



Trivector.se

Trivector Rapport 2022:182 / Version 1.0



Sociala effekt- och nyttobedömningar i transportplaneringen

Kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala
kapitalet genom MalmöExpressen och Rosengårds station

Lund | Göteborg | Stockholm

Dokumentinformation

Titel: Sociala effekt- och nyttobedömningar i transportplaneringen:
Kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet genom
MalmöExpressen och Rosengårds station

Projektnummer: 20263

Rapportnummer: 2022:182

Författare: Hanna Wennberg, Olivia Dahlholm, Malin Mårtensson, Kristen
Koehler, Christian Dymén, Kristoffer Levin

Medverkande: Lena Hiselius, LTH, Lunds Tekniska Högskola och Karin
Winter, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU)

Beställare: Trafikverket

Kontaktperson: Lisa Örberg

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2022-03-22	Text	Projektgruppen
0.7	2022-11-22		Projektgruppen
1.0	2022-12-16		Beställare

Förord

Under 2020–2022 pågick ett forskningsprojekt om sociala effekter och nyttor av transportinvesteringar, där förändringar i transportsystemet, utifrån hur det bidrar till att stärka det sociala kapitalet i områden, utvärderas kvalitativt och kvantitativt. Ambitionen är att bidra till kunskaps- och metodutveckling inom transportplaneringen vad gäller sociala nyttor med fokus på det sociala kapitalet.

Projektets case utgörs av transportinvesteringarna MalmöExpressen linje 5 och Malmöringen (Rosengårds station) med Rosengård som studieområde. Ytterligare ett område används för jämförelse, utgörs av delar av Nydala/Hermosdal/Lindängen dit en ny linje av MalmöExpressen planeras. Rosengård är ett område som studerats i stor utsträckning redan, men såväl områdets som transportinvesteringars karaktär talar ändå för valet.

I projektet medverkar Trivector, Lunds universitet och NMBU. Projektet finansieras av Trafikverket. Projektledare har varit Hanna Wennberg från Trivector. Olivia Dahlholm, Malin Mårtensson, Kristen Koehler, Christian Dymén och Kristoffer Levin från Trivector har deltagit i projektet.

Lund och Stockholm, 2022-12-16

Sammanfattning

Transportinvesteringar kan vara medel för ökad social hållbarhet, inte minst genom att bidra till tillgänglighet för olika grupper till utbildning, samhällsservice och arbetsmarknad. Investeringarna för också med sig ett signalvärde från samhället vilket kan anses påverka tilliten till samhälleliga institutioner. De förbättrade transportmöjligheterna kan också bidra till att skapa möten och samspel mellan människor inom och mellan olika grupper i samhället. Investeringarna kan vidare bidra till att stärka det sociala kapitalet, alltså tillit mellan människor och mellan människor och samhälleliga institutioner.

Effekter och effektsamband är en central del av svensk transportplanering så som den bedrivs idag. Det finns ett behov av ökad kunskap om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband.

Syfte och genomförande

Syftet med projektet är att, med fokus på det sociala kapitalet, visa hur sociala nyttobedömningar i transportplanering, med särskilt fokus på Trafikverkets verksamhet, kan hantera sociala konsekvenser av kvalitativ respektive kvantitativ karaktär liksom för hur möjligheten till monetär värdering av dessa nyttor ser ut och bör hanteras. Mer specifikt är syftet att genom empiriska studier för Rosengårds station och MalmöExpressen linje 5 testa en redan framtagna modell för bedömning av transportinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet för olika grupper i ett geografiskt område. Socialt kapital är ett sociologiskt begrepp som använts inom flera olika forskningsfält och har bland annat lånats för ekonomiska studier. Begreppet består främst av sociala, och inte ekonomiska, faktorer. Det sociala kapitalet är också mer förknippat med infrastrukturens nyttor snarare än dess hot (nyttor eller kostnader).

Putnams definition av socialt kapital är en av de mest citerade definitionerna. Han menar att socialt kapital byggs upp av tre faktorer: (1) sociala nätverk, (2) allmän tillit till människor samt (3) ömsesidighet eller det sociala utbytet av varor och tjänster med andra. I sina senare arbeten gick Putnam till att kategoriindela socialt kapital i *sammanbindande* och *överbryggande* band, vilket beskrivs utförligare nedan i avsnittet om socialt kapital i nyttobedömning. Tillit är grunden i det sociala kapitalet och Putnam talar om tillit mellan människor som är "olika" genom att de inte tillhör samma grupp med avseende på exempelvis kön, ålder, socioekonomi och geografi (överbryggande socialt kapital) respektive tillit mellan människor som är "lika" och tillhör samma grupp (sammanbindande socialt kapital). Det *länkande sociala kapitalet* handlar om tillit mellan människor och

samhälleliga institutioner och, med andra ord, mellan de som har makt och de som tar del av samhällets resurser.

Vårt fokus är alltså att studera hur socialt kapital, som en social nytta, kan införlivas i transportplaneringens beslutsunderlag, med särskilt fokus på Trafikverket. Vad vi i första hand avser med begreppet social nytta är således en positiv förändring avseende socialt kapital. Vi väljer dock i projektet att prata både om sociala nyttor och sociala effekter eftersom det i Trafikverkets beslutsunderlag, framför allt samlade effektbedömningar är centrala begrepp. Begreppen används genomgående i de olika delarna av en samlad effektbedömning. Beräknade och ej beräknade *effekter* (bedömda effekter) av en investering värderas som en *nytta* eller en *onytta* (kostnad) i den samhällsekonomiska analysen. *Nyttorna* och *kostnaderna* kan i sin tur fördelas i en fördelningsanalys. De beräknade och bedömda *effekterna* genomgår också en transportpolitisk målanalys.

För att kunna bedöma effekter använder vi en teoretisk modell över möjliga effektsamband. Denna modell, som utvecklats i ett tidigare projekt finansierat av K2, bedömer kollektivtrafikinvesteringars bidrag på det sociala kapitalet utifrån tre delar: (1) kollektivtrafikens funktion i termer av tillgänglighet, (2) investeringens signalvärde och (3) möjlighet till möten/samspel mellan människor som tillhör (a) samma grupp eller (b) olika grupper i samhället.

Olika metoder för att bedöma och värdera sociala effekter av transportinvesteringar

Trafiken och transporternas betydelse för den sociala hållbarheten får alltmer fokus i transport- och samhällsplaneringen. Regeringen efterfrågade i direktivet för åtgärdsplaneringen för planperioden 2018–2029 en redovisning av vad social hållbarhet innebär när det gäller transportinfrastruktur och hur social hållbarhet kan integreras i transportplaneringen. Det resulterade bland annat i ett PM till nationell plan: *Ett inkluderande samhälle*.

Det finns en hel del kunskap om hur trafik och transporter påverkar olika aspekter av social hållbarhet – och det finns sannolikt en hel del kunskapsluckor också. Även om sociala nyttor inte har någon etablerad roll i analyser i transportsektorn, så är dessa nyttor inte helt åsidosatta i beslutsunderlagen. Wimarck med flera har genom kunskapsantologin *Metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken* från 2017 kartlagt metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken och teoretiserar social hållbarhet i termer av socialt kapital, socialt utanförskap och segregation samt social jämlikhet och rättvisa. Kunskapsantologin lyfter att social jämlikhet och rättvisa är oftare fokuserat i

nyttobedömningar för kollektivtrafik, medan socialt kapital är ett mer svårfångat och komplext begrepp.

En central analysmetod inom transportsektorn och Trafikverket är Samhällsekonomiska analyser som fick fart under 1990-talet i Sverige och då skapades även arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och -principer, ASEK-gruppen. Inom de samhällsekonomiska kalkylerna har aspekter som berör den miljömässiga hållbarheten fått en allt större betydelse under senaste decennier och inkluderas genom ett flertal parametrar i de monetära värderingarna av olika objekt. Social hållbarhet (med undantag för trafiksäkerhet) har inte fått samma genomslag i beslutsunderlagen, mycket på grund av att det är relativt svårt att definiera, mäta och värdera olika aspekter av social hållbarhet.

Det finns många olika sätt att definiera och kategorisera sociala effekter, nyttor och konsekvenser, och någon vedertagen definition av social hållbarhet finns inte. Kunskaps- och metodutveckling pågår inom området vilket gör att det inte finns en vedertagen metodik eller indikatorer för bedömning av sociala nyttor.

Det finns flera exempel på studier som har gjort försök att värdera just socialt kapital. Studierna ger en relativt samstämmig bild av att ett ökat välbefinnande har stora positiva ekonomiska effekter. Flertalet studier av värdering av socialt kapital studerar dock en viss aspekt av socialt kapital och i de flesta fall inte samma aspekt. De monetära värderingarna som finns kan inte jämföras rakt av utan behöver förstås i sin studerade kontext.

Behovet av att försöka beräkna eller värdera sociala effekter inom transportsektorn har uppkommit då det anses vara ett viktigt steg till att synliggöra dem och ge dem större vikt vid beslutsstöd. Som ett komplement till att införliva värdering av socialt kapital i samhällsekonomisk analys finns det andra alternativa metoder för att värdera sociala nyttor och som är intressanta att utveckla. Detta gäller exempelvis Social Return of Investment (SROI) och Hållbar Avkastning på investeringar (HAI). Bristen i dessa modeller i dagsläget är framför allt avsaknaden av svenska värden. Mer forskning behövs för att i högre grad kunna använda dessa modeller för att jämföra investeringar i transportsystemet.

Utifrån genomförd forskning i projektet samt utifrån samtal och workshoppar har projektet landat i att bredare perspektiv behövs än att enbart fokusera på monetär värdering. Konstaterade effektsamband men ej värderade, vare sig de är kvantifierade eller inte, kan mycket väl vara viktigt beslutsunderlag och bör beskrivas i ord.

Det finns goda möjligheter att inkorporera socialt kapital i Trafikverkets samlade effektbedömningar. I samtal med samhällsekonomisk expertis på Trafikverket konstaterades att nuvarande kunskapsbrist kopplat till socialt kapital framför allt behöver hanteras i det

Lund | Göteborg | Stockholm

första skedet av processen (effektberäkning och effektbedömning), eftersom de olika delarna av Samlad Effektbedömning (SEB) (*Samhällsekonomiska analys, Fördelningsanalys och Måluppfyllelseanalys*) enbart ska ses som olika perspektiv att beskriva effekter ur. Att införliva socialt kapital i SEB kräver således att ovan nämnda effektsamband utvecklas. Kunskapen om hur en transportinvestering kan påverka det sociala kapitalet behöver då beskrivas exempelvis i effektkataloger, som stöd till upprättaren av en SEB.

Många försök har gjorts att bedöma effekter kvantitativt och att bedöma nyttorna monetärt. Det bör dock sägas att dessa försök tillämpar en välfärdsekonomisk ansats. Det synsättet är centralt i Trafikverkets samlade effektbedömningar och har kritiserats för att bland annat fokusera på aggregerade medelvärden för olika typresor framför mer samhällsvetenskapliga ansatser som förstår rörlighet som del i sociala praktiker präglade av maktstrukturer i samhället. Om man förstår socialt kapital som sociala relationer, finns det anledning att intressera sig mer precist för dessa relationer i sitt sammanhang. Den transportekonomiska ansatsen blir här problematisk eftersom den inte förhåller sig till specifika platser, befolkningsgrupper eller andra olikheter i värderingen av nytta. Detta hanteras först *efter* att nyttan beräknats, utifrån ett kontextlöst perspektiv. Det kan också hävdas att kostnadsnyttokalkyler är svårtillgängliga och därmed inte ett verktyg som understödjer demokratiskt debatt om vilka transportinvesteringar som har betydelse för olika grupper.

Ett alternativ till den välfärdsekonomiska ansatsen är sociala konsekvensanalyser/beskrivningar som har ett stort fokus på platser, befolkningsgrupper och kontexten. Nackdelen skulle kunna vara att jämförbarheten mellan investeringar som genomgått en konsekvensbeskrivning blir begränsad. Exempel på sådana ansatser är Både Göteborgs stads modell för social konsekvensanalys (SKA) och Malmö stads modell för social konsekvensbedömning (SKB). Ytterligare ett exempel är Stockholms stad som tillämpar en modell för *socialt värdeskapande analys (SVA)* som är en analysmodell och arbetssätt/process som syftar till att integrera socialt värdeskapande kontinuerligt under planprocessen utifrån målen i översiktsplanen. Även Region Kronoberg har utvecklat en modell för social konsekvensbedömning i regional transportplaneringen.

Studerade transportinvesteringar

I den här forskningsstudien är två områden i Malmö i fokus: Rosengård respektive Lindängen. Rosengård är projektets huvudsakliga studieområde som i första hand antas vara påverkad av de genomförda transportinvesteringarna i form av MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station (Malmöringen). Lindängen är projektets jämförelseområde som inte fått motsvarande transportinvesteringar vid tiden för undersökningen, men som också delar en del socioekonomiska förutsättningar med Rosengård.

Lund | Göteborg | Stockholm

Rosengård är en stadsdel i det av Malmö stads sex stadsområden Öster, som i vår studie avgränsas till delområdena Apelgården, Kryddgården, Törnrosgården, Örtagården och Herrgården. I det område som ingår i vår studie bor omkring 19 000 personer. Flera av Rosengårds bostadsområden karaktäriseras av miljonprogrambygget från sextio- och sjuttioalet. Under de närmaste decennierna ska stadsdelen utvecklas med cirka 2 800 nya bostäder, 500 grundskoleplatser, 450 förskoleplatser och cirka 1 500 arbetsplatser. Visionen för Rosengård är att området ska länkas samman med den övriga staden för att skapa möten mellan människor i trivsamma och attraktiva livsmiljöer.

Lindängen, Almvik, Kastanjegården och Fosieby, i denna rapport benämnt som Lindängen, är alla delområden i stadsdelen Fosie, som ligger i stadsområde Söder. I det område som ingår i vår studie bor drygt 12 000 personer. Området etablerades som bostadsområde under slutet av sextioalet och början av sjuttioalet som en del av miljonprogrammet. Senare har bebyggelse tillkommit i form av radhus i söder och nyligen också nya flervånings bostadshus i centrum. Flera planeringsarbeten pågår för förnyelse av Lindängen och visionen är att området ska bli mer välkomnande och attraktivt för både boende och besökare, med fler bostäder, mötesplatser och skolor.

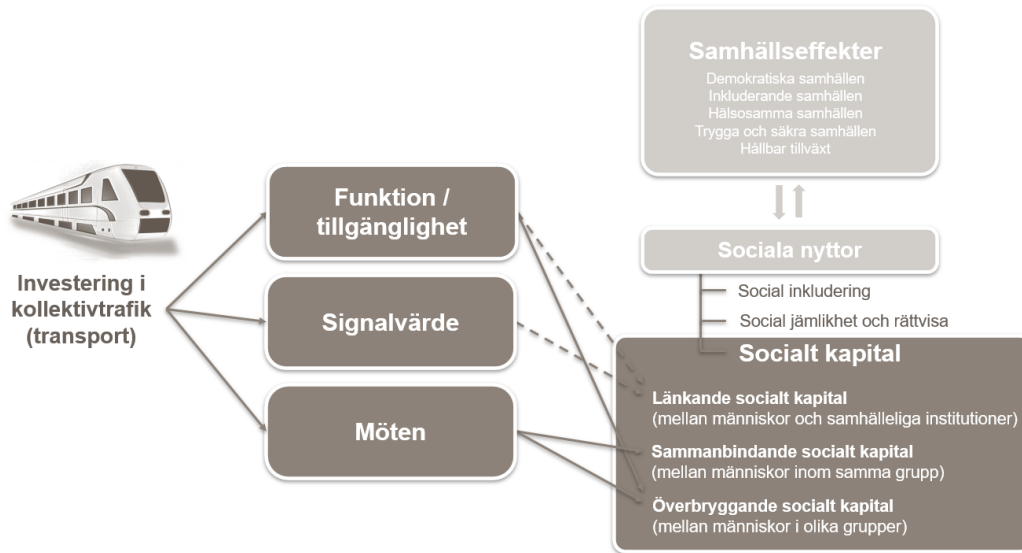
Personer med sämre förutsättningar påverkas generellt i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och segregation är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar i områden när andelen etniska svenskar minskar. Rosengård pekas ofta ut som ett socialt utsatt område i socioekonomiska termer, och Rosengård söder om Amiralsgatan benämns enligt polisens definition som ett *särskilt utsatt område*. I både Rosengård och Lindängen är en övervägande del av befolkningen utrikes födda. Andelen på Rosengård är ungefär den dubbla jämfört med stadens genomsnitt. Även Lindängen har en betydligt högre andel utrikes födda än stadens genomsnitt. Andelen utrikes födda har ökat mellan 2013–2020, särskilt i Lindängen.

MalmöExpressen linje 5 är ett kollektivtrafikkoncept för busstrafik med hög framkomlighet och kapacitet, där stråk trafikeras med kapacitetsstarka bussar på delvis egna körfält och med prioritet i de flesta trafiksignaler. Hållplatserna är anpassade för att resenärerna ska kunna kliva på i bussens samtliga dörrar. Införandet av MalmöExpressen har syftat till att göra busstrafiken dels mer pålitlig och attraktiv, dels minska resenärernas totala restid. Därtill beskrivs konceptet som ett medel för bryta barriärer invånare och stadsdelar emellan, där den ökade tillgängligheten ska bidra till en mer jämlik och sammanhållen stad. MalmöExpressen består av befintliga och tillkommande linjer (2, 4, 5, 8 och 10), varav linje 5 är föremål för denna studie.

Malmökommissionen konstaterade att det finns ojämlikheter i staden som måste utjämnas för att få en hållbar stad, och ett område som identifierades var just Rosengård. Här kom utredningen fram till att det inte räcker med sociala projekt utan att även samhällsbyggnadsprojekt måste till, inte minst genom station Rosengård. Rosengårds station ligger längs Malmöringen och är en funktionell station som binder ihop Malmös västra och östra delar. Stationen är navet i Malmös stadsbyggnadsprojekt Amiralsstaden vars mål är att knyta samman Rosengård med intilliggande stadsdelar och minska utanförskapet genom att tillskapa nya och upprustade bostäder och arbetstillfällen (Bennewitz, 2020). Stationen invigdes i december 2018 och knyter samman delar av staden med olika socioekonomiska förutsättningar. Tågen stannar på Malmö central, Östervärn, Rosengård, Persborg, Svågertorp, Hyllie och Triangeln.

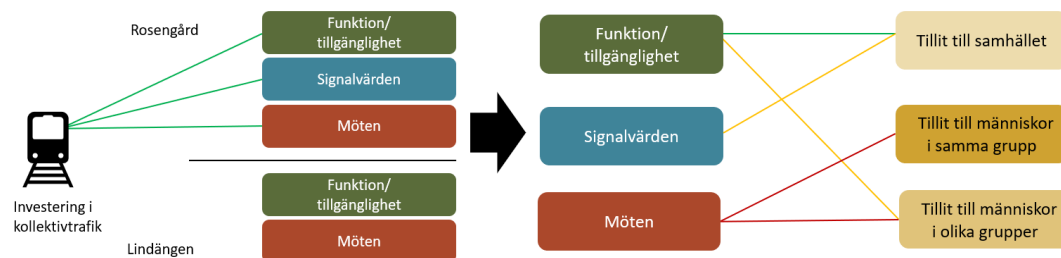
Hur har transportinvesteringarna påverkat det sociala kapitalet – analys av samband

I nedanstående figur visas en översikt för modellen och de effektsamband (motsvarande linjerna) som projektet studerar och som till viss del bekräftats av studier som funnits i litteraturen. Dessa samband behöver dock verifieras ytterligare. Streckade linjer innebär att mycket litet evidens funnits i litteraturen. Denna modell bedömer i ett första steg (den vänstra delen av modellen) kollektivtrafikinvesteringars bidrag på det sociala kapitalet utifrån tre delar: (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten/samspel* mellan människor, som tillhör (a) samma *grupp* eller (b) olika grupper i *samhället*. I ett andra steg bedömer modellen hur *tillgänglighet*, *signalvärde* och *möjlighet till möten* bidrar till det *sociala kapitalet*, uttryckt som länkande, sammanbindande och överbryggande socialt kapital. De ljusgrå delarna i modellen visualiserar att socialt kapital är en typ av social nytta som kan generera positiva samhällseffekter.



Figur 1: Modell över hur det sociala kapitalet påverkas av transportinvesteringar. Källa: Dymén et al., 2020

I Figur 2 illustreras de effektsamband vi har hittat i vår empiriska analys. Grön linje i den första effektkedjan (vänstra delen) innebär att vi kan se en signifikant skillnad mellan Rosengård och Lindängen. Vi drar då slutsatsen att en investering kollektivtrafik bidrar positivt till *funktion/tillgänglighet*, *signalvärden* och *möten*. I effektkedjans andra del innebär grön linje en måttlig positiv korrelation, gul en låg positiv korrelation, och röd en försumbar/ingen korrelation.



Figur 2: Synliga effektsamband.

Svarande på både Rosengård och i Lindängen har en hög upplevd tillgänglighet, oberoende av det huvudfärdmedel som respondenten har angett. Rosengård har fått större insatser på kapacitetsstark kollektivtrafik före enkätstudien, i form av MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds Station, vilket visar sig i enkätsvaren. Det finns en signifikant skillnad mellan

Lund | Göteborg | Stockholm

områdenas sammanvägda tillgänglighet, där Rosengårdsbor genomgående har mer positiva upplevelser av kollektivtrafiken än Lindängen.

Resultaten innebär att när vi undersöker modellens första effektkedja från kollektivtrafikinvestering → *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* så ser vi att det finns en signifikant skillnad mellan Rosengård och Lindängen vilket tyder på att investeringarna påverkat dessa aspekter.

Exempelvis ser vi att särskilt MalmöExpressen linje 5 har haft en stor betydelse för de boendes tillgänglighet – det handlar om möjlighet att kunna genomföra sina dagliga aktiviteter, kunna leva det liv en vill, nå fler platser med kollektivtrafiken än tidigare, och underlätta resande till arbete och skola. Här får MalmöExpressen linje 5 högre medelvärden än Rosengårds station, vilket också speglar intervjuresultaten som visar att betydligt fler använder sig av MalmöExpressen linje 5 i sin vardag. Det finns även fritextsvar som tyder på att särskilt MalmöExpressen linje 5 har påverkat Rosengårdsbors tillgänglighet positivt:

"Det påverkar mig att ta mig till skolan varje dag och träffa människor/vänner."

"Det gör att livet blir lättare och snabbare."

"Busslinje 5 kommer var 5 minut. Det är bra för människor att ta sig till jobb och skola."

"Allt är bra med buss 5. Man kan ta sig överallt enkelt, behöver inte byta."

"Det är väldigt viktigt för mig och jag klarar mig inte utan den."

"Endast positivt. Enklaste och snabbaste busslinjen i Malmö."

Undersöks nästa del i effektkedjan, det vill säga *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* → *socialt kapital* så ses det måttlig positiv korrelation i Rosengård mellan *funktion/tillgänglighet* och *tillit till samhället* och en låg positiv korrelation mellan *signalvärde* och *tillit till samhället*. Tilliten till andra människor, både inom samma grupp och mellan olika grupper, tycks mer komplex och vi ser endast mycket låga eller försumbara korrelationer mellan tillgänglighet, signalvärde och möten till det överbyggande och sammanbindande sociala kapitalet. Här ska vi komma ihåg att det finns flera utmaningar som handlar om tillit till andra människor i form av bland annat lägre grad av trygghet och kollektiv förmåga. Det är därför inte rimligt att anta att investeringen i kollektivtrafik kan bidra till en för stor del av det överbyggande och sammanbindande sociala kapitalet. Effekten på det sammanbindande och överbyggande sociala kapitalet ska dock på intet sett negligeras, men det behövs ytterligare studier för att belysa de långsiktiga effekterna på det överbyggande sociala kapitalet av kollektivtrafikinvesteringar.

Det är dock viktigt att poängtera att korrelationstesterna inte avgör orsak och verkan. Testet i sig signalerar alltså inte om det finns en riktning i korrelationen. Det är ändå rimligt att anta att riktningen gäller från vänster till höger, alltså att exempelvis *funktion/tillgänglighet* påverkar *tillit till samhället och tillit till människor i olika grupper*. Rimligheten ligger framför allt i att den teoretiska modellen som testats delvis har belagts i tidigare forskning.

Slutsatser och rekommendationer

En generell lärdom från litteraturgenomgången är att det finns flera exempel på studier som har gjort försök att värdera socialt kapital. Behovet av att försöka beräkna eller värdera sociala effekter inom transportsektorn har uppkommit då det anses vara ett viktigt steg till att synliggöra dem och ge dem större vikt vid beslutsstöd. Dock har inga konkreta försök gjorts för att beräkna en transportinvesterings effekt på det sociala kapitalet, och vi kan genom studerad litteratur se att fortsatt forskning behövs för att kunna överväga införlivning av socialt kapital i exempelvis en samhällsekonomisk analys. En fortsatt dialog behövs också med arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och -principer, ASEK-gruppen.

Oavsett angreppssätt behövs mer kunskap om möjliga effektsamband mellan transportinvesteringar och det sociala kapitalet. Den kunskapen har vi i projektet byggt upp genom empiriska studier för Rosengårds station och MalmöExpressen linje 5, genom att testa en redan framtagna modell för bedömning av transportinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet för olika grupper i ett geografiskt område.

Vi hittar konkreta effektsamband som är värda att studera vidare. En rekommendation är att dessa effektsamband beaktas i beslutsunderlag som rör transportinfrastruktur kopplat till kollektivtrafik i socialt mer utsatta områden. Rosengård visar generellt en socioekonomisk utsatthet och låga värden på socialt kapital genom exempelvis indikatorer såsom trygghet och valdeltagande. Vår slutsats är dock att investeringar i kollektivtrafik är en av flera aspekter som bidrar till att höja det sociala kapitalet.

För fortsatta studier skulle det dock vara intressant att gräva djupare, dels i vår egna data, dels med hjälp av ny data, huruvida individuella faktorer såsom inkomst, kön och ålder påverkar hur en investering bidrar till det sociala kapitalet. Därtill kan insamlad data för Lindängen utgöra en föremätning till den investering som gjorts i MalmöExpressen linje 8 som berör området. En uppföljande studie av effekterna kan ge ytterligare bidrag till att säkerställa sambanden mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital.

Huruvida effektberäkningar eller monetär värdering bör göras av sociala nyttor kräver fortsatt forskning. Vi drar dock slutsatsen att effektberäkningar och effektbedömningar inte nödvändigtvis bör genomgå en samhällsekonomisk analys, då risk för dubbelräkning är stor

Lund | Göteborg | Stockholm

samt att samhällsekonomisk analys inte beaktar olika grupper av människor, något som är ett huvudsyfte med att bedöma det sociala kapitalet. I vår empiri ser vi att en investering påverkar det sociala kapitalet hos mer utsatta grupper. Huruvida det sambandet även gäller starkare grupper vet vi inte. Därav, utifrån Trafikverkets perspektiv, som fångats upp i samtal och workshoppar, bör fokus snarare vara på att dels beskriva och utforska vidare effektsambanden mellan kollektivtrafikinvesteringar och det sociala kapitalet, dels vidareutveckla fördelningsanalysen med det sociala kapitalet.

Det är dessutom problematiskt att generalisera effekterna av en kollektivtrafikinvestering på det sociala kapitalet. Det kan mycket väl visa sig i fortsatta studier att ”styrkan” av en kollektivtrafikinvesteringens påverkan på det sociala kapitalet beror på socioekonomiska eller andra faktorer. En generell effektberäkning eller effektbedömning kan då inte göras.

Med det sagt är ändå ett argument för att arbeta vidare med monetära värderingar att de tenderar att få större genomslagskraft som beslutsstöd. Det är dock inte säkert att en monetär värdering är önskvärd, då det finns en risk att något så komplicerat som socialt kapital reduceras till siffror som är svåra att genomsynas och diskutera. Vi kan konstatera att det gjorts många försök att monetärt värdera socialt kapital, dock inte med avseende på kollektivtrafikinvesteringar. Det svåra är att säkerställa att den monetära värderingen är heltäckande.

Innehåll

1. Inledning	16
1.1. Bakgrund	16
1.2. Syfte och projektmål.....	19
1.3. Avgränsning och författarnas ansats.....	19
1.4. Metod och genomförande	21
2. Metoder för att bedöma och värdera sociala effekter av transportinvesteringar.....	26
2.1. Ökat fokus på sociala effekter i transportplanering	26
2.2. Brister, åtgärder och effekter i transportplaneringen	27
2.3. Olika perspektiv på sociala effekter, nyttor och konsekvenser i transportplanering	29
2.4. Bedömning av sociala effekter	34
2.5. Samhällsekonomisk analys (SEA) inom den svenska transportplaneringen ..	40
2.6. Alternativa metoder för att bedöma ej beräknade sociala effekter	44
2.7. Hur kan det sociala kapitalet mätas och värderas?	45
2.8. Sammanfattande analys	50
3. Studerade transportinvesteringar och geografiska områden.....	53
3.1. Rosengård och Lindängen	53
3.2. MalmöExpressen	62
3.3. Rosengårds station (Malmöringen).....	65
3.4. Uppfattningar om transportinvesteringarna enligt tidigare studier	68
4. Hur har transportinvesteringarna påverkat det sociala kapitalet? ..	70
4.1. Utveckling av tillgängligheten i Malmö	70
4.2. Intervjustudie	81
4.3. Enkätstudie	85
4.4. Analys av samband.....	92
5. Slutsatser och rekommendationer	113
Effektsamband mellan kollektivtrafikinvesteringar och det sociala kapitalet	113

Bilaga 1 Enkät Rosengård

Bilaga 2 Enkät Lindängen

Bilaga 3. Kategorisering enkätfrågor

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Transportinvesteringar kan vara medel för ökad social hållbarhet, inte minst genom att bidra till tillgänglighet för olika grupper till utbildning, samhällsservice och arbetsmarknad. Investeringarna för också med sig ett signalvärde från samhället vilket kan anses påverka tilliten till samhälleliga institutioner. De förbättrade transportmöjligheterna kan också bidra till att skapa möten och samspel mellan människor inom och mellan olika grupper i samhället. Transporternas betydelse för att stärka det sociala kapitalet i termer av tillit får allt större uppmärksamhet i samhällsplaneringen, men samtidigt saknas vedertagna metoder med evidensbaserade effektsamband för att bedöma påverkan på socialt kapital, trots att vi vet att bristande socialt kapital i termer av tillit bidrar till polarisering och utanförskap som medför stora kostnader för samhället.

Effekter och effektsamband är en central del av svensk transportplanering så som den bedrivs idag. Det finns ett behov av ökad kunskap om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband. Möjligheter och svårigheter att beskriva och kvantifiera sociala nyttor, samt även värdera sociala nyttor i monetära termer, har belysts i några tidigare utredningar och studier. I det här projektet tar vi avstamp i dessa studier för att bidra med underlag till sociala nyttobedömningar vad gäller effektsamband för transportinvesteringars betydelse för det sociala kapitalet samt kunskapsunderlag på en principiell nivå för värdering av sociala nyttor, i form av socialt kapital, i monetära termer för vidareutveckling av de kvantitativa nyttobedömningar som görs inom transportplanering, till exempel samlad effektbedomning.

Transportmöjligheterna påverkar människors inkludering i samhället. Investeringar i transportsystemet kan bidra till ökad social hållbarhet, inte minst genom att skapa tillgänglighet för olika grupper till utbildning, samhällsservice och arbetsmarknad. Investeringen i sig, att behoven hos en viss grupp eller område adresseras av samhället genom en transportåtgärd, har också ett viktigt signalvärde vilket kan påverka tilliten till samhälleliga institutioner. De förbättrade transportmöjligheterna kan också bidra till att skapa möten och samspel mellan människor, både inom och mellan olika grupper.

Man talar alltmer om att transportsystemet har en roll i att stärka det sociala kapitalet i samhället där det sociala kapitalet är en del av de sociala nyttorna. Bristande socialt kapital i termer av tillit bidrar till polarisering och utanförskap som medför stora kostnader för samhället (Dymén et al., 2020; Wennberg et al., 2015).

I sociala nyttobedömningar av transportinvesteringar är det utfallet av åtgärder på den sociala hållbarheten som brukar kallas ”sociala nyttor”. Det finns olika sorters sociala nyttor

förenade med transportinvesteringar. I Trafikverkets beslutsunderlag, samlad effektbedömning, benämns nyttor också som effekter. Dessa kan definieras, skäras och sorteras på olika sätt, men Wimark med flera (2017) gör en distinktion mellan tre huvudsakliga kategorier: (1) social inkludering, (2) jämlikhet och rättvisa samt (3) det sociala kapitalet. De två förstnämnda kategorierna har hittills varit mest fokuserade, men transporternas betydelse för att stärka det sociala kapitalet är en sorts social nytta som börjar uppmärksammas alltmer i samhällsplaneringen. Särskilt påtagligt blev detta under Sverigeförhandlingen där den nyttobedömning som efterfrågades för sociala nyttor särskilt pekade ut socialt kapital som fokus för bedömningen.

Det finns ett behov av ökad kunskap om hur sociala nyttor kan bedömas, kvalitativt och/eller kvantitativt. I Trafikverkets arbete med social hållbarhet konstateras kunskapsluckor om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband, och att social hållbarhet ofta saknas i åtgärdsval och beställning av investeringsprojekt. Det behövs även kunskap om effektsamband, inte minst till de samlade effektbedömningarnas fördelningsanalys (TRV 2020/20621). Trivector genomförde under 2020 på uppdrag åt Trafikverket en systematisk genomgång av litteraturen i syfte att hitta effektsamband och kunde konstatera att det finns många relevanta studier som är användbara för olika effektantaganden i nyttobedömningar, men dock är det få som studerat effekter av åtgärder. Dessutom är det få studier som handlar om socialt kapital (Wennberg et al., 2020).

Även om intresset för det sociala kapitalet ökar i transportplaneringen saknas vedertagna metoder med evidensbaserade effektsamband för att bedöma transportinvesteringars påverkan på socialt kapital. Bland annat har Winter (2015) kritiserat de nyttobedömningar som gjordes inom Sverigeförhandlingen av denna anledning och hon menar även att de försök som gjordes för att bedöma socialt kapital bortsåg från strukturella förändringar och övervärderade möteseffekterna. Winter sammanfattar och diskuterar de redovisningar av ”sociala nyttor” som kommuner, regioner och andra intressenter har lämnat till Sverigeförhandlingen som underlag för förhandling av höghastighetsjärnväg i Sverige. Enligt Winter fångar beskrivningarna av social nytta flera intressanta frågeställningar och infallsvinklar men hon konstaterar samtidigt att många antaganden saknar tydlig vetenskaplig grund. Materialet bedöms som allmänt hållet och med få tydliga slutsatser. Materialet är endast i mycket liten utsträckning kvantifierat. Sammantaget ges bilden av att bedömningar/beskrivningar av sociala nyttor generellt inte är särskilt utförliga, har en grov gradering och bygger på kvalitativa bedömningar.

Winter (2015) menar vidare att själva begreppet ”nytta” är problematiskt och vanligtvis förknippat med samhällsekonomiska kalkyler och utgår från en välfärdsekonomisk grund. Winter föreslår att nyttobegreppet ska reserveras för samhällsekonomiska diskussioner och att det viktiga snarare är kännedom om sociala konsekvenser.

För att möta behovet att bättre beakta transportinvesteringars betydelse för det sociala kapitalet togs en teoretisk modell fram i ett forskningsprojekt finansierat av K2, se Dymén med flera (2020). Denna modell bedömer kollektivtrafikinvesteringars bidrag på det sociala kapitalet utifrån tre delar: (1) kollektivtrafikens funktion i termer av tillgänglighet, (2) investeringens signalvärde och (3) möjlighet till möten/samspel mellan människor som tillhör (a) samma grupp eller (b) olika grupper i samhället. Utgångspunkt är en modell för social nyttobedömning från Sverigeförhandlingen 2015 och Stockholmsförhandlingen 2013. Modellen har också tagit avstamp i en forskningssammanställning som gjorts av Wimark med flera vid Stockholms universitet 2017 om metoder för social nyttobedömning av kollektivtrafik. De effektsamband som modellen bygger på har bara till viss del kunnat bekräftas av forskningen och i projektet konkluderar Dymén och de andra forskarna att det behövs nya empiriska studier för att bekräfta effektsambanden samt fortsatt forskning för att fastställa lämpliga mått och metoder att använda i praktisk transportplanering. En studentuppsats av Schönström (2019) som gjordes inom ramen för projektet utförde studier för tunnelbaneinvesteringen Akalla-Barkaby som bland annat indikerar att investeringarnas signalvärde har betydelse för det sociala kapitalet.

