersson Ovuka hävdar att även om Göteborgs modell är bra och rimlig för det sammanhang den används för, nämligen Göteborgs stads egna sätt att utföra översiktsplaner och detaljplaner på, så är det inte en metod som kan användas rakt av på till exempel hennes myndighet Trafikverkets järnvägsplaner, vägplaner eller lokaliseringsutredningar. Därmed skulle Göteborgs modell behöva anpassas om den ska gå att tillämpa i andra sammanhang. Detta resonemang kan starkt kopplas till det Tunström, Gunnarsson-Östling och Bradley (2015) skriver om. De understryker vikten av att social hållbarhet är kontextberoende. Därför bör det i varje specifik planeringsprocess eller projekt definieras och diskuteras vad social hållbarhet kan innebära i det specifika fallet, utifrån den specifika kontexten.

Malmö stads SKB-process

Malmö stad arbetar på ett sätt som skiljer sig från Göteborgs stad. Som nämnt i kapitel tre, är processen markant kortare, jämfört med hur man arbetar i exempelvis Göteborg. Processen är trots det inspirerad av Göteborgs stads SKA-process, men består av en till flera bedömningsmöten som vardera pågår i högst två timmar, och mynnar ut i ett dokument på högst två sidor. På mötena medverkar olika aktörer, ofta kommunala tjänstepersoner och byggherren. Programarkitekten Marianne Dock, som vi talat med på Malmö stad, har själv varit den som har lett arbetet med att ta fram verktyget, som är relativt nytt. Arbetet med det började 2014, och sen dess har flera versioner tagits fram innan den nuvarande versionen blev klar. SKBn har främst applicerats på detaljplaner hittills, men enligt Dock är den så pass flexibel att den mycket väl skulle kunna användas även inom trafikplanering. Hon säger att den totala tidsåtgången för

deras SKB är ungefär åtta timmar, inklusive förberedelse av bedömningsmötet, själva mötet och sammanställning av dokumentet. Enligt henne är just tidsåtgången en stor fördel med deras verktyg, som också gör det lätt att sälja in och att få med sig inblandade aktörer på bedömningsmötena.

Vidare understryker Dock just vikten av att avdramatisera SKB-processen och göra den till något konkret och lättarbetat. Just de konkreta aspekterna betonas; ett exempel som ges på en konkret aspekt är orienterbarhet och att entreér bör vara vända mot gatan. Som har nämnts i ett tidigare avsnitt är just konkretiseringen av sociala frågor ett viktigt syfte med SKB, enligt Dock. Och hon påpekar också att den reaktion hon ofta får från de som varit inblandade i SKB-processen är: *“Var det inte konstigare än så här?”*

Att de som är med och fattar beslut faktiskt deltar i processen kan ses som en styrka med Malmös modell. En parallell kan dras till Windhs intervju, där hon lyfter att en nackdel med SKB brukar vara att den eller de som fattar besluten inte är drivande i SKB-processen. Även Sjöberg menar att det är avgörande att det finns personer i förvaltningsskedet och under byggskedet som också känner ett ägarskap över frågorna. Liksom med Göteborgs stads modell, lyfts även ägandet över den egna processen fram som en stor fördel med Malmö stads arbetssätt. Att de som arbetar på kommunen känner att de “äger” verktyget och är bekväma med det benämns, åtminstone i det här stadiet, som det mest väsentliga. Detta på grund av att det antas leda till att det faktiskt accepteras och används i större utsträckning.

“Det handlar mycket mer om att vi som ska jobba med det [verktyget] ska känna att vi äger verktyget och är bekväma med det. Det var väldigt viktigt. Den biten är viktigare än att det är ”the best of the best-verktyg ever”. Så att det är högre sannolikhet att man kan ta den till sig, och att den används.” - Dock

I intervjun med Dock framkommer även verktygets brister, som är att den begränsade tidsåtgången medför att det inte går att fördjupa sig i allt. Att använda sig av korta möten gör också att bedömningen begränsas till mötesdeltagarnas kunskaper. Detta ställer höga krav på deras förståelse av området och av de sociala frågorna, samt att gruppen som utför bedömningen har tillräckligt bred kompetens. På många sätt handlar Malmös SKB-ansats om att göra något hellre än inget alls. Ambitionen är, som ovanstående citat visar, inte att göra bästa möjliga bedömning, utan snarare att först och främst avdramatisera social hållbarhet och se till att frågan överhuvudtaget arbetas med.

Stockholms stads socialt värdeskapande analyser

Som nämns i kapitel tre har Stockholms stad inte arbetat med sociala konsekvensbedömningar särskilt länge. I skrivande stund utreder tjänstepersoner på kommunen hur staden kan arbeta med det i framtiden. En av informanterna som intervjuas i studien (Kummel) har som arbetsuppgift att ta fram en modell för SKB, på uppdrag av Kommissionen för Social Hållbarhet. Ambitionen med Stockholms stads arbete är att samla de erfarenheter och den kunskap om

sociala frågor som finns inom kommunen och arbeta fram en systematik för det. Stadens modell benämns som SVA (socialt värdeskapande analys) och är enligt Kummel en form av SKB men har ännu större fokus på att komma in i tidiga skeden och att följa med genom hela planprocessen. Det är just detta som skiljer SVA från andra angreppssätt enligt informanterna från Stockholms stad.

“Det hör man från Göteborg och Malmö att de saknar den biten, helheten. Den röda tråden från tanke till utvärdering. Det är det vi försöker fånga upp.” - Kummel

Informanterna på Stockholms stad understryker att idén om att implementera social hållbarhet och sociala konsekvensbedömningar i kommunens planarbete till stor del bör handla om ett tankesätt och perspektiv som finns med under hela processen. Det är av stor vikt att SKB-processen inte uppfattas som ett merjobb eller “*ett till dokument*” (Kummel och Berg). De belyser vikten av SKB som en process, snarare än ett slutdokument.

Att SKBns process är viktigare än slutdokumentet kommer även på tal i andra intervjuer, vilket visar att Kummels och Bergs resonemang delas av fler. Hjerstrand Sandberg uttrycker det på följande sätt i sin intervju:

“Det viktiga tycker jag är att det inte blir en pappersgrej, en hyllvärmare. Dokumentet är inte jätteviktigt. Syftet med att producera rapporten att synliggöra det man har gjort. Men jag tycker att det viktiga är samspelet mellan alla deltagare i projektet. Att de förstår och vet att de är involverade i social hållbarhet, eller den här sociala konsekvensbeskrivningen.” - Hjerstrand Sandberg

Kummel menar att för att undvika att arbetet med SKB reduceras till enbart ett dokument, så är det ytterst viktigt att arbetet pågår under hela planprocessen. Kummel och Berg talar om att arbetet med sociala konsekvenser bör ses som ett tankesätt. Om man lyckas implementera detta som ett självklart perspektiv, blir det lättare att undvika att SKB enbart blir något som man tänker på i slutet av en planprocess. Berg nämner också att mycket av perspektivet redan finns, men att det gäller att hitta ett strukturerat system och arbetsätt för det.

International Association of Impact Assessment

Samtliga av de kommunala tjänstepersonerna vi intervjuat bekräftar alltså att man arbetar med SKB på ett eller annat sätt, även om det skiljer sig en del. “*Alla är på bollen men från lite olika håll och har jobbat på olika sätt*” (Berg). Till detta kan dras en parallell till hur vissa informanter istället har uttryckt en önskan om att inspireras mer från internationell SKB-praktik, och på så vis undvika att flera parter gör samma jobb. Följande avsnitt diskuterar detta synsätt.