Utöver att fånga effekter och effektsamband för social hållbarhet i kvalitativa och kvantitativa termer, har även möjligheten att värdera effekterna som sociala nyttor i monetära termer belysts i några tidigare forskningsprojekt. Genom att kvantifiera och värdera de sociala nyttorna är tanken att dessa nyttor ska få större genomslag i beslutsunderlagen i samhällsplaneringen. I forskningsprojektet SIGURD som leds av RISE undersöks stadsbyggnadsinvesteringars effekter och värden för en hållbar samhällsutveckling med utgångspunkt i så kallad SROI-metodik (Social Return of Investment). Trivector har tillsammans med samarbetspartners i Urban Innovation Lab tidigare provat liknande ansats inom projektet ”Modell för inkludering av sociala nyttor i investeringar för stadsområdesutveckling” (även kallat HAI-projektet) med finansiering av Vinnova. I ett studentarbete som gjordes med utgångspunkt i HAI kartlades beräkningsunderlag och effektsamband för sociala nyttor för ett transportrelaterat case, se Bohlin (2020). Konklusionen har även här varit att det finns ytterst begränsat med beräkningsunderlag för många av de sociala nyttor som förknippas med investeringar i transport och stadsutveckling liksom bristande kunskap om effektsamband.

Effekter och effektsamband är en central del av transportplaneringen. Inom Trafikverket tillämpas samlad effektbedömning (SEB) där, utöver en samhällsekonomisk analys, även bidrag till transportpolitiska mål samt fördelningseffekter bedöms. Fördelningseffekter bedöms i termer av hur nyttor och onyttor fördelar sig på till exempel kön (avseende tillgänglighet), åldersgrupp, geografi och trafikslag. Bedömningarna av transportpolitisk måluppfyllelse görs med avseende på bidrag till funktions- och hänsynsmålet (som inkluderar till exempel jämställdhet och barn/unga). I en SEB görs även en kort textmässig beskrivning av bidrag till långsiktig hållbarhet (social, ekologisk och ekonomisk), där påverkan på social hållbarhet beskrivs utifrån effekter på trafiksäkerhet och hälsa samt

jämlikhet och jämställdhet och ekonomisk hållbarhet utifrån effekter på en kostnadseffektiv tillväxt och balanserad regional utveckling. Beskrivningen görs på översiktlig nivå och formuleringarna är standardmässiga utan detaljerade analyser av sociala effekter.

Vad gäller samhällsekonomisk analys inom transportplaneringen hanteras för närvarande inte sociala nyttor, såvida inte trafiksäkerhetseffekter betraktas som en social nytta. Emellanåt lyfts frågan om att inkludera hälsoeffekter, men då med en brasklapp om risken för dubbelräkning av effekter. Frågan är om det finns tillräckligt med underlag vad gäller effekter och effektsamband för sociala nyttor för att hanteras i samhällsekonomisk analys, och frågan är också om olika slags sociala nyttor ens låter sig fångas och beskrivas, eller om de ens bör, på det kvantitativa sätt som dessa analyser innebär. Detta är också frågor som behöver belysas.

1.2. Syfte och projektmål

Syftet med projektet är att, med fokus på det sociala kapitalet, visa hur sociala nyttobedömningar i transportplanering, med särskilt fokus på Trafikverkets verksamhet, kan hantera sociala konsekvenser av kvalitativ respektive kvantitativ karaktär liksom för hur möjligheten till monetär värdering av dessa nyttor ser ut och bör hanteras. Mer specifikt är syftet att genom empiriska studier för Rosengårds station och MalmöExpressen linje 5 testa en redan framtagna modell för bedömning av transportinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet för olika grupper i ett geografiskt område. Projektet bidrar på så vis till kunskap om effekter och effektsamband rörande social hållbarhet, särskilt för socialt kapital där kunskapen idag är lägre, och till utveckling av metoder som kan appliceras i sociala nyttobedömningar inom transportplanering. Vidare syftar projektet även till att ta fram kunskapsunderlag för värdering av sociala nyttor exempelvis i monetära termer med fokus på det sociala kapitalet som studeras empiriskt inom valda investeringsprojektet och som kan utgöra underlag för fortsatt forskning.

1.3. Avgränsning och författarnas ansats

Det är av vikt att beskriva den ansats som författarna har i forskningsprojektet och i skrivandet av rapporten. Begrepp som sociala nyttor och effektsamband studeras flitigt i projektet. Genom att förstå effektsamband är det möjligt att beskriva de nyttor som uppstår av en investering. Sociala nyttor och effektsamband ska också ses i relation till Trafikverkets sätt att ta fram beslutsunderlag och då särskilt samlade effektbedömningar. I den typen av beslutsunderlag är effektsamband centrala och de nyttor som kan uppstå av en investering.

Vårt fokus är alltså att studera hur socialt kapital, som en social nytta, kan införlivas i transportplaneringens beslutsunderlag, med särskilt fokus på Trafikverket. Vad vi i första hand avser med begreppet social nytta är således en positiv förändring avseende socialt

kapital. Vi väljer dock i projektet att prata både om sociala nyttor och sociala effekter eftersom det i Trafikverkets beslutsunderlag, framför allt samlade effektbedömningar är centrala begrepp. Begreppen används genomgående i de olika delarna av en samlad effektbedömning. Beräknade och ej beräknade *effekter* (bedömda effekter) av en investering värderas som en *nytta* eller en *onytta* (kostnad) i den samhällsekonomiska analysen. *Nyttorna* och *kostnaderna* kan i sin tur fördelas i en fördelningsanalys. De beräknade och bedömda *effekterna* genomgår också en transportpolitisk målanalys.

Detta innebär att vi använder det sociala nyttobegreppet, så att det kan förstås utifrån Trafikverkets transportekonomiska ansats. Det kan dock noteras att denna typ av ansats har kritiserats för att försvåra en bredare diskussion och analys av sociala perspektiv. Kritiken inkluderar bland annat att resande betraktas som ett individuellt "val" och samhället ses som en marknad utan hänsyn till sociala skillnader (jämför Winter 2021, Thoresson 2011).

Vi väljer också i projektet att särskilt fokusera på nyttorna och inte "nyttorna" (kostnader) såsom minskad tillgänglighet pga. ny infrastruktur, negativa signalvärden, nya platser som upplevs som otrygga inklusive mötessituationer som är farliga/otrygga.

Eftersom studerandet av effektsamband mellan transportinfrastruktur och sociala nyttor är relativt begränsat jämfört med många andra nyttoområden, behöver projektet en tydlig avgränsning för att säkerställa att projektet lyckas uppnå syftet inom given budget och tidplan. I projektet har vi valt att fokusera på sociala nyttor i form av socialt kapital av tidigare nämnda skäl. Genom en tydlig avgränsning, med hjälp av den modell för socialt kapital som togs fram av Dymén med flera (2020), säkerställer vi att den empiriska forskningen vi genomför för att studera effekter av transportinvesteringar blir tillräckligt robust för att kunna dra slutsatser om effektsamband.

En tydlig avgränsning är att projektet studerar 2 genomförda investeringsprojekt i form av Malmöringen och Rosengårds station samt MalmöExpressen linje 5. Investeringsprojekten som valts är av den karaktär att systemavgränsningen i form av investeringens influensområde blir rimligt och relevant utifrån ett utvärderingsperspektiv. En tydlig systemavgränsning säkerställer mätbarheten hos effekterna. Samtidigt kan en alltför snäv systemavgränsning medföra en risk för att den komplexitet som präglar samhället, transportsystemet och människors vardagsliv förbises. Genomförandet av kvalitativa studier, som komplement till de kvantitativa studierna, syftar till att hantera denna komplexitet och omsätta till något mätbart.

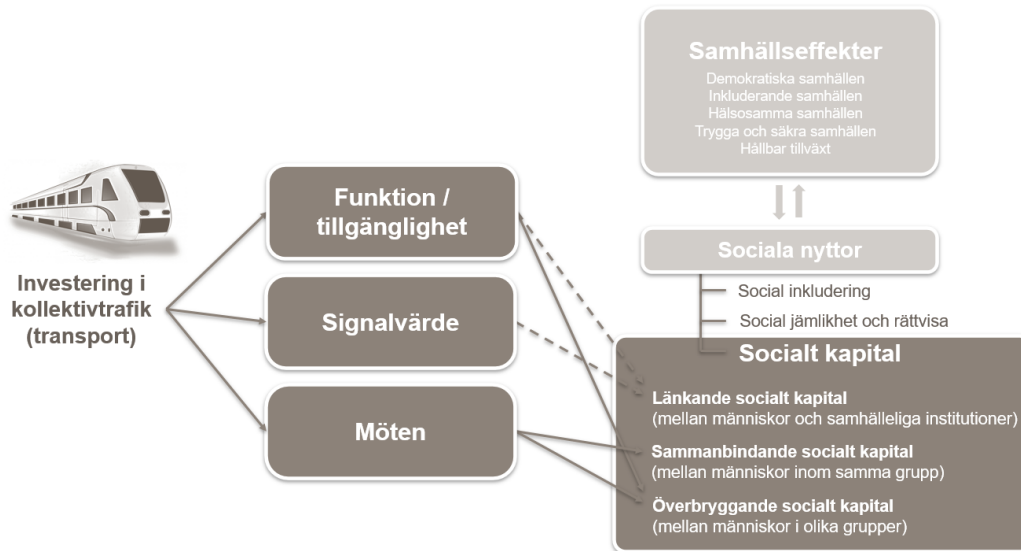
Ytterligare en avgränsning gäller projektets tredje del som handlar om monetär värdering av sociala nyttor. Fokus ligger här på det sociala kapitalet såsom studerats inom projektets case. Eftersom detta är ett utforskat ämne i transportplanering, och i en svensk kontext, ska den här delen av projektet ses som ett avstamp för fortsatt forskning. I denna del av projektet medverkar projektgruppens samhällsekonomiska kompetenser samt den samhällsekonomiska kompetensen som finns inom projektgruppen.

1.4. Metod och genomförande

Projektet består av fyra delar som presenteras närmare nedan. Del 1 innebär initiering av projektet och avstamp i projektets case. Därefter följer två delar som till stor del genomförs parallellt med varandra: del 2 avser empiriska studier om effektsamband för socialt kapital, medan del 3 avser kunskapsunderlag samt ansats och rekommendationer på en principiell nivå för värdering av det sociala kapitalet i beslutsunderlag såsom i samlade effektbedömningar (SEB). Avslutningsvis görs en syntes av projektresultaten och rapportering i del 4.

För att studera effektsamband för det sociala kapitalet av investeringar i transport genomförs empiriska studier som bygger på en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder. Det finns olika varianter av så kallade mixed-method research designs och här är det fråga om en explorativ design, det vill säga att resultat från den kvalitativa metoden används som underlag för att utforma den kvantitativa metoden (Creswell & Plano Clark, 2007). Det kvantitativa datamaterialet som utgörs av enkätsvar och statistik/registerdata används sedan för att analysera effektsamband som ingår i en tidigare utvecklad modell. Den kvalitativa informationen kan dock användas även i analyskedet för att förstå och förklara de kvantitativa resultaten.

Den modell som testas i projektet är utvecklad i ett nyligen avslutat forskningsprojekt finansierat av K2, se Dymén med flera (2020). Denna modell bedömer kollektivtrafikinvesteringars bidrag på det sociala kapitalet utifrån tre delar: (1) kollektivtrafikens funktion i termer av tillgänglighet, (2) investeringens signalvärde och (3) möjlighet till möten/samspel mellan människor som tillhör (a) samma grupp eller (b) olika grupper i samhället. Utgångspunkt för modellen har varit Putnams syn på socialt kapital som också applicerats i en modell för social nyttobedömning inom Sverigeförhandlingen 2015 och Stockholmsförhandlingen 2013. I Figur 1-1 visas en översikt för modellen och de effektsamband (motsvarande linjerna) som till viss del bekräftats av studier som funnits i litteraturen och som behöver verifieras ytterligare. Streckade linjer innebär att mycket litet evidens funnits i litteraturen.



Figur 1-1 Modell över hur det sociala kapitalet påverkas av transportinvesteringar. Källa: Dymén et al., 2020.

I projektet har även ingått att utreda om, och i så fall hur, hur de sociala nyttorna i form av socialt kapital som lyfts fram genom de case där empiriska studier genomförs även kan värderas i monetära termer eller på annat sätt. Denna del av projektet är explorativ till sin natur. Här har två workshopar genomförts med experter inom samhällsekonomi och nyttoberdömningar samt en sammanställning av rådande kunskapsläge genom litteraturgenomgång och skrivbordsinventering.

Del 1. Initiering och avstamp i case

Projektet inleddes med ett startmöte där relevanta case valdes för studien. Projektgruppen beslutade att studera casen Malmöringen och Rosengårds station, samt MalmöExpressen linje 5. Lindängen valdes ut som ett lämpligt jämförelseområde, genom att området har liknande socioekonomiska förutsättningar som Rosengård, men som vid tiden för studien inte fått motsvarande investeringar i kollektivtrafik.

En workshop genomfördes i projektgruppen där valda case diskuterades utifrån de insatser som gjorts, utfallet av dessa insatser och bidraget till olika sorters sociala nyttor, det vill säga en strukturerad utifrån effektkedjelogik. Workshopen utgjorde grunden för utformningen av de empiriska studier som har genomförts inom projektet. Inför workshopen inhämtades olika registerdata/statistik från SCB och andra källor för de områden som berörs av casen och som kan fånga olika dimensioner av det sociala kapitalet i termer av socioekonomi, segregation, trygghet, tillit till grannar, förtroende för myndigheter, valdeltagande, lokalt näringsliv och liknande indikatorer på socialt kapital. Samtal och kortare intervjuer genomfördes med sakkunniga inom kommunen för att få tillgång till statistik och information om casen.

I del 1 gjordes även slutligt val av utvärderingsdesign där valda investeringsprojekt styr hur utvärderingen ska läggas upp, till exempel vad gäller val av påverkansgrupp och kontrollgrupp (se del 2 nedan).

Del 2. Empiriska studier om effektsamband för socialt kapital

I denna del av projektet testades den modell som tagits fram i tidigare forskning (Dymén med flera, 2020) på valda investeringsprojekt. För dessa investeringsprojekt genomfördes studier för att belysa investeringarnas betydelse för det sociala kapitalet genom (1) transportinvesteringens funktionalitet (att skapa *tillgänglighet*), (2) *signalvärde* och (3) möjligheten till *möten/samspel* mellan människor inom grupper och mellan olika grupper i samhället. Frågan är i vilken utsträckning det finns effektsamband mellan dessa delar och det sociala kapitalet, det som i Figur 1-1 visualiseras med linjer. Frågan är vidare vilka indikatorerna är på socialt kapital, och hur dessa lämpligen mäts. Detta elaborerades inom projektet med utgångspunkt i tidigare utredningar och studier. De empiriska studierna innebär följande moment:

Moment 1. Komplettering av den insamling och analys av registerdata/statistik från SCB och andra källor som gjordes inför workshopen i del 1. Statistiken fångar olika dimensioner av det sociala kapitalet i termer av socioekonomi, segregation, trygghet, tillit till grannar, förtroende för myndigheter, valdeltagande, lokalt näringsliv och liknande indikatorer på socialt kapital. Inom projektet gjordes en översyn av vilka indikatorer som är lämpliga att inkludera för att studera socialt kapital i en transportplaneringskontext. Statistiken inhämtades för en tidsperiod som sträcker sig före och efter investeringsprojektets genomförande.

Moment 2. Intervjuer genomfördes med boende som berörs av investeringarna för att i kvalitativa termer fånga betydelsen av de tre delarna av investeringen för det sociala kapitalet. Intervjuerna genomfördes som semistrukturerade gruppintervjuer samt enskilda intervjuer. Vid rekrytering av intervjupersoner eftersträvades en lämplig representation vad gäller ålder, kön, etnicitet och andra bakgrundsfaktorer. Vi utgick från våra tidigare erfarenheter om hur rekryteringen lämpligast sker för att nå olika grupper och hur intervjun lämpligen läggs upp för att olika perspektiv ska nås. Ofta är det en fördel att använda de kommunikationskanaler som finns genom kommunala verksamheter för att nå människor, till exempel dialoger, skolor, träffpunkter och liknande. I detta fall fick vi kontakt med intervjupersoner genom olika föreningar på Rosengård. Den kvalitativa informationen låg senare till grund för utformning av en enkät i moment 3.

Moment 3. En enkätstudie har genomförts som baserades på de kvalitativa resultaten för möjlighet till kvantifiering av människors upplevelser. Frågorna konstruerades för att kvantitativt belysa de tre delarna i transportinvesteringen (*funktion*, *signalvärde*, *möten*). Enkäten innehöll även relevanta bakgrundsfrågor för analysen, till exempel ålder, kön, socioekonomiska frågor, resande och mobilitetsförutsättningar, och upplevd tillgänglighet,

frågor om tillit till andra människor och till samhället, och så vidare. Enkäten skickades ut postalt till ett slumpmässigt urval av boende, totalt 3000 individer, på Rosengård som är studiens påverkansområde kring de valda investeringsprojekten MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station. Enkäten skickades också ut till 2000 slumpmässigt utvalda boende i Lindängen, ett liknande område men som inte berörs av transportinvesteringar i samma utsträckning, för att kunna analysera skillnader mellan påverkansgruppen och en kontrollgrupp.

Moment 4. Analys har gjorts av samband mellan de tre delarna i transportinvesteringen (*funktion, signalvärde, möten*) indikatorer på det sociala kapitalet. I detta steg gjordes också en jämförande analys mellan påverkans- och kontrollgruppen för att kunna uttala sig om orsakssamband.

Resultat, analys och diskussion från den här delen återfinns primärt i kapitel 3, kapitel 4 och kapitel 5.

Del 3. Ansats och rekommendation för monetär värdering av sociala effekter med fokus på socialt kapital

En översiktlig sammanställning har inledningsvis gjorts av rådande kunskapsläge vad gäller sociala nyttor och nyttobedömningar i transportplaneringen, vilket till stor del redan sammanställts i de tidigare uppdrag som omnämns i avsnitt 1.1. Vi har här gjort en insats för att komplettera med en sammanställning av kunskapsläget vad gäller värdering, såsom monetär värdering, av sociala nyttor med fokus på det sociala kapitalet. Det har pågått olika parallella studier som har provat att samhällsekonomiskt värdera sociala nyttor inom stadsutveckling, till exempel inom projekten HAI och SIGURD, som nämns i avsnitt 1.1 och även utvecklas ytterligare under avsnitt 2.5.

Med utgångspunkt i kunskapssammanställningen har två workshopar genomförts med samhällsekonomisk expertis där resonemang har förts på principiell nivå om frågor såsom:

- ▷ Vilka delar av det sociala kapitalet kan kvantifieras och monetärt värderas på samhälls- och individnivå för valda investeringsprojekt?
- ▷ Vad finns att värdera monetärt utifrån tillgänglig statistik (samhällsnivå) för projekten?
- ▷ Vilka effekter är överlappande och riskerar dubbelräkning? Hur kan delar av det sociala kapitalet som inte kan eller bör kvantifieras eller monetärt värderas hanteras så att även dessa får genomslag i nyttobedömningar?
- ▷ På vilket sätt kan socialt kapital tydligare införlivas i det beslutsunderlag som tas fram för investeringar i transportinfrastrukturen?

Resultaten från dessa workshopar har sammanfattats i en ansats med rekommendationer för hur sociala nyttor med fokus på det sociala kapitalet på ett bättre sätt kan införlivas i

beslutsunderlag och värderas, såsom i monetära termer, i transportplaneringen. Denna ansats ska ses som underlag för fortsatt utredning och analys, inklusive underlag för fortsatta empiriska studier för att ta fram besluts- och värderingsunderlag.

Del 4. Sammanfattande analys och diskussion och rapportering

Avslutningsvis förs en diskussion av projektresultaten från del 1–3, framförallt i rapportens avslutande kapitel men även i slutet på kapitel 2 och kapitel 4. I diskussionen lyfts blicken för att bättre förstå hur socialt kapital, och resultaten från den empiriska studien, skulle kunna införlivas i Trafikverkets beslutsunderlag.

2. Metoder för att bedöma och värdera sociala effekter av transportinvesteringar

Vår ansats är att transportsystemet ska bidra till socialt hållbar samhällsutveckling i stort och att nationella mål uppnås. Det innebär bland annat minskade sociala klyftor, jobbskapande och bostadsförsörjning. Ett inkluderande samhälle är en central del av det som avses med långsiktig hållbarhet i det övergripande transportpolitiska målet och flera aspekter på social hållbarhet återfinns som prioriterade områden i hänsynsmålet och i preciseringarna av de transportpolitiska målen.

Trafiken och transporternas betydelse för den sociala hållbarheten får alltmer fokus i transport- och samhällsplaneringen. Behovet av att försöka värdera sociala nyttor inom transportsektorn har uppkommit då det anses vara ett viktigt steg till att synliggöra dem och ge dem större vikt vid investeringsbeslut. För att värdera, men särskilt bedöma, sociala nyttor av transportinvesteringar finns ett flertal olika verktyg och metoder. I detta kapitel sammanfattas tidigare studier om olika perspektiv på social hållbarhet, olika metoder för bedömning och värdering av sociala nyttor av transportinvesteringar, och hur det sociala kapitalet kan mätas och värderas.

2.1. Ökat fokus på sociala effekter i transportplanering

Trafiken och transporternas betydelse för den sociala hållbarheten får alltmer fokus i transport- och samhällsplaneringen. Regeringen efterfrågade i direktivet för åtgärdsplaneringen för planperioden 2018–2029 en redovisning av vad social hållbarhet innebär när det gäller transportinfrastruktur och hur social hållbarhet kan integreras i transportplaneringen. Det resulterade bland annat i ett PM till nationell plan: *Ett inkluderande samhälle*. Inför kommande planperioden trycker regeringen återigen, och även vassare, på sociala hållbarhetsfaktorer. I infrastrukturpropositionen (Prop. 2020/21:151) står till exempel följande:

”Utvecklingen av transportsystemet bör främja att både män och kvinnor kan ta del av det på lika villkor och medverka till att ge alla, oavsett exempelvis socioekonomisk situation, ålder, funktionsnedsättning eller var man bor i landet, en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.”

Det finns en hel del kunskap om hur trafik och transporter påverkar olika aspekter av social hållbarhet – och det finns sannolikt en hel del kunskapsluckor också. I Trafikverket Publikation 2020:240 som tagits fram av Wennberg med flera (2020) presenteras effekter och effektsamband vad gäller sociala nyttor och onyttor av olika transportåtgärder. Det presenteras flera relevanta studier av kvalitativ och kvantitativ karaktär som belyst olika sorters sociala nyttor, men det konstateras också att få studier presenterar monetär värdering

av studerade effekter. Det beror, enligt källor som refereras i effektsammanställningen, på att det finns begränsat med beräkningsunderlag för många sociala nyttor och bristande kunskap om effektsamband. Frågan är också om alla slags sociala nyttor ens låter sig fångas och beskrivas i kvantitativa och monetära termer. Få studier har också hittats om socialt kapital specifikt, som är fokus för det här forskningsprojektet.

Även om sociala nyttor inte har någon etablerad roll i samhällsekonomiska kalkyler i transportsektorn, så är dessa nyttor inte helt åsidosatta i beslutsunderlagen. Wimarck med flera har genom kunskapsantologin *Metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken* från 2017 kartlagt metoder och verktyg för sociala nyttobedömningar i kollektivtrafiken och teoretiserar social hållbarhet i termer av socialt kapital, socialt utanförskap och segregation samt social jämlikhet och rättvisa. Kunskapsantologin lyfter att social jämlikhet och rättvisa är oftare fokuserat i nyttobedömningar för kollektivtrafik, medan socialt kapital är ett mer svårfångat och komplext begrepp. Nyttobedömningar utifrån investeringars inverkan på det sociala kapitalet var dock fokus för 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen 2015. Metoderna som lyftes har dock kritiserats av bland annat Winter (2015) för att bygga på samband och antaganden som inte är helt vetenskapligt underbyggda.

Samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn fick framför allt fart under 1990-talet i Sverige och då skapades även arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och -principer, ASEK-gruppen. Inom de samhällsekonomiska kalkylerna har aspekter som berör den miljömässiga hållbarheten fått en allt större betydelse under senaste decennier och inkluderas genom ett flertal parametrar i de monetära värderingarna av olika objekt. Social hållbarhet (med undantag för trafiksäkerhet) har inte fått samma genomslag i beslutsunderlagen, mycket på grund av att det är relativt svårt att definiera, mäta och värdera olika aspekter av social hållbarhet (Vallance et al., 2012; Dempsey et al., 2011). Enligt Uteng (2007) har de metoder som finns inte blivit implementerade i bedömningsmodeller på samma sätt som miljömässiga bedömningar har. Transportsektorn har dock uppenbara sociala effekter som i dagens samlade bedömningar eventuellt endast tas i beaktning i en kvalitativ bedömning vid sidan av den samhällsekonomiska bedömningen. Detta är problematiskt då avsaknad av metoder att mäta sociala effekter innebär en risk att de inte ges lika mycket betydelse i beslut som ekonomiska och miljömässiga bedömningar (Boverket, 2010).

2.2. Brister, åtgärder och effekter i transportplaneringen

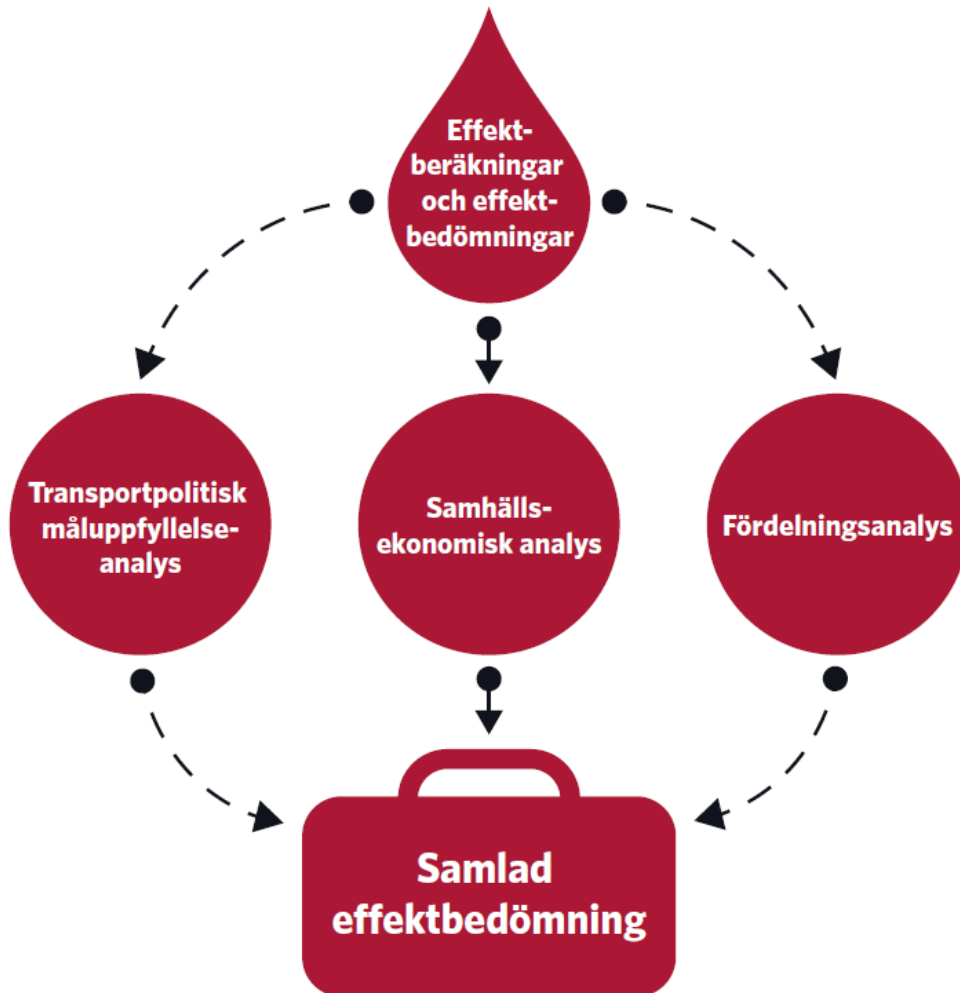
Transportplanering avser åtgärda de brister och behov som finns i transportsystemet och därigenom också bidra till de transportpolitiska målen (Prop. 2008/09:93). Det övergripande målet innebär en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål kompletteras av ett funktionsmål

och ett hänsynsmål som innebär att det övergripande målet ska nås genom att tillgängligheten säkerställs utan att andra värden som miljö, hälsa och säkerhet äventyras.

För att en åtgärd ska prioriteras i de långsiktiga infrastrukturplanerna på nationell eller regional nivå behöver den gå igenom ett par olika processer med kvantitativa och kvalitativa effektbedömningar. För de identifierade bristerna i infrastrukturplanerna görs *åtgärdsvalsstudier* som syftar till att pröva tänkbara lösningar på bristerna. En åtgärdsvalsstudie landar i en eller flera rekommenderade lösningar/åtgärdspaket som kan omfatta en bredd av olika åtgärder enligt fyrstegsprincipen, allt från större ny- eller ombyggnad av väg eller järnväg till mindre trimningsåtgärder, påverkansåtgärder med mera.

Samtliga åtgärder som är aktuella för de långsiktiga infrastrukturplanerna ska prövas i en *samlad effektbedömning (SEB)*. I SEB är ett antal nyttor och onyttor beräknade och värderas monetärt, medan andra aspekter endast bedöms kvalitativt. Beräknade och bedömda effekter samlas i en *samhällsekonomisk analys*. SEB innehåller även en kvalitativ bedömning av *fördelningseffekter* mellan olika grupper samt en bedömning om objektet bidrar till *transportpolitisk måluppfyllelse*. De tre delarna av en SEB ska ses som olika tre oviktade beslutsperspektiv på identifierade relevanta effekter, se Figur 2-1.

Inom åtgärdsvalsstudier görs SEB på systemnivå, dvs. det görs en utvärdering av en paketylösning. De rekommenderade åtgärderna blir därefter aktuella för kommande planeringsperiod i den långsiktiga planeringen. I planerna omformas åtgärder till namngivna objekt (i dagsläget minst 50 Mnkr) eller mindre objekt. En del åtgärder som spelas in från åtgärdsvalsstudier kan också ligga på det kommunala vägnätet och hanteras då fortsatt i den kommunala fysiska planeringen. Objekt på statligt vägnät (minst 50 Mkr) ska i nästa steg genomgå process med vägplan. För att ett objekt ska komma in i en långsiktig plan krävs också att en separat SEB tas fram på objektsnivå (alltså inte systemnivå som inom ÅVS). Ofta ställs det då högre krav på SEB och att det också görs en samhällsekonomisk kalkyl med nettonuvärdeskvot (NNK).



Figur 2-1 Trafikverkets metod för Samlad effektbedömning (SEB). De olika delarna av en SEB (Samhälls-ekonomisk analys, Transportpolitisk måluppfyllelseanalys och Fördelningsanalys) är olika sätt att redovisa de relevanta effekter som har beräknats eller bedömts i första skedet.¹

2.3. Olika perspektiv på sociala effekter, nyttor och konsekvenser i transportplanering

Det finns många olika sätt att definiera och kategorisera sociala effekter, nyttor och konsekvenser, och någon vedertagen definition av social hållbarhet finns inte (Elliot, 2012). Kunskaps- och metodutveckling pågår inom området vilket gör att det inte finns en vedertagen metodik eller indikatorer för bedömning av sociala nyttor. Inom olika discipliner och arbetsfält, till exempel stadsplaneringen respektive trafik- och transportplaneringen,

¹Figur hämtad på:

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bbf4ba85f1c94209964ff2ddcfd09799/ett_beslutsunderlag_blir_till_20180110.pdf

används dessutom ofta begrepp kring social hållbarhet på olika sätt. I en kunskapsöversikt om social hållbarhet i samhällsplanering, framtagen av Mistra Urban Futures, menar Ström med flera (2017) att social hållbarhet handlar om att bevara sådant som samhället tycker är av värde, såsom hälsa och lokal identitet, och att utveckla sådant som anses behövas mer av.

Även Wimark med flera (2017) konstaterar att det finns många olika sätt att strukturera och fånga innebörden av social hållbarhet. Dessa så kallade ”teoretiska ramverk” behandlar olika sidor av ett mycket komplicerat ämne och Wimark menar även att dessa ramverk skiljer sig åt beroende på om de inkluderar ekonomiska principer eller uteslutande är sociala till sin karaktär. Wimark pekar ut följande tre teoretiska ramverk som tillämpats i en transportkontext: (1) socialt kapital, (2) socialt utanförskap och segregation och (3) social jämlikhet och rättvisa. I den här rapporten är utgångspunkten i bedömningen av sociala nyttor framför allt kollektivtrafikens effekt på det *sociala kapitalet* men samtliga kontexter beskrivs utförligare nedan för att skapa en helhetsförståelse för Wimarks definition av social hållbarhet.

I förhållande till transportsektorn, menar Grieco (2015), genus- och transportforskare, att ett socialt hållbart transportsystem är det där transportsystemets kostnader och nyttor, så som tillgänglighet, är jämnt fördelat. Andra menar att ett socialt hållbart transportsystem och socialt hållbara transportinvesteringar är sådana som minskar socialt utanförskap, gynnar marginaliserade och utsatta grupper, samt bidrar till ett tryggt, säkert, tillgängligt och inkluderande samhälle för alla oavsett social tillhörighet (Lineburg, 2016; Jennings odaterad; Golub et al., 2016; Hoffman 2013).

Socialt kapital

Socialt kapital är ett sociologiskt begrepp som använts inom flera olika forskningsfält och har bland annat lånats för ekonomiska studier. Begreppet består främst av sociala, och inte ekonomiska, faktorer. Det sociala kapitalet är också mer förknippat med infrastrukturens nyttor snarare än dess hot (onyttor eller kostnader).

Begreppet har flertalet gånger uppstått på olika håll i världen och har därmed skiljande tolkningar. Putnam är en av dem som satte begreppet på kartan, en annan etablerad tolkning av begreppet skrevs av sociologen Pierre Bourdieu. Medan Putnam ser socialt kapital som ett samhällsbegrepp undersöker Bourdieu begreppet utifrån individen. I likhet med Putnam ser Bourdieu sociala nätverk som en central del i det sociala kapitalet, han talar om institutionaliserade nätverk mellan den direkta familj- och vänskapskretsen likväl som den som sker inom individens aktiva organisationer. Däri innefattas materiella och kulturella nätverk. Utbytet inom nätverket kräver dock inte en ömsesidig tillit utan kräver enbart tillit från den berörda individen. Det sociala kapitalet kan användas av individen för att ta sig framåt i samhället, Bourdieu ser att ett starkt socialt kapital kan stärka både det fysiska och ekonomiska kapitalet. Detta sker exempelvis genom att individens sociala nätverk kan styrka individens kompetens i arbetssituationer (Eriksson 2003, s 3–5).

Putnams definition av socialt kapital är en av de mest citerade definitionerna. Han menar att socialt kapital byggs upp av tre faktorer: (1) sociala nätverk, (2) allmän tillit till människor samt (3) ömsesidighet eller det sociala utbytet av varor och tjänster med andra (Putnam et al., 1994).

I sina senare arbeten gick Putnam till att kategoriindela socialt kapital i *sammanbindande* och *överbryggande* band, vilket beskrivs utförligare nedan i avsnittet om socialt kapital i nyttobedömning. Tillit är grunden i det sociala kapitalet och Putnam talar om tillit mellan människor som är ”olika” genom att de inte tillhör samma grupp med avseende på exempelvis kön, ålder, socioekonomi och geografi (överbryggande socialt kapital) respektive tillit mellan människor som är ”lika” och tillhör samma grupp (sammanbindande socialt kapital). Det *länkande sociala kapitalet* handlar om tillit mellan människor och samhällsreliga institutioner och, med andra ord, mellan de som har makt och de som tar del av samhällets resurser.

En av Putnams stora tyngdpunkter är att visa på det sociala kapitalets värde i relation till sociala nätverk. Han gör en poäng av att jämföra det sociala nätverkets möjligheter till ökad produktion med både fysiskt och mänskligt kapitals produktionsvärde. Det sociala kapitalet går inte att frånges de kopplingar som genereras mellan människor. Det är där i som det sociala kapitalet skapas av de sociala nätverken, ömsesidiga normer och tilliten som skapas därav (Putnam, 2001. s 26–27). Socialt kapital genererar både *privata fördelar* och *kollektiva fördelar*. Genom investeringar i det sociala kapitalet skapas båda fördelarna, ta exemplet med föreningar som genom sina medlemmars medlemsavgift använder en del av vinsten för att stötta forskning. Pengarna för forskningen ger något till allmännyttan och medlemmarna får de privata fördelarna av att vara med i klubben. Det finns således en dubbel vinst i investeringen (Ibid. s 28–29). *Ömsesidighet* uppkommer i tjänster och gentjänster, genom den förväntade gentjänsten efter genomförd tjänst skapas en tillit och norm i samhället i syfte av att hjälpa varandra. *Generaliserad ömsesidighet* går istället ut på att man gör en tjänst åt någon utan att förvänta sig något tillbaka, dock med hopp om att det naturligt löser sig i framtiden. Begreppet är starkt kopplat till hans andra funktion i det sociala kapitalet (se tidigare), generaliserad ömsesidighet är något som skapar tillit vilket leder till ett mer välfungerande samhälle. Båda begreppen har likande slutresultat som genererar positiva konsekvenser i samhället, men tillkommer på något olika sätt (Ibid s 29–30).

Som i de flesta kapitalvärden finns det en komplexitet i eftersträvan av maximering kring de positiva effekterna av socialt kapital. De positiva effekterna så som institutionell effektivitet och ömsesidigt stöd är i de flesta fall något positivt, men som kan komma att leda till negativa effekter för allmänheten. Genom ett starkt socialt kapital bland kriminella grupper kan antisociala aktiviteter uppstå som inte hade varit möjliga i en splittrad grupp, dock kan ett samhälle med starkt kapital genom sin gemensamma tillit både motverka brott och skapa ett tryggare område (Ibid. s 30–31).

Putnams bok *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community* har ett fokus på samhällets påverkan och förtjänster genom det sociala kapitalet. Sammanfattningsvis pekar han på de stora fördelar som kommer från att samhället skapar kontakter sinsemellan. Kontakten mellan både människor och institutioner genererar normer, tillit och sociala nätverk vilket i sig möjliggör för samhället att smidigare utvecklas utan behovet att lägga överflödiga resurser på saker som nu genom ex. tilliten inte behövs. Putnam hävdar att ett samhälle utan ett starkt socialt kapital riskerar utanförskap och ekonomiska förluster vilket kan resultera i exempelvis antisociala situationer (Ibid. s 292–295). Vidare förs en diskussion om det sociala kapitalets vikt som en grundsten inom demokratin. Genom ett samhälles aktiva medverkan i frivilliga organisationer och aktiviteter skapas ett större förtroende för stat, demokrati och medmänniskor. I boken *Making democracy work. Civic traditions in Modern Italy* konstaterar Putnam hur demokratin utgår från ett tillitsfullt samhälle. Desto mer tillit ett samhälle har till varandra, ju mer kommer det samarbeta med andra statliga institutioner (Putnam 1994 s 167–171). Ytterligare ett argument är att regioner med ett större samhällsengagemang (både frivilliga aktiviteter, ex. dansklasser, och organisationer) kommer utvecklas mer ekonomiskt än de regionerna med ett lägre samhällsengagemang. Det är således en del av det sociala kapitalet (Ibid. s 176).

"Of two regions equally advanced economically in 1970, the one with a denser network of civic engagement grew significantly faster in the ensuing years." (Putnam 1993, s 176)

Socialt utanförskap och segregation

Socialt utanförskap och segregation förekommer oftare i transportlitteraturen än socialt kapital. En av de tidigaste definitionerna av socialt utanförskap och segregation är att "en individ är socialt utesluten om han eller hon (a) är geografiskt bosatt i ett samhälle och (b) inte deltar i medborgarnas normala verksamheter i det samhället." Studier som behandlar socialt kapital pekar mot kopplingen mellan utanförskap och socialt kapital (Buchardt, 1999). Stanley med flera (2010) pekar exempelvis på kopplingen mellan social inkludering och socialt kapital. I en empirisk studie fann författarna att de som löpte större risk att hamna i socialt utanförskap reste mer sällan och kortare distanser, ägde färre bilar och använde kollektivtrafik mindre än de som var mer socialt inkluderade. Gruppen som löpte större risk att hamna i socialt utanförskap ansåg inte att deras låga resande berodde på sämre förutsättningar för mobilitet. Alltså erfor man att det fanns samband mellan högre socialt kapital och högt resande men individer med lägre socialt kapital ser inte själva att ökad mobilitet skulle stärka det.

Inom transportforskningen används vanligtvis begreppet social exkludering för att analysera social hållbarhet utifrån ett rättviseperspektiv och för att bättre beskriva hur geografiska områden hamnar i transportskugga och hur sociala grupper utestängs eller har svårigheter att tillgodogöra sig samhällets resurser på grund av transportsystemets utformning (Lucas, 2012; Martens, 2006). Social exkludering ska inte uppfattas som ett tillstånd utan handlar om hur olika processer sammantaget bidrar till utanförskap. Preston & Rajé (2007) använder

sig av en definition av social exkludering som i korthet innebär att social exkludering utgörs av en rad processer som förhindrar individer eller grupper att ta del av de aktiviteter och resurser i samhället de bor i och vilka får rumsliga konsekvenser. Lucas (2012) refererar till Kenyon med flera (2003) som beskriver transportrelaterad social exkludering som en process i vilken människor hindras från att delta i aktiviteter och samhällslivet i stort på grund av bristande tillgänglighet som beror på otillfredsställande transportlösningar i ett samhälle som är organiserat runt idén om hög mobilitet. Följande sju dimensioner av exkludering pekas ut av Church med flera (2000) i Lucas (2012):

- ▷ **Exkludering genom fysiska hinder:** beror exempelvis på bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, utifrån bland annat utformning eller brist på tillgängliga tidtabeller.
- ▷ **Geografisk exkludering:** Beror exempelvis på att det saknas kollektivtrafik i området, eller att det saknas tillgänglighet till grundläggande service i form av exempelvis sjukvård, livsmedelsbutiker och skolor i området.
- ▷ **Ekonomisk exkludering:** Uppstår när kostnaderna för att resa blir så höga att individer avstår från att resa och därmed får mindre tillgång till utbildning och arbetsmarknad.
- ▷ **Tidsbaserad exkludering:** Beror exempelvis på att hushållsansvar leder till ett minskat tidsfönster för att resa och att restider därmed måste reduceras.
- ▷ **Exkludering på grund av otrygghet:** Uppstår när rädsla för våld och utsatthet gör att man avstår från att resa.
- ▷ **Rumslig exkludering:** innebär att vissa grupper är utestängda från vissa offentliga platser.

Social jämlikhet och rättvisa

Social jämlikhet och rättvisa kan bland annat förstås i termer av fördelningseffekter, och handlar om rättvis fördelning av samhällets resurser i förhållande till behov. Rättvisa innebär således inte att en fördelning behöver vara lika, utan snarare att det finns skäl för en viss fördelning. Vad som anses skäligt är dock förenat med politik, ekonomi och moral (Wee & Geurs, 2011). Social jämlikhet och rättvisa kan därför tänkas vara svårare att hantera jämfört med socialt kapital och social inkludering i nyttobedömning.

I litteraturen återfinns olika perspektiv på rättvisa. Ett av dem säger att en rättvis fördelning är den som maximerar den totala nyttan (utilitarismen). Perspektivet bygger på uppfattningen att alla människor är likar och ska bemötas med samma respekt. Vad som anses maximera nyttan är dock inte självklart; vissa förespråkar att en omfattande välfärdsstat med omfördelning av resurser leder till maximal nytta, medan andra menar att ett växande välstånd är till gagn för hela samhället (Kymlicka, 1995). Ett annat perspektiv på rättvisa innebär en fördelningsprincip där alla får lika mycket av exempelvis ekonomiska resurser (egalitarismen). Perspektivet har dock kritiserats eftersom det förbiser att människor

har olika behov (ibid). Ett tredje perspektiv innebär en fördelningsprincip baserat på förtjänst, vilket innebär att resurser fördelas baserat på hur produktiv en person är där den som arbetar hårdare också anses förtjänt av mer. Enligt ett fjärde perspektiv på rättvisa är människor så pass olika att fördelningsprincipen behöver ta hänsyn till att det finns en variation av erfarenheter och förutsättningar som behöver tillgodoses (Bauhn 2015). Rättvisa handlar då om ”olika behandling av olikar” och fokuserar generellt sett på missgynnade grupper utifrån inkomst och klass eller behov och förmåga (Litman, 2002; Wimark, 2017).

Transportfattigdom och transporträttvisa är i fokus för många studier om mobilitet och tillgänglighet för socioekonomiskt svaga grupper och ofta med fokus på social utsatta områden i städer, både i svenska studier och i studier från andra länder.

Berg med flera (2019) har gjort en studie om mobilitetsstrategier hos människor i socialt utsatta områden i Göteborg, Botkyrka och Stockholm med särskilt fokus på hur kollektivtrafiken upplevs, används och kan tillgodose mobilitetsbehov. Intervjuer gjordes med 41 personer som var arbetssökande, studerande på gymnasie- eller universitetsnivå eller anställda i låginkomstyrken. Studiens viktigaste slutsatser är att låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är faktorer som hör ihop med socialt utsatta områdens karaktär och som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare jobb och skola. En väl fungerade kollektivtrafik är därför en viktig resurs för delaktighet och integrering i samhället. För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa. För de som arbetar kvällar, nätter och helger, och för de som arbetar på avsides belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning. Förutom avstånd till kollektivtrafiken är faktorer som geografi, topografi, väder, väglag, mörker och ljus, upplevd trygghet och parkeringsmöjligheter för cykel och bil avgörande för hur tillgänglig kollektivtrafiken är. Kollektivt resande betraktas av många som mindre attraktivt än att resa med bil och det tycks finnas en utbredd skjutskultur i de områden som den här studien behandlar. En dokumentanalys visar att regionala styrdokument som reglerar kollektivtrafikplaneringen fokuserar på yrkesarbetandes pendling, studenters pendling och på att uppfylla funktionsnedsatta resenärers behov. Liknande resonemang presenteras även av Henriksson (2019).

2.4. Bedömning av sociala effekter

Gemensamt för arbete med social hållbarhet i transportsystemet är att det sätter användarna och deras olika behov i fokus, omfattar olika grupper samt analyserar fördelning i samhället, till exempel vilka som får fördelar eller påverkas negativt av transportsystemets utveckling. Transportsystemet ska ge tillgänglighet till utbildning, samhällsservice och arbetsmarknad i hela landet, oavsett till exempel kön, ålder, socioekonomisk status, etnicitet eller

funktionsnedsättning. Transportsystemet kan inte heller anses hållbart så länge människor dör och skadas i trafiken eller av dess negativa hälsoeffekter, till exempel i närmiljön.

För att bedöma sociala effekter av transportinvesteringar finns ett flertal olika verktyg och metoder. Bland annat har Levin & Gil Solá (2021) tillsammans med ett flertal författare tagit fram en inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik på socialt hållbar transportplanering. Dels lyfts svenska och internationella exempel på hur social konsekvensbedömning har använts inom transport och infrastrukturplanering där GIS-kartor kan utgöra underlag för bedömning, dels metoder för analys av tillgänglighet för olika grupper. Bland annat lyfter handboken exempel på hur regionala investeringar och transportplanering kan konsekvensbedömas ur ett socialt hållbarhetsperspektiv, där bland annat SKB för ÅVS Metrobuss² i Göteborg stipulerar exempel. Metoden inkluderar ett antal sociala aspekter: Sammanhållen, inkluderande, tillgänglig och hälsofrämjande, där metoden inleds med att definiera sociala knäckfrågor, sociala nycklar och slutligen en konsekvensbedömning. Som stöd i bedömningen användes ett antal kartunderlag för att analysera vilka som får nytta av Metrobuss.

Andra metoder som beskrivs är metoder för vardagskartor som ett kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt och som kan användas som ett komplement till det mätbara. Vardagskartor är en användbar metod för att fånga olika målgruppers behov och rörelsemönster över dygnet/året och för att kunna väga in ett geografiskt perspektiv.

Kopplat till SKB poängterar bland annat Wennberg med flera (2015) vikten av att införa krav på social konsekvensbeskrivning likt kraven för miljökonsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen, utifrån att målluppföljningen av de transportpolitiska målen visar att sex av sju mål inte sett en positiv utveckling. Författarna menar att social hållbarhet och jämställdhet måste appliceras genom hela planeringsprocessen och alltså inte kan ses som en enstaka kontrollfunktion där konsekvenser för olika grupper stäms av. En social konsekvensbeskrivning ska synliggöra de olika grupper som finns i samhället samt systematiskt beskriva sociala konsekvenser som ny infrastruktur kan få för respektive grupp. För att mäta och påvisa sociala konsekvenser behövs aspekter och till det kopplat indikatorer för att beskriva konsekvenserna. Det är viktigt att hantera direkta, indirekta och kumulativa effekter i en konsekvensbeskrivning. Krav och råd i handböcker, liksom mallarna för SEB, bör ge bättre konkret vägledning i beskrivningen av såväl direkta som indirekta och kumulativa effekter. Här poängterar författarna att det idag finns en tendens att fokusera på att minimera de negativa konsekvenserna, även om det också är viktigt att arbeta för att maximera de positiva.

Ytterligare studier som samlat metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken är Wimark (2017). Liksom tidigare studier konstaterar Wimark att det

² Metrobuss är ett nytt snabbbusskoncept i och kring Göteborgsområdet, och är en del av regionens målbild för kollektivtrafikens utveckling i Göteborg, Mölndal och Partille (Målbild Koll2035).

saknas information om hur sociala nyttor ska dels kvantifieras, dels integreras i olika kalkyler i kollektivtrafiksatsningar. Trots att ett arbete i kommuner och regioner pågått det senaste decenniet i syfte att fånga vad som menas med sociala nyttor och hur de ska kvantifieras, så menar Wimark att det saknas konsensus.

I ett bredare perspektiv, kopplat till fysisk planering och stadsutveckling, har Regeringskansliet (2021) låtit ta fram en sammanställning över verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling. Även de konstaterar att effekten av social hållbarhet i fysisk planering visat sig svår att mäta jämfört med de miljömässiga och ekonomiska effekterna, och beror delvis på begränsad kunskap om vilka metoder och verktyg som finns att tillgå för att illustrera de sociala värdena. De konstaterar fortsatt att det i stor utsträckning saknas etablerade verktyg för att mäta sociala värden, men att det pågår forsknings- och utvecklingsarbete på området, däribland inom och SIGURD³ och HAI⁴.

Desto fler modeller och verktyg finns för att bedöma social hållbarhet, och sammantaget har Regeringskansliet (2021) identifierat nio olika kategorier för att på olika sätt arbeta med och sätta fokus på social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling:

1. Metoder för att arbeta förvaltningsövergripande för att mobilisera kompetens och samordna över förvaltningsgränserna för att främja social hållbarhet.
2. Metoder och verktyg för processtöd så att social hållbarhet ska genomsyra hela processen.
3. Verktyg för platsspecifik analys och rumslig gestaltning av sociala värden.
4. Metoder och verktyg för delaktighet och medskapande för att uppnå delaktighet och medskapande för att bevara och utveckla sociala värden.
5. Verktyg för att räkna på sociala värden för att styra investeringar i planering och stadsutveckling så att de främjar social hållbarhet.
6. Verktyg för att styra investeringar i planering och stadsutveckling så att de främjar social hållbarhet.
7. Metoder för att öka investeringar i social hållbarhet i planering och stadsutveckling.
8. Metoder för social hållbarhet inom befintligt bestånd.
9. Verktyg för att sänka trösklarna in till bostadsmarknaden

Vid analys av sociala effekter och nyttor är det viktigt att göra en bedömning av hur olika grupper påverkas positivt eller negativt av en investering. Risken med att inte ta ojämlikheter på allvar är att det underminerar det sociala kontraktet i samhället, där människor känner

³ Projekt Stadsbyggnadsinvesteringars effekter och värden (SIGURD) syftar till att hjälpa aktörer inom stadsutveckling att mäta och förstå vilken betydelse olika stadsbyggnadsinvesteringar har för en hållbar samhällsutveckling. För mer info, se: Haugen, K., Cavenius, H. (2020). Social Return on Investment (SROI) inom stadsplanering och byggd miljö. Forskningsöversikt inom projektet SIGURD. RISE rapport 2020:69.

⁴ Syftet med metoden är att både värdera och kvantifiera nytta men olika sociala investeringar, detta för att förstå och motivera olika val i stadsutvecklingsarbetet. Metoden utvecklades i ett Vinnova-finansierat projekt 2017–2019, koordinerat av Trivector.

tillit till varandra och till samhällsinstitutionerna samt deltar aktivt i olika sammanhang där sådan tillit skapas. I Wimarks antologi lyfts två sorters metodansatser som fokuserar mindre på de ekonomiska aspekterna och mer på fördelning av nyttor samt analyser av rumsliga aspekter. Den sortens bakgrundsdata kan även nyttjas till andra analyser, exempelvis till inputdata i kostnads-nyttoanalyser. I Sverige idag används GIS-data till beräkningen av restider för att förutse infrastrukturella projekts inverkan, med hänsyn tagen till befolkningsstorlek, jobbstruktur, trafikeffekter, bilinnehav, inkomst och åldersfördelning.

Sociala konsekvensanalyser

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

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

Både Göteborgs stads modell för social konsekvensanalys (SKA) och Malmö stads modell för social konsekvensbedömning (SKB) utgår från liknande sociala aspekter (Wennberg et al., 2015). I Göteborg består SKA-verktyget av en matris där de olika *sociala aspekterna* (sammanhållen stad, samspel, vardagsliv och identitet) analyseras för olika *geografiska analysnivåer* (till exempel byggnaden, platsen, närmiljön, stadsdelen, staden och regionen). Malmö stads SKB-verktyg utgörs också av en matris. Även denna innehåller olika sociala aspekter (samspel/sammanhang, vardagsliv, gröna miljöer, identitet, dialog och normer) som analyseras i förhållande till delaktighet och inflytande, jämlikhet och jämställdhet, barnrättsperspektivet, goda livsmiljöer och tillgänglighet. Vidare kan inflikas att Stockholms stad tillämpar en modell för *socialt värdeskapande analys (SVA)* som är en analysmodell och arbetssätt/process som syftar till att integrera socialt värdeskapande kontinuerligt under planprocessen utifrån målen i översiktsplanen.

Region Kronoberg har utvecklat en modell för social konsekvensbedömning i regional transportplaneringen tillsammans med Trivector och White Arkitekter. Denna modell bygger på liknande tillvägagångssätt och aspekter som de SKA-modeller som Göteborgs

stad och Malmö stad tillämpar, men är anpassad för transportplanering. Enligt Kronobergs SKB-modell genomförs en social konsekvensbedömning i sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. De olika stegen utgår från fyra sociala aspekter: *Inkludering*, *Sammanhållen*, *Tillgänglig* och *Hälsofrämjande*. Mer information om de olika stegen och aspekterna finns att läsa i skriften ”Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter”⁵.

Sociala aspekter som kan påverkas genom åtgärder i transportplaneringens olika skeden illustreras i Tabell 2-1, och perspektiv och grupper som särskilt behöver beaktas i transport- och samhällsplanering illustreras i Tabell 2-2.

Tabell 2-1 Sociala aspekter som kan påverkas genom åtgärder i transportplaneringens olika skeden.

	Översiktsplan Trafikstrategi LTP / transportplan	Planprogram Utredning av åtgärds- / lokaliserings- alternativ	Detaljplan Detaljutformning
Inkluderande. Makt och inflytande hos olika grupper.	●	●	●
Tillgänglig. Tillgängligheten till arbete, utbildning och service i kommunen för olika grupper/områden.	●	●	●
Sammanhållen. Samspel och möten mellan olika grupper genom trafiksystemet och möjlighet att stärka det sociala kapitalet för olika grupper/områden.	●	●	●
Hälsofrämjande. Utsatthet för luftföroreningar och buller och möjlighet att främja fysisk aktivitet för olika grupper/områden.	●	●	●
Trygg och säker. Möjlighet till trygga och säkra trafik- och vistelsemiljöer för olika grupper/områden.	●	●	●

⁵ <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

Tabell 2-2 Perspektiv/grupper som särskilt behöver beaktas i transport- och samhällsplanering.

Perspektiv / grupper	Inkluderas / beaktas i beslutsfattande?	Vad vet vi om värderingar och prioriteringar?	Vad vet vi om resande och mobilitets- förutsättningar?
Jämställdhet. Människors lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter oavsett kön (kvinnor/män).	●		
Barn. Människors lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter oavsett ålder. Alla människor upp till 18 år är barn enligt Barnkonventionen.		●	
Äldre. Människors lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter oavsett ålder. Äldre personer brukar vara människor 65 år och äldre.			
Funktionshinder. Människors lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter oavsett funktionsförmåga.		●	●
Socioekonomi och etnicitet. Olika förutsättningar och möjligheter beroende på socioekonomi och/eller etnicitet (här avses utlandsfödd).			●
Stad/land. Olika förutsättningar beroende på var man bor i landet, regionen eller kommunen: i städer, stadsnära områden eller på landsbygd.	●		

I grund och botten är det liknande aspekter som analyseras i de nämnda SKB-modellerna. Även om inte socialt kapital (som är fokus för den här rapporten) nämns explicit i aspekterna, berörs och påverkas det sociala kapitalet genom flertalet aspekter och framför allt genom samspel och sammanhållning. I exempelvis Stockholms SVA-modell talar man om en sammanhängande stad där människor med olika bakgrund ska kunna mötas (Stockholms Stad, 2019). Socialt kapital handlar dock om mer än möten, se vidare nedan där begreppet socialt kapital beskrivs.

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

aspekter, även om detta också är under förändring allteftersom kunskap och metoder utvecklas (Wennberg et al., 2015).

I skrivande stund har en revideringsomgång för långsiktiga infrastrukturplaner på nationell och regional nivå nyligen avslutats och beslut för transportinfrastrukturplaneringens inriktning för perioden 2022–2033 tagits. Sociala konsekvensanalyser har denna gång i större utsträckning integrerats i de strategiska miljöbedömningar som är lagstadgade (enligt Miljöbalken 6 kap). MKB och SKA har då integrerats i hållbarhetsbedömningar. I flera hållbarhetsbedömningar har ansatser gjorts att komplettera med bedömningskriterier som specifikt avser socialt kapital. Detta har gjorts genom att med GIS-analyser koppla föreslagna åtgärder i planerna till en socioekonomisk geografi inom en region. Genom att studera hur tillgänglighetsförbättringar kopplar till socioekonomiska förutsättningar är det också möjligt att bedöma en relativ förändring av mobilitet för grupper som riskerar social exkludering. Se exempelvis några av de hållbarhetsbedömningar som genomförts av Trivector under 2021 (Dahlholm et al., 2021; Indebetou et al., 2021a; Indebetou et al., 2021b).

2.5. Samhällsekonomisk analys (SEA) inom den svenska transportplaneringen

Inom svensk transportplanering används främst samhällsekonomiska kostnads- och nyttoanalyser (SEA), en metod som idag även inkluderar ett antal mer svårvärderade nyttor. SEA innefattar så många som möjligt av de effekter som uppstår av en åtgärd eller investering inom ett geografiskt område som påverkar dess medborgare. Syftet med SEA är att fastställa om en åtgärd är samhällsekonomiskt lönsam eller vilken av föreslagna åtgärder som är mest lönsam. Analyserna som görs fungerar ofta som ett beslutsunderlag där prioriteringar är nödvändiga.

Idealiskt sett så inkluderar en SEA alla typer av effekter som kan tänkas uppstå över tiden i samhället, såväl effekter som är beräknade och monetärt värderade som effekter som är ej beräknade och är enbart verbalt beskrivna. En SEA kan bestå av enbart beräknade och värderade effekter, enbart bedömda effekter, eller en kombination. En Samlad effektbedömning (SEB) är den samhällsekonomiska analysen i sin tur ett av tre perspektiv tillsammans med Fördelningsanalys och Transportpolitisk målanalys (se mer om SEB under avsnitt 2.2.)

Monetär värdering och samhällsekonomisk kalkyl

En monetär värdering innebär enkelt uttryckt att en åtgärds nyttoeffekter värderas i kronor och öre. En monetär värdering innefattar så många som möjligt av de effekter som uppstår av en åtgärd eller investering inom ett geografiskt område som påverkar dess medborgare. I en samhällsekonomisk kalkyl (SEK) vägs en åtgärds nyttoeffekterna mot dess kostnader

görs en där den samhällsekonomiska lönsamheten uttrycks med en nettonuvärdeskvot (NNK).

En monetär värdering omfattar marknadsprissatta samt icke-prissatta effekter. Marknadsprissatta effekter utgörs exempelvis *betalning av skatter och avgifter samt budgeteffekter*⁶. Icke-prissatta effekter är exempelvis *restidsvinster, lokala luftföroreningar, koldioxid och trafiksäkerhet*.

Icke-prissatta effekter

För att kunna inkludera icke-prissatta effekter behöver de värderas på annat sätt men de är i praktiken ofta svåra att värdera av flera anledningar. Det kan vara på grund av brist på information och osäkerhet om framtiden, i synnerhet effekter som påverkar framtida generationer (Trafikverket, 2020). Detta gäller i allra högsta grad sociala effekter och många av de andra målen som ryms inom hänsyns- och funktionsmålet. Genom åren har metoder för att värdera immateriella tillgångar utvecklats och numera är restider, trafiksäkerhet och ett par aspekter av hälso- och miljöfrämjande åtgärder inkluderade i de samhällsekonomiska nyttor och onyttor som används inom beslutsfattande i transportsektorn.

Idag värderas och inkluderas icke-prissatta effekter i svensk samhällsekonomisk bedömning utifrån den värdering som rekommenderas av ASEK-gruppen på Trafikverket. Det är dock viktigt att poängtera att såsom kalkylvärdena ser ut idag görs inte analyserna på gruppnivå, exempelvis i förhållande till socioekonomi, eller utifrån plats.

Restidsvinster är en av de samhällsekonomiska nyttor som har stort genomslag i analyserna och värderas med hjälp av betalningsviljebaserade metoder (stated preference). De värderingar som idag används för att beräkna restidseffekter är baserade på den senaste svenska tidsvärdestudien (se WSP, 2010; Börjesson & Eliasson, 2012). För att skatta värdet av restid numeriskt har teorin för diskreta val tillämpats. I den antas individer maximera sin nyttofunktion genom att välja bland olika varandra uteslutande varor och tjänster för att sedan härleda olika individers värdering av restidsvinster (WSP, 2010). Det kan exempelvis handla om att välja mellan två alternativ där en resa tar 15 minuter och kostar 30 kr och en resa som tar 10 minuter men kostar 35 kr.

I ASEK 7.0 beskrivs att de viktigaste faktorerna som påverkar värdet (i monetära termer) av en restidsförkortning är resursvärdet av tid, den direkta onyttan eller kostnaden förknippad med restid och marginalnyttan av inkomst. (Trafikverket, 2020).

- ▷ Resursvärdet av tid: Det är den nytta som skulle kunna erhållas om den besparade restiden användes till någon annan aktivitet. Detta är alltså en alternativkostnad.

⁶ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363979/FULLTEXT01.pdf>

- ▷ Den direkta nyttan (onyttan) av restid: Restid anses generellt vara en onytt, en kostnad eller en uppoftning. Det innebär att, allt annat lika, föredras en kortare restid. Storleken på onyttan eller kostnaden av restid påverkas bland annat av komforten på färdmedlet och om en kan arbeta eller utföra andra uppgifter under restiden. Den direkta kostnaden av restid mäts i förhållande till nyttan av att vara vid start- eller målpunkten. Den direkta onyttan eller kostnaden av restid är således högre (och värdet av en restidsförkortning högre) på väg till ett viktigt möte.
- ▷ Marginalnyttan av inkomst: Det finns gott om stöd för antagandet att marginalnyttan av inkomst (nyttoförändring föranledd av en inkomstökning med en enhet) varierar med inkomstnivån och att högre inkomst innebär lägre marginalnytta av inkomst.

Luftföroreningar värderas också monetärt i samhällsekonomiska analyser i transportplaneringen. I ASEK 7.0 (2020) beskrivs de lokala effekterna av luftföroreningar som de effekter som uppstår i närheten av utsläppet. Några av de lokala effekterna relaterar till hälsopåverkande aspekter samt nedsmutsning och materiella skador. De avsevärda effekterna uppstår främst i tätorter då det beror på hur många personer och hus som exponerats för luftföroreningar.

I den senaste versionen av ASEK har nya kalkylvärden släppts som baseras på en forskningsutredning som gjordes under 2015–2019 med syfte att revidera kalkylvärdena. Det resulterade bland annat i att ASEK numera angriper värderingen av effekter med hjälp av skadekostnadsansatsen, dvs. att reviderade kalkylvärden bör vara baserade på hur luftföroreningar faktiskt påverkar människor genom olika hälso- och miljöeffekter. Detta ställer väldigt stora krav på kunskap om kausala samband mellan utsläpp och skadekostnader. På grund av att det har Trafikverket gjort allt material med bakomliggande information, avgränsningar och överväganden tillgängligt för att underlagen ska vara transparenta.

Växthusgaser, specifikt koldioxid: I ASEK värderas onyttan från koldioxidutsläpp baserat på politiska mål och styrmedel snarare än på medborgares direkta och indirekta värdering och skadekostnader (Trafikverket, 2020). Klimatförändringarna har av ASEK-gruppen ansetts vara allt för omfattande och långsiktiga, komplicerade och osäkra för att kunna värderas på ett rättvisande sätt genom den samhällsekonomiska skadekostnadsberäkningen. Den värdering som idag rekommenderas av ASEK baseras på ett politiskt *skuggpris* härlett från reduktionsplikten och reduktionspliktavgiften. Andra växthusgaser värderas utifrån deras koldioxidekvivalenter eller deras s.k. ”växthuspotential”.

Trafiksäkerhet och olyckskostnader: På samma sätt som en individ värderar förändrad tidsåtgång tillmäts även förändrade olycksrisker ett värde i ASEK. Olycksvärderingen består av riskvärdering samt en värdering av materiella kostnader. Riskvärderingen består av ett humanvärde som speglar samhällets nyttoförlust vid förlust av ett människoliv eller

uppooffringen på grund av fysiskt och psykiskt lidande för skadade i en trafikolycka. Denna riskvärdering baseras på individers betalningsvilja. Materiella kostnader för en trafikolycka består av kostnader för sjukvård, nettoproduktionsbortfall p.g.a. personskada och/eller förlust av liv, administration samt skador på fordon och annan egendom (Trafikverket, 2020).

Metoder för att värdera icke-prissatta effekter

Nedan lyfts tre metoder som har använts för att inkludera nyttor som inte är prissatta på marknaden. Utöver de mer etablerade metoderna som värderar sådana nyttor/varor som genom att låta personer uppskatta värdet av något eller genom att avslöja värdet indirekt, genom metoder för *stated preference* och *revealed preference*, har även andra metoder undersökts och utvecklats för att exempelvis bedöma värdet av livstillfredsställelse genom att väga det mot ökad inkomst (Layard & Glaister, 1994; Fujiwara, 2010; Fujiwara & Campbell, 2011).

Stated preference-metoden använder sig av enkäter för att fånga det värde som människor värderar en tillgång eller vara (kan även vara förlust) genom att be dem uppskatta vad de är villiga att betala eller vilken ersättning de kräver för en förlust, betalningsvilja/kompensationskrav (Willingness-To-Pay / Willingness-To-Accept).

Revealed preference-metoden drar slutsatser om människors Willingness-To-Pay / Willingness-To-Accept genom att undersöka deras beslut på en marknad. En variant av *revealed preference* kallas för hedonisk prissättning vilken undersöker människors köp på en existerande marknad som relaterar till den immateriella varan. Exempel på en sådan är att värdet av grönyta i en stad kan exempelvis estimeras genom att analysera fastighetspriser och dess bakomliggande faktorer och sedan jämföra områden nära en park med områden utan park.

Subjektiv välbefinnandefunktion (SWB) är ytterligare en metod. De två ovan nämnda metoderna har använts relativt länge för att undersöka värdet av immateriella tillgångar inom Sociala kostnads-nyttoanalyser. Under tidigt 2000-tal blev en annan metod alltmer populär som oftast benämns som 'subjective well-being approach' (SWB). Tillskillnad från de tidigare metoderna som framför allt mäter värde utifrån preferenser (som i teorin antas vara rationellt underbyggda), mäts värdet utifrån erfarenheter i SWB. I den används ekonometriska metoder för att uppskatta tillfredsställelsen av en vara vilken sedan görs om till ett monetärt värde utifrån hur välbefinnande värderas i relation till inkomst.

Fujiwara och Campbell (2011) argumenterar för att metodens fördelar är att den är mer träffsäker i estimaten då den mäter just det individuella subjektiva värdet av en förändring i deras välbefinnande. Detta anses vara ett närmare estimat av personers faktiska nytta än det som fås genom att undersöka om preferenser har blivit tillfredsställda. Metoden är

fortfarande under utveckling och i skrivande stund fungerar den ännu främst för att belysa värden för beslutsfattande.

2.6. Alternativa metoder för att bedöma ej beräknade sociala effekter

Utöver de metoder som nämnts ovan finns det andra metoder som används för att värdera ej beräknade sociala effekter och andra immateriella tillgångar.

SROI (Social Return on Investment) är en metod som utvecklats med syftet att utvärdera investeringar och inkludera de sociala nyttor som investeringen bidrar till i kalkylen. Metoden används dock främst i praktiken till att utvärdera projekt utförda av olika sociala- och välgörenhetsorganisationer i Storbritannien (Arvidsson et al., 2013; Bosco, Schneider & Broome, 2019; Mackintosh & King, 2014). SROI har på senare tid också tagit sig till Sverige (Backström, 2019) och här har metoden även undersökts i ett fåtal stadsutvecklingsprojekt: *HAI* (Hållbar avkastning av investeringar, se Graham et al., 2019) och *SIGURD* (Stadsplaneringsinvesteringars effekter och värden, se Rockström, 2020) båda finansierade av Vinnova (Graham et al., 2019; Rockström, 2020). SROI-metoden utvecklades först i USA men den metod som främst undersökts och använts i Sverige är den vidareutveckling som gjordes i Storbritannien i ett statligt finansierat projekt (Nicholls et al., 2009). Det som utmärker den brittiska versionen är att berörda aktörer bjuds med i processen för att ge synpunkter på indata, utfall och effekter.

Ett vanligt sätt att hantera faktorer som är svåra att mäta är att använda sig av *proxy-värden* vilket är vanligt förekommande inom exempelvis SROI-metoden. Proxy-värden eller variabler används när den önskvärda variabeln eller värdet inte finns att tillgå. Ett exempel på proxyvärde av en åtgärd som bidrar till sänkt kriminalitet kan exempelvis utmynnas från eventuella besparingar av att polis och andra instanser inte behöver lägga resurser i området. Proxyvärden är inte oproblematiska och framför allt fångar de sällan hela värdet av åtgärden. Exempelvis så fångar inte värdet av offentliga besparingar individernas nytta av sänkt brottslighet.