Vid sidan av de kommunala modeller som har tagits och tas fram, förespråkar Faith-Ell IAIA's modell för Social Impact Assessment. Hon ställer sig överhuvudtaget kritisk till att man arbetar fram egna modeller i Sverige. Faith-Ell önskar istället att det utgicks mer från IAIA's

internationella modell. Enligt henne medför den internationella praktik och erfarenhet av modellen som redan finns att det blir möjligt att lära sig av andra och undvika att ha alla "barnsjukdomar" själv. Utöver detta ser hon också fördelar i IAIA's Social Impact Assessment's starka kopplingar till miljökonsekvensbedömning. I och med att de utförs enligt ungefär samma principer, och har liknande steg och avgränsningar, så blir det möjligt att slå ihop dem med varandra, vilket hon ser som en stor fördel.

"Vi har internationell erfarenhet som är 30-40 år gammal, det finns ingen anledning att uppfinna något nytt. Vi ser just nu massa fina exempel på att man uppfinner lite allt möjligt i Sverige och min åsikt är att: Nej. Ta den som finns, IAIA." - Faith-Ell

Levin, liksom Faith-Ell, belyser vikten av kunskapsdelning mellan de aktörer som kommit långt i SKB arbetet samt att det vore positivt om vi i Sverige blickade mer mot hur det arbetas med SKB i andra länder:

"[...] också se hur de här kommunerna som har börjat kan närma sig varandra och lära sig av varandra. Och försöka samordna det arbetet man håller på med, så att man inte jobbar parallellt utan får kunskap av varandra. Sen skulle jag också vilja att man tittar internationellt för Sverige ligger efter på det här området." - Levin

Varför olika angreppssätt?

Baserat på hur våra informanter diskuterar kring SKB ovan, är det alltså möjligt att se en mångfald i både infallsvinkel och arbetssätt för SKB. Informanterna nämner flera fördelar med att arbetar med ett eget anpassat verktyg. Olsson menar att möjligheten att anpassa efter vilka behov som finns ger en större frihet. Flera (Sjöberg, Olsson, Dock) nämner även att just i och med att de olika kommunala organisationerna ser så pass olika ut, med olika planprocesser, så är det bra att ha en egen modell anpassad till den lokala situationen. Dock anser att den lokala förankringen är viktig och att kommunen själv känner ägarskap över verktyget. Också Windh anser att det är en fördel att kunna anpassa det till sin lokala kontext och utifrån de lokala politiska visionsmålen. Även om Levin menar att det vore önskvärt om man inspirerades mer av den internationella praktiken i Sverige, tillägger hon att det samtidigt är av stor vikt att se till de lokala förutsättningarna:

"Man måste också tänka på hur den lokala geografin ser ut. Så man måste alltid ha de lokala glasögonen på sig när man jobbar med sociala konsekvensbedömningar." - Levin

Samtliga av informanterna har dock kommit in på frågan huruvida det skulle kunna finnas (och i vissa fall borde finnas) en mer samstämd modell för sociala konsekvensbedömningar. Flera talar om möjligheten med en nationell riktlinje för SKB.

5.4 Utvecklingen av ett nationellt angreppssätt

Det är möjligt att känna av en önskan om ett nationellt ramverk eller en nationell mall för SKB hos ett flertal av informanterna, som också tror att det är åt det hållet utvecklingen kommer gå. Aspelin och Andersson Ovuka tror att det vore positivt med en nationell mall och Andersson Ovuka anser att det särskilt för en nationell myndighet som Trafikverket, där hon arbetar, finns en svårighet i att det görs på olika sätt i olika delar av Sverige. Winter, Kummel och Sjöberg talar om att de tror att det så småningom kommer att utvecklas någon slags gemensam mall eller ramverk. Winter menar att det skulle kunna se ut som för MKB, med en checklista och möjlighet till anpassning till det specifika fallet. Kummel tror att de verktyg som finns idag kommer att närma sig varandra, och att man får något liknande så småningom. Sjöberg resonerar på ett liknande sätt; idag arbetar vi på olika håll, men att så småningom när rätt mognad finns, kan vi mötas och utveckla något gemensamt. Faith-Ell och Levin anser däremot som att lösningen ligger i att börja i andra änden och istället ta tillvara på den internationella praktik som redan finns.

5.4.1 Fördelar med ett nationellt verktyg

De fördelar som ses med ett gemensamt ramverk eller modell är framförallt jämförbarheten och en systematik i arbetet med SKB. Just jämförbarheten nämns av bland annat Winter, Kummel, Olsson och Andersson Ovuka, som menar att det behövs någon slags likriktning för att kunna utvärdera och jämföra olika projekt som utförts på olika håll i landet och av olika aktörer. Om SKBerna är utförda på olika sätt är det svårt att kunna jämföra dem. Olsson anser att en likriktning också skulle möjliggöra kunskapsinföring i andra projekt. På så sätt skulle det vara möjligt att ta lärdom av andra i större utsträckning än idag. Även Levin talar om detta och belyser vikten av att kunna göra komparativa studier och därmed underlätta uppföljning och utvärdering. Faith-Ell, menar dessutom att det skulle vara möjligt att jämföra internationellt med projekt från andra delar av världen, och lära sig av dem.

En annan fördel som lyfts är tidsbesparingen det skulle medföra. Winter och Levin menar att det i nuläget går åt mycket tid åt att fundera på hur man ska gå tillväga, och flera med dem vittnar om en osäkerhet som delvis skulle försvinna om det fanns en vedertagen metod. Sjöberg talar om att en nationell metod skulle bidra till en viss kvalitetssäkring vilket i sin tur skulle kunna ge verktyget en statushöjning. Han säger vidare att det är *“bra att ha standarder eller etablerade arbetsmetoder, som gör att vi inte bara kan säga att vi har beaktat de sociala aspekterna genom att sitta och prata om barn eller jämställdhet på ett möte, utan vi behöver tvinga fram nivån”* (Sjöberg).

Flera informanter menar att om det ska finnas en nationell modell, är det av stor vikt att den är flexibel och anpassningsbar. Winter tror inte att det finns en modell som skulle fungera för alla olika typer av projekt och Kummel samt Aspelin pratar om att utgångsläget är så olika på olika platser att en möjlighet till anpassning är ett måste. Modellen kan då fungera som ett vägledande dokument (Dock), som går att anpassa. Sjöberg uttrycker det som att det är *“bra att ha flexibilitet*

och öppenhet i metoder och anpassning till lokala förutsättningar. Att ta fram något som har en formell status men som fortfarande har en öppenhet för den professionella kompetensen och de lokala förutsättningarna”. Lindberg och Sjöberg talar om att en checklista skulle kunna vara en lösning för att ge en möjlighet till flexibilitet. Genom att ha en bruttolista med massa aspekter, menar Sjöberg att man sedan utifrån den lokala områdesförståelsen och intressentförståelsen, skulle kunna göra en prioritering. På så sätt skulle en blandning mellan generell bredd och hög skärpa kunna fås.

Både Kummel och Sjölund nämner den svenska organisationen Sweden Green Building Councils certifieringssystem City Lab Action, och menar att det kan vara ett verktyg att ta lärdom av i och med att det är ett nationellt arbete som ändå ger utrymme för att anpassa till olika förutsättningar. Windh menar dock att det å andra sidan finns en risk att en nationell standard hade blivit alldeles för generell, och inte hade sagt så mycket. Vidare menar hon att en annan problematik med att ta fram en nationell standard är kopplad till förankring. Windh menar att det finns en risk att många hade varit mindre positivt inställda till verktyget, på grund av att det inte är deras eget verktyg.