Utfallet i SROI är en kvot mellan kostnaden av projektet och det totala värde som projektet förväntas skapa. Om ett utfall i en SROI analys är 3:1 innebär det att för varje investerad krona skapas nytta värt 3 kronor. Även om SROI använder sig av monetära termer är inte det skapade värdet ett faktiskt finansiellt värde utan ett sätt att försöka visa den nytta de skapar.

Skillnaden mellan samhällsekonomisk analys och SROI ligger framför allt i utförandet snarare än i utfallet (Arvidsson et al., 2013). SROI involverar intressenter i processen tillskillnad från samhällsekonomisk analys. SROI har hittills främst använts som ett verktyg för att lära sig hur resurser kan användas mer effektivt snarare än som en standardiserad

bedömningsmetod för att jämföra många projekt mot varandra. Hittills har inte SROI rekommenderats att användas för just jämförelse mellan olika projekt (Arvidson et al., 2013). Detta främst genom att involveringen av berörda aktörer resulterar i varierande indikatorer och utfall vilket gör det svårt att jämföra. Trots detta har SROI använts för jämförelse mellan projekt (Lyon & Arvidson, 2011). Värderingen av de immateriella tillgångarna görs också på något olika sätt i SROI och samhällsekonomisk analys. I SROI används framför allt proxyvärden för att komma fram till värderingarna och olika SROI-utövare har gjort försök att skapa bruttolistor med proxyvärden⁷, det finns dock ingen generell lista som alla använder sig av. I samhällsekonomisk analys används istället ekonomiska principer för att förstå värderingarna. SROI ställer också många krav på utövarens omdöme och projektets resurser och tillgång till data (Lyon & Arvidson, 2011).

Hälsovärdering är ytterligare ett värderingsområde. Aktiva transportsätt som cykel och gång har blivit alltmer prioriterade inom transportplaneringen och en önskan av att synliggöra de positiva hälsoeffekter som GC-åtgärder får har ökat. Värdering av hälsoaspekter som följd av ökad fysisk aktivitet är inget som finns med i de svenska standardiserade samhällsekonomiska bedömningarna idag men det görs allt oftare som kompletteringar till de samhällsekonomiska kalkylerna med ett utökat antal aspekter. Det finns mycket forskning som stödjer sambanden mellan fysisk aktivitet och positiva hälsoeffekter och effekterna är kvantifierbara. Ett exempel på verktyg som är framtaget för att beräkna effekter av fysisk aktivitet är **HEAT (Health Economic Assessment Tool)** framtaget av WHO och baseras på sambandet mellan fysisk aktivitet och dödlighet. Värdet av effekterna räknas fram genom värdet av ett statistiskt liv, en siffra som varierar mellan olika länder men som används i många samhällsekonomiska beräkningar. HEAT tar inte hänsyn till eventuella effekter på minskad sjukdom vilket gör att effekterna av fysisk aktivitet är undervärderade.

2.7. Hur kan det sociala kapitalet mätas och värderas?

Socialt kapital, eller bristen på socialt kapital, har flera viktiga effekter på samhället. Socialt kapital bidrar till ekonomisk utveckling (Knack & Keefer, 1997; Woolcock, 1998) och tillväxt (Peiro-Palomino & Tortosa-Ausina, 2015). Putnam med flera (1994) lyfter att socialt kapital förbättrar effekterna av investeringar i humankapital och i fysiska strukturer. Detta genom att tillit sänker transaktionskostnader vilket skapar mer effektiva marknader. Ett starkt sammanbindande socialt kapital kan få människor att mobilisera sig och gå samman för att till exempel kräva resurser och rättigheter men kan också leda till social exkludering av de som inte lever upp till de normer som finns inom ett givet nätverk (till exempel i en by eller ett område). Ett starkt sammanbindande socialt kapital kan också ge tillgång till

⁷ Se exempelvis: www.sroiproject.org.uk/sroi-database.aspx

arbetsmöjligheter och skydda mot diskriminering, åtminstone i det initiala skedet för exempelvis nyanlända enligt Lilja och Premier (2010).

En empirisk undersökning från Norra Botkyrka i Stockholms län visar att det sammanbindande sociala kapitalet mellan människor av samma etniska härkomst är viktig för den socioekonomiska utvecklingen. Med ett starkt sammanbindande kapital är det lättare för kommunen att nå ut till olika sociala grupper, eftersom det ofta finns en ”ledare”. I områden med många etniska grupperingar riskerar dock det sammanbindande kapitalet att bli lägre (Dymén & Reardon, 2014). Det är dock viktigt att poängtera att i ett längre perspektiv är det osäkert huruvida ett starkt sammanbindande kapital hindrar det överbryggande och länkande sociala kapitalet.

Trots att det inte verkar råda tvekan om att socialt kapital har viktig positiv inverkan på vårt samhälle och ekonomi finns relativt lite studier om hur socialt kapital påverkas av olika åtgärder och än mindre försök till kvantifiering av effekterna.

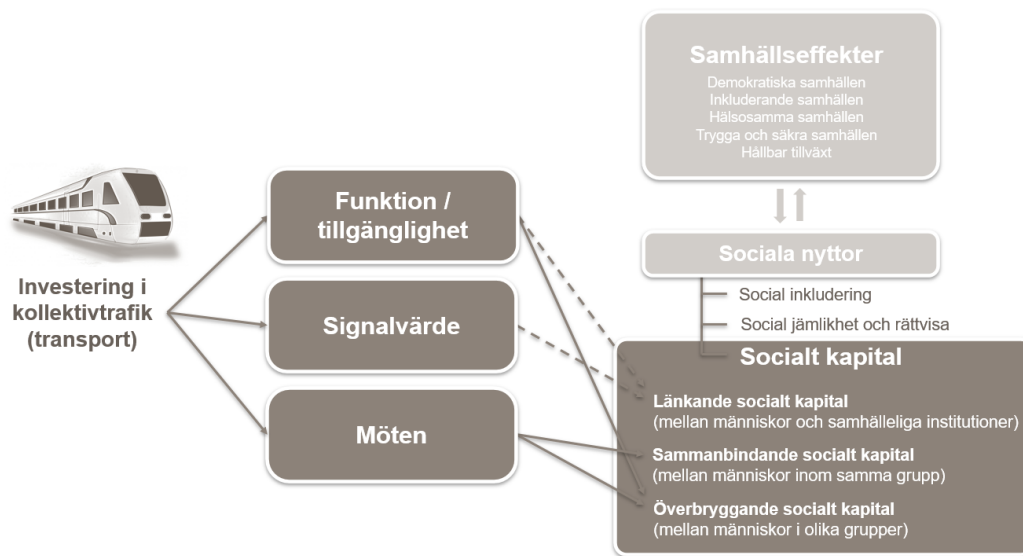
I transportplaneringen talas det alltmer om socialt kapital, men endast ett fåtal studier har hittats som i någon mån visat på effekter mellan transportåtgärder och socialt kapital i form av tillit och social sammanhållning. En av studierna genomfördes inom en studentuppsats av Schönström (2019) vilken antyder på samband mellan en tunnelbaneinvestering i Stockholm, som binder ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar, och det länkande sociala kapitalet mellan människor och samhällsrelaterade institutioner. Schönströms studentuppsats gjordes med koppling till ett K2-finansierat forskningsprojekt som samlade kunskap om kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet i områden (Dymén et al., 2020). Få av de studier som Dymén med flera (2020) refererar till visar dock på faktiska påvisade effektsamband i kausal mening då de till hög grad saknas i litteraturen. Några återfanns och beskrivs nedan:

En studie i Schweiz undersökte relationen mellan socialt kapital och pendling i tre städer (Zürich, Genève och Basel). Där konstaterades att ett högt och starkt mobilitetskapital tillät människor att behålla eller vidga sitt sociala kapital. Även det motsatta gällde där ”missgynnade grupper”, särskilt isolerade kvinnor med barn, invandrargrupper, lågutbildade, personer med funktionsnedsättningar och personer utan tillgång till bil eller kollektivtrafik, försämrade deras sociala kapital (Viry et al., 2009).

I en australiensisk studie av Kamruzzaman (2014) fanns att täta och funktionsblandade bebyggelseområden med gångavstånd till kollektivtrafik hade signifikant högre nivåer av tillit och kontakt med grannar jämfört med boende i andra typer av områden där människor isoleras mer ifrån varandra.

Med utgångspunkt i Sverigeförhandlingen och Stockholmsförhandlingen gjordes inom ett forskningsprojekt finansierat av K2 en första ansats till att skapa en modell för att mäta socialt kapital relaterat till investeringar i transportsektorn (Dymén et al., 2020), se Figur 2-2

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



Figur 2-2. Ansats till modell för att mäta socialt kapital relaterat till investeringar i transportsektorn av Dymén et al., 2020.

Nyttobedömning av socialt kapital i praktiken

En utgångspunkt då lärdomar ska dras från konkret arbete med att hitta samband mellan investering i kollektivtrafik och socialt kapital är erfarenheter från de nyttoberäkningar som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen tillsattes av regeringen och slutrapporterades 2017. Förhandlingen handlade om nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm, Malmö och Göteborg inklusive spår och stationer i de städer som berörs. I förhandlingen ingick också åtgärder för ökad tillgänglighet, kapacitet och bostadsbyggande i storstadsregionerna, samt åtgärder för ökad cykeltrafik. Under hösten 2015 hade kommuner, regioner och andra intressenter möjlighet att inkomma med nyttoberäkningar till förhandlingens kansli. I dessa ingick bland annat sociala nyttor. Det är viktigt att poängtera att metoderna i Sverigeförhandlingen syftade till att beskriva sociala nyttor i en förhandling. Eftersom förhandlingen innebar att intressenterna skulle motivera investeringar i exempelvis kollektivtrafik beskrevs sociala nyttor mycket sparsamt.

I instruktionerna för nyttoberäkningarna för Sverigeförhandlingen föreskrevs ett fokus på det sociala kapitalet. Stockholms läns landstings och Landskronas nyttoberäkningar refererade tydligast till nyttor rörande socialt kapital enligt Winter (2015). De utgick båda

från den metod som användes i 2013 års Stockholmsförhandling. Winter tolkar denna metod som att social nytta antas uppstå när kollektivtrafiken planeras och utformas så att den bland annat skapar tillgänglighet till grundläggande service och aktiviteter som människor behöver, inte minst möjlighet till arbete och utbildning. I tillägg antas social nytta även uppstå när kollektivtrafiken knyter samman områden i staden/regionen med olika karaktär och förutsättningar (inte minst socioekonomiskt) och skapar ett gemensamt rum för möten och möjlighet att utveckla sociala relationer mellan personer i samma eller olika grupper i samhället. Särskilt antas detta gälla för socioekonomiskt utsatta områden, där investeringar i kollektivtrafik kan sända en signal om att området och dess invånare är sedda och prioriterade av samhället vilket kan stärka framtidsstron och relationen mellan människor och samhällseliga institutioner.

Värdering av socialt kapital i litteraturen

Några få studier har studerat värdering av socialt kapital men de flesta berör mikronivån och effekter på individen snarare än effekter på samhällsnivå.

Välbefinnande är ett koncept som har använts alltmer inom ekonomisk forskning och används ofta i studier som värderar socialt kapital (Powdthavee, 2008). Det kan definieras som "En persons kognitiva och emotionella utvärdering av hens liv". Flest studier som undersöker värdet av socialt kapital använder sig av en funktion av välbefinnande där ett *skuggpris* räknas ut. Skuggpriset indikerar hur mycket kompensation de skulle behöva för olika förändringar i välbefinnande⁸ (Helliwell & Huang, 2010; Mentzakis, 2011; Powdthavee, 2008).

Stanley med flera (2011, 2012 etc.) har valt att mäta mellanmänskliga nätverk ("networks") som ett sätt att fånga socialt kapital. I litteraturen finns det generellt en bred samsyn kring vikten av nätverk och därmed används nätverk oftare i studier för att mäta socialt kapital. Samma samsyn finns inte vad gäller exempelvis tillit och ömsesidig påverkan (benämns som *reciprocity* i litteratur på engelska) eller hur de tillsammans med nätverk eventuellt samspelar i att utgöra socialt kapital (Stanley et al., 2012).

Taylor med flera (2001) har studerat olika indikatorer för socialt kapital: Subjektiv familjenärhet, stöd från familj, antal vänner, kontakt med vänner vilka alla hade en signifikant effekt på välbefinnande. Mellanmänsklig tillit samt tillit till institutioner har också ett samband till välbefinnande (Helliwell & Putnam, 2004). Däremot återfanns blandade resultat gällande huruvida deltagande i civilsamhället har signifikans för välbefinnande (Li, Pickles & Savage, 2005).

Powdthavee (2008) tittade på värdet av att träffa vänner och släkt mer ofta samt värdet av att prata med sina grannar oftare och dess effekter på livstillfredsställelsen. Mentzakis

⁸ Benämns som SWB i studier = Subjective wellbeing

undersökte också värdet av att prata med grannar och att möta människor generellt. Helliwell & Huang (2010) fann att personer värdesätter tillit på arbetsplatsen väldigt högt. Endast en studie återfinns som använder sig av en så kallad hedonisk prissättning (reveled preference method) (Colombo och Stanca, 2014). De värderade socialt kapital genom att undersöka huspriser och löner i italienska provinser.

Ovan nämnda studier är sammanställda i Tabell 2-3. De har dock endast bedömt en aspekt av socialt kapital och i de flesta fall inte samma aspekt. Även i de fall de har värderat samma aspekt finns det annat som gör det svårt att jämföra de olika värderingarna genom att de befinner sig i olika kontexter så de monetära värderingarna kan inte jämföras rakt av utan behöver förstås i sin studerade kontext.

Tabell 2-3 Sammanställning över olika monetära värderingar av socialt kapital. Värderar olika parametrar av socialt kapital och i olika kontexter.

Studie	Variabel	JÄ	UA	Värdet under ett år
Powdthavee (2008)	Träffa släkt och vänner	Mer sällan än en gång i månaden	1–2 gånger i månaden	57,500 pund
Powdthavee (2008)	Träffa släkt och vänner	Mer sällan än en gång i månaden	Nästan varje dag	85,000 pund
Powdthavee (2008)	Prata med grannar / träffa människor	Mer sällan än en gång i månaden	1–2 ggr / v	22,500 pund
Mentzakis (2011)	Prata med grannar / träffa människor	Nästan aldrig	Nästan varje dag	11,200 pund
Colombo & Stanca (2014)	Träffa vänner	-	oftare	1150 euro

Det finns även andra studier som närmar sig värdering av socialt kapital på ett annat sätt. Postelnicu och Hermes (2018) definierar socialt kapital utifrån ett ekonomiskt perspektiv för individen, och föreslår sedan hur två dimensioner av värdet för individen kan mätas: informell riskförsäkring (informal risk insurance arrangement) respektive informationsfördelar från att vara del av sociala nätverk (information advantages arising from personal social networks). Enligt författarna kan resultaten framförallt användas för att förstå fattigdom och ojämlikhet i utvecklingsekonomier genom att assymmetrisk information och avsaknad av institutioner och tillit till dem bidragande faktorer till att stagnera i situationen.

I flera studier har Stanley med flera undersökt samband mellan förbättrad mobilitet och sociala effekter. I Stanley med flera (2012) görs ett försök att värdera gemenskapskänsla ("sense of community") och socialt kapital. Studien bygger vidare på författarnas tidigare

studier som visar på att förbättrad mobilitet för de som är i riskzonen för att bli socialt exkluderade i samhället sänker risken och förbättrar deras personliga välbefinnande. Stanley med flera (2011b) fann att värdet av ytterligare en resa steg med sjunkande inkomstnivå. I studien poängteras också att de fann så pass höga värderingar av att en person tycker bättre om och trivs i sitt grannskap, att det skulle fyrdubbla värdet av vad som tidigare använts för att värdera ytterligare en resa⁹ (om inte hänsyn togs till denna effekt) något som skulle ha stora effekter på transportinvesteringar som förbättrar tillgängligheten för socialt utsatta. Stanley med flera (2012) använder sig av uppskattad betalningsvilja för att härleda värdet på socialt kapital (skilt mellan sammanbindande och överbryggande socialt kapital) och grannskapskänsla.

Orlowski och Wicker (2015) undersökte det monetära värdet av socialt kapital utifrån Putnams definition. De använde data från 45 europeiska länder och studerade fyra dimensioner av socialt kapital: mellanmänsklig tillit, tillit till institutioner, trovärdighet och delaktighet i samhället. Socialt kapital inkluderades i en funktion av välbefinnande för att skatta skuggpriset. Resultaten visade på höga skattningar av de olika aspekterna av socialt kapital. En ökning av mellanmänsklig tillit uppskattades vara värd en minskning av årsinkomsten om 7413 euro. Motsvarande för tillit till institutioner var 7405 euro.

2.8. Sammanfattande analys

Som nämns i föregående avsnitt finns det flera exempel på studier som har gjort försök att värdera socialt kapital. Studierna ger en relativt samstämmig bild av att ett ökat välbefinnande har stora positiva ekonomiska effekter. Stanley med flera (2011b) har vidare i en studie värderat de effekter på socialt kapital som uppstår av förbättrad mobilitet. Denna sistnämnda studie kan innebära en första ansats att värdera effekter på förbättrad mobilitet eller restidseffekter av en investering i transportsystemet. Flera av de studier av värdering av socialt kapital som hänvisas till i denna rapport studerar dock en viss aspekt av socialt kapital och i de flesta fall inte samma aspekt. De monetära värderingarna som finns kan inte jämföras rakt av utan behöver förstås i sin studerade kontext.

Behovet av att försöka beräkna eller värdera sociala effekter inom transportsektorn har uppkommit då det anses vara ett viktigt steg till att synliggöra dem och ge dem större vikt vid beslutsstöd. Fortsatt forskning är viktig för att kunna utveckla de monetära värderingarna och för att i större utsträckning kunna jämföra sociala effekter med andra icke prissatta effekter. Inga konkreta försök har gjorts för att beräkna en transportinvesterings effekt på det sociala kapitalet, och vi kan genom studerad litteratur se att fortsatt forskning behövs för att kunna överväga införlivning av socialt kapital i exempelvis en samhällsekonomisk

⁹ Med reservation att detta troligtvis gäller australiensiska samhällsekonomiska beräkningar.

analys. En fortsatt dialog behövs också med arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och -principer, ASEK-gruppen.

Som ett komplement till att införliva värdering av socialt kapital i samhällsekonomisk analys finns det andra alternativa metoder för att värdera sociala nyttor och som är intressanta att utveckla. Detta gäller exempelvis SROI och HAI. Bristen i dessa modeller i dagsläget är framför allt avsaknaden av svenska värden. Mer forskning behövs för att i högre grad kunna använda dessa modeller för att jämföra investeringar i transportsystemet.

Utifrån genomförd forskning samt utifrån samtal och workshoppar har projektet landat i att bredare perspektiv behövs än att enbart fokusera på monetär värdering. Konstaterade effektsamband men ej värderade, vare sig de är kvantifierade eller inte, mycket väl kan vara viktigt beslutsunderlag och bör beskrivas i ord.

För att i högre utsträckning kunna värdera investeringars effekter på socialt kapital i en samhällsekonomisk analys krävs det fortsatt forskning på empiriska samband. Sociala nyttor kan då synliggöras i relation till andra nyttor som restidseffekter och trafiksäkerhet och därmed få större vikt vid investeringsbeslut. Det finns dock en risk för dubbelräkning av beräknade effekter och bedömda effekter av socialt kapital i en samhällsekonomisk analys. Flera av de effekter på socialt kapital som kopplar till funktion och tillgänglighet (se Figur 2-2) ingår också i värdering av restidsvinster, som är en central del av samhällsekonomisk analys. I den samhällsekonomiska analysen av en samlad effektbedömning är det viktigt att klargöra om en kvantitativ eller kvalitativ effekt på det sociala kapitalet kompletterar andra effekter, eller om det är en beskrivning av andra effekter. I samtal med samhällsekonomisk expertis på Trafikverket konstaterar vi att denna risk för dubbelräkning gäller framför allt funktion och tillgänglighet och är inte lika stor när det gäller signalvärde eller möteseffekten.

Det finns goda möjligheter att inkorporera socialt kapital i Trafikverkets samlade effektbedömningar. I samtal med samhällsekonomisk expertis på Trafikverket konstaterades att nuvarande kunskapsbrist kopplat till socialt kapital framför allt behöver hanteras i det första skedet av processen (effektberäkning och effektbedömning), eftersom de olika delarna av SEB (*Samhällsekonomisk analys*, *Fördelningsanalys* och *Måluppfyllelseanalys*) enbart ska ses olika perspektiv att beskriva effekter ur. Att införliva socialt kapital i SEB kräver således att ovan nämnda effektsamband utvecklas. Kunskapen om hur en transportinvestering kan påverka det sociala kapitalet behöver då beskrivas exempelvis i effektkataloger, som stöd till upprättaren av en SEB.

När en samlad effektbedömning tas fram görs en bedömning av fördelningseffekter, det vill säga en bedömning av hur de identifierade effekterna, monetärt värderbara såväl som kvalitativt eller kvantitativt bedömda, fördelar sig mellan olika grupper. Denna fördelningsanalys är ett mycket viktigt komplement till den samhällsekonomiska analysen, eftersom den samhällsekonomiska analysen inte beaktar olika grupper av människor, något som är ett huvudsyfte med att bedöma det sociala kapitalet. På de workshoppar med

samhällsekonomisk expertis som har genomförts inom ramen för detta projekt har det konstaterats att fördelningsanalysen har utvecklingspotential som beslutsunderlag.¹⁰ Att utveckla kunskapsunderlag och verktyg för att bedöma fördelningseffekter har således stor betydelse för att ta fram beslutsunderlag inom transportplaneringen som i högre grad inkluderar sociala nyttor.

Den sista delen i den samlade effektbedömningen är transportpolitisk måluppfyllelseanalys. Vad gäller den delen har det redan gjorts försök att inkorporera socialt kapital som en indikator på delar av funktionsmålet.

Utifrån ovanstående genomgång av metoder för att bedöma och värdera sociala effekter av transportinvesteringar kan det konstateras att det finns många olika sätt att beakta det sociala kapitalet i transportplanering. Många försök har gjorts att bedöma effekter kvantitativt och att bedöma nyttorna monetärt. Dessa försök tillämpar en välfärdsekonomisk ansats. Det synsättet är centralt i Trafikverkets samlade effektbedömningar och har kritiserats för att bland annat fokusera på aggregerade medelvärden för olika typresor framför mer samhällsvetenskapliga ansatser som förstår rörlighet som del i sociala praktiker präglade av maktstrukturer i samhället. Om man förstår socialt kapital som sociala relationer, finns det anledning att intressera sig mer precist för dessa relationer i sitt sammanhang. Den transportekonomiska ansatsen blir här problematisk eftersom den inte förhåller sig till specifika platser, befolkningsgrupper eller andra olikheter i värderingen av nytta. Detta hanteras först *efter* att nyttan beräknats, utifrån ett kontextlöst perspektiv. Det kan också hävdas att kostnadsnyttokalkyler är svårtillgängliga och därmed inte ett verktyg som understödjer demokratisk debatt om vilka transportinvesteringar som har betydelse för olika grupper.

¹⁰ Expertworkshop om värdering av sociala nyttor, 2021-09-06

3. Studerade transportinvesteringar och geografiska områden

I den här forskningsstudien är två områden i Malmö i fokus: Rosengård respektive Lindängen. Rosengård är projektets huvudsakliga studieområde som i första hand antas vara påverkad av de genomförda transportinvesteringarna i form av MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station (Malmöringen). Lindängen är projektets jämförelseområde som inte fått motsvarande transportinvesteringar vid tiden för undersökningen¹¹, men som också delar en del socioekonomiska förutsättningar med Rosengård. För att i kapitel 4 kunna studera och därefter dra slutsatser i Kapitel 5 om effektsamband mellan en investering i kollektivtrafik och dess effekter på det sociala kapitalet (se Figur 2-2) är avsikten i det här kapitlet att beskriva med befintlig statistik och tidigare genomförda studier, dels det sociala landskapet som ramar in studieområdet och jämförelseområdet, dels proxyindikatorer på det sociala kapitalet, dels uppfattningar om tillgänglighet och mobilitet. Förutsättningarna på Rosengård och Lindängen beskrivs i avsnitt 3.1. De studerade transportinvesteringarna beskrivs i avsnitt 3.2 och 3.3. Tidigare studier som undersökt uppfattningarna om dessa investeringar sammanfattas i avsnitt 3.4.

3.1. Rosengård och Lindängen

Om bostadsområdena Rosengård och Lindängen

Rosengård är en stadsdel i det av Malmö stads sex stadsområden Öster, som i vår studie avgränsas till delområdena Apelgården, Kryddgården, Törnrosgården, Örtagården och Herrgården. I det område som ingår i vår studie bor omkring 19 000 personer. Flera av Rosengårds bostadsområden karaktäriseras av miljonprogrambygget från sextio- och sjuttioalet. Under de närmaste decennierna ska stadsdelen utvecklas med cirka 2 800 nya bostäder, 500 grundskoleplatser, 450 förskoleplatser och cirka 1 500 arbetsplatser. Visionen för Rosengård är att området ska länkas samman med den övriga staden för att skapa möten mellan människor i trivsamma och attraktiva livsmiljöer.¹²

Lindängen, Almvik, Kastanjegården och Fosieby, i denna rapport benämnt som Lindängen, är alla delområden i stadsdelen Fosie, som ligger i stadsområde Söder. I det område som ingår i vår studie bor drygt 12 000 personer. Området etablerades som bostadsområde under slutet av sextioalet och början av sjuttioalet som en del av miljonprogrammet. Senare har bebyggelse tillkommit i form av radhus i söder och nyligen också nya flervånings bostadshus i centrum. Flera planeringsarbeten pågår för förnyelse av Lindängen och visionen är att

¹¹ MEX 8 öppnade 12 juni 2022

¹² Malmö stads hemsida: <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Rosengard.html>

området ska bli mer välkomnande och attraktivt för både boende och besökare, med fler bostäder, mötesplatser och skolor.¹³

Demografiska och socioekonomiska förutsättningar

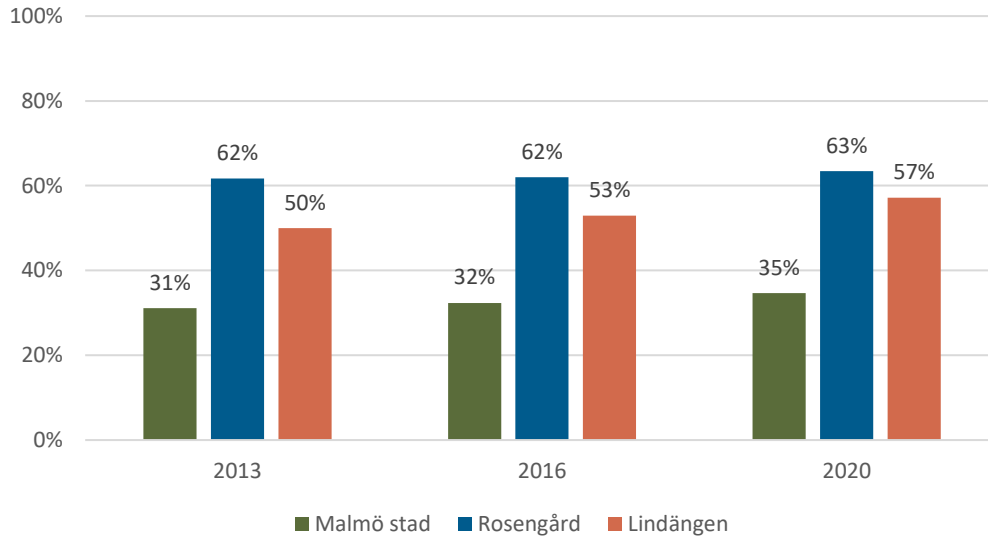
Personer med sämre förutsättningar påverkas i större utsträckning än andra negativt av transportinfrastrukturens baksidor, samtidigt som de i regel drar mindre nytta av de förbättringar i tillgänglighet som olika investeringar för med sig. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och segregation är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar i områden när andelen etniska svenskar minskar. Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och har en hög andel invånare med utländsk bakgrund och en hög etnisk variation, alltså att människor från flera etniska grupper bor i samma område. Ytterligare en aspekt är att områden som är socioekonomiskt svaga och där andelen med utländsk bakgrund är stor kan vara mer utsatta, eftersom diskriminering på grund av etnicitet kan förekomma på arbets- och bostadsmarknaden. Det är dock viktigt att poängtera att områden med hög andel invånare med utländsk bakgrund inte i sig behöver vara utsatta. Tvärtom kan en etnisk geografisk koncentration, där dina grannar är familjemedlemmar eller från samma etniska grupp, bidra till ekonomiskt kapital men också ökat socialt kapital. På längre sikt är dock effekterna oklara. Det överbryggande sociala kapitalet mellan människor från etniska minoriteter och etniska svenskar, samt mellan människor från etniska minoriteter och myndigheter kan dock försvåras och därmed bidra till utsatthet (Wennberg, et al., 2018).

Rosengård pekas ofta ut som ett socialt utsatt område i socioekonomiska termer, och Rosengård söder om Amiralsgatan benämns enligt polisens definition som ett *särskilt utsatt område* (Polisen, 2017).¹⁴ I både Rosengård och Lindängen är en övervägande del av befolkningen utrikes födda, vilket illustreras i

Figur 3-1. Andelen på Rosengård är ungefär den dubbla jämfört med stadens genomsnitt. Även Lindängen har en betydligt högre andel utrikes födda än stadens genomsnitt. Andelen utrikes födda har ökat mellan 2013–2020, särskilt i Lindängen.

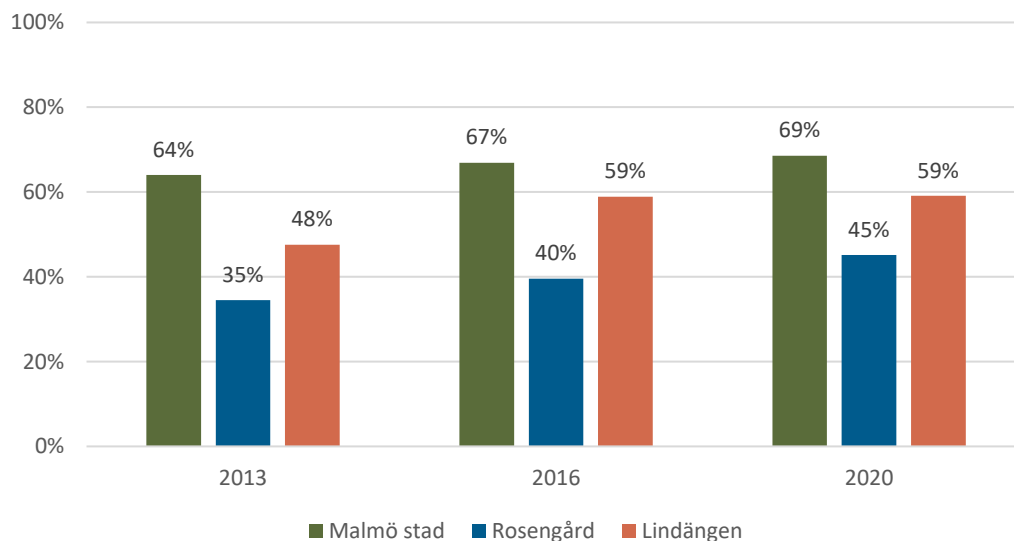
¹³ Malmö stads hemsida: <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Lindangen.html>

¹⁴ Ett utsatt område är enligt Polisen ett geografiskt avgränsat område som karaktäriseras av en låg socioekonomisk status där kriminella har en inverkan på lokalsamhället. I dessa områden finns en mängd riskfaktorer som kan leda till en bristande framtidstro såsom arbetslöshet, ohälsa och misslyckad skolgång. Riskfaktorena kan även bestå i strukturella faktorer som bostadsområdets fysiska miljö och en upplevd oro bland etniska grupper då historiska och globalt aktuella konflikter ger lokalt avtryck. Därtill finns en stor riskgrupp med unga personer som lätt påverkas av normbrytande beteenden, ett stort antal kriminella aktörer och en genomsnittligt lägre kollektiv förmåga. Tillsammans resulterar detta i en kriminaliserande process som med tiden får så stort genomslag att ett helt bostadsområde påverkas och en alternativ social ordning skapas (Polisen, 2017).



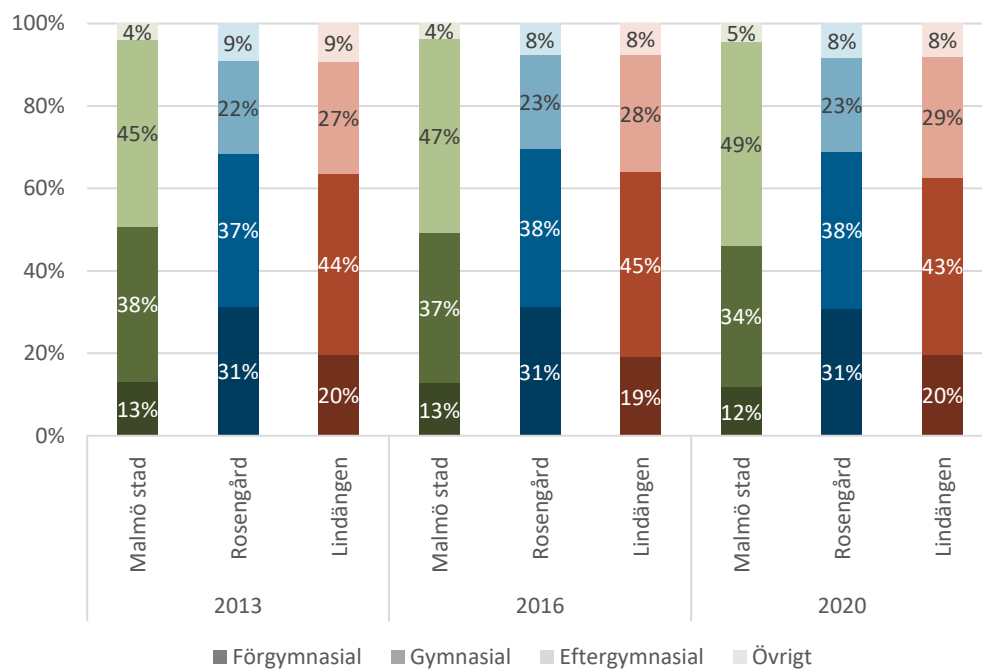
Figur 3-1 Andel utrikesfödda i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2013, 2016 och 2020. Källa: Trivectors bearbetning av statistikunderlag för Malmös områden oktober 2022.

Rosengård omfattas av svag socioekonomi utifrån att befolkningen har låg medelinkomst, låg utbildningsnivå och hög arbetslöshet i förhållande till övriga staden. Även Lindängen har sämre socioekonomiska förutsättningar än staden i genomsnitt. Detta illustreras i Figur 3-2¹⁵, Figur 3-3 och Figur 3-4.

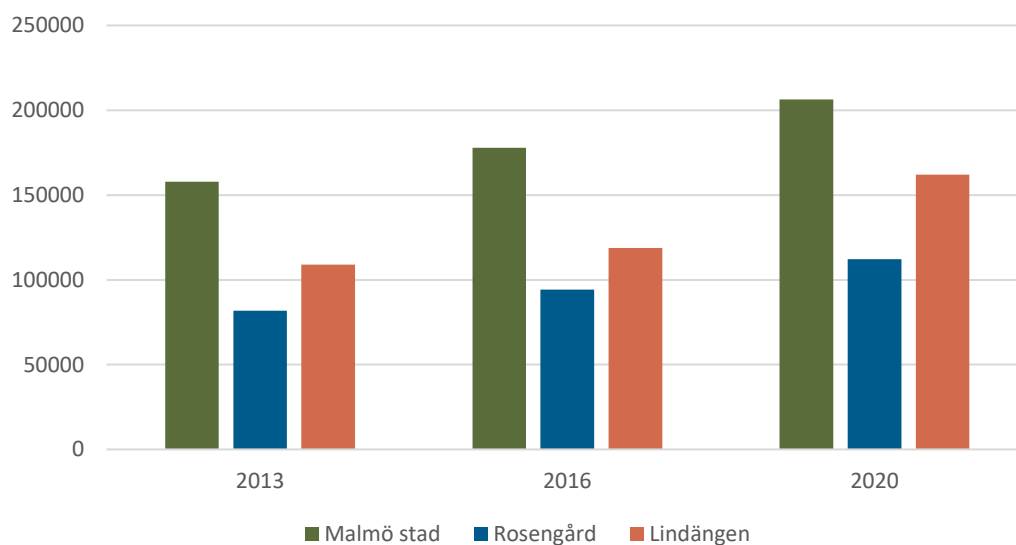


Figur 3-2 Förvärvsgrad (20–64 år) i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2013, 2016 och 2020. Källa: Trivectors bearbetning av statistikunderlag för Malmös områden oktober 2022.

¹⁵ Från och med referensår 2019 använder SCB en ny datakälla och metod för att klassificera förvärvsarbetande i RAMS. Bytet av källa och metod innebär att jämförelser av statistik avseende 2019 och tidigare referensår måste göras med stor försiktighet. Läs mer på SCB.se.



Figur 3-3. Utbildningsnivå i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2013, 2016 och 2020. Källa: Trivectors bearbetning av statistikunderlag för Malmös områden oktober 2022.



Figur 3-4 Disponibel inkomst i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2013, 2016 och 2020. Källa: Trivectors bearbetning av statistikunderlag för Malmös områden oktober 2022.

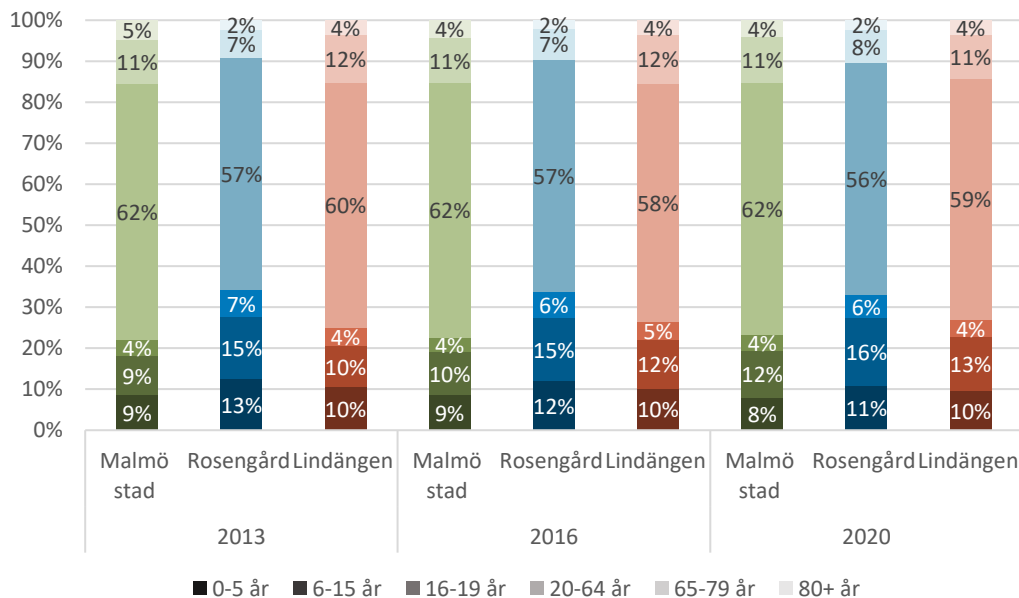
Proxyindikatorer på det sociala kapitalet på Rosengård och i Lindängen

Att uppskatta det sociala kapitalet utifrån befintlig statistik är svårt. Möjliga proxyindikatorer är dock valdeltagande, trygghet och kollektiv förmåga som motsvarar Putnams definition att tillit mellan människor och mellan människor och institutioner är centrala i det sociala kapitalet.

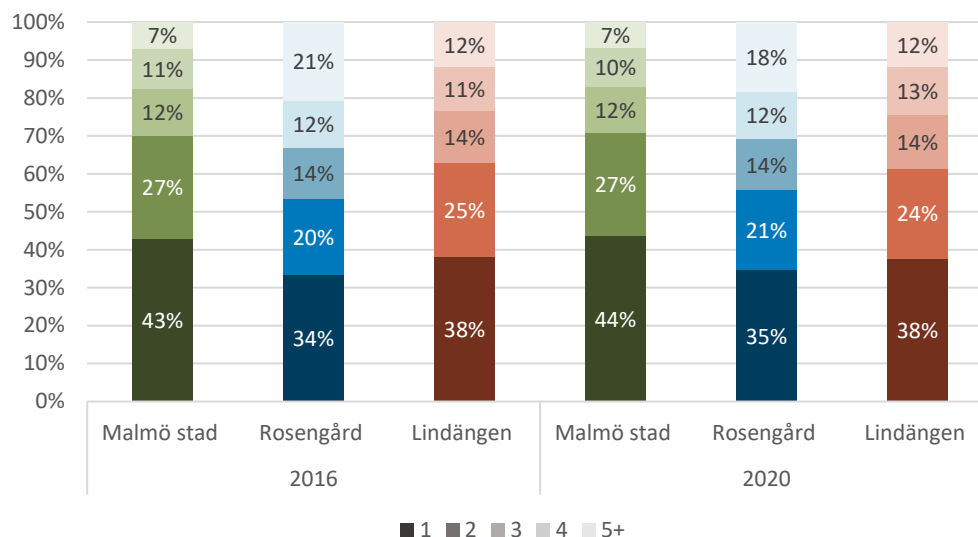
Valdeltagande

Något som sticker ut för Rosengård är ett lågt valdeltagande där Herrgården, ett delområde på Rosengård, hade det lägsta valdeltagandet i riksdagsvalet 2014 (53,4 % jämfört med rikssnittet 85,8 %). Även i de senare valen har både Rosengård och Lindängen haft ett lägre valdeltagande än genomsnittet. Värt att notera är att siffran delvis påverkas av att andelen med rösträtt i riksdagsvalet är lägre i områden med en högre andel personer utan svenskt medborgarskap.

Rosengård har också en yngre befolkning än genomsnittet, med fler barn och färre äldre jämfört med andra stadsdelar och Sverige i stort, vilket illustreras i Figur 3-5. Rosengård har en stor genomströmning med både stor inflyttning och utflyttning av personer som har etablerat sig i samhället. På Rosengård är hushållen också större i förhållande till Malmö i stort, vilket illustreras i Figur 3-6. Även Lindängen har en något yngre befolkning och större hushåll än Malmö stad i genomsnitt.



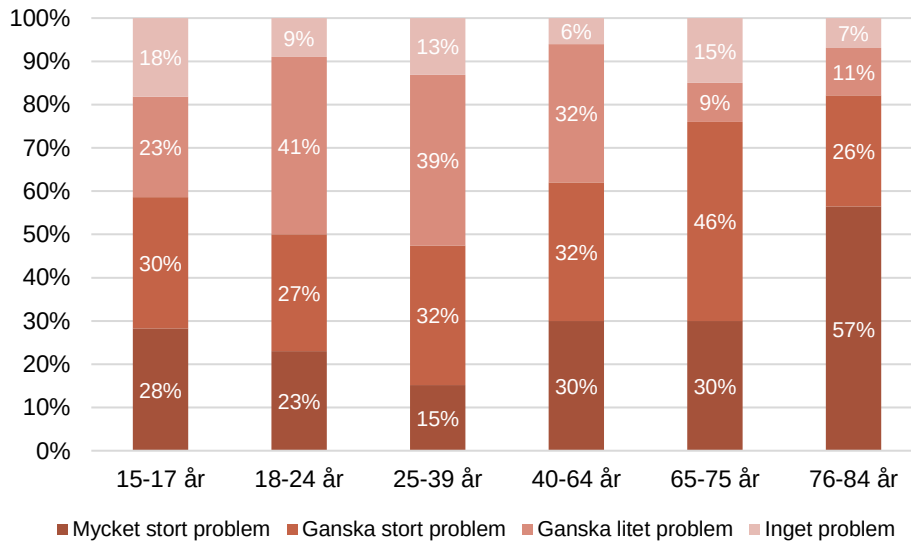
Figur 3-5 Åldersfördelning i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2013, 2016 och 2020. Källa: Trivectors bearbetning av statistikunderlag för Malmös områden oktober 2022.



Figur 3-6 Antal personer i hushållet i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2013, 2016 och 2020. Källa: Trivectors bearbetning av statistikunderlag för Malmös områden oktober 2022.

Upplevelse av trygghet och risk för överfall

Tryggheten i transportsystemet påverkar valet att resa med olika färdssätt. I Figur 3-7 illustreras hur stort problemet upplevs på Rosengård avseende trygghet i form av risk för överfall. Det är främst inom den äldsta åldersgruppen (76–84 år) som otrygghet anses vara ett mycket stort problem (57 %). Alternativet att trygghet inte är problem alls utgör den minsta andelen inom de allra flesta åldersgrupperna. Upplevelsen av trygghet utifrån olika åldersgrupper illustreras i Figur 3-7.

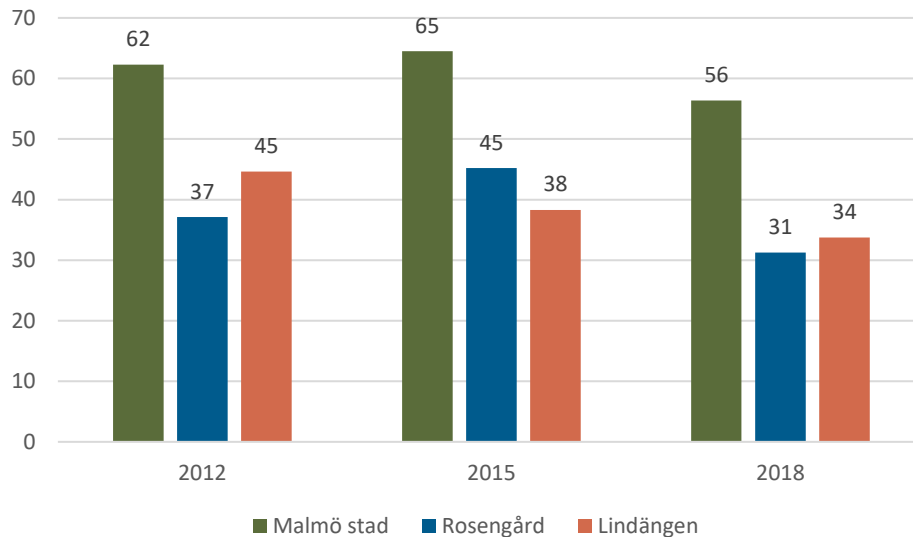


Figur 3-7. Tryggheten (risk för överfall) enligt boende på Rosengård uppdelat på åldersgrupper. Data från resvaneundersökning Malmö 2008. Källa: Hansson (2018).

Den största andelen på Rosengård anser att bristande trygghet är ett mycket eller ett ganska stort problem (57 %), jämfört med 60 % i staden som helhet. Andelen ligger alltså i nivå med övriga staden.

Det är en något större andel män (12 %) än kvinnor (9 %) som inte upplever att tryggheten är ett problem alls. Vad gäller trygghetsuppfattningen fördelat på ursprung är det en relativt jämn fördelning. Den största andelen för såväl svenskfödda som utlandsfödda anser att tryggheten i form av risk för överfall är ett mycket eller ett ganska stort problem. Det är en något större andel (46 %) av utlandsfödda gentemot andelen svenskfödda (37 %) som upplever att det är ett ganska litet eller inget problem alls (Hansson, 2018).

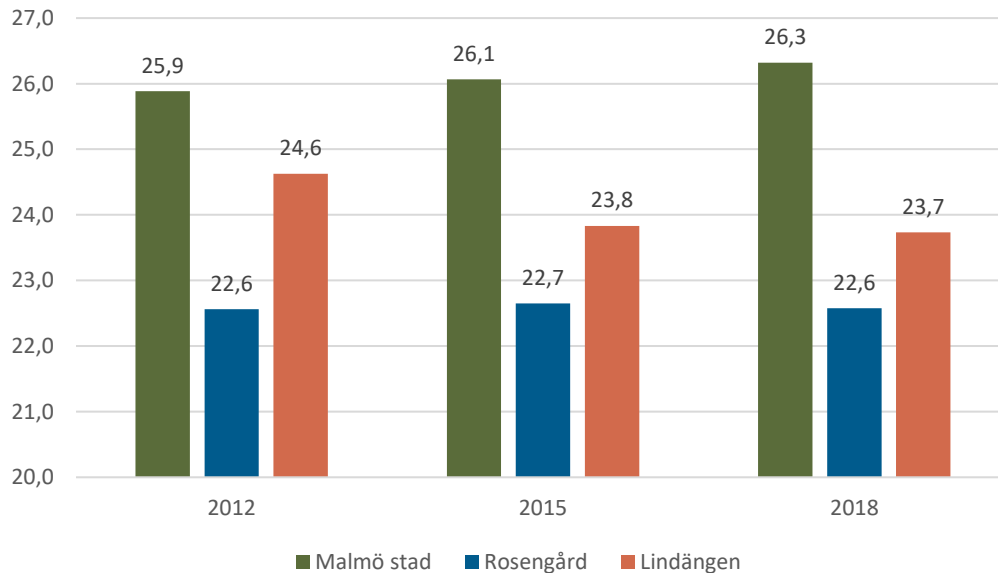
Graden av otrygghet kan även beskrivas utifrån hur trygg eller otrygg en känner sig ensam utomhus på kvällen i bostadsområdet. Tidigare genomförda områdesundersökningar visar att 62 % av invånarna i snitt i Malmö känner sig trygga ensamma på kvällen i sitt bostadsområde år 2012, respektive 65% 2015 och 56 % år 2018, se Figur 3-8. Även om tryggheten varierar mellan åren både på Rosengård och i Lindängen, ser vi att andelen som känner sig trygga ensamma på kvällen i sitt bostadsområde är betydligt lägre i dessa områden än genomsnittet i staden.



Figur 3-8 Andel i procent som känner sig trygg ensam utomhus på kvällen i bostadsområdet i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2012, 2015 och 2018. Källa: Trivectors bearbetning av data från Malmö stads områdesundersökning, 2018.

Kollektiv förmåga

Begreppet kollektiv förmåga, eller kollektiv styrka, handlar om i vilken utsträckning de boende i ett område har förmågan och viljan att skapa och upprätthålla gemensamma normer. Områdets nivå av kollektiv förmåga antas vara en viktig faktor för att förstå variationer i bland annat otrygghet mellan olika områden. Det mått på kollektiv förmåga som används här bygger på två olika delskalor som mäter *social sammanhållning* och *tillit* respektive *informell social kontroll*, där höga värden indikerar starkare kollektiv förmåga. Genomsnittet för kollektiv styrka för Malmö som helhet ligger på cirka 26. Snittet för både Rosengård och Lindängen ligger för samtliga mätperioder under snittet i Malmö, 22,6 respektive 23,7 år 2018, vilket visar på lägre förmåga och vilja att skapa och upprätthålla gemensamma normer. Områdenas kollektiva styrka illustreras i Figur 3-9.



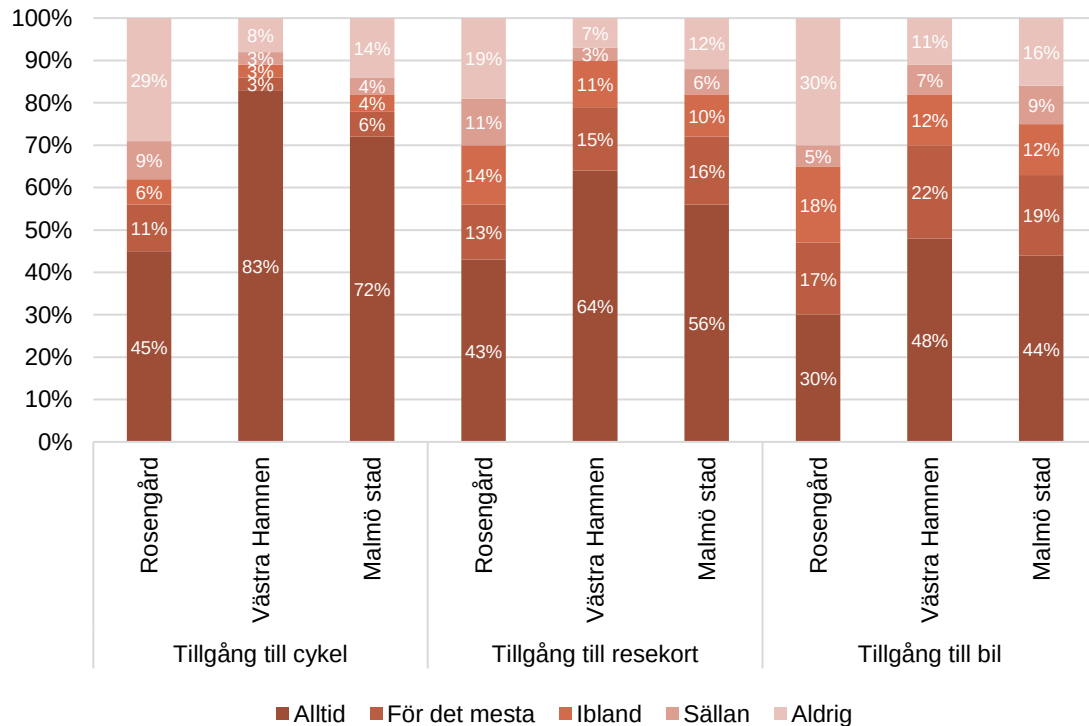
Figur 3-9 Kollektiv styrka i Malmö stad och studerade delområden på Rosengård och i Lindängen 2012, 2015 och 2018. Höga värden indikerar en hög nivå av kollektiv styrka. Källa: Trivectors bearbetning av data från Malmö stads områdesundersökning, 2018.

Tidigare studier om tillgänglighet och mobilitet på Rosengård

För Rosengård har en del tidigare studier genomförts som belyst områdets tillgänglighets- och mobilitetsförutsättningar. Bland annat Hansson (2018) har utifrån resvanestatistik från 2013 och 2008 undersökt Rosengårdsbornas mobilitetsförutsättningar.

Tillgången till olika färdmedel illustreras i Figur 3-10 och visar att det är stora skillnader mellan olika områden i Malmö, där Rosengårdsbor har sämre tillgång till cykel, resekort i kollektivtrafiken och bil jämfört med genomsnittet för Malmö (Hansson, 2018). Mer specifikt kan följande konstateras:

- ▷ Tillgången till cykel är låg på Rosengård, endast 45 % har alltid tillgång till cykel respektive 29 % har aldrig (motsvarande siffor för hela staden är 72 % respektive 14 %).
- ▷ Tillgången till resekort för kollektivtrafiken är lägre på Rosengård, 43 % har alltid tillgång till ett resekort och 19 % aldrig (motsvarande siffor för hela staden är 56 % respektive 12 %).
- ▷ Tillgången till bil är också lägre på Rosengård, 30 % har alltid tillgång till bil och 30 % aldrig (motsvarande siffor för hela staden är 44 % respektive 16 %).
- ▷ Utöver det som visas i diagrammet är körkortsinnehavet lågt på Rosengård, 45 % jämfört med 76 % i hela staden. Körkortsinnehavet är särskilt lågt bland kvinnor.



Figur 3-10 Tillgång till olika färdmedel. Data från resvaneundersökning Skåne 2013. Källa: Hansson (2018).

Det finns även studier som undersökt mobilitet och tillgänglighet med hållbara färd sätt och delade mobilitetstjänster i utsatta områden (Wennberg, et al., 2018). Wennberg med flera (2018) konstaterar att Malmö stad uppvisar god tillgänglighet med hållbara färd sätt (gång-, cykel och kollektivtrafik) och ett relativt bra utbud av delade mobilitetstjänster i form av bilpooler och lånecyklar i vissa delar av staden, ofta centrala områden med god socioekonomisk status. I flera socialt utsatta områden, däribland Rosengård, uppvisas däremot sämre tillgänglighet. Samtidigt uttrycks potentialen för delade mobilitetstjänster som stor genom att det kan vara ett sätt att bibehålla ett lågt bilinnehav men med samtidigt upprätthålla en god tillgänglighet. Författarna menar att delade mobilitetstjänster har potential att utgöra en viktig del av mobiliteten och tillgängligheten för människor i socialt utsatta områden och därigenom främja inkludering, jämlikhet och jämställdhet i smarta och hållbara städer.

3.2. MalmöExpressen

MalmöExpressen är ett kollektivtrafikkoncept för busstrafik med hög framkomlighet och kapacitet, där stråk trafikeras med kapacitetsstarka bussar på delvis egna körfält och med prioritet i de flesta trafiksignaler. Hållplatserna är anpassade för att resenärerna ska kunna kliva på i bussens samtliga dörrar. Införandet av MalmöExpressen har syftat till att göra busstrafiken dels mer pålitlig och attraktiv, dels minska resenärernas totala restid. Därtill

beskrivs konceptet som ett medel för bryta barriärer invånare och stadsdelar emellan, där den ökade tillgängligheten ska bidra till en mer jämlik och sammanhållen stad (Afry, 2020).

MalmöExpressen består av befintliga och tillkommande linjer (2, 4, 5, 8 och 10), varav linje 5 är föremål för denna studie. Linjesträckning för MalmöExpressen illustreras i **Fel! Hittar inte referenskälla..**

Linjerna kommer att införas i olika etapper. Preliminär tidplan för MalmöExpressens linjer:

- ▷ 2022: linje 8 Lindängen–Hermodsdal–Västra Hamnen
- ▷ 2024: linje 4 Limhamn kalkbrottet–Segevängsbade
- ▷ 2024: linje 5 Stenkällan–Rosengård–Västra Hamnen¹⁶
- ▷ 2027: linje 2 Lindängen–Söderkulla–Nyhamnen
- ▷ 2029: linje 10 Malmö C–Lorensborg–Hyllie–IKEA Hubbhult–Svågertorp



Figur 3-11 Linjesträckningar MalmöExpressen. Källa: Afry, 2020.

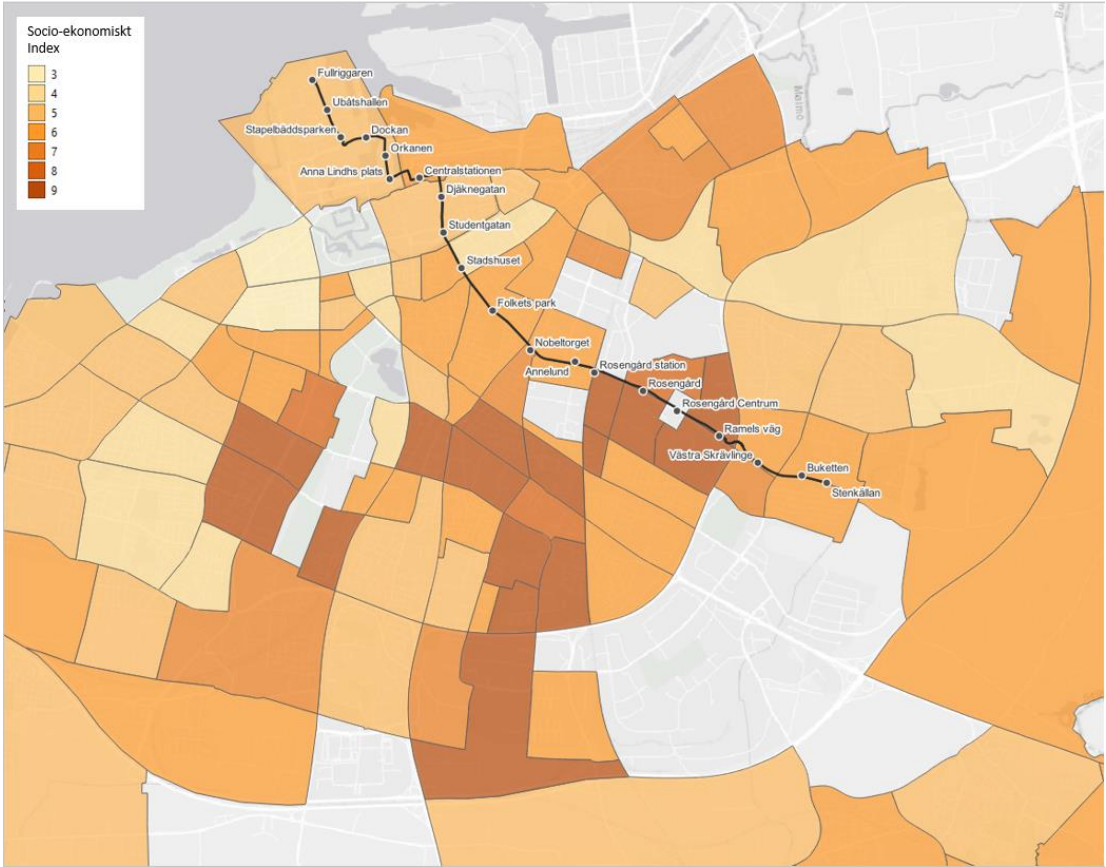
¹⁶ MalmöExpressen på linje 5 trafikerar sedan 2015 sträckningen Stenkällan–Rosengård–Västra Hamnen. Under de kommande åren kommer sträckningen att förändras då det ska byggas en bro över Varvsbassängen där bussen kommer gå. Planerad trafikstart för denna nya sträckning är december 2024.

MalmöExpressen linje 5

MalmöExpressen linje 5 har trafikerat mellan Västra Hamnen och Rosengård sedan 2014 och planeras färdigställas i sin helhet till och med 2024 (Svensson & Towliat, 2017; Afry, 2020). Uppföljning av resandet på linjen visar att resandet sedan omvandlingen till MalmöExpressen linje 5 har ökat årligen med undantag för 2017. Exempelvis visar uppföljningen att resandet ökade med 10 procent mellan 2018 och 2019. En genomförd resenärstudie som undersökt uppfattningar om MalmöExpressen visar att resenärer som tillfrågats upplever MalmöExpressen som bättre än andra Stadsbusslinjer, och visar att många börjat resa mer med linje 5 sedan omvandlingen till MalmöExpressen (Svensson & Towliat, 2017). Cirka 20 procent av de tillfrågade som reser med linjen idag, reste inte med linjen innan omvandlingen. Majoriteten av de tillfrågade upplever också att linjen fått kortare restider och går snabbare än övriga Stadsbusslinjer, trots att linje 5 inte fått kortare restider sedan 2014 då linjen omvandlades till MalmöExpressen (Svensson & Towliat, 2017; Afry, 2020).

Det sociala landskapet, MalmöExpressen linje 5

Det sociala landskapet skiljer sig åt längs linjen utifrån socioekonomiskt index, ohälsotal, otrygghet och kollektiv förmåga, som alla är mått på ett områdets socioekonomiska förutsättningar och risk för utsatthet och utanförskap. Rosengård sticker särskilt ut med låg socioekonomi och höga ohälsotal, vilket illustreras i **Fel! Hittar inte referenskälla.** och **Fel! Hittar inte referenskälla..**



Figur 3-12 Socioekonomiskt index, MalmöExpressen linje 5.

Tabell 3-1 Det sociala landskapet, MalmöExpressen linje 5.

	Ubåtshallen	Centralen	Studentgatan	Nobeltorget	Rosengård	Stenkällan
Socioekonomiskt index	4	5	4	6	9	5
Ohälsotal	10	8	17	21	34	23
Otrygghet	<6%	-	15–24 %	24–33 %	15–24 %	11–20 %
Kollektiv förmåga	-0,5-0,5 σ	-	0,5–1,5 σ	0,5–1,5 σ	0,5–1,5 σ	-0,5-0,5 σ

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

Ohälsotal är summan av antalet dagar med sjukpenning och andra former av ekonomiska ersättningar i åldrarna 16–64 år.

Otrygghet oro att utsättas för brott i det egna bostadsområdet samt utsatthet för brott.

Kollektiv förmåga handlar om i vilken utsträckning de boende i ett område har förmågan och viljan att skapa och upprätthålla gemensamma normer. Måttet bygger på två olika delskalor som mäter social sammanhållning och tillit respektive informell social kontroll.

3.3. Rosengårds station (Malmöringen)

Malmökommissionen¹⁷ konstaterade att det finns ojämlikheter i staden som måste utjämnas för att få en hållbar stad, och ett område som identifierades var just Rosengård. Här kom utredningen fram till att det inte räcker med sociala projekt utan att även samhällsbyggnadsprojekt måste till, inte minst genom station Rosengård.

Rosengårds station ligger längs Malmöringen och är en funktionell station som binder ihop Malmös västra och östra delar. Stationen är navet i Malmös stadsbyggnadsprojekt Amiralstaden vars mål är att knyta samman Rosengård med intilliggande stadsdelar och minska utanförskapet genom att tillskapa nya och upprustade bostäder och arbetstillfällen (Bennewitz, 2020). Stationen invigdes i december 2018 och knyter samman delar av staden med olika socioekonomiska förutsättningar. Tågen stannar på Malmö central, Östervärn, Rosengård, Persborg, Svågertorp, Hyllie och Triangeln, se Figur 3-13.

På sikt är planen att skapa en sammanhängande sträckning mellan Malmö C Övre – Östervärn – Rosengård – Persborg – Svågertorp – Hyllie – Triangeln – Malmö C nedre – Alnarp – Lomma – Flädie – Furulund – Kävlinge.

¹⁷ Malmö stads hemsida om Malmökommissionen: <https://malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Hallbarhet/Socialt-hallbart-Malmo/Malmokommissionen.html>, 2018-06-26



Figur 3-13. Linjedragning Malmöringen.

Det sociala landskapet, Malmöringen

Det sociala landskapet skiljer sig åt längs linjen utifrån socioekonomiskt index, ohälsotal, otrygghet och kollektiv förmåga, som alla är mått på ett områdes socioekonomiska förutsättningar och risk för utsatthet och utanförskap. Särskilt Rosengård och Persborg sticker ut med högt socioekonomiskt index och höga ohälsotal. I Persborg sticker även otryggheten ut. Detta illustreras i Figur 3-14 och Tabell 3-2.

Figur 3-14 Socioekonomiskt index, Malmöringen. Högt socioekonomiskt index indikerar hög utsatthet.

Tabell 3-2 Det sociala landskapet, Malmöringen.

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

Ohälsotal är summan av antalet dagar med sjukpenning och andra former av ekonomiska ersättningar i åldrarna 16–64 år.

Otrygghet är här oro att utsättas för brott i det egna bostadsområdet och utsatthet för brott. **Kollektiv förmåga** handlar om i vilken utsträckning de boende i ett område har förmågan och viljan att skapa och upprätthålla gemensamma normer. Måttet bygger på två olika delskalor som mäter social sammanhållning och tillit respektive informell social kontroll.

3.4. Uppfattningar om transportinvesteringarna enligt tidigare studier

MalmöExpressen linje 5

Melin studie från 2020 berör MalmöExpressen, där han genom fokusgruppsintervjuer gjort en kvalitativ utvärdering av hur MalmöExpressen har påverkat resvanorna hos invånare på Rosengård. Resultaten visar att personerna som intervjuats i allmänhet hade en positiv inställning till MalmöExpressen. Flera fokusgrupper framhöll att de nu reser oftare med buss än när ”den gamla linje 5” trafikerade sträckan. De framhöll också att MalmöExpressen är snabb och smidig att resa med. Jämfört med andra busslinjer, framför allt buss 33 och 35 som också passerar genom Rosengård, finns det fler sittplatser och mer plats för barnvagnar. Speciellt de äldre fokusgruppsdeltagarna uppskattade att det finns fler dörrar på bussarna, eftersom det gör det enklare att hitta en ledig plats. MalmöExpressen upplevs också mindre försenad än andra busslinjer. Något som upplevs som negativt är dock att förarna ofta kör fort och ibland tvärbromsar, vilket upplevs farligt bland passagerarna, särskilt bland barn och äldre. Vissa av fokusgruppsdeltagarna föredrar emellertid att köra bil, eftersom bussen upplevs som otrygg (Melin, 2020).

Melin skiljer i sin studie på grundläggande och sekundära förmågor, där den förstnämnda handlar om förmågan att bevara hälsan, medan den sistnämnda handlar om förmågor som är nödvändiga för att förverkliga de grundläggande förmågorna – exempelvis förmågan att resa till arbete, utbildning och läkare. Melin menar att MalmöExpressen har haft en positiv inverkan på möjligheten att resa till arbete, utbildning, läkare, tandläkare etc. och har alltså påverkat människors sekundära förmågor, som i sin tur är nödvändiga för att förverkliga de grundläggande förmågorna i form av att arbeta, utbilda sig och bevara hälsan etc. Därtill menar Melin att MalmöExpressen också tycks ha en positiv inverkan på Rosengårdsbornas förmåga till självrespekt genom att investeringen signalerar att staden investerar för förbättrade levnadsvillkor i området, det vill säga har ett signalvärde.

Det har även genomförts en utvärdering av uppfattningarna om MalmöExpressen linje 5 av Malmö stad och Lunds universitet, som överlag ligger i linje med de resultat som Melin påvisar (Svensson & Towliat, 2017). Utvärderingen visar att MalmöExpressen är mer omtyckt och motsvarar förväntningarna bättre än övriga Stadsbusslinjer. MalmöExpressen linje 5 upplevs också som både tryggare och mer punktlig än övriga Stadsbusslinjer. Respondenterna är nöjdare med fordonets utformning både invändigt och utvändigt och tycker även att realtidsinformationen på fordonen är bättre (Ibid.).

Malmöringen

Troliga effekter har studerats för Malmöringen och Rosengårds station innan dess införande. I den sociala konsekvensanalysen som genomförts för bland annat Malmöringen och Rosengårds station bedöms den ökade tillgängligheten till centrum ha positiva konsekvenser ur ett socialt integrationsperspektiv, samt ha en symbolisk effekt genom att tydligare sammanlänka centrum och periferi. Utredningen konstaterar även att de förbättrade kommunikationerna kan vara betydelsefulla för att höja områdets status (Malmö stad, 2009). Även en studentuppsats som definierar och mäter social hållbarhet, med Malmöringen som exempel, konstaterar att investeringen bidrar till att boende i anslutning till banan får ökad regional tillgänglighet vilket i sin tur bidrar till att öka möjligheten till anställning med mindre arbetslöshet som möjlig effekt (Emilsson et al., 2016).

Även uppmätta effekter av investeringen i Rosengårds station har studerats. Anders Melin (2020) har i sin studie även gjort en efterstudie av hur investeringarna i Malmöringen med Rosengårds station uppfattas av Rosengårdsbor. Hans studie visar att flera av deltagarna i studien var positivt inställda till Rosengårds station, inte minst för investeringens potential att göra området mer attraktivt. Emellertid hade flertalet deltagare aldrig eller endast ett fåtal gånger rest på Malmöringen. Dock kunde Melin finna att många såg investeringen som positiv utifrån att flera fritidsmålpunkter nu kan nå snabbare. Melin visar att investeringen främst haft positiva effekter på förmågan till självrespekt i stadsdelen och att ha en berikande fritid, snarare än tillgänglighet till arbete, utbildning och service. Värt att notera är att investeringen i Rosengårds Station tycks ha ett starkt signalvärde trots att tillgängligheten endast påverkats i begränsad utsträckning.

Därtill har ett examensarbete undersökt effekterna av investeringen där resvanorna hos fem kvinnor med invandrabakgrund i åldrarna 25–32 undersöktes. Resultaten visade att resvanorna bland deltagarna inte förändrats avsevärt genom Rosengårds station, och att ingen av deltagarna regelbundet reser på Malmöringen till eller från Rosengårds station. Författaren menar att eftersom Rosengårds station är byggd längs en redan existerande järnvägslinje som tidigare var reserverad för gods- och genomgående persontrafik, är dess läge inte optimalt för alla Rosengårdsbor (Flowerday, 2019).