En explorativ fas

Även om flera av informanterna alltså anser att det på flera sätt vore positivt med en nationell modell, anser majoriteten att branschen ännu inte är mogen. Sjöberg uttrycker det som att man i nuläget är i en explorativ fas, och att det är bättre att man gör något än inget alls. Dock talar om att just att prova sig fram och göra på sitt eget sätt skapar en förståelse för frågorna, och en förankring i den egna organisationen. Levin menar att det är på grund av att det idag inte finns någon nationell riktlinje i Sverige, som ett flertal olika modeller och arbetssätt växer fram i olika delar av landet. Winter och Olsson resonerar båda kring att det är rimligt att man har olika infallsvinklar och gör på sitt eget sätt, i och med avsaknaden av ett nationellt initiativ. Olsson uttrycker det både som att bristen på nationellt initiativ medför att man inte har något annat val, och att det blir en stor frihet att skapa något eget. Båda två ser det främst som positivt att kommuner och konsulter faktiskt arbetar med social hållbarhet, och att det visar sig just i den lokala utvecklingen av egna metoder.

“Just nu kan jag inte tycka annat än att det är väldigt roligt att ett antal kommuner och konsulter börjar jobba med de här frågorna. I avsaknad av att det finns någon högre upp som tar initiativ är det inte så konstigt att man gör sitt.” - Winter

Med andra ord går det att se en efterfrågan på ett nationellt krafttag. Det kan dock vara så att det behövs en större mognad i användningen av SKB innan frågan om ett nationellt gemensamt verktyg är aktuell.

5.5 Att behandla social hållbarhet som en isolerad dimension

Som nämns i litteraturgenomgången finns flera olika metoder för konsekvensbedömningar som mer eller mindre integrerar flera hållbarhetsdimensioner och intressentgrupper. Ett alternativ till att göra en separat SKB kan vara att se till de tre hållbarhetsdimensionerna och sträva efter en sammanvägd hållbarhetsbedömning. En separat SKB kan också vara mer eller mindre integrerad med andra hållbarhetsbedömningar och antingen se till de renodlade sociala konsekvenserna, eller också belysa ekonomiska och ekologiska konsekvenser ur ett socialt perspektiv. I följande avsnitt diskuteras informanternas syn på denna fråga.

Flera av informanterna ser det som önskvärt att ha ett sammanvägt grepp och hantera de olika dimensionerna av hållbarhet integrerat, istället för separerat som det ofta görs idag. Detta styrks även på flera håll i litteraturen. Geurs et al. (2008) skriver om svårigheterna med att peka ut en konsekvens som exempelvis specifikt *social*. De menar istället att konsekvenser kan ha både social, ekologiskt och ekonomisk karaktär. Även Jones och Lucas (2012) samt Murphy (2012) diskuterar detta. Olsson ser det som både viktigt och utmanande att ha ett helhetsgrepp med sig, och en förståelse för att perspektiven hör ihop. Windh, likt Winter, tycker att det är problematiskt att det har gjorts en uppdelning av hållbarhet i tre delar från första början, och hade hellre sett en sammanslagen hållbarhetsbedömning, och hoppas också på att det är åt det hållet utvecklingen kommer att gå.

”Det kan bli lite knasigt att särskilja det, att dela upp effekterna av en satsning, och etikettera dem och säga att t ex buller är en miljöfråga eller så. Nästan vilken typ av effekt man än får ut så kan den ju både få ekonomiska, sociala och ekologiska konsekvenser.” - Winter

Även Andersson Ovuka och Aspelin anser att det vore bra om det gick att integrera hållbarhetsdimensionerna. Andersson Ovuka anser att vi borde sträva efter att ha *en* konsekvensbedömning, som innehåller flera perspektiv, som miljö, barnperspektivet och andra sociala aspekter och hon ser ett sammanvägt dokument som en underlättning för projektledaren i beslutsfattningen, som annars behöver förhålla sig till flera separata bedömningar och själv göra avvägningen:

”Grodan kontra tryggheten, och barnens möjlighet att kunna röra sig, om de finns i tre olika dokument, vilket ska jag ta? Om de finns i ett dokument och man har vägt samman de frågorna, och man måste prioritera, då är det ju lättare för beslutsfattaren att göra det.” - Andersson Ovuka

Behandla det sociala perspektivet separat - i nuläget

Även om ett flertal av informanterna alltså ser det som önskvärt att integrera hållbarhetsperspektiven, anser de flesta att social hållbarhet och sociala konsekvenser är något som i nuläget bör behandlas separat. Sjölund anser att vi befinner oss i en utvecklingsfas och

därmed bör behandla den sociala dimensionen för sig just nu, en åsikt som även delas av Olsson, Sjöberg och Aspelin:

“I de bästa av världar så hade vi haft stora kvalitet- och hållbarhetsbedömningar, som kom in i tidiga skeden och som omfattade allt. Och så fanns det olika professionella kompetenser med folk som hade ett helhetsperspektiv och andra som hade nischade sakperspektiv och så kom allting alltid med. Men är vi inte där så måste vi ändå lyfta de mest akuta frågorna. Hellre en analys för mycket i så fall.” - Sjöberg

Både Sjöberg, Aspelin, Olsson och Dock nämner risken att den sociala hållbarheten annars lätt drunknar i de ekonomiska och ekologiska aspekterna. De menar att social hållbarhet redan idag har svårt att få tyngd jämfört med de ekonomiska och ekologiska dimensionerna. Till detta kan det dras paralleller till hur Murphy (2012) resonerar kring hur den sociala hållbarhetsdimensionen historiskt sett inte behandlats lika grundligt som ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Aspelin hävdar att dessa perspektiv har en starkare ställning i projekten från början och säger att *“ingen glömmer MKBn eller kalkylen”*, och menar att social hållbarhet däremot är något som inte alltid ingår som en självklarhet. Sjöberg anser att det genom att bryta ut det sociala perspektivet och arbeta med det separat blir möjligt att höja dess status och särskilt lyfta fram det perspektivet.

Winter resonerar utifrån sin roll på Trafikverket och tar upp ett exempel kopplat till kollektivtrafikfrågor och påminner om att det länge var något som varken Vägverket eller Banverket ägnade sig åt, utan där fokuserades det enbart på väg och järnväg. Hon menar att det sedan var enskilda personer som argumenterade för att även kollektivtrafikfrågor är viktiga och idag anser alla inom branschen att kollektivtrafik är en knäckfråga i samhällsplaneringen. Detta exemplifierar alltså att det är naturligt att sociala frågor till en början ses som en separat fråga, men att det med tiden kommer bli mer naturligt att inkludera det bland andra frågor.

“Så är det med många frågor. Man kanske måste ha ett särskilt projekt och man behöver jobba med den på ett särskilt sätt, men ambitionen är att det inte på sikt ska vara en person som blir utpekad till att göra det här, utan att det genomsyrar planeringen som ett perspektiv.” - Winter

Informanterna lyfter en del svårigheter med att göra integrerade hållbarhetsbedömningar. Sjöberg anser att *“ju fler aspekter, dimensioner och faktorer som kommer in i en diskussion, ett samtal eller en process, desto mer komplext blir det”*. Han diskuterar vidare att eftersom ingen kan vara expert på allt, riskeras att djupet tappas i en samlad bedömning. Flera pratar om svårigheten i att jämföra kvantitativa och kvalitativa konsekvenser, och att sociala konsekvenser ofta hör till de sistnämnda. Detta lyfts bland annat av Dock som menar att det lätt blir ett fokus på siffror och halter när miljöaspekter utreds, vilket i en samlad bedömning gör att de sociala frågorna haltar, och inte blir jämförbara med de ekologiska. Även Winter kommer in på detta, och menar att det inom den nationella trafikplaneringen finns en stark ingenjörskultur där det ska mätas och

räkna. Hon fortsätter med att säga att det såklart inte är något fel med det, men att det kan vara svårt att översätta just de sociala frågorna till en siffra. Winter menar att en fördel med att faktiskt sträva efter att kunna mäta de sociala frågorna är att de på så vis kan få en status i och med att de *“blir en siffra bland de andra”* (Winter). Finns ingen siffra är en risk att de fortsätter att vara osynliga i sammanhanget. Även Levin menar att trafikplaneringens ofta tekniska fokus gör att det ofta blir ett fokus på nationalekonomiska termer. Detta skriver också Markovich och Lucas (2011) om, och menar att just svårigheterna med att kvantifiera sociala aspekter kan vara en av anledningarna till att ett socialt perspektiv på trafikplaneringen varit mindre uppmärksammat.

Ytterligare en svårighet med att integrera dimensionerna, som lyfts av Olsson, Andersson Ovuka, Faith-Ell och Aspelin, är att det ofta är olika personer och avdelningar som gör de olika utredningarna. *“De som har jobbat med SKA är inte alltid de som sitter på hållbarhetstjänsterna”* säger Aspelin och Olsson hävdar att: *“Idag är det ofta separata avdelningar som gör de här utredningarna. Hur samarbetar de? Säger de samma sak? För de behöver de göra. Även om det är olika dokument och olika rapporteringar.”* Andersson Ovuka säger att *“Det är olika kompetenser, de som kan det biologiska har ju en kompetens, man kan ju inte kunna allt. Och däri ligger svårigheten: att man måste ha ett större tema att man jobbar ihop och att man ger och tar. Vi måste förstå varandra. Det tror jag att det är den stora utmaningen”*.

Flera av informanterna kommenterar dock att SKB inte nödvändigtvis innebär att bortse från ekologiska och ekonomiska aspekter (Olsson, Dock och Kummel). Snarare ska dessa ingå i analysen, men belysas ur ett socialt perspektiv. Olsson tar upp miljöaspekter som buller och luftkvalitet, som kommer in tydligt även i en SKB, och kanske framförallt i en BKA: *“Det handlar inte om att koppla bort de [miljö- och ekonomiska] aspekterna, utan mer att låta dem komma in i det”*. Kummel menar att de olika hållbarhetsaspekterna ofta hör ihop och påverkar varandra positivt. Hon tar exemplet med ökad cykling, som ger ekologiska vinster, och även leder till bättre folkhälsa vilket är både en social och ekonomisk positiv aspekt. Sjöberg menar också att aspekterna inte nödvändigtvis behövs ställas mot varandra, utan att det går att hitta synergier. Även Dock menar att aspekterna ligger nära varandra och inte går att hanteras separat, utan att miljö och ekonomi ska tas hänsyn till i en SKB.

5.7 Sammanfattning av iakttagelserna från intervjuerna

Ett ökat intresse för en socialt hållbar samhälls- och trafikplanering

Från intervjusvaren går det att se att informanterna är samstämmiga i att det finns ett ökat intresse för social hållbarhet inom samhällsplaneringen, och att det händer mycket inom området just nu. En anledning till detta som lyfts av informanterna är ett nytt fokus inom hållbarhetsdiskursen. Tidigare har främst ekologiska aspekter stått i centrum inom samhällsplanering. Nu börjar man se att det behövs ett mer holistiskt angreppssätt, och då kommer sociala frågor in som ett naturligt nytt fokus. Det har också blivit tydligare att det finns en koppling mellan den fysiska miljön och de ökade klyftorna samt en ökad social oro. Detta beror delvis på mer forskning inom området. Det går slutligen att säga att det har skett något av ett paradigmskifte inom trafikplanering. Från ett tidigare mycket tekniskt fokus, finns nu en mer holistisk syn på trafik, där transportsystemen ses mer som en del av stadsmiljön.

SKB som ett verktyg för social hållbarhet

Intervjupersonerna ser flera värden som SKB kan bidra till inom trafikplaneringen. SKB ses som ett sätt att lyfta de sociala frågorna inom trafik och sätta människan i fokus för planeringen. Det kan också fungera som ett sätt att avdramatisera social hållbarhet och göra det mer konkret. Dessutom ses det som ett verktyg för att uppmärksamma olika grupperns behov och hur olika människor påverkas på olika sätt av trafikplaneringen.

Utvecklingsmöjligheter för SKB

Det går att se en önskan om ett nationellt ramverk eller mall för SKB, och flera informanter tror att det är i den riktningen utvecklingen kommer gå. Däremot anser flera att branschen ännu inte är mogen. Om ett nationellt verktyg skulle tas fram är det viktigt att garantera en flexibilitet och anpassningsbarhet till den lokala kontexten. De fördelar som lyfts fram med ett nationellt ramverk eller en gemensam modell är en ökad jämförbarhet, möjliggörande av kunskapsdelning, tidsbesparing, minskad osäkerhet och en statushöjning av verktyget. Informanterna ser även en del fördelar med modeller som är framtagna för en lokal kontext. De främsta fördelarna som lyfts är friheten att anpassa modellen efter de lokala behov som finns, skräddarsy den efter den egna organisationen samt stoltheten som finns i att det är organisationens egna verktyg.

De flesta informanterna tycker att det kan vara problematiskt att särskilja social hållbarhet från de andra två hållbarhetsdimensionerna. Anledningarna är att en effekt kan få konsekvenser utifrån både ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Särskiljningen försvårar också beslutsfattning. Samtidigt ses flera svårigheter med att integrera perspektiven. Dessa är svårigheterna i att jämföra kvalitativa och kvantitativa konsekvenser, att olika kompetenser och olika personer arbetar med frågorna, samt risken att bedömningen blir för generell och tappar djup. Informanterna tror därför att det i nuläget finns anledningar att behandla sociala frågor separat, för att social hållbarhet inte ska drunkna i miljö- och ekonomifrågorna.

Många anser att det sociala perspektivets och SKBs status behöver höjas och tror att detta kan göras genom att ha ett mer vedertaget, och eventuellt, gemensamt verktyg. Att i nuläget hantera sociala frågor separat tills vanan och kunskapen finns är dock något som samtidigt understryks.

6. Diskussion

Denna studie har syftat till att ge en ökad klarhet i hur SKB används inom trafikplanering i Sverige, samt att undersöka vilken potential som finns för SKB som verktyg. Studien syftar också till att finna framtida utvecklingsmöjligheter för användningen av SKB, som kan stärka verktygets roll inom svensk trafikplanering. För att uppnå detta syfte har följande frågeställningar utgått från:

- I en svensk trafikplaneringskontext, vad kan SKB bidra till?
- Hur används SKB i dagens trafikplanering?
- Vilka möjligheter finns för att stärka kvaliteten och SKBns roll i svensk trafikplanering?

För att besvara ovan frågeställningar har en litteraturstudie genomförts. Även en innehållsanalys av fyra SKB-dokument inom området trafik har utförts samt 12 semistrukturerade intervjuer med olika aktörer inom branschen. I detta avsnitt följer en diskussion angående återkommande teman och insikter som uppkommit under studiens gång.

Med människan i fokus

I studiens litteraturavsnitt och i genomgången av intervjuerna diskuteras ett nytt perspektiv på trafikplanering. Från en i huvudsak teknisk syn på transportsystemet börjar dess påverkan på människor diskuteras allt mer. Att sätta människan i fokus har varit ett återkommande tema under studiens gång och särskilt i de intervjuer som utförts. Det verkar finnas en tendens att i större utsträckning reflektera över hur människor påverkas av trafikåtgärder. I intervjuerna diskuterades ett paradigmskifte inom trafikplanering, där trafik börjar ses som något bredare än vad det tidigare har gjorts.