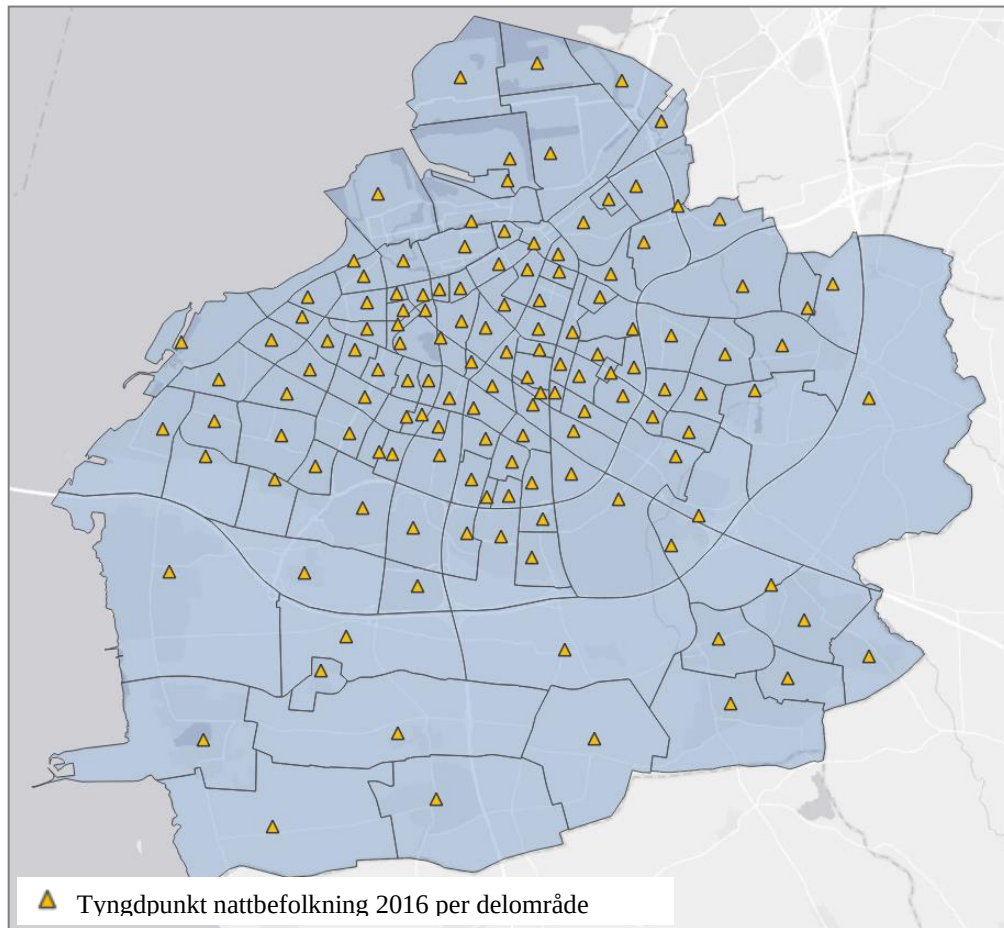
4. Hur har transportinvesteringarna påverkat det sociala kapitalet?

För att undersöka hur kollektivtrafikinvesteringar har påverkat det sociala kapitalet har ett antal olika analyser och studier genomförts. Inledningsvis har en tillgänglighetsanalys av hur tillgängligheten förändrats i Malmö genomförts före och efter investeringarna, för att undersöka investeringarnas påverkan på den faktiska tillgängligheten, vilket beskrivs i kap 4.1. Därtill har en intervjustudie bestående av fokusgruppsintervjuer och korta enskilda intervjuer genomförts med boende på Rosengård. Intervjuerna handlade om kollektivtrafiken generellt och MalmöExpressens linje 5 och Rosengårds station specifikt och hur dessa bidragit till människors tillgänglighet och vardagsliv, till ökade möjligheter till möten och signalvärde. Intervjustudien presenteras i kap 4.2. Utifrån resultaten från intervjustudien har en enkätstudie genomförts på Rosengård och i Lindängen. Enkäten innehöll ett antal olika frågebatterier med bakgrundsfrågor, resvanor och tillgång till olika färdmedel, och påstående om olika sociala aspekter vars svar har använts för att analysera kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet. Enkätresultat och analys av samband återfinns i kap 4.3 och 4.4.

4.1. Utveckling av tillgängligheten i Malmö

För att analysera hur tillgängligheten i Malmö har utvecklats före och efter transportinvesteringarna införts har tillgängligheten i form av restid med kollektivtrafik till arbetstillfällen (dagbefolkning) mellan 2013 och 2019 studerats. År 2013 representerar tidpunkten före någon av investeringarna införts, 2016 representerar tidpunkten efter att MalmöExpressen linje 5 etablerats, och 2019 representerar tidpunkten då både MalmöExpressen linje 5 och Malmöringen med Rosengårds station införts.

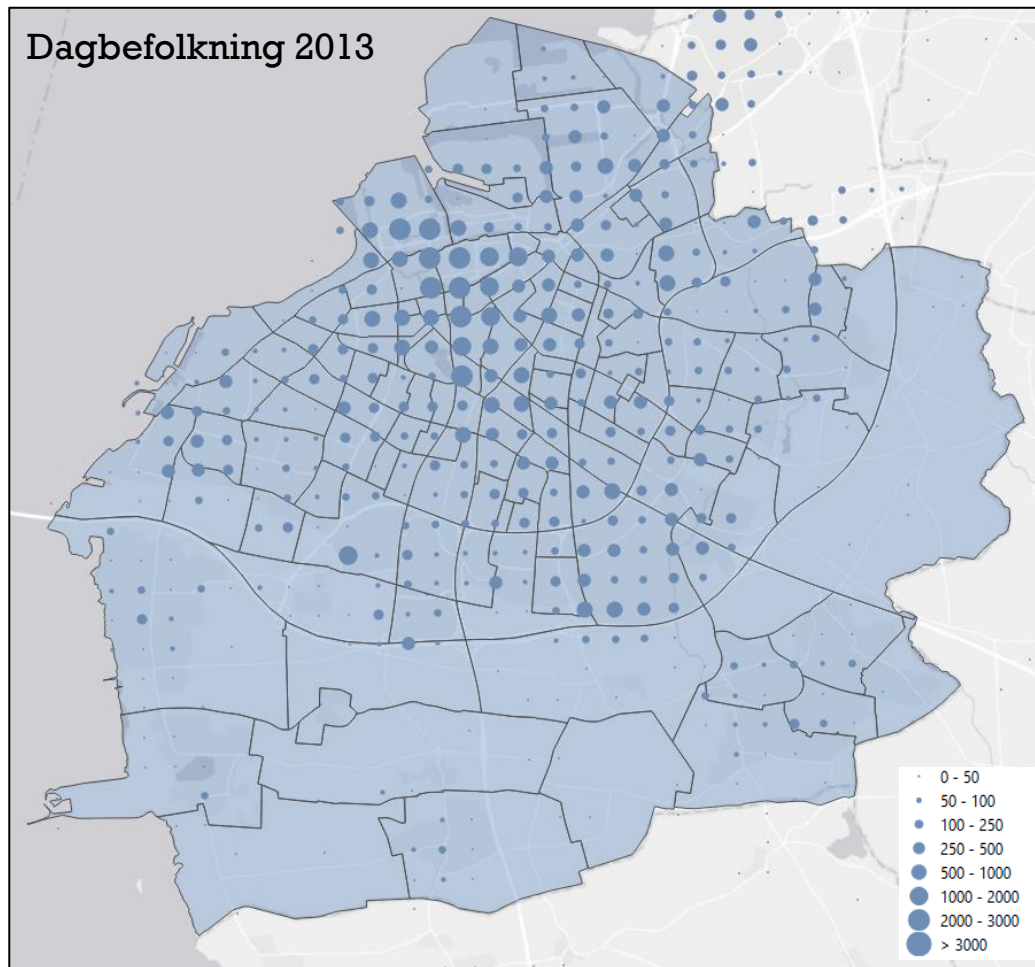
Det finns 136 delområden i Malmö och för varje delområde har tyngdpunkten för nattbefolkningen beräknats med hjälp av data för nattbefolkningen från 2016 som användes som startpunkt för analysen. För zoner som saknar nattbefolkning har zonens mittpunkt använts. Startpunkter för tillgänglighetsanalysen illustreras i Figur 4-1.



Figur 4-1 Startpunkter för tillgänglighetsanalysen – tyngdpunkt nattbefolkning 2016 per delområde.

Som målpunkter för tillgänglighetsanalysen har dagbefolkningsdata för 2013, 2016 och 2019 använts. Data för dagbefolkningen fanns tillgänglig på ruttnätetsnivå, på 250 x 250 m i tätort och 1x1 km utanför tätort (se exempel för 2013 i Figur 4-2 nedan).

Ruttsökningen från varje startpunkt till varje målpunkt genomfördes med hjälp av GraphHopper, en öppen ruttplanerings-API som tillåter att göra ruttsökning mellan olika start- och målpunkter för olika färdssätt. Ruttsökningar har genomförts för en tisdag morgon kl. 07:30 (rusningstid) för respektive år (2013-10-15, 2016-10-11 och 2019-10-15). GTFS-data med tidtabeller, linjenät och hållplatser för dessa dagar har inhämtats från Trafiklab.

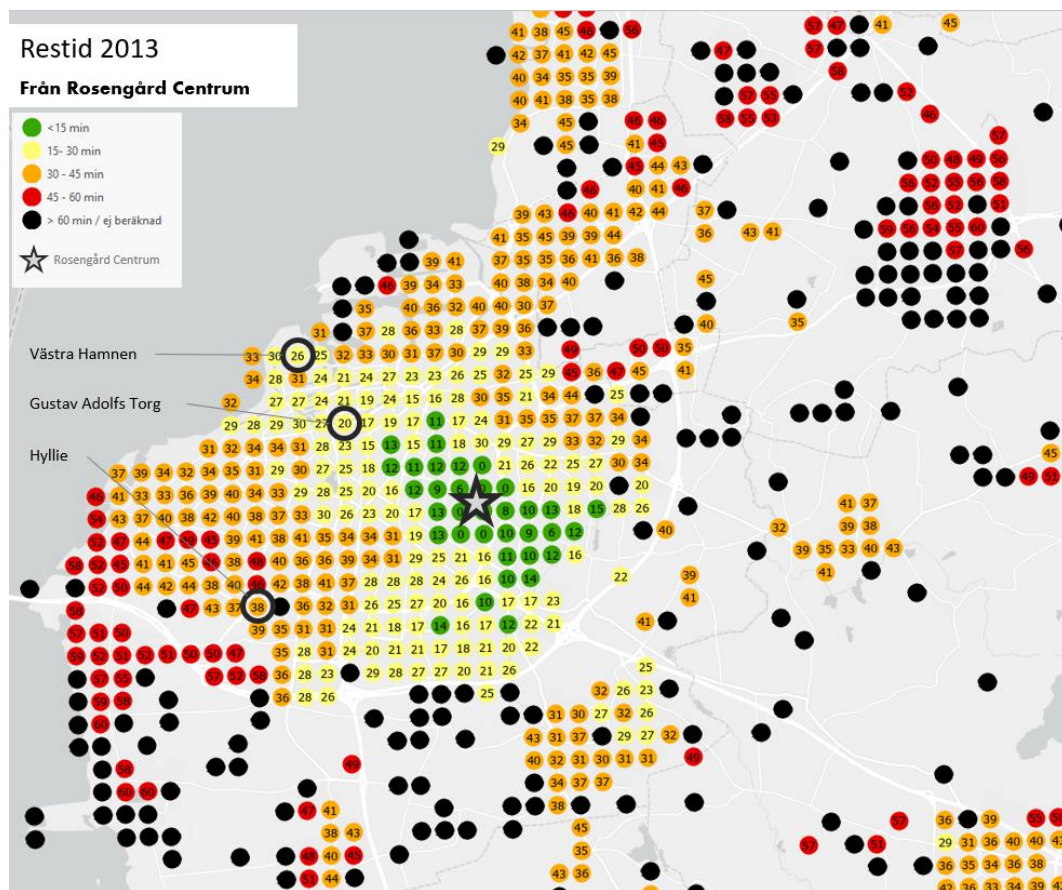


Figur 4-2 Dagbefolkning 2013. 250x250 m i tätort, 1x1 km utanför tätort.

Genom att analysera och visualisera hur restiden har förändrats från delområdet Rosengård Centrum till samtliga områden med dagbefolkning 2013, 2016 och 2019 kan slutsatser dras om vad transportinvesteringarna betytt för tillgängligheten för Rosengårdsborna. Restider och förändringar i restider för Rosengård illustreras i Figur 4-3 till och med Figur 4-8.

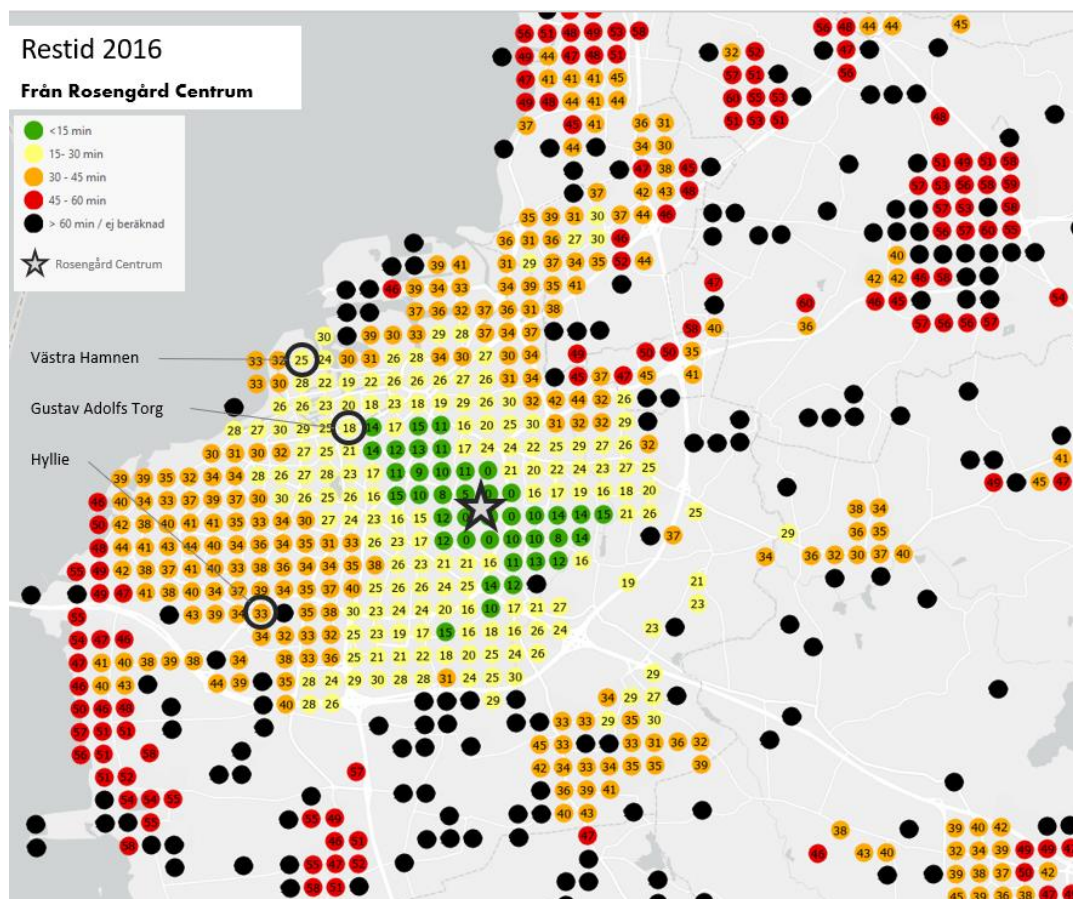
Förutom att analysera tillgängligheten specifikt för Rosengård Centrum gjordes även en beräkning av den genomsnittliga restiden för samtliga delområden i Malmö. Restiden beräknades till samtliga områden med dagbefolkning och dagbefolkningen användes för att vikta restiden till ett genomsnitt. Resultatet av analysen redovisas i Figur 4-9.

I Figur 4-3 nedan illustreras restiden med kollektivtrafik från Rosengårds Centrum till samtliga områden med dagbefolkning 2013. Restiden från Rosengård Centrum till exempelvis Malmö C var 2013 20 minuter, Västra hamnen 26 minuter och till Hyllie 38 minuter.



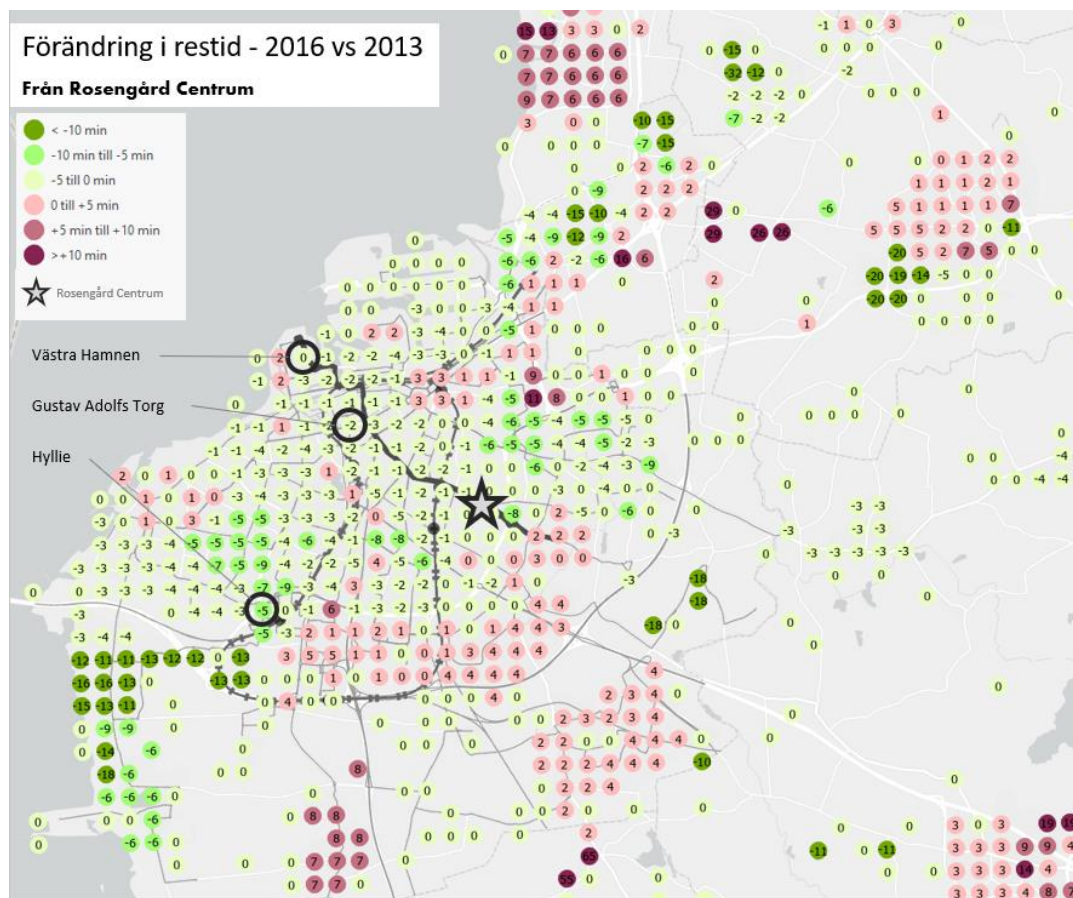
Figur 4-3 Restid med kollektivtrafik från Rosengård Centrum till områden med dagbefolkning år 2013.

Figur 4-4 visar hur restiden såg ut från Rosengård Centrum 2016, det vill säga efter att MalmöExpressen linje 5 etablerats.



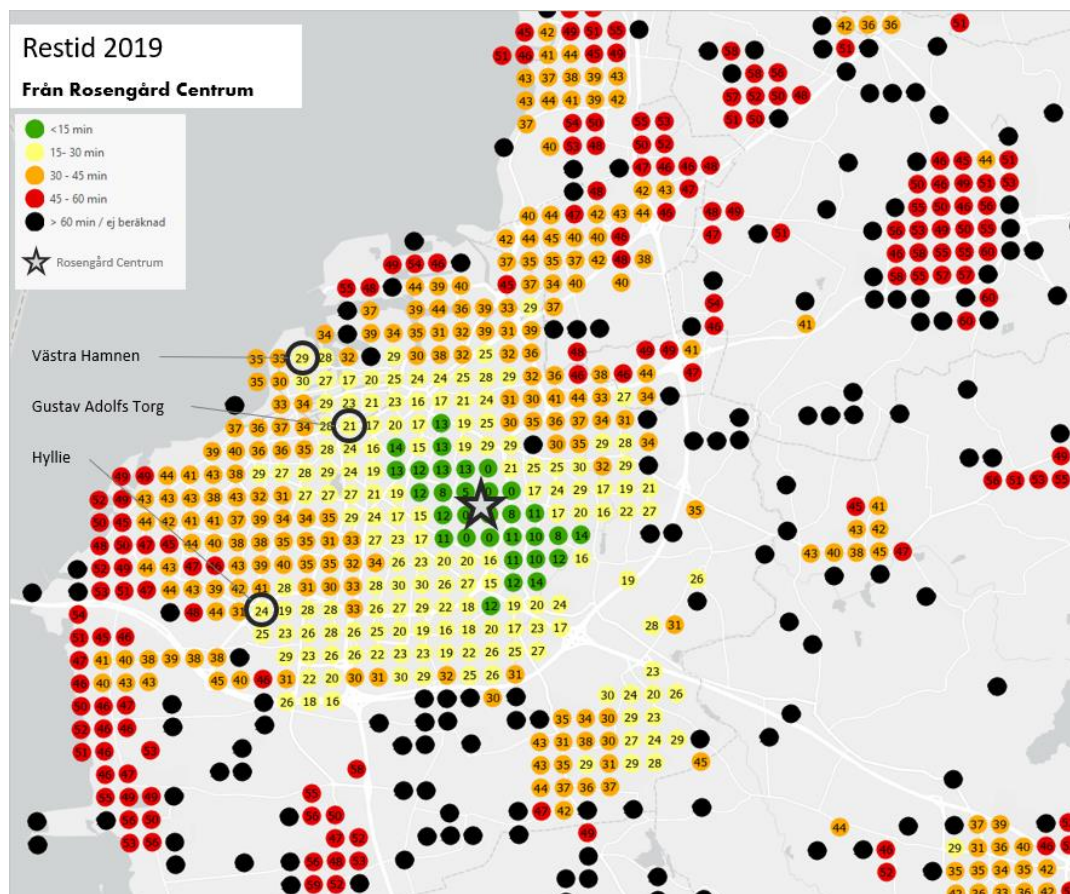
Figur 4-4 Restid med kollektivtrafik från Rosengård Centrum till områden med dagbefolkning år 2016.

I Figur 4-5 illustreras hur utvecklingen i restid sett ut mellan 2013 och 2016. Det är svårt att urskilja några tydliga tendenser för hur restiden har förändrats från Rosengård till områden med dagbefolkning inom Malmö, och konkreta effekter på restiden till följd av MalmöExpressen linje 5 är svåra att härleda. Exempelvis visar analysen att restiden in mot centrum och Malmö C endast förbättrats marginellt med 1–2 minuter. Områdena väster om Hyllie visar emellertid en klar förbättring jämfört med 2013, med en restidsvinst med mellan 11–16 minuter. Förändringen i restid har dock inte föranletts av införandet av MalmöExpressen linje 5, då linjen inte trafikerar området.



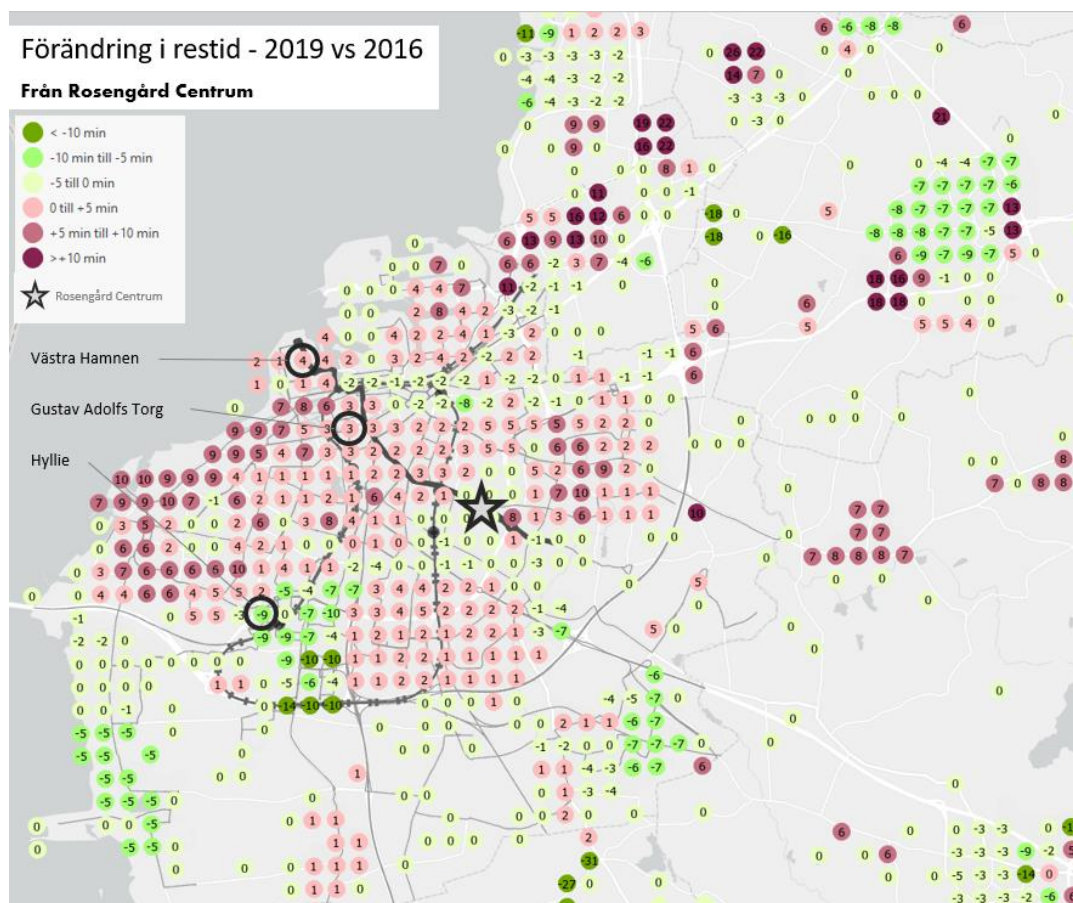
Figur 4-5 Utveckling av restiden år 2016 jämfört med 2013.

Figur 4-6 visar hur restiden såg ut från Rosengård Centrum 2019, det vill säga efter att Malmöringen och Rosengårds Station öppnat.



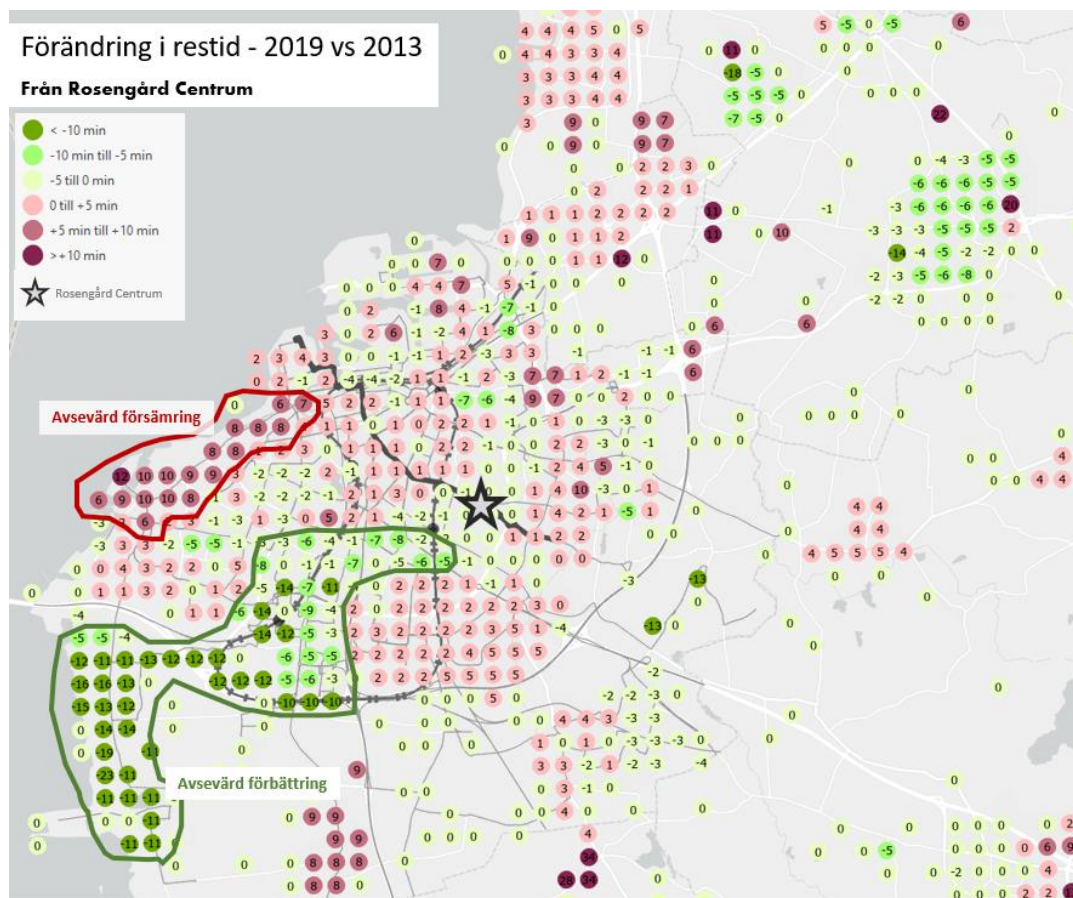
Figur 4-6 Restid med kollektivtrafik från Rosengård Centrum till områden med dagbefolkning år 2019.

I Figur 4-7 illustreras hur utvecklingen i restid har sett ut mellan 2016 och 2019, och visar att restiden till flera områden innanför yttre ringleden har försämrats. Exempelvis visar analysen att restiden till Malmö C och Västra Hamnen har ökat med 3–4 minuter. Områden där restiden har minskat är framförallt till Hyllie och Svågertorp, båda med goda förbindelser till Rosengårds station.



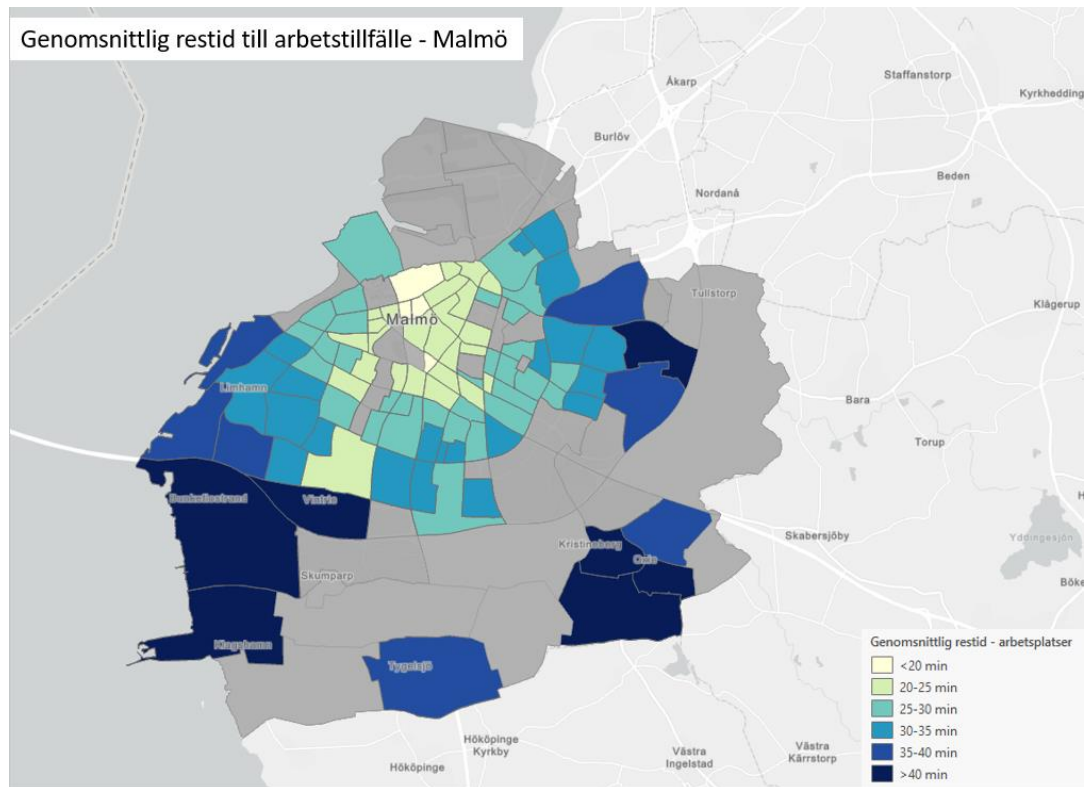
Figur 4-7 Utveckling av restiden år 2019 jämfört med 2016.

Undersöks skillnaden i restid mellan 2013 och 2019 går det att särskilt urskilja två områden som sticker ut. Restiden från Rosengård till området i sydvästra Malmö runt Hyllie, Svågertorp och Bunkeflostrand har förkortats med mellan cirka 5 och 15 minuter. Restiden från Rosengård till områden i nordvästra Malmö vid Limhamn och Ribersborg har å andra sidan ökat med mellan 5 och 10 minuter. Till övriga delar av Malmö varierar förändringen - från en förbättring med 5 minuter till en försämring med 5 minuter. Detta illustreras i Figur 4-8.



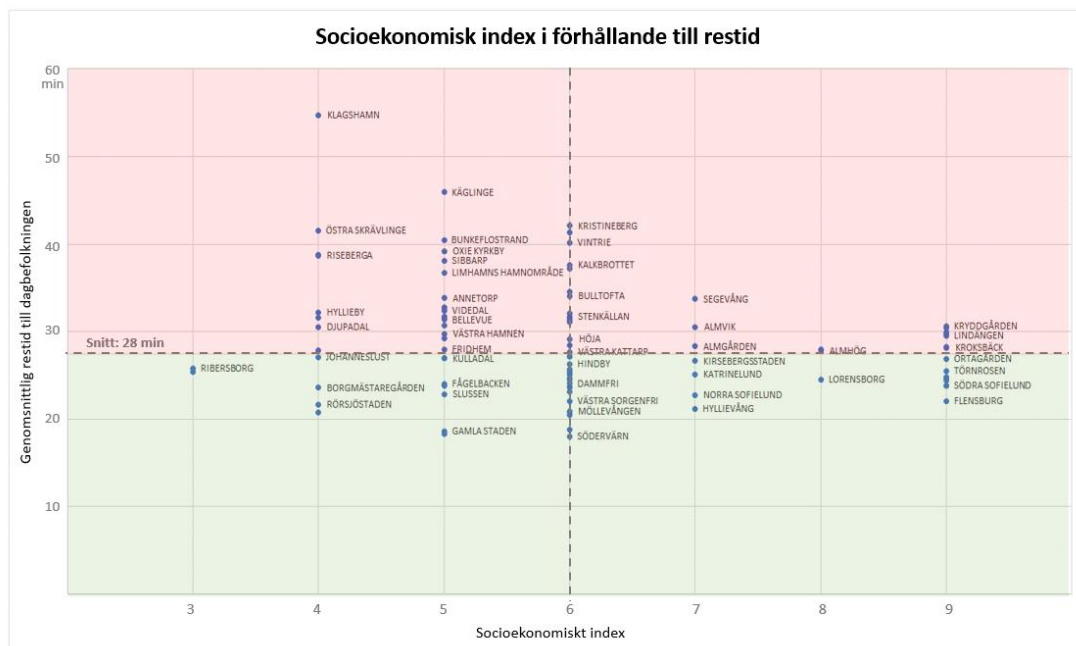
Figur 4-8 Utveckling av restiden år 2019 jämfört med 2013.

Undersöks den genomsnittliga restiden till samtliga områden med dagbefolkning inom Malmö stad per område så ser vi att bäst tillgänglighet återfinns i centrum, exempelvis Gamla Staden (19 min) och Östervärn (21 min) och i området Hyllievång (21 min) dit många arbetstillfällen flyttades mellan 2013 och 2019. Sämst tillgänglighet till dagbefolkningen med kollektiva transporter har ytterområdena så som Klagshamn (55 min) och Käglinge (46 min). Områdena runt Rosengård Centrum har en genomsnittlig restid på mellan 27 och 31 minuter, jämfört med stadens genomsnittliga restid på 28 minuter. Området Apelgården har en restid på 28 min, Kryddgården 31 min, Örtagården 27 min och Herrgården 30 min. Detta illustreras i Figur 4-9.



Figur 4-9 Genomsnittlig restid till dagbefolkningen inom Malmö från varje delområde.

Analysen har också gjorts där genomsnittlig restid till dagbefolkningen med kollektivtrafiken kombinerats med socioekonomiskt index, vilket illustreras i **Fel! Hittar inte referensälla..** Områden med hög beräknad genomsnittlig restid och högt socioekonomiskt index är områden som kan betraktas som dubbelt utsatta - områden som skulle placera sig i diagrammets övre högra hörn. Några sådana områden återfinns inte i Malmö, och det tycks alltså inte finnas något samband mellan social utsatthet och bristande tillgänglighet med kollektivtrafiken i Malmö. Områdena med högst socioekonomiskt index och samtidigt något sämre tillgänglighet är Hermodsdal, Kryddgården (Rosengård), Herrgården (Rosengård) och Lindängen. De områden med längst restid är emellertid områden med lägre grad av social utsatthet, exempelvis Klagshamn och Käglinge, alltså områden med ett socioekonomiskt index mellan 4–5. Dock är detta områden som generellt sett brukar ha bättre tillgång till alternativ till kollektivtrafiken, exempelvis bil, medan socioekonomiskt utsatta områden generellt sett har lägre tillgång till bil. Det innebär att områden som placerar sig till höger i diagrammet är mer beroende av en fungerande kollektivtrafik.



Figur 4-10 Socioekonomiskt index och genomsnittlig restid till dagbefolkningen inom Malmö.

4.2. Intervjustudie

En intervjustudie bestående av fokusgruppsintervjuer och korta enskilda intervjuer har genomförts med boende på Rosengård. Totalt deltog 10 personer i intervjustudien och bestod av personer med olika kön, ålder och familjesituation. Intervjuerna lades upp som samtal utifrån en framtagen samtalsguide om kollektivtrafiken generellt och MalmöExpressens linje 5 och Rosengårds station specifikt. Samtalen kretade kring tre diskussionsteman:

▷ Vardagsliv

- Vilken roll spelar kollektivtrafiken generellt, och investeringarna specifikt i människors vardagsliv.
- Hur har investeringarna påverkat möjligheterna att resa till viktiga vardagsmålpunkter.

▷ Möten

- Har investeringarna påverkat möjligheterna till möten mellan människor från olika socioekonomiska områden.

▷ Signalvärde

- Hur ser Rosengårdsbor på att samhället har satsat genom investeringarna i området.

Sammantaget tyder samtalen på att kollektivtrafiken utgör ett viktigt färdmedel för boende på Rosengård till skola, arbete och fritidsintressen, och överlag kan kollektivtrafiken användas för att nå sina viktiga vardagsmålpunkter. Behovet av välfungerande kollektivtrafik sträcker sig över generationsgränserna. Samtliga intervjupersoner har använt sig av MalmöExpressen linje 5, eller buss nummer 5 som den kallas för, och de flesta använder den regelbundet. Bussen upplevs sammantaget uteslutande som en positiv investering som har haft goda effekter på tillgänglighet till viktiga vardagsmålpunkter. Även Rosengårds Station är en omtyckt investering, men som har haft mer synliga effekter på signalvärdet snarare än tillgänglighet till viktiga vardagsmålpunkter. Främst används tåget för att ta sig till fritidsaktiviteter, även om vissa även använder tåget för arbetspendling. Emellertid framkommer flera brister kopplat till tidtabell, förseningar och inställda tåg. I kommande avsnitt redogörs för resultaten från intervjustudien.

MalmöExpressen ”buss nummer 5”

Vardagsliv

Det framgår tydligt genom samtalen med boende på Rosengård att MalmöExpressen linje 5, eller buss nummer fem som den kallas, har bidragit till förbättrade resmöjligheter för Rosengårdsbor och är en mycket omtyckt linje. Även om personerna vi pratar med också använder sig av andra färdmedel så utgör kollektivtrafiken ett viktigt färdmedel i vardagen. Utmärkande är att bussen har förbättrat tillgängligheten till arbete och skola, och har skapat en mer bekväm, bytesfri och snabb resa, detta trots att tillgänglighetsanalysen inte visar att

tillgängligheten betraktande restid avsevärt förbättrats. Bussen tycks även ha öppnat upp för nya resor, där vissa av intervjupersonerna uppger att de nu i högre utsträckning besöker exempelvis området Västra Hamnen, inte minst sommartid.

"5an är smidig, den går som en rak linje och går i princip genom hela staden, och mellan två helt olika sidor över staden."

"Jag gillar 5an, det är lugnt och skönt, och man kan lyssna på musik. Det är också ofta bra med plats."

"Femman är min favoritbuss"

"Buss nummer 5 är som en bil till hela familjen!"

Buss nummer 5 uppfattas av de vi pratar med som snabb, bekväm och enkel att resa med, och att vissa väljer att promenera en längre sträcka för att kunna resa med buss nummer 5 framför andra linjer.

"Det är mycket bättre nu med 5an. 35an ligger nära där jag bor, men jag väljer ändå att gå lite längre till 5an. Det är aldrig trångt på 5an"

Bussen har täta avgångar, var femte minut. Detta gör att det inte finns något behov av en tidtabell vilket skapar ett flexibelt resande. De vi pratar med upplever också betydligt mindre trängsel, särskilt under rusningstider, något som upplevs som mycket positivt bland samtliga respondenter.

"Buss 5 är bra, jag åker den och den kommer snabbt. Missar man en så är det bara att ta nästa."

"En positiv effekt att det är mindre trängsel nu med flera ingångar. Tidigare gick man bara in där fram"

Buss nummer 5 upplevs också som trygg, där även barn reser självständigt. Emellertid kan vägen till bussen upplevas som otrygg av olika anledningar.

Även om buss nummer 5 upplevs som mycket positiv av boende på Rosengård och har förbättrat flera resmöjligheter, så fyller den inte alla eller allas resebehov. Det finns även andra viktiga linjer, däribland 35an som många använder för arbetspendling, samt linje 33 som många använder för att ta sig till målpunkter i Hyllie när tåget inte trafikerar. Dessa linjer upplevs som bristfälliga utifrån trängsel, tidtabell och bemötande från chaufförer, och flera önskar att även dessa linjer utformas som MalmöExpressen linje 5 med täta turer och hög fordonskapacitet. Resultaten från intervjustudien överensstämmer väl med Melins (2020) tidigare studie av investeringen.

"Jag hoppas att 35an blir likadan, jag tar 35an och det är ofta trångt och man får vänta länge"

Möten

Huruvida omvandlingen av linje nummer 5 till expressbuss har bidragit till ökade möjligheter till möten mellan människor är genom intervjuerna inte helt enkelt att klargöra. Vissa respondenter ger uttryck för att bussen öppnat upp för enklare och fler resor från Rosengård till exempelvis Västra hamnen, vilket skapar ökad möjlighet till möten mellan människor från olika socioekonomiska områden. Det framkommer också under samtalen att en nu känner sig mer som en del av ”dom”, och att en känner sig mer hemma och välkommen i stadsdelar så som Västra hamnen, som en tidigare varit rädd för att åka till och känt sig ovälkommen i. Det uppges ha vuxit en förståelse för att det bor olika typer av människor även i områden som Västra hamnen. Med hänsyn till det ges även uttryck för att det skett en samhällelig utveckling, där möjligheterna för att röra sig och söka arbete mellan områden har förbättrats. Det är dock svårt att säga om bussen påverkat detta, eller om det snarare handlar om personlig utveckling. Vad som kan konstateras är emellertid att buss nummer 5 har underlättat för denna reserelation och sannolikt varit en motor för att sådana typer av resor i höger utsträckning sker.

”Innan trodde jag att det bara fanns svenskar i västra hamnen. Jag trodde bara att det vart rika som bor där, men nu ser jag att vem som helst kan bo där. Jag var rädd innan för att åka till stan, jag kände mig inte välkommen. Man nu åker vi till Västra Hamnen och köper glass och badar nere vid vattnet.”

Huruvida bussen har bidragit till att fler reser till Rosengård råder det också olika meningar kring. Vissa upplever att bussen har bidragit till att personer från andra områden i högre utsträckning än innan kommer till Rosengård för att exempelvis handla mat från andra kulturer. Andra upplever inte alls denna förändring, och kan inte se vilka målpunkter andra än boende skulle vilja nå i området och kan inte se hur bussen kan bidra till möten mellan olika grupper och områden.

”Det finns inte så mycket för andra att hämta i Rosengård, det är ju bara ett bostadsområde. Allt som inte är staden [centrala Malmö] är inte en målpunkt”

Som ett exempel lyfter och ifrågasätter några intervjupersoner de långsiktiga effekterna av det samarbetsprojekt som Skånetrafiken genomförde tillsammans med aktörer på Rosengård under 2019, som syftade till att ge ungdomar från Rosengård och Västra hamnen möjlighet att skapa en meningsfull fritid och träffa andra ungdomar som de vanligtvis inte träffar.¹⁸

”Jag upplever inte att man träffar andra på bussen eller att det bidrar till möten. Det fanns till exempel ett reklamprojekt med Skånetrafiken där barn skulle integreras med västra hamnen och Rosengård, men jag tror inte att det har funkat långsiktigt.”

¹⁸ Läs mer: <https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallbarhet/perspektiv-pa-hallbarhet>

Därtill framkommer under samtalen olika tankar kring huruvida en möter nya människor på bussen, där vissa ger uttryck för att bussen är en plats för nya samtal och kontakter, medan andra inte upplever detsamma.

"Vi brukar prata med mammalediga på bussen, bussen är en plats att hitta mammor till öppna förskolan"

Signalvärde

Det har inte framkommit något utmärkande med hänsyn till signalvärde till följd av investeringen i MalmöExpressen linje 5.

MalmöRingen och Rosengårds station

Vardagsliv

Till skillnad från investeringen i MalmöExpressen buss nummer 5, som haft tydligt positiva effekter på tillgängligheten till människors vardagsmålpunkter, tycks Malmöringen och Rosengårds station snarare bidragit till att förbättra tillgängligheten till fritidsmålpunkter. Även om vissa använder tåget för att ta sig till arbetet, främst i Hyllie, är det särskilt till fritidsmålpunkter så som shoppingcentret Emporia och Hylliebadet som tillgängligheten betydligt förbättrats. Emellertid är Emporia och andra platser i Hyllie också stora arbetsplatser, till vilka tillgängligheten förbättrats. Istället för att ta bussen som tar uppemot 40 minuter, kan Rosengårdsbor nu med lite reseplanering resa till Hyllie från Rosengårds station på ungefär halva tiden, vilket även vår tillgänglighetsanalys visar. Tåget används även för regionala resor, exempelvis bland de som ska vidare till Köpenhamn eller till Stockholm. Resultaten från intervjustudien överensstämmer väl med Melins (2020) tidigare studie av investeringen.

"De som arbetar i Hyllie kan med bra planering komma fram snabbare till jobbet, det är mycket lättare att åka tåget istället för 33an. Det är många som jobbar på Emporia, och det är även många unga som arbetar där, och det har blivit en arbetsplats som man kan ta sig till lättare nu."

Dock framkommer det under samtalen att tåget inte går så ofta och kräver en del planering med hänsyn till de glesa avgångarna. Därtill ges uttryck för att tåget ofta är försenat eller inställt, vilket gör att tåget inte är tillförlitligt för resor där tidsaspekten är viktig. Det upplevs även av vissa att det är svårt att köpa biljetter för sin tågresor jämfört med på bussen.

"Jag åker tåget ibland, men det är mycket förseningar. Bara vid enstaka tillfällen går tåget i tid."

Möten

I samtalen framgår att införandet av Rosengårds station har inneburit borttagande av sociala barriärer. Genom den förbättrade tillgängligheten till Emporia, som är en viktig målpunkt för yngre personer, har ögonen öppnats för Emporia som en attraktiv arbetsplats för denna målgrupp. Under samtalet framgår att liknande arbetsplatser i centrum inte upplevs som lika tillgängliga för unga på Rosengård, men att den förbättrade resmöjligheten till Emporia skapat en möjlighet för butiksjobb av samma karaktär.

”Nu ser unga att det finns möjlighet att ta arbete på Emporia. Det startade i att det är en populär målpunkt som man nu når enklare. Detta är en naturlig målpunkt där unga rör sig där unga nu kan se sig arbeta”

Signalvärde

Signalvärdet är till skillnad från MalmöExpressen linje 5 något som sticker ut för Rosengårds station. Det framkommer under samtalen flera exempel på att investeringen i Rosengårds station är en viktig symbol för att höja områdets status, trots att flera av respondenterna inte använder sig av tåget regelbundet i sin vardag. Resultaten från intervjustudien överensstämmer väl med Melins (2020) tidigare studie av investeringen. Bland annat framkommer att tågstationer bara brukar finnas på ”fina ställen” och att satsningen är en symbol för att samhället har satsat på området.

”Man brukar ju bara ha stationer på ”fina ställen”

”Tåget är drömmen, it’s a dream come true att få en tågstation. Dröm att kunna ta sig till Emporia på under 20 minuter. Det enda som är jobbigt är att den inte går så ofta.”

”Alla andra hade en station, men inte vi. Nu har vi också en Station”

4.3. Enkätstudie

Utskick och svarsfrekvens

Intervjuresultaten som redovisats i kapitel 4.2 har legat till grund för framtagandet av enkätfrågor. Enkäten har tagits fram tillsammans med en arbetsgrupp bestående av representanter från Trivector, Trafikverket, Lunds universitet samt Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet. Enkäten återfinns i sin helhet i bilaga 1 och 2.

Enkäten skickades ut som pappersenkät via enkätföretaget Kinnmark under vår/sommar 2022 (vecka 20) till 3000 hushåll på Rosengård och 2 000 hushåll i Lindängen, och kunde besvaras både digitalt och i pappersform. Enkäten översattes till engelska, somaliska och arabiska.

Utöver påminnelser till de som erhållit pappersenkäten genomfördes även uppsökande verksamhet med två personer på plats på Rosengård och i Lindängen, som med hjälp av surfplattor kunde hjälpa till att besvara enkäten. Detta bidrog dock inte till mer än enstaka enkätsvar, och berodde delvis på att den uppsökande verksamheten inte fungerade som tänkt. Därtill sattes affischer upp på utvalda platser i områdena med information om enkäten, se exempel i Figur 4-11.



Figur 4-11 Affisch Rosengård.

Totalt besvarades enkäten av 832 personer, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 16 %, en förhållandevis god svarsfrekvens utifrån områdets karaktär. Svarsfrekvensen på Rosengård var 13 % respektive 22 % på Lindängen. 61 % av svaren inkom på pappersenkäten. Svaren fördelades sig enligt följande:

- ▷ Rosengård pappersenkät: 223 personer (7 av 13 % på Rosengård)
- ▷ Rosengård webbenkät: 169 personer (6 av 13 % på Rosengård)
- ▷ Lindängen pappersenkät: 288 personer (14 av 22 % i Lindängen)
- ▷ Lindängen webbenkät: 152 personer (8 av 22 % i Lindängen)

Upplägg

Enkäten innehöll ett antal olika frågebatterier:

- ▷ **Bakgrundsfrågor** med frågor om bakgrundsfaktorer så som kön, ålder, etnicitet, inkomst och utbildning
- ▷ **Resvanor och tillgång till olika typer av färdmedel**
- ▷ **Påståenden om olika sociala aspekter** som de svarande fick besvara på en skala 1–5, från *instämmer inte alls* till *instämmer helt*. Påståendena kan delas in i fyra olika frågekategorier:
 - Tillgänglighet
 - Möjlighet till möten
 - Tillit till andra människor
 - Tillit till samhället

Till boende på Rosengård ställdes även specifika frågor om MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station. Även dessa frågor ställdes som påståenden om olika sociala aspekter som de svarande fick besvara på en skala 1–5, från *instämmer inte alls* till *instämmer helt*. Påståendena kan delas in i fyra olika frågekategorier:

- Tillgänglighet
- Signalvärde
- Möjlighet till möten
- Tillit till samhället

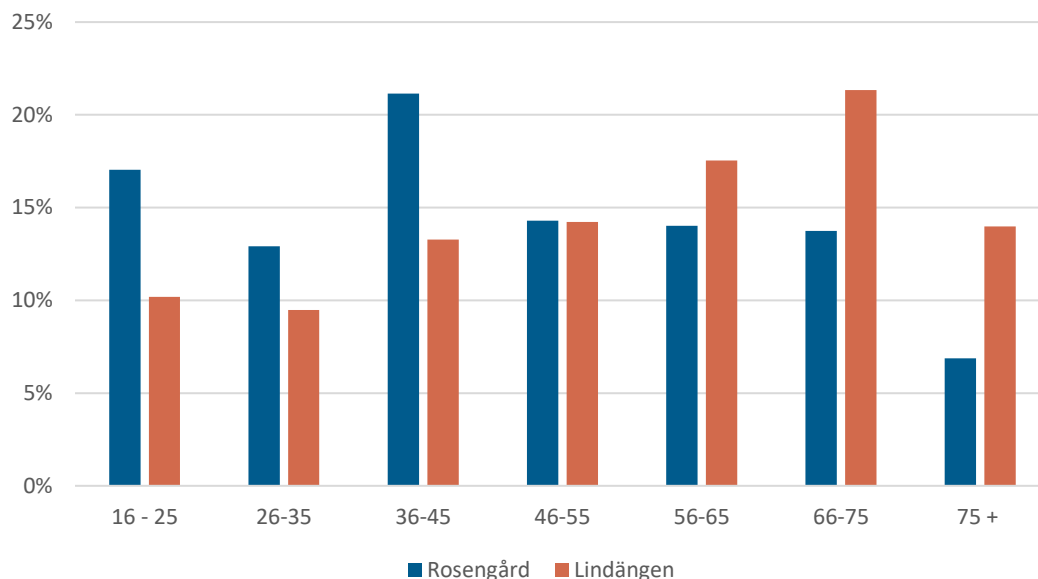
Hur enkätfrågorna kategoriserats återfinns i bilaga 3.

Bakgrundsfaktorer

Enkäten ställde frågor om bakgrundsfaktorer så som kön, ålder, etnicitet, inkomst och utbildning. Enkätsvaren från Rosengård visade att yngre personer, svenskfödda och med lägre utbildning är underrepresenterade i enkätsvaren i förhållande till områdets totala population. I Lindängen var svarsgruppen i princip representativ i förhållande till befolkningsstatistiken för området. Eftersom data var splittrat mellan olika viktningsskattningar som ålder, kön, utländsk bakgrund och utbildningsnivå så gav en viktning av svaren i Rosengård ett skevt resultat, därför används oviktade svar genomgående i analysen.

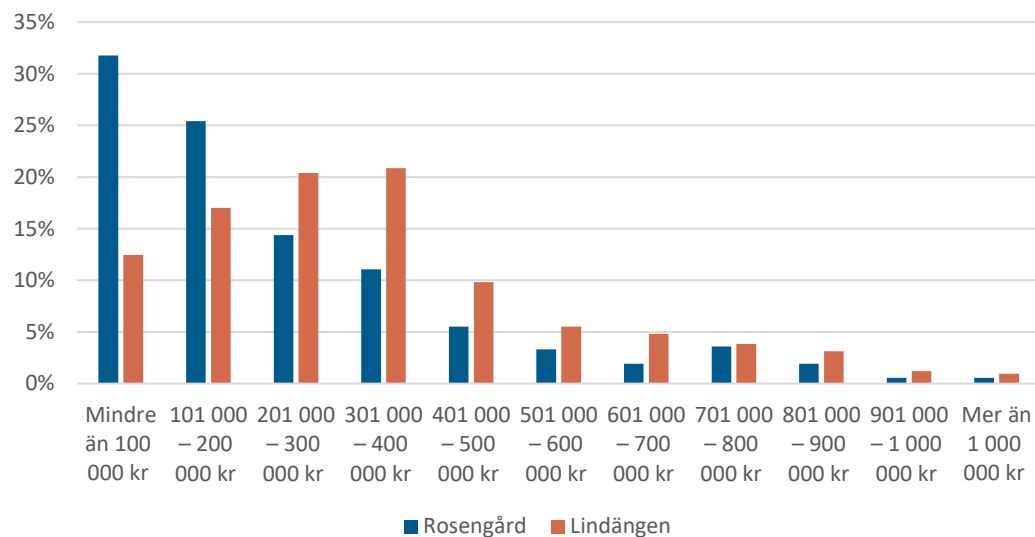
Svaren kopplat till bakgrundsfaktorerna utbildningsnivå och könsfördelning var relativt lika på Rosengård och i Lindängen, där något fler kvinnor än män har besvarat enkäten. De flesta som svarade på enkäten, drygt 30 %, har gymnasieutbildning följt av högskole- och universitetsutbildning.

Jämfört med Lindängen inkom fler enkät svar på Rosengård från utrikes födda, yngre personer, och personer med längre inkomster. 82 % av de svarande på Rosengård är utrikesfödda respektive 60% i Lindängen. Medelåldern bland de svarande på Rosengård var 36–45 respektive 46–55 år i Lindängen, vilket illustreras i Figur 4-12.



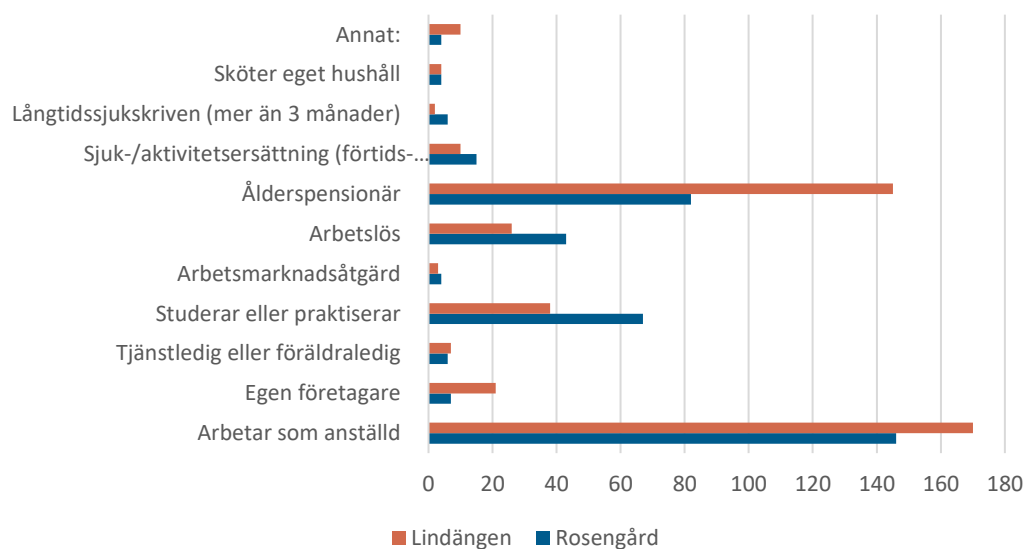
Figur 4-12 Åldersfördelning på Rosengård och Lindängen. Oviktade svar.

Hushållets sammanlagda årsinkomst skiljer sig mellan de svarande på Rosengård och i Lindängen. Bland de svarande på Rosengård var hushållets sammanlagda årsinkomst vanligen mellan under 100 000 – 200 000 kr och i Lindängen 201 000 – 400 000 kr, vilket illustreras i Figur 4-13. Det är alltså betydligt fler på Rosengård som har en sammanlagd årsinkomst som understiger 100 000 kr. De låga inkomsterna kan bero på att många som besvarat enkäten är studenter eller pensionärer, dock har samma målgrupp i Lindängen högre inkomster. Siffran också stämmer väl överens med statistik över Rosengårdsbors disponibla inkomst.



Figur 4-13 Sammanlagd årsinkomst på Rosengård och Lindängen. Oviktade svar.

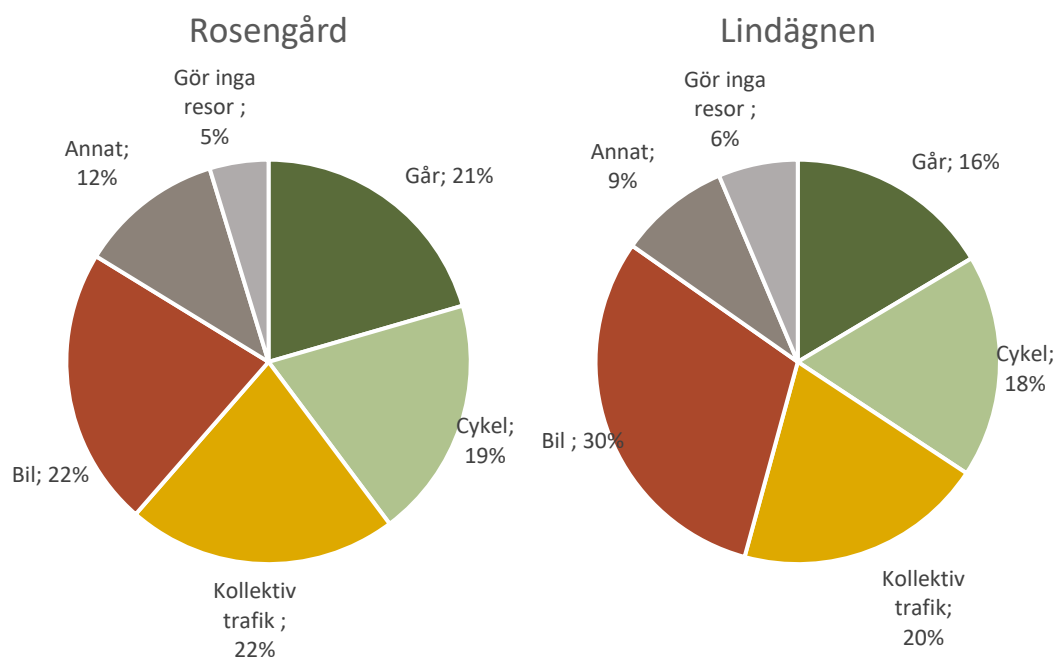
Även typ av sysselsättning skiljer sig bland de svarande på Rosengård och i Lindängen. Bland de svarande på Rosengård är det betydligt fler studerande och arbetslösa jämfört med Lindängen, där fler angett att de arbetar som anställd eller är ålderspensionär, vilket illustreras i Figur 4-14.



Figur 4-14 Typ av sysselsättning på Rosengård och Lindängen. Oviktade svar.

Resvanor

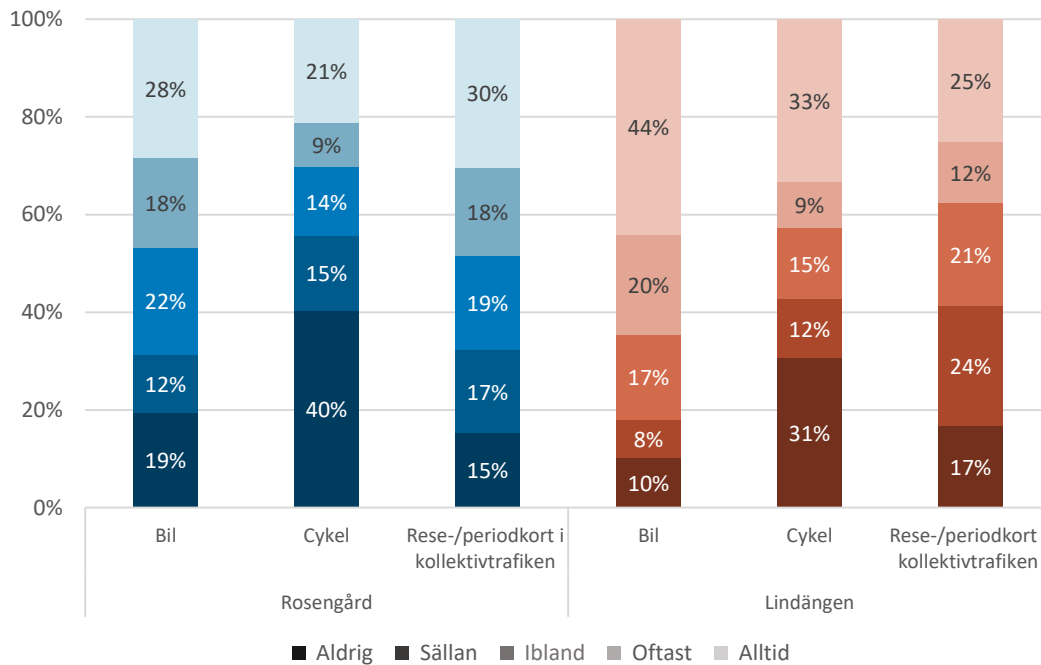
Enkäten ställde frågor om de boendes resvanor och tillgång till olika typer av färdmedel. Svaren visar att boende på Rosengård förlitar sig mer på kollektivtrafiken och gång för att utföra sina dagliga aktiviteter än boende i Lindängen, medan boende i Lindängen reser mer med bil. Den totala färdmedelsfördelningen fördelat på alla typer av ärenden illustreras i Figur 4-15.



Figur 4-15 Färdmedelsfördelning på Rosengård och i Lindängen. Oviktade svar.

Respondenterna fick även svara på hur man reser till olika typer av ärenden. Ungefär en tredjedel av de svarande på Rosengård reser med kollektivtrafiken till arbete och utbildning, respektive en fjärdedel i Lindängen. Bilen används i högre utsträckning i Lindängen för alla typer av ärenden jämfört med Rosengård, men används både på Rosengård och Lindängen främst för att handla mat eller utföra ärenden följt av pendling till arbete och utbildning. Många går även för att handla eller utföra ärenden, cirka en fjärdedel på Rosengård respektive en femtedel i Lindängen. Det är också vanligt att gå för att utföra sina fritidsintressen eller umgås med andra. Cykeln används i ungefär lika stor utsträckning i både Lindängen och Rosengård, och utgör cirka en fjärdedel av resorna, och fördelar sig relativt jämt mellan olika typer av ärenden.

Boende på Rosengård har *oftast* eller *alltid* tillgång till rese-/periodkort i kollektivtrafiken i högre utsträckning än i Lindängen. Närmare hälften av de svarande på Rosengård har *oftast* eller *alltid* tillgång till rese-/periodkort i kollektivtrafiken jämfört med knappt 40 % i Lindängen, vilket också speglar områdenas resvanor. Boende på Lindängen har å andra sidan *oftast* eller *alltid* tillgång till bil i betydligt högre utsträckning, cirka 65 % av de svarande jämfört med knappt hälften på Rosengård. Även tillgången till cykel är högre i Lindängen drygt 40 % jämfört med 30 % även om det inte är vanligare att cykla för sina ärenden i Lindängen än på Rosengård. Tillgången till olika färdmedel på Rosengård och i Lindängen illustreras i Figur 4-16.

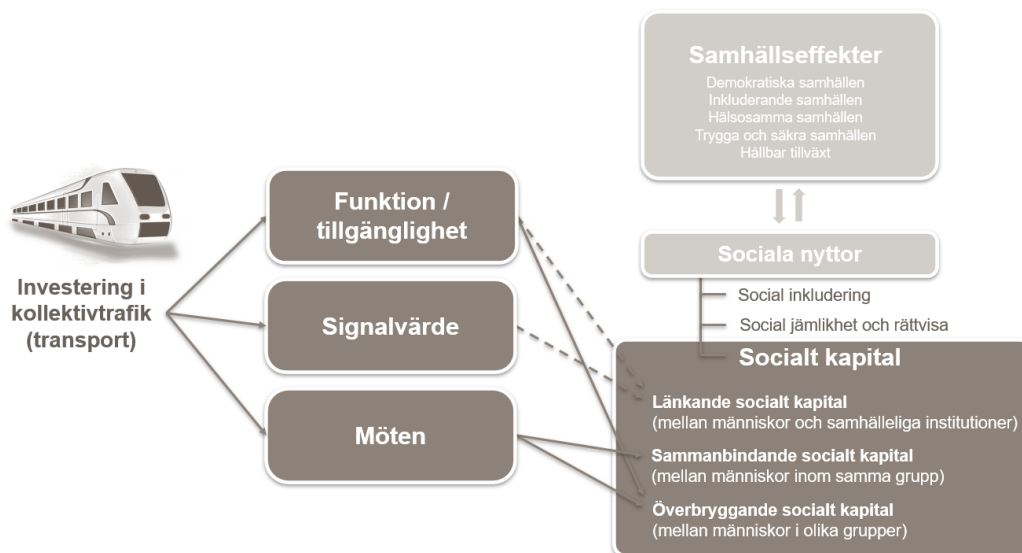


Figur 4-16 Tillgång till olika färdmedel på Rosengård och i Lindängen. Oviktade svar.

4.4. Analys av samband

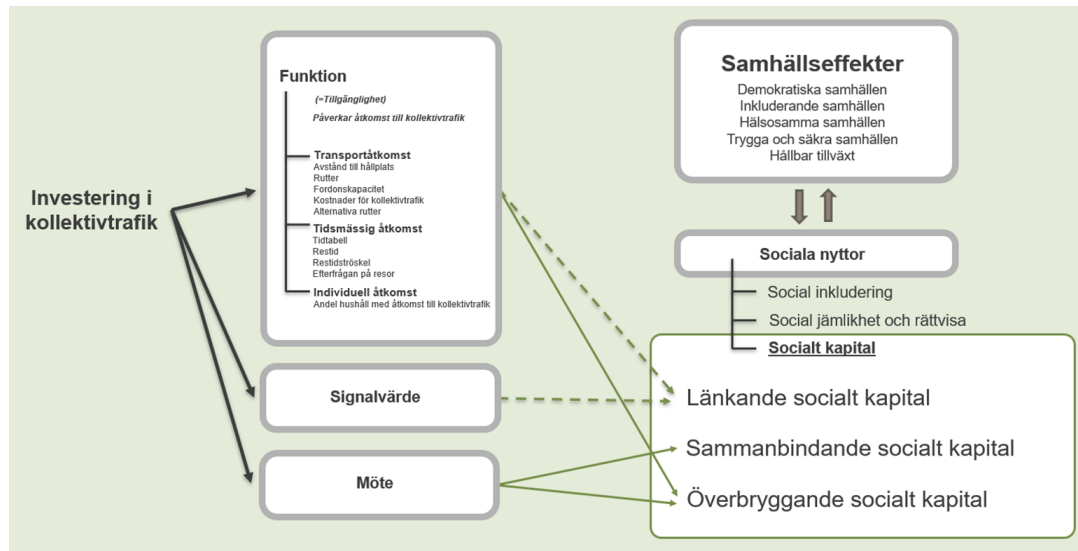
Modellen

Den modell som testas i projektet är utvecklad i ett nyligen avslutat forskningsprojekt finansierat av K2, se Dymén med flera (2020). Denna modell bedömer kollektivtrafikinvesteringars bidrag på det sociala kapitalet utifrån tre delar: (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten/samspel* mellan människor som tillhör (a) samma *grupp* eller (b) olika grupper i *samhället*. Den förenklade modellen illustreras i Figur 4-17.



Figur 4-17 Modell över hur det sociala kapitalet påverkas av transportinvesteringar. Källa: Dymén et al., 2020.