Även om empirin i denna studie och diskussionen ovan pekar på att det händer mycket inom området just nu, tar det tid för sociala frågor att riktigt få fäste inom trafikplaneringen. Samma sak gäller för SKB; Sociala konsekvensbedömningar inom trafikplaneringen är fortfarande i ett utvecklingsstadium. I dagsläget verkar det som att olika aktörer "provar sig fram" och en reflektion som delas av flera av informanterna verkar vara att det just nu är bättre att vi gör *något* än ingenting alls. Att man provar sig fram och gör på olika sätt bör dock inte enbart ses som något negativt, utan kan samtidigt betraktas som en stor möjlighet att påverka utvecklingen av SKB inom trafikplanering. Därav är det samtidigt viktigt att lägga tid och resurser på att undersöka hur det arbetas med SKB, och att identifiera för- och nackdelar med olika angreppssätt, för att försöka styra utvecklingen i en positiv riktning.

Enligt ovanstående stycke är det möjligt att hävda att det sker ett paradigmskifte inom trafikplaneringen, vilket resulterar i att sociala frågor får större fokus. På frågan varför denna förändring har skett, och varför den sker just nu har informanterna varit i stort sett samstämmiga. En övervägande majoritet av de personer som har intervjuats i studien resonerar kring växande sociala problem i samhället som en av huvudanledningarna till att det talas allt

mer om social hållbarhet inom svensk trafikplanering. Det tycks finnas en förväntning på att planeringen kan utgöra ett sätt att motverka eller hantera de ökade sociala klyftor och oro som det talas om både i intervjuerna och i litteraturgenomgången. Att det finns en koppling mellan hur vi planerar städer och den sociala hållbarheten tycks samtliga informanter anse. En fråga som är värd att diskutera är dock hur stor roll just trafikplaneringen spelar. Vad kan trafikplaneringen påverka, och vad ligger utanför trafikplanerarens makt?

Utifrån de konsekvenser av trafiksatsningar som har identifierats i de studerade SKB-dokumenterna blir det tydligt att transportsystemet i sig inte tros kunna förändra vissa av de grundläggande ojämlikheterna i samhället, som exempelvis skillnader i inkomst och utbildning mellan olika områden. Transportsystemet tycks snarare spela en viktig roll genom att vara ett sätt att mildra konsekvenserna som uppstår av de ojämlikheter som finns. Detta görs genom att möjliggöra människors förflyttning och på så sätt göra dem mindre bundna till en specifik plats och de samhällsfunktioner som finns just där. På så sätt kan transportsystemet ge människor en större makt över sin vardag, genom att nå olika målpunkter, och möjliggöra möten mellan människor från olika områden och med olika socioekonomiska bakgrunder.

Ett exempel på en aspekt av social hållbarhet som dock direkt påverkas av transportsystemet har att göra med *vilka* infrastruktursatsningar som görs *var* och *vem* som drar nytta av dem. Ett exempel är SKBn för Tvärförbindelse Södertörn, där det genomgående i rapporten diskuteras vilka grupper som gynnas av den nya vägen. Där konstateras att de grupper som är mest utsatta socioekonomiskt, också är de som kommer drabbas hårdast av de negativa konsekvenserna och samtidigt dra minst nytta av den nya vägen. Detta är något som i sig kan kopplas till social rättvisa, eller i detta fall, orättvisa.

Detta illustrerar hur trafikplaneringen kan påverka vissa aspekter av social hållbarhet direkt (rättvis fördelning av infrastruktursatsningar), och andra indirekt (som klyftor och segregation). På så sätt kan social konsekvensbedömning vara ett sätt att identifiera de sociala problem som finns samt visa på hur trafikplaneringen kan bidra till att motverka eller lindra dessa. Således kan SKB ses som ett praktiskt verktyg för att hantera de sociala problem som trafikplaneringen faktiskt tycks kunna påverka.

Just möjligheten att se till olika individers och grupper av människors behov tycks vara en stor potential med SKB. Genom att belysa hur olika grupper påverkas av planeringen, går det att tydliggöra att det är svårt att hitta lösningar som gynnar alla grupper lika mycket. Därmed finns en potential hos SKB att kunna bidra med att faktiskt uppmärksamma att det mycket sällan finns en "one size fits all-lösning". Detta exemplifierar även komplexiteten som ligger inom det sociala hållbarhetsbegreppet. Även om SKB inte kan ändra på det faktum att det ofta kommer finnas grupper av människor som missgynnas av de åtgärder som andra gynnas av, kan SKB bidra genom att synliggöra detta.

Ett verktyg för att göra social hållbarhet mer tillgängligt

Utifrån intervjuerna går det att ana en önskan om ett sätt att göra det sociala perspektivet på trafikplaneringen mer konkret och lättförståeligt. Både för de som idag är vana vid att arbeta med dessa frågor men kanske framför allt för personer som inte uttalat arbetar med detta perspektiv dagligdags. Enligt informanterna finns det helt enkelt ett behov av att på ett lättförståeligt sätt ringa in och sätta ord på vad man menar när man pratar om social hållbarhet. Baserat på de svårigheter med att definiera och förklara social hållbarhet som lyfts i både litteraturen, innehållsanalysen och i intervjuerna, blir detta en förståelig önskan. Det kan dock finnas potentiella risker med att konkretisera och avdramatisera frågor som rör social hållbarhet i allt för stor utsträckning. Social hållbarhet och relaterade teman som exempelvis trygghet, hälsa och delaktighet är trots allt inte *alltid* konkret. Det finns därmed en risk att komplexa frågor förenklas och att viktiga perspektiv på så sätt försvinner.

Till resonemanget om risken att det sociala perspektivet förenklas i strävan efter något konkret, kan diskussionen om att se social hållbarhet som något kontextberoende kopplas. Detta är också något som både litteraturen och intervjuerna behandlar. Kanske krävs ingen allmän definition av social hållbarhet, utan en exemplifiering från fall till fall kan tjäna samma syfte. Innehållsanalysen som har utförts i denna studie, kan användas som exempel på detta. Genom att lyfta olika sociala aspekter kopplat till det ett specifikt trafikprojekt blir det ett sätt att specificera vad social hållbarhet kan betyda i det specifika fallet. På så sätt kan SKB ses som ett sätt att exemplifiera vad social hållbarhet kan innebära i en specifik kontext: ett visst planeringsskede, ett viss sorts projekt eller plan eller i ett visst sorts område. Dessutom kan det alltså vara ett sätt att konkretisera social hållbarhet och göra det mer förståeligt och lättillgängligt för en bredare grupp människor.

Utvecklingsmöjligheter för SKB

Studien visar på en variation i angreppssätt för SKB i Sverige. I den här studien lyfts enbart ett antal av de olika lokala modeller som har utvecklats, vilket kan innebära att diversiteten är ännu större än vad studien påvisar. Att kommuner överhuvudtaget har tagit fram sina egna verktyg tycks bero på att det inte har tagits något tydligt nationellt krafttag, samtidigt som det på en lokal nivå har funnits ett intresse av att arbeta med de sociala frågorna. Detta intresse och vilja att arbeta med frågorna verkar delvis komma från politiskt håll. Utifrån intervjuerna som har gjorts och informanternas stora engagemang i frågorna, tycks det även viktigt med enskilda engagerade tjänstepersoner som driver frågorna.

Utöver olika angreppssätt, förekommer det även en rad olika benämningar för verktyget. Både SKB (social konsekvensbedömning), SKA (social konsekvensanalys) och SVA (socialt värdeskapande analyser) har förekommit i studien. Detta är något som skapar förvirring och det är i många fall oklart om och vad det är som skiljer de olika benämningarna åt. Variationen i angreppssätt och benämning av SKB gör att det finns en otydlighet i vad SKB egentligen innebär. Denna otydlighet kan vara en bidragande orsak till att SKB och sociala frågor upplevs som

abstrakta. Baserat på detta, kan det tyckas rimligt att det i framtiden enbart bör finnas *en* benämning på SKB, och även någon slags likriktning i angreppssätt. På så sätt skulle ett förtydligande göras och förhoppningsvis skulle det bidra till att minska en del av den osäkerhet som verkar vara förknippat med SKB.

Som diskuteras ovan arbetar idag många olika aktörer var för sig med just sitt angreppssätt för SKB, och kommunikationen dem emellan är enligt många av informanterna bristfällig. Ett par informanter har kommenterat att det leder till ett merjobb att alla gör samma arbete och har samma "barnsjukdomar". Detta resonemang har flera poänger, då det kan tyckas ineffektivt att olika aktörer arbetar parallellt och gör mer eller mindre samma misstag. Samtidigt kan det vara rimligt att anta att det finns ett värde i att olika aktörer i dagsläget arbetar i ensamhet och gör på olika sätt, om detta leder till att kunskap inom området utvecklas. Det kan dock konstateras att en framtida utmaning ligger i att se till att vi delar med oss av den kunskapsutveckling som skapas. Därav är kunskapsdelning en viktig förutsättning för verktygets utveckling.

Utifrån intervjuerna går det alltså att se ett behov av en statushöjning av SKB som verktyg, för att ge verktyget en starkare position inom trafikplaneringen. Hur detta ska göras står dock inte klart och det behövs antagligen ett flertal förändringar och åtgärder för att uppnå en statushöjning. Enbart att det talas om SKB i allt större utsträckning är en början. Politiken kan också komma att spela en viktig roll, genom att tillsätta ekonomiska medel och formulera mål för arbetet med social hållbarhet, och på så sätt underlätta för myndigheternas arbete med SKB. En annan fråga att diskutera är ett eventuellt införande av lagkrav på SKB. Hur ett sådant lagkrav skulle formuleras diskuteras inte mer utförligt här. Vad som står klart är dock, att om SKB ska få mer uppmärksamhet och status inom trafikplaneringen, krävs en grundlig diskussion kring vad god SKB-praktik innebär. Överhuvudtaget krävs tydligare konsensus kring vad en SKB bör ha för egenskaper.

I intervjuerna framkommer att det finns önskemål om ett tydligare nationellt krafttag, eller en nationell riktlinje för SKB. Utvecklingen av ett mer enhetligt verktyg för SKB skulle kunna vara ett sätt att höja SKBs status. Det är också många informanter som tror att det är åt det hållet utvecklingen kommer att gå. Utifrån intervjusvaren går det dock att peka på en del svårigheter och risker med att ta fram ett sådant ramverk, som bör ha i åtanke. I flera intervjuer lyfts vikten av att ha den lokala kontexten i som utgångspunkt i utförandet av SKB. Ett nationellt verktyg bör därför ha en viss flexibilitet som gör att det finns utrymme för anpassning till både den lokala kontexten och specifika projektmål. Vidare har flera informanter belyst fördelar i att känna ägarskap över verktyget. Fördelar som lyfts är bland annat att det skapar en bättre förankring i organisationen och den stolthet över att verktyget har utvecklats lokalt, som leder till en vilja att arbeta med dem. En eventuell risk med ett nationellt ramverk är att tappa den stoltheten, och att verktyget då känns som ett påtvingat måste. För att undvika denna risk kan ett förslag vara att låta en bred grupp av aktörer vara med och tycka till i framtagandet av verktyget, så att det då upplevs som något som har skapats tillsammans. En tydlig knäckfråga blir därför att skapa ett

gemensamt verktyg eller ramverk som samtidigt är tillräckligt flexibelt, har utrymme för anpassning och som flera olika aktörer varit involverade i att utveckla.

En annan utmaning handlar om att kunna koppla det sociala perspektivet på hållbarhet till det ekologiska och ekonomiska. Utifrån innehållsanalysen går det att se att det inte alltid tas ett helhetsgrepp, åtminstone inte i dessa specifika dokument. För att få en bättre översikt över hur en planeringsåtgärd påverkar hållbarheten utifrån de tre perspektiven, vore det önskvärt att ha någon slags samlad bedömning. Detta är även något som lyfts i intervjuerna, där flera informanter anser att det vore bra att göra en större sammanvägd hållbarhetsbedömning. Den slutsatsen som dras där är dock att det i nuläget finns ett värde i att behandla det sociala perspektiv separat tills dess att det finns en bättre vana av att arbeta med frågorna, och först senare behandla perspektiven mer integrerat. Att i nuläget behandla de sociala frågorna separat har dock sina svårigheter, något som också betonas i intervjuerna. Den främsta svårigheten är att det i beslutsfattningen blir svårt att väga samman de sociala frågorna med andra frågor. Detta har enligt flera av informanterna delvis att göra med det nuvarande fokuset på mätbara indikationer, något som är svårt att hitta för de sociala frågorna. Här kan göras en koppling till en diskussion kring hur en konkretisering av de sociala frågorna står mot att behålla den sociala dimensionens djup och komplexitet.

Något som framkommit under intervjuerna är att många av de förändringar som efterfrågas, som ett nationellt ramverk och en bättre integrering av hållbarhetsperspektiven, ses som något som inte är aktuellt idag utan snarare i framtiden. Det talas ofta om att det behövs en mognad och vana av att hantera perspektiven innan nästa steg kan tas. Detta kan kopplas till diskussionen i början av detta avsnitt, om att det har tagit tid för de sociala frågorna att få fäste inom trafikplaneringen och att bli något som faktiskt arbetas med. Även om dessa frågor nu börjar lyftas, är det tydligt att det är långt kvar innan perspektivet ses som självklart inom trafik. En koppling kan göras till MKB som har tagit lång tid för att få fäste i Sverige. De ekologiska frågorna sågs överhuvudtaget länge som sidofrågor, men ses nu som något som ska tas hänsyn till i de flesta branscher. Kanske är det helt enkelt så att de sociala frågorna, och SKB som verktyg, behöver gå samma resa? Med andra ord är det en väldigt spännande tid att studera hur arbetet med social hållbarhet och sociala konsekvensbedömningar inom trafikplaneringen kommer att utvecklas i Sverige under de kommande åren.

7. Slutsats och förslag på framtida forskning

Denna studie har undersökt hur SKB används inom trafikplanering i Sverige idag, samt vilken potential som finns för SKB som verktyg. Nedan presenteras de slutsatser som kan dras utifrån den genomförda studien och vilka utvecklingsmöjligheter som författarna ser för SKB. Avslutningsvis ges förslag på framtida forskning.

Genom innehållsanalysen av de fyra SKB-dokumenterna samt genom intervjuerna har studien strävat efter att ge en bild av hur det i dagsläget arbetas med SKB inom den svenska trafikplaneringen. Det är tydligt att SKB ännu är i en utvecklingsfas och att det därför inte finns något vedertaget arbetssätt för att utföra SKB i en svensk trafikkontext. Det finns en stor variation i dagens praktik, som återspeglar sig i en utveckling av olika lokalt anpassade verktyg och SKB-processer som varierar i tid och omfattning. Innehållsanalysen visar dock att det finns en rad återkommande teman, eller aspekter, som lyfts i utförandet av SKB, vilket visar på en viss samstämmighet i vilka frågor som ska hanteras inom ramen för verktyget.

Studien bekräftar att de sociala frågorna börjar få större utrymme inom trafikplaneringen än vad de tidigare har haft. Detta kan förklaras med att det just nu tycks ske en förändring i synen på trafikplanering, där det börjar bli en mer spridd uppfattning att planeringen av transportsystemet har en inverkan på den sociala hållbarheten och människors förutsättningar och därmed bör utgå från människors olika behov. Det går också att se en ökad efterfrågan på ett verktyg för att belysa de sociala aspekterna av trafikplaneringen, där SKB ses som ett möjligt verktyg för att göra just detta.