En utvidgning av modellen illustreras i Figur 4-17 som visar att funktion i termer av *tillgänglighet* inkluderar flera olika aspekter, utöver faktisk tillgänglighet i form av restid. Vi har i studien inte undersökt samtliga aspekter som rör transportåtkomst, tidsmässig åtkomst och individuell åtkomst, men enkäten innehåller frågor som handlar om upplevd tillgänglighet och upplevelsen av kollektivtrafik, som tillsammans med tillgänglighetsanalysen i termer av restid ger en bredare bild av tillgänglighetsbegreppet.

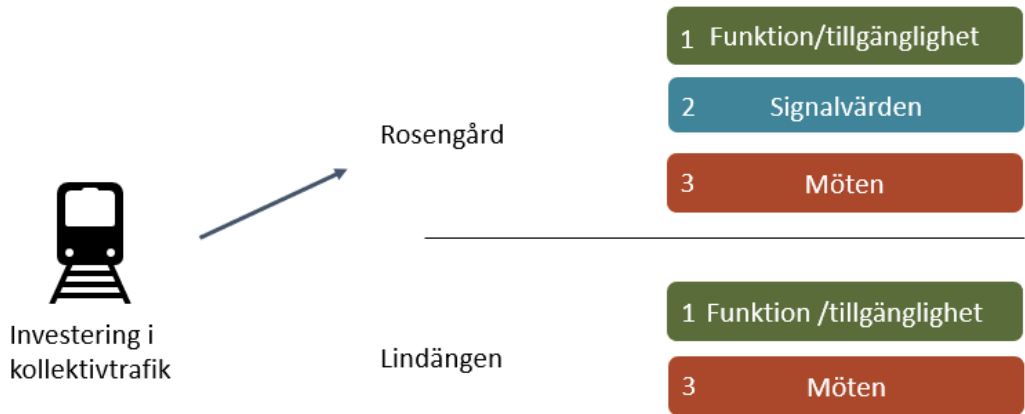


Figur 4-18. Ansats till modell för att mäta socialt kapital relaterat till investeringar i transportsektorn av Dymén et al., 2020.

Investering i kollektivtrafik → tillgänglighet, signalvärde och möten

För att testa om en investering i kollektivtrafik har påverkan på (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten* har en analys av hur dessa värden skiljer sig åt mellan Rosengård och Lindängen genomförts. Områdena har liknande socioekonomiska förutsättningar, men där Rosengård till skillnad från Lindängen vid tidpunkten för undersökningen fått investeringar i kollektivtrafik i form av MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station.

Högre medelvärden på Rosengård jämfört med Lindängen kan tyda på att investeringen i kollektivtrafik är en faktor för hur personer värderar (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten*. Det går dock inte att säga att investeringen i kollektivtrafik är en uteslutande faktor, då det kan finnas andra variabler som kan ha en påverkan. Frågor om (2) investeringens *signalvärde* har bara ställts till respondenter på Rosengård eftersom de fått investeringar i kollektivtrafik. Hur modellens första effektkedja realiserats i analysen illustreras i Figur 4-19.



Figur 4-19 Modell för att testa om investering i kollektivtrafik har påverkan på (1) kollektivtrafikens funktion i termer av tillgänglighet, (2) investeringens signalvärde och (3) möjlighet till möten. Rosengård är studieområde och Lindängen jämförelseområde.

Jämförelse av skillnader i svar mellan områdena har gjorts genom att ta fram ett sammanvägt medelvärde av enkätsvar på en skala mellan 1 till 5 för varje frågekategori: *funktion/tillgänglighet*, *signalvärden* och *möten*. De sammanvägda värdena för frågekategorierna har sedan jämförts mellan Rosengård och Lindängen genom ett *Independent Samples t Test*. Testet har gjorts för att kunna jämföra medelvärdena för två oberoende grupper för att avgöra om det finns statistiska bevis för att de associerade populationsmedelvärdena är signifikant olika. Som Tabell 4-1 illustrerar är skillnaderna signifikanta mellan Rosengård och Lindängen.

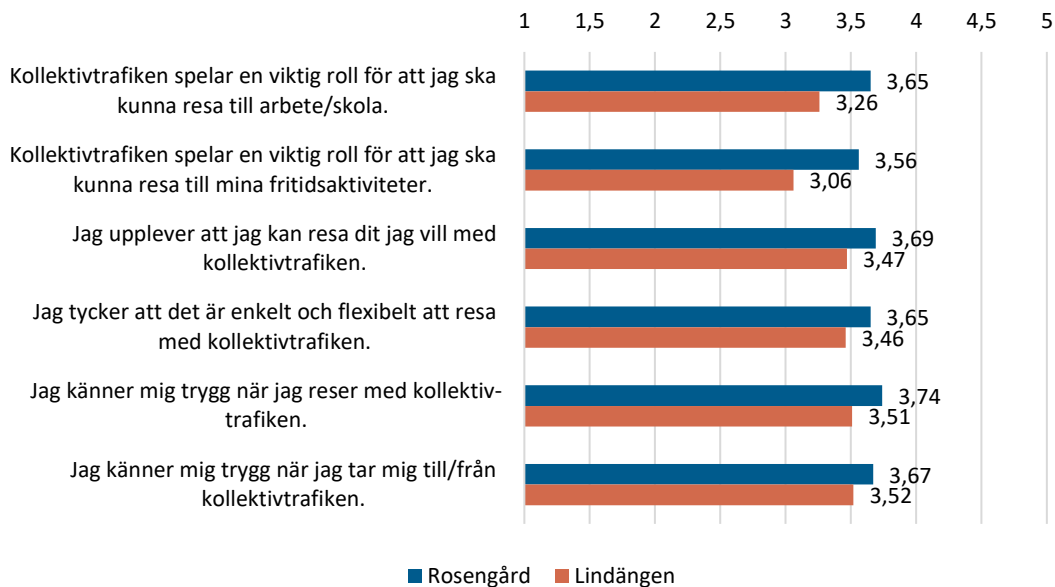
Tabell 4-1 *Independent Samples t Test* av de sammanvägda värdena för frågekategorier funktion/tillgänglighet och möten mellan Rosengård och Lindängen. Grön markering anger signifikans (p-värden) på skillnader mellan medelvärdena. P-värdet ska vara mindre än 0,05 för att skillnaden ska anses signifikant.

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Tillgänglighet	Equal variances assumed	,470	,493	2,838	686	,005	,18386	,06479	,05665	,31107
	Equal variances not assumed			2,844	679,320	,005	,18386	,06464	,05694	,31078
Möten	Equal variances assumed	,433	,511	3,445	769	,001	,24995	,07254	,10754	,39236
	Equal variances not assumed			3,445	757,604	,001	,24995	,07255	,10754	,39237

Investering i kollektivtrafik → tillgänglighet

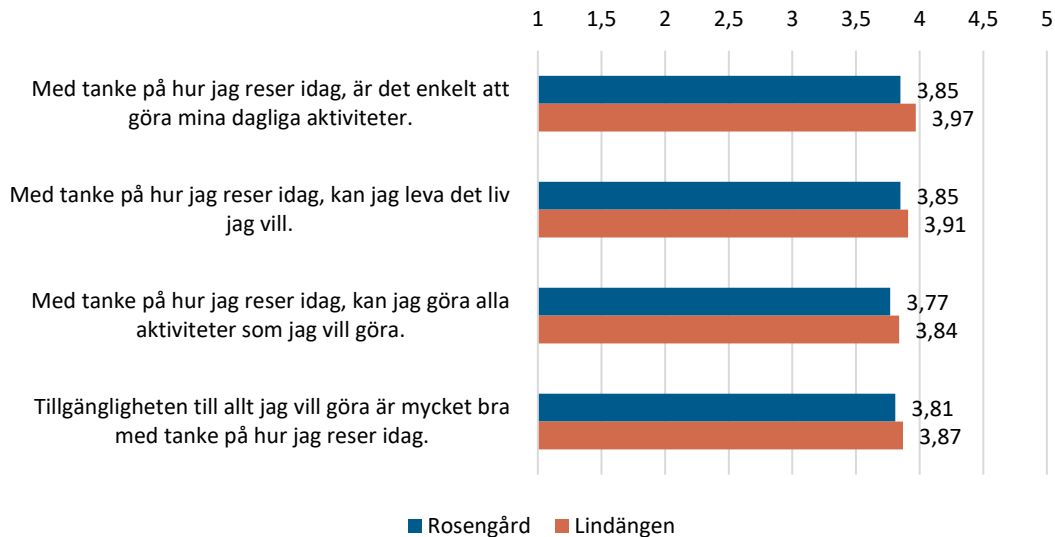
Jämförs svaren mellan Rosengård och Lindängen vad gäller upplevd tillgänglighet ses ingen signifikant skillnad. Om upplevelsen av kollektivtrafik utöver aspekten upplevd tillgänglighet inkluderas i det sammanvägda medelvärdet för sammanvägd tillgänglighet ses en signifikant skillnad mellan områdena, där Rosengård visar på genomgående högre medelvärden för samtliga påståenden, se Figur 4-20, Figur 4-21 och Figur 4-22. Det handlar både om påståenden som accentuerar vikten av fungerande kollektivtrafik för att kunna resa till arbete, skola och fritidsaktiviteter, men också påståenden om att kollektivtrafiken faktiskt kan ta en dit en vill. Investeringarna i kollektivtrafik ses alltså ha påverkat aspekten *funktion/tillgänglighet* utifrån *upplevelsen av kollektivtrafiken*.

Upplevelsen av kollektivtrafiken



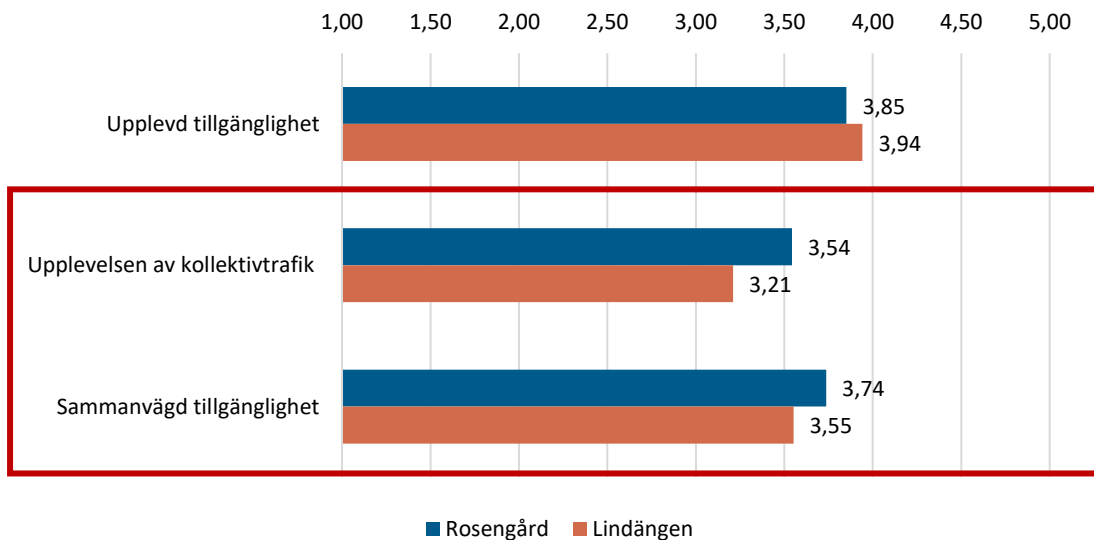
Figur 4-20 Upplevelse av kollektivtrafiken på Rosengård och i Lindängen. Oviktade svar. Samtliga skillnader är signifikanta mellan Rosengård och Lindängen.

Upplevd tillgänglighet (Lättman)



Figur 4-21 Upplevd tillgänglighet på Rosengård och i Lindängen. Oviktade svar. Skillnaderna är ej signifikanta mellan Rosengård och Lindängen vad gäller Upplevd tillgänglighet.

Sammanvägda värden för tillgänglighet



Figur 4-22 Sammanvägda medelvärden för aspekterna Upplevd tillgänglighet, Upplevelsen av kollektivtrafik och sammanvägt värde för tillgänglighet inkluderat Upplevd tillgänglighet och Upplevelsen av kollektivtrafik. De värden som har en signifikant skillnad markeras med röd ruta.

Samtidigt vet vi inte hur den upplevda tillgängligheten sett ut innan investeringarna infördes på Rosengård. Vi vet dock genom frågorna kopplade till tillgänglighet till olika färdmedel att boende på Rosengård har lägre tillgång till bil, ett färdmedel många av de svarande i Lindängen förlitar sig på för sin tillgänglighet och mobilitet, vilket kan förväntas bidra till

områdets högre upplevda tillgänglighet. Det finns alltså anledning att tro att investeringarna kan ha påverkat den upplevda tillgängligheten positivt på Rosengård, genom att området har lägre tillgång till övriga färdmedel. Värt att notera är att trots Rosengårds lägre tillgång till bil så har Rosengård samma upplevda tillgänglighet som Lindängen.

Undersöks resultaten från enkäten som skickades ut till Rosengård ser vi att särskilt MalmöExpressen linje 5 har haft en stor betydelse för de boendes tillgänglighet – det handlar om möjlighet att kunna genomföra sina dagliga aktiviteter, kunna leva det liv en vill, nå fler platser med kollektivtrafiken än tidigare, och underlätta resande till arbete och skola. Här får MalmöExpressen linje 5 högre medelvärden än Rosengårds station, vilket också speglar intervjuresultaten som visar att betydligt fler använder sig av MalmöExpressen linje 5 i sin vardag. Det finns även fritextsvar som tyder på att särskilt MalmöExpressen linje 5 har påverkat Rosengårdsbors tillgänglighet positivt:

"Det påverkar mig att ta mig till skolan varje dag och träffa människor/vänner."

"Det gör att livet blir lättare och snabbare."

"Busslinje 5 kommer var 5 minut. Det är bra för människor att ta sig till jobb och skola."

"Allt är bra med buss 5. Man kan ta sig överallt enkelt, behöver inte byta."

"Det är väldigt viktigt för mig och jag klarar mig inte utan den."

"Endast positivt. Enklaste och snabbaste busslinjen i Malmö."

Jämförs resultaten med hur den faktiska tillgängligheten har förändrats sedan investeringarna införts så har inte införandet av MalmöExpressen linje 5 haft någon större påverkan på restiden, se kapitel 4.1. Inte heller har den haft effekt på platser som nås med kollektivtrafiken, då linjen fanns redan innan som vanlig Stadsbusslinje. Även om restiden endast förändrats marginellt till följd av införandet av MalmöExpressen linje 5 så har upplevelsen ändå förbättrats. Enligt intervjuerna är MalmöExpressen linje 5 jämfört med tidigare busslinje bekvämare, har högre kapacitet och har tätare avgångar som gör att tillgängligheten upplevs som bättre vilket visar sig i enkätresultaten, där frågorna ställs om hur MalmöExpressen linje 5 har påverkat respondenterna och området jämfört med tidigare.

Införandet på Rosengård station å andra sidan har haft större effekter på restiden, särskilt till området kring Hyllie, se kapitel 4.1. Dock visar både enkätresultaten och intervjuresultaten på att Rosengård station inte används i samma utsträckning för att genomföra sina dagliga resor till utbildning och arbete, varför investeringen inte lika starkt påverkat den upplevda tillgängligheten positivt.

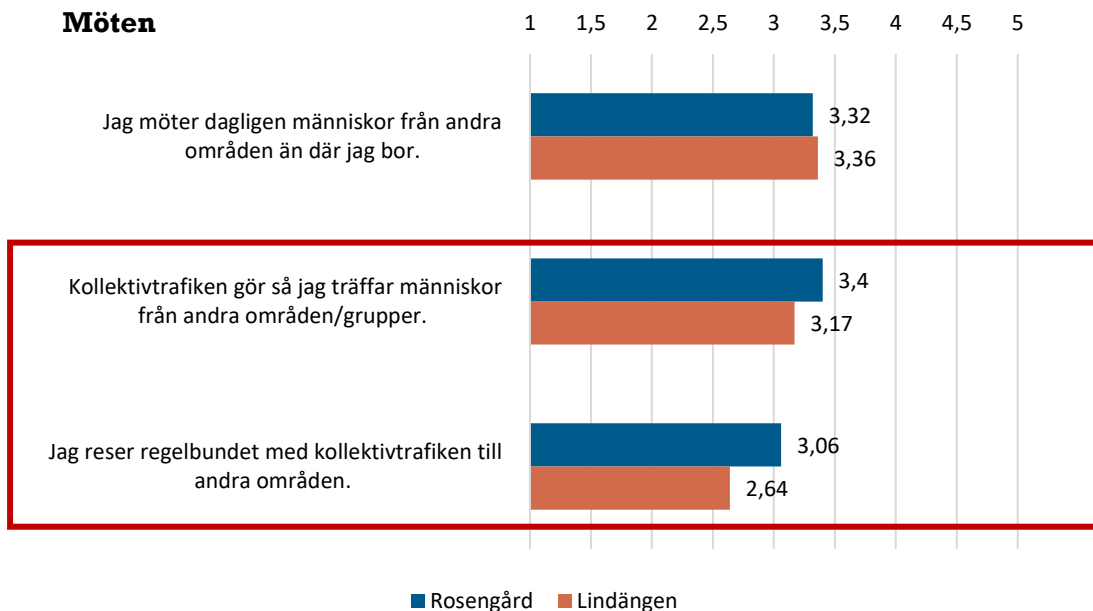
Sammanfattningsvis finns det alltså en signifikant skillnad mellan Rosengård och Lindängen i sammanvägd tillgänglighet vilket tyder på att investeringen i kollektivtrafik haft påverkan på kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*. Analyseras enkätsvaren som handlar specifikt om investeringarna ser vi att särskilt MalmöExpressen linje 5 har påverkat

Rosengårdsbornas tillgänglighet positivt, detta trots att den faktiska tillgängligheten i form av restid endast förändrats marginellt enligt vår tillgänglighetsanalys.

Investering i kollektivtrafik → Möjlighet för möten

Jämförs svaren mellan Rosengård och Lindängen, ser vi en signifikant skillnad där Rosengård visar högre medelvärden vad gäller *möjlighet till möten*, vilket illustreras i Figur 4-23. Särskilt för nedanstående påståenden ses stor skillnad mellan områdena, där Rosengård visar signifikant högre medelvärden.

- ▷ Kollektivtrafiken gör så jag träffar människor från andra områden/grupper.
- ▷ Jag reser regelbundet med kollektivtrafiken till andra områden.



Figur 4-23 Möjlighet till möten på Rosengård och i Lindängen. Oviktade svar. De värden som ha en signifikant skillnad är markerad med röd ruta.

Svaren tyder alltså på att Rosengårdsbor i högre utsträckning upplever att kollektivtrafiken har möjlighet att skapa möten med människor från andra områden vilket kan ha bäring på det *överbryggande sociala kapitalet* (mellan människor i olika grupper).

Analyseras enkätsvaren för Rosengård ser vi att investeringarna tycks haft stor påverkan på området. Enkätsvaren visar på höga medelvärden både för Rosengårds Station, men särskilt MalmöExpressen, för samtliga påståenden vilket styrker sambandet. Särskilt höga medelvärden ses för investeringarnas påverkan på att:

- ▷ Skapa möjlighet för människor från andra områden att ta sig till Rosengård

- ▷ Skapa möjlighet för människor från Rosengård att ta sig till andra områden i Malmö
- ▷ Skapa möjlighet för människor från Rosengård att ta del av samhället.

Båda investeringarna upplevs alltså ha påverkan på möjlighet till möten mellan människor i olika grupper, som kan ha bäring på det *överbryggande sociala kapitalet*. Detta är något som även resultaten från intervjuerna tyder på, som visar att vissa intervjupersoner oftare nu än tidigare reser till exempelvis Västra Hamnen och ser bussen som en mötesplats.

Sammanfattningsvis finns det alltså en signifikant skillnad mellan Rosengård och Lindängen i hur de svarande ser på kollektivtrafikens möjlighet att skapa möten vilket tyder på att investeringen i kollektivtrafik haft påverkan på *möjlighet till möten*. Undersöks svar som handlar specifikt om investeringarna ser vi att de båda visar på höga medelvärden på påståenden som handlar om möten.

Investering i kollektivtrafik → signalvärde

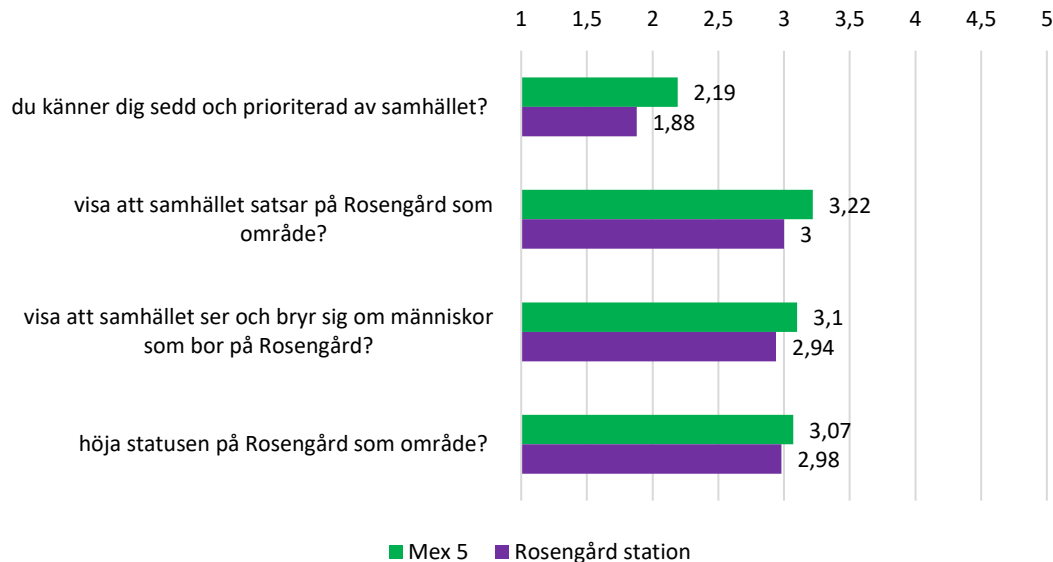
Frågor kopplat till signalvärde har endast ställts till respondenter från Rosengård eftersom Lindängen vid tiden inte fått samma investeringar i kollektivtrafik. Resultaten tyder på att MalmöExpressen linje 5 har en större påverkan på personers funktionella tillgänglighet jämfört med Rosengårds Station.

De båda investeringarna tycks ha en påverkan på signalvärde, där båda investeringarna ses som betydelsefulla för att höja områdets status och visar att samhället satsar på området. Detta kan i sin tur ha bäring på det *länkande sociala kapitalet*. Värt att notera är att signalvärdet är likvärdigt för Rosengårds station som för MalmöExpressen linje 5 trots att investeringen inte används i samma utsträckning. Bland annat ses lika resultat för investeringarnas påverkan på att:

- ▷ Visa att samhället satsar på Rosengård som område
- ▷ Visa att samhället ser och bryr sig om människor som bor på Rosengård
- ▷ Höja statusen på Rosengård som område

Analysen visar att många ser Rosengårds Station som en betydelsefull signal från samhället och en viktig investering, trots att man inte själv använder den och att den inte haft lika stor effekt på ens vardagliga resande. Liknande slutsatser går att dra från intervjustudien, där flera som inte använde sig av Rosengårds Station, ändå såg det som en viktig statushöjare för området. Samtidigt vet vi genom vår tillgänglighetsanalys (kap 4.1) att de som reser från Rosengårds station till exempelvis Hyllie fått stora restidsvinster sedan öppnandet av stationen. Påståendena och värden kopplat till signalvärde illustreras i Figur 4-24.

Hur påverkar busslinje 5 / Rosengård station dig (ditt område) vad gäller att...



Figur 4-24 Signalvärde av investering i MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station. Oviktade svar.

Det finns också fritextsvar som tyder på att Rosengårds station har ett signalvärde:

"Det tyder på att detta område har en plats i det svenska samhället"

"Det känns som att Rosengård blir en del av centrum, det är fint och modernt. Mig påverkar det inte alls med bostadsområdet påverkar det mycket positivt!"

"Ger status till området."

Andra uppger att det inte har någon påverkan alls, då man inte reser från Rosengårds station. Även fritextsvar kopplat till MalmöExpressen linje 5 ger indikationer på att det finns ett signalvärde:

"Det ger samhället i helhet en bättre bild av Rosengård"

"Det spelar en viktig roll för oss."

"Det åben upp Rosengård' samhället"

Likt fritextsvaren för Rosengårds station finns det också de som uppger att det inte haft någon påverkan då man inte använder sig av linjen.

Även om effektmodellen inte undersöker relationen mellan *signalvärde* och *funktion/tillgänglighet* tyder trenden på att det finns ett samband. Eftersom enkätsvaren från Rosengård visar på höga värden kopplat till upplevelsen av kollektivtrafik och höga värden kopplat till signalvärde, ville vi undersöka om det finns en korrelation mellan dessa. För att undersöka relationen har ett test mellan respondenternas sammanvägda värden för upplevelsen av kollektivtrafik och signalvärde genomförts.

Testet har gjorts genom ett *bi-variate Pearsons test*, som mäter styrkan och riktningen för linjära samband mellan par av kontinuerliga variabler för korrelationer, är signifikant på 0,01-nivån (2-tailed¹⁹). Resultatet från testet resulterar i en siffra mellan -1 och 1 som visar hur starkt sambandet är mellan två variabler, där 0 innebär inget samband alls, 1 innebär ett starkt positivt samband, och -1 innebär ett starkt negativt samband. Notera att testet inte beskriver kausalitet. Testet visar att korrelationen mellan kollektivtrafikupplevelsen och signalvärde är 0,457, vilket illustreras i Tabell 4-2. Detta visar att det finns en låg positiv korrelation mellan kollektivtrafikupplevelsen och signalvärde enligt tumregel för tolkning av storleken på en korrelationskoefficient, se Tabell 4-3.²⁰

Tabell 4-2 Korrelationstest mellan Upplevelsen av kollektivtrafik och Signalvärde bland svar i Rosengård. Grön markering anger vilka korrelationer som undersöks i effektmodellen.

Korrelationer

		Upplevelsen av kollektivtrafik	Signalvärde
Upplevelsen av kollektivtrafik	Pearson Correlation	1	,457**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	332	241
Signalvärde	Pearson Correlation	,457**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	241	259

**. Korrelationer är signifikanta på 0,01-nivån (2-tailed).

Tabell 4-3 Tumregel för tolkning av storleken på en korrelationskoefficient.²¹

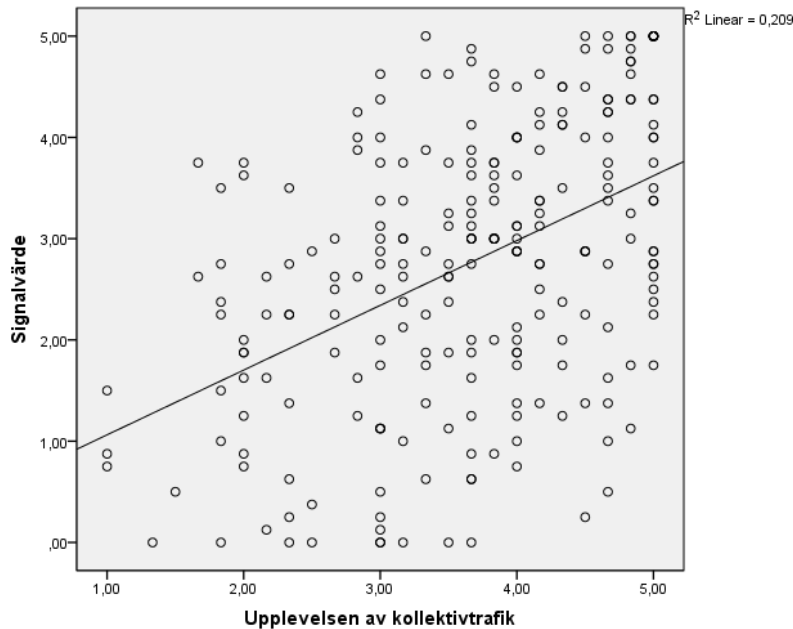
Korrelation	Tolkning
0,9 – 0,1	Mycket hög positiv korrelation
0,7 – 0,9	Hög positiv korrelation
0,5 – 0,7	Måttlig positiv korrelation
0,3 – 0,5	Låg positiv korrelation
0,0 – 0,3	Försumbar korrelation

I Figur 4-25 nedan illustreras den regressionslinje som beskriver tendensen hos uppsättningen av data som också visar att det finns en låg positiv korrelation mellan kollektivtrafikupplevelsen och signalvärde.

¹⁹ 2-tailed innebär att testet genomförs på båda sidorna av normalfördelningskurvan, det vill säga att undersöka om det finns signifikans på både låg och hög nivå genom att dubbla värden för signifikans.

²⁰ Hinkle, D. E., Wiersma, W., & Jurs, S. G. (2003). *Applied statistics for the behavioral sciences* (Vol. 663). Houghton Mifflin College Division.

²¹ Hinkle, D. E., Wiersma, W., & Jurs, S. G. (2003). *Applied statistics for the behavioral sciences* (Vol. 663). Houghton Mifflin College Division.



Figur 4-25 Regression mellan upplevelse av kollektivtrafik och signalvärde

Tillgänglighet, signalvärde, möten → socialt kapital

Analysen i modellens första effektkedja tyder på att investeringen i kollektivtrafik har haft påverkan på (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten* genom en jämförelse av svar mellan Rosengård och Lindängen och svar om kollektivtrafikinvesteringarna i Rosengård (MalmöExpressen linje 5 och Rosengård station).

För att se om det finns ett samband i modellens andra effektkedja mellan å ena sidan (1) kollektivtrafikens *funktion* i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten/samspel* mellan människor och å andra sidan det sociala kapitalet uttryckt som tillit till (a) *samhället* (b) människor inom *samma grupp eller* (c) människor i *olika grupper* har en analys av korrelationer mellan sammanvägda svar för olika frågekategorier i enkäten ställd till Rosengård genomförts.

Korrelationernas statistiska signifikans mellan två kontinuerliga variabler har testats genom *Pearsons Test* som mäter styrkan och riktningen för linjära samband mellan par av kontinuerliga variabler för korrelationer. Resultatet från testet resulterar i en siffra mellan -1 och 1 som visar hur starkt sambandet är mellan två variabler, där 0 innebär inget samband alls, 1 innebär ett starkt positivt samband, och -1 innebär ett starkt negativt samband. Notera att testat inte beskriver kausalitet. Tolkningen av storleken på en korrelationskoefficient i vår analys utgår från intervallen i Tabell 4-4.

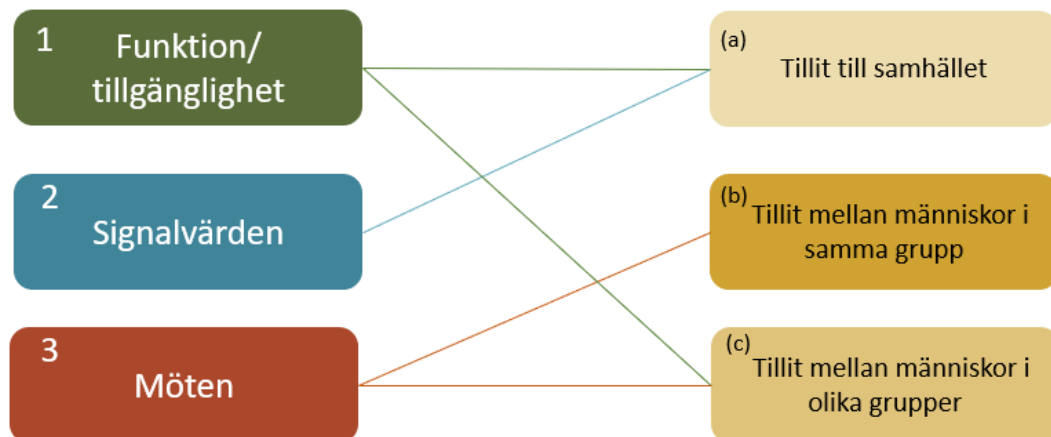
Tabell 4-4 Tumregel för tolkning av storleken på en korrelationskoefficient.²²

Korrelation	Tolkning
0,9 – 0,1	Mycket hög positiv korrelation
0,7 – 0,9	Hög positiv korrelation
0,5 – 0,7	Måttlig positiv korrelation
0,3 – 0,5	Låg positiv korrelation
0,0 – 0,3	Försumbar korrelation

Vår modell testar hur respondenternas svar på påståenden i frågekategorierna

- ▷ (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*
- ▷ (2) investeringens *signalvärde* och
- ▷ (3) möjlighet till *möten*/samspel mellan människor

korrelerar med respondenternas svar på påstående i frågekategorierna (a) *tillit till samhället* (b) *tillit till andra människor i samma grupp* eller (c) *tillit till människor i olika grupper*, se Figur 4-26.



Figur 4-26 Modell över hur frågekategorier analyserats för samband. Linjerna illustrerar kopplingar där ett test för korrelation har genomförts.

Samtidigt ska vi vara medvetna om att socialt kapital är avhängigt flera andra faktorer utöver den *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* som kommer av en investering i kollektivtrafik. Genom att vi enbart undersöker hur en av flera aspekter påverkar socialt kapital kan vi inte förvänta oss höga eller mycket höga positiva korrelationer. Vi vet också

²² Hinkle, D. E., Wiersma, W., & Jurs, S. G. (2003). *Applied statistics for the behavioral sciences* (Vol. 663). Houghton Mifflin College Division.

att Rosengård är ett område med låg socioekonomi och med det har flera utmaningar som kopplar an till det sociala kapitalet.

Resultaten från testen visar att styrkan i korrelationerna varierar mellan 0,15 (försumbar korrelation) och 0,68 (måttlig positiv korrelation). En analys av korrelationstesten i Tabell 4-5 görs i kommande avsnitt. Notera att korrelationstesterna inte avgör orsak och verkan. Testet i sig signalerar alltså inte om det finns en riktning i korrelationen. Det är ändå rimligt att anta att riktningen gäller från vänster till höger (se Figur 4-26), alltså att exempelvis *funktion/tillgänglighet* påverkar *tillit till samhället* och *tillit till människor i olika grupper*. Rimligheten ligger framför allt i att den teoretiska modellen som testats delvis har belagts i tidigare forskning.

Tabell 4-5 Resultat av bi-variare Pearsons test för korrelationer.

		Rosengård	Lindängen
Funktion/tillgänglighet	Tillit till samhället	0,675	0,613
Signalvärde (endast Rosengård)		0,428	
Möten	Tillit mellan människor inom samma grupp	0,211	0,282
Funktion/tillgänglighet	Tillit mellan människor i olika grupper	0,294	0,268
Möten		0,155	0,208

*Korrelationer är signifikanta på 0,01-nivån (2-tailed).

Lindängen utgör i detta fall en kontrollgrupp till Rosengård för att undersöka modellens tillförlitlighet. En jämförelse mellan korrelationerna på Rosengård och i Lindängen har undersökts genom att göra korrelationsanalyser av två oberoende grupper av olika urvalsstorlek. Ett *Fishers r till z-transformation* har genomförts, så att z-poängen för korrelationerna kan jämföras och analyseras för statistisk signifikans genom att bestämma den observerade z-teststatistiken. Den observerade z-teststatistiken är 1,35 vilket innebär att det inte finns en signifikant skillnad i korrelation mellan Rosengård och Lindängen på en signifikansnivå är 0,05. Detta innebär att korrelationerna i modellens andra effektkedja är lika på Rosengård och i Lindängen.

I Rosengårds fall kan vi genom effektkedjans första del konstatera att investeringen i kollektivtrafik har inverkan på (1) *funktion/tillgänglighet*, (2) *signalvärde* och (3) *möten* som i sin tur delvis korrelerar med socialt kapital. Som korrelationstestet för Lindängen illustrerar så finns liknande korrelationer i Lindängen mellan (1) *funktion/tillgänglighet*, (2) *signalvärde*, (3) *möten* och socialt kapital, men som här inte antas bero på en investering i kollektivtrafik utan snarare på att Lindängen har en hög upplevd tillgänglighet. Det innebär alltså att exempelvis (1) *funktion/tillgänglighet* korrelerar med (a) *tillit till samhället* oavsett om tillgängligheten består i upplevelsen