SKB ses vidare som ett verktyg som kan konkretisera social hållbarhet och exemplifiera vad det betyder ur ett trafikplaneringsperspektiv. En allmän uppfattning tycks vara att social hållbarhet är något svårdefinierbart och därmed kan vara svårhanterligt. Genom att använda sig av ett konkret verktyg som SKB, finns en förhoppning om att social hållbarhet ska bli mer greppbart och lättförståeligt. På så sätt kan det tillgängliggöras även för personer som inte har samma vana av att arbeta med frågorna. Det kan dock finnas en konflikt mellan att konkretisera de sociala frågorna och att bevara den komplexitet och det djup som finns i området. Ett sätt att hantera detta kan vara att se social hållbarhet som något som definieras utifrån vad det kan betyda i varje specifikt fall och projekt.

Det är möjligt att se en förväntan på att SKB ska vara ett sätt att tydliggöra kopplingen mellan stadsplaneringen och de växande sociala problem som syns i samhället. På så sätt kan en SKB optimalt fungera som ett av flera sätt att bidra till att minimera de sociala problem som på senare tid tycks vara allt mer påtagliga. En intressant diskussion är i vilken utsträckning den fysiska planeringen kan påverka dessa frågor, och vad som ligger utanför planeringens inflytande. Utifrån denna studie dras slutsatsen att trafikplaneringen kan påverka vissa aspekter av social hållbarhet direkt (rättvis fördelning av infrastruktursatsningar), och andra indirekt (exempelvis

klyftor och segregation). SKB tycks vidare kunna vara ett sätt att hantera den del av den sociala hållbarheten som trafikplaneringen faktiskt kan påverka.

Utifrån studiens resultat är det möjligt att identifiera ett antal utvecklingsmöjligheter för att stärka SKBns kvalitet och roll inom svensk trafikplanering. I studien framgår att en statushöjning av SKB och det sociala perspektivet i stort kan vara ett sätt att stärka SKBs roll. För att stärka social hållbarhet inom trafikplaneringen tycks det viktigt att hantera det som en separat fråga i nuläget, för att längre fram integrera det bättre med övriga hållbarhetsdimensioner. För att en statushöjning av SKB ska till kan krävs ett mer enhetlighet angreppssätt för SKB och någon form av kvalitetskontroll.

Det finns olika fördelar med de olika angreppssätt som har lyfts i studien. Dock är det problematiskt att det inte finns ett mer enhetligt sätt att arbeta med SKB. Några problem med detta är att kunskapsdelning försvåras, samt att det leder till en otydlighet kring vad SKB innebär. Ett gemensamt nationellt ramverk för SKB skulle på flera sätt vara önskvärt. Utöver den förväntade statushöjningen av verktyget, är andra identifierade fördelar att det skulle ge en ökad jämförbarhet mellan olika projekt och planer, underlätta kunskapsdelning, utvärdering och uppföljning. Det skulle även bli tydligare för aktörer som inte har erfarenhet av verktyget att sätta sig in i det, och själva kunna utföra en SKB.

Om ett gemensamt ramverk för SKB skulle utvecklas är det viktigt att det är flexibelt för att möjliggöra anpassning till lokala förutsättningar och mål. Det är också viktigt att ett sådant ramverk utvecklas i samverkan med olika aktörer, för att minimera risken att verktyget känns som ett påtvingat måste. Aktörer inom samhälls- och trafikplaneringen tycks ha spridda åsikter om vad som utgör en bra SKB. Egenskaper som, utifrån denna studie, en SKB bör ha är att den ska kunna ta hänsyn till den lokala kontexten, vara väl förankrad i den egna organisationen och hos beslutsfattarna, kunna vara ett verktyg för att konkretisera social hållbarhet, samt involvera olika aktörer. Det bör också finnas ett fokus på olika grupper och hur de på olika sätt påverkas av planen eller projektet.

Till sist är en slutsats som kan dras av studien att det behövs en ökad mognad och vana av att arbeta med SKB. Verktyget är fortfarande relativt nytt inom svensk trafikplanering och en större erfarenhet kan behövas innan rekommenderade utvecklingsförslag är aktuella.

Förslag på framtida forskning

Baserat på denna studie finns det antal områden där fortsatt forskning kan ta vid. Det finns i dagsläget en del kunskap om hur den fysiska miljön påverkar människors förutsättningar att leva sina liv. Detta område är dock något som behöver utforskas ytterligare för att ge bättre stöd till kopplingen mellan trafikåtgärder och sociala konsekvenser. Här kan det vara intressant att se till andra discipliner som berör människors beteenden och respons på förändringar och hur denna kunskap skulle kunna kopplas till trafikplanering. Slutligen bör också frågan kring utformningen av ett gemensamt ramverk för SKB studeras vidare. En rekommendation från författarna är att studier på detta sker i nära samarbete mellan akademi och näringsliv, för att ge en bra balans mellan teori och praktik.

8. Referenser

- Alfredsson, E. & Wijkman, A. (2014) *The Inclusive Green Economy. Shaping society to serve sustainability — minor adjustments or a paradigm shift?* MISTRA.
- Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling: en kunskapsöversikt*, Karlskrona: Boverket.
- Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*, Johanneshov: Liber.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2009): The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*. Volym 19 (5): 289–300
- Esteves, A.M., Franks D., & Vanclay, F. (2012) Social impact assessment: the state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal*, Volym 30 (1): 34-42,
- Faith-Ell, C., Halling, J., Levin, L. (2016) *Transportplanering i förändring - En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen*, LiU
- Geurs, K.T., Boon, W., Van Wee, B. (2009): Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom. *Transport Reviews*. Volym 29 (1): 69–90
- Gustavsson, E. & Elander, I. (2013) *Social hållbarhet inte bara "sustainababble"? Från mångtydig vision till analytiskt redskap vid uppföljning av stadsbyggnadsprojekt* Rapport centrum för urbana och regional studiers skriftserie, 69. Örebro: Örebro Universitet.
- Glasson, J., Therivel, R., Chadwick, A. (2012): *Introduction to environmental impact assessment*. London: Routledge.
- Göteborgs stad (2011) *Barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys*
<http://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateriochplanarbete/kommunensplanarbete/verktyg-for-stadsplanering-2/socialt-hallbar-utveckling-och-barnperspektiv/barnkonsekvensanalys/!ut/p/z1/> (Hämtad 2017-04-20)
- Göteborgs stad (2014) *Skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg*
- Göteborgs stad (2017) *Göteborgs stads program för en jämlik stad 2018 – 2026*
- IOCGP (Interorganisational Committee on Guidelines and Principles for Social Impact Assessment) (2003) US principles and guidelines: Principles and guidelines for social impact assessment in the USA. *Impact Assessment and Project Appraisal*, Volym 21 (3): 231–250
- Jones, P., Lucas, K. (2012): The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography*. Volym 21: 4–16
- Kvale, S., Brinkman, S. (2014) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur AB

Malmö stad (2016) *Processledarmanual – för Sociala konsekvensbedömningar, SKB* [pdf] Tillgänglig på: <http://malmo.se/download/18.6fb145de1521ab79c0a4134d/1491301697556/2016%2BProcessledarmanual.pdf>

Markovich, J., Lucas, K. (2011) *The Social and Distributional Impacts of Transport: A Literature Review*. Oxford University, TSU Working Paper, July 2011.

May, T. (2013) *Samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur AB

Murphy, K. (2012) The social pillar of sustainable development: A literature review and framework for policy analysis. *Sustainability: Science, Practice, & Policy*. Volym 8: 15–29.

Naturvårdsverket (2012) *Preciseringar av God bebyggd miljö*
<http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/15-god-bebyggd-miljo/Preciseringar-av-god-bebyggd-miljo/> (Hämtad 2017-05-08)

Naturvårdsverket (2015) *Hållbar utveckling med miljöbalken*
<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Rattsinformation/Miljobalken/>
(Hämtad 2017-05-18)

Naturvårdsverket (2016) *God bebyggd miljö* <http://www.miljomal.se/Miljomalen/15-God-bebyggd-miljo/> (Hämtad 2017-05-08)

Naturvårdsverket (n.d) *Fördjupning - Planering transporter*
<http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/Fordjupning/?iid=83&pl=2&t=Lan&l=19> (Hämtad 2017-05-18)

Norconsult (2015) *Sociala konsekvensbeskrivning för Södra infarten*, Producerad på uppdrag av Halmstads Kommun. [pdf] Tillgänglig på:
<https://www.halmstad.se/download/18.febc17f15044970035b1500/1452498494442/SocialaKonsekvensbeskrivning%2C+S%C3%B6dra+infarten+150812.pdf>

Region Skåne (2016) *Planera för människor - Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*. Elanders SFS 1998:808. *Miljöbalk*

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*

Stanley, J., Hensher, D.A., Stanley, J., Currie, G., Greene, W.H. & Vella-Brodrick, D. (2011) Social Exclusion and the Value of Mobility. I: *Journal of Transport Economics and Policy*, Volym 45 (2): 197–222

Stockholms stad (2015) *Skilnadernas Stockholm - Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm 2015*

Stockholms stad (2016) *Från delad till enad stad - Översiktsplanering för social hållbarhet, Delrapport från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm 2016*

Stockholms Läns Landsting, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2015) *Sju perspektiv på hållbar utveckling - Om hur hållbarhetsperspektivet kan stärkas i en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*

Stockholms Läns Landsting, Trafikförvaltningen (2015) *Spårväg Syd Flemingsberg-Skärholmen-Älvsjö - social konsekvensbeskrivning*. Utförd av Sweco på uppdrag av SLL. [pdf] Tillgänglig på: <http://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Alla-projekt/Sparvag-syd/Bilagor/Social%20konsekvensbeskrivning%20Sparvag%20syd.pdf>

Stockholms Läns Landsting, Trafikförvaltningen (2015) *SKB Tunnelbana Odenplan Arenastaden*. Utförd av WSP på uppdrag av SLL. [pdf] Tillgänglig på: <http://nyatunnelbanan.sll.se/sites/tunnelbanan/files/Social%20konsekvensbeskrivning.pdf>

Stockholms Läns Landsting, Trafikförvaltningen (2017) *Regionala trafikförsörjningsprogrammet* [Online] <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/regionala-trafikforsorjningsprogrammet/> (Hämtad 2017-05-08)

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

Trafikverket (2016) *Social konsekvensbeskrivning Tvärförbindelse Södertörn*

Trafikverket (2014) *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2014*. Borlänge: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig på: http://www.trafikverket.se/contentassets/384aceff303140ea99296b35f71b0445/trender_i_trasportsystemet_2014_2014-115_final.pdf

Trivector (2015) *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*. [pdf] Tillgänglig på: <http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/trivector-social-konsekvensbeskrivning-i-infrastrukturplaneringen.pdf>

UNCED (1992) *The Rio declaration*. Rio de Janeiro, Brazil: UNCED

UNDP (2015) *Mål 11: Hållbara städer och samhällen* <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> (Hämtad 2017-05-08)

Vanclay, F. (2003) SIA principles: International Principles for Social Impact Assessment, *Impact Assessment and Project Appraisal*. Volym 21 (1): 3-4

Vanclay, F., Esteves, A.M., Aucamp, I. & Franks, D. (2015) *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. Fargo ND: International Association for Impact Assessment.

Weingaertner, Carina & Moberg, Åsa (2011) Exploring social sustainability: learning from perspectives on urban development and companies and products. *Sustainable Development*. Volym 22 (2): 122–133

Winter, K (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen* Stockholm: Universitetsservice US-AB

World Commission on Environment and Development (1987) *Our common future*. Oxford, Oxford University Press.

Muntliga källor

Aspelin, M. (2017) Intervju den 20 mars, Stockholm

Berg, L. (2017) Intervju 23 mars, Stockholm

Dock, M. (2017) Intervju den 9 mars, Malmö

Faith-Ell, C. (2017) Intervju den 24 februari, Stockholm

Hjertstrand Sandberg, H. (2017) Intervju den 21 april, Stockholm

Kummel, L. (2017) Intervju den 23 mars; Stockholm

Levin, L. (2017) Telefonintervju den 24 april, Stockholm

Lindberg, S. (2017) Intervju den 16 mars, Göteborg

Olsson, M. (2017) Intervju den 17 mars, Göteborg

Andersson Ovuka, M. (2017) Telefonintervju den 24 mars, Stockholm

Sjöberg, J. (2017) Intervju den 10 mars, Malmö

Sjölund, D. (2017) Intervju den 17 mars, Göteborg

Windh, C. (2017) Intervju den 16 mars, Göteborg

9. Bilagor

9.1 Intervjuguide

Intervjun kommer att vara av semistrukturerad karaktär. Vi kommer att ha ett antal specifika teman och frågor som vi främst är intresserade av men vi är förberedda på att intervjun kan komma in på andra frågor och diskussioner.

INLEDNING

- Kort om dig själv
- Yrkesbakgrund
- Kontakt med och erfarenhet av SKB och den sociala hållbarhetsdimensionen av samhällsplaneringen

VARFÖR SKB?

Det finns ett ökat intresse för att arbeta med social hållbarhet inom samhällsplaneringen

- Vad tror du att detta beror på?

Vad anser du är det främsta syftet med SKB?

ARBETSSÄTT

När finns det behov av SKB?

- Inom vilka sorts planer och projekt?
- Vad hoppas man att en SKB ska bidra till?
- "Vad händer sen?" (När SKB-processen är utförd och dokumentet producerat?)

Hur ser du på utvecklingen av kommuners egna modeller/arbetsätt för SKB?

- Exempelvis Malmö stads processmanual och Göteborgs stads SKA-modell
- Positiva respektive negativa aspekter med detta?

Vad har du för tankar kring:

- Att utgå från Internationell SKB-praxis (International Association for Impact Assessment)?
- Att inspireras/utgå från MKB?

Avgränsningar måste göras när sociala konsekvenser ska bedömas; Hur bedöms vilka sociala aspekter som det fokuseras på i ett projekt?

Mål och krav (kommunala, regionala, nationella och/eller globala) att förhålla sig till för när en SKB-process ska utföras?

UTVECKLING

Vad tror du att användandet av sociala konsekvensbedömningar kan bidra till?

Vad tror du är den/de största bristerna med hur vi arbetar med SKB idag?

KOPPLINGAR TILL ANDRA HÅLLBARHETSDIMENSIONER OCH VERKTYG (MKB, JKB, BKA)

Vad finns det för fördelar/nackdelar med att behandla sociala konsekvenser, ekonomiska resp ekologiska var för sig?

- Hur hanterar man konsekvenser som berör flera dimensioner?

Kopplingen till andra sociala konsekvensbedömningar som BKA och JKB:

- Fördelar/nackdelar med att dela upp perspektiven, jämfört med att hantera alla gemensamt i en samlad SKB?

AVSLUTANDE/PRAKTISKA FRÅGOR

Hur bör en SKB-arbetsgrupp se ut, vilka kompetenser behövs?

Benämning

- SKB/SKA? Har det betydelse?

TRITA SoM EX 2017-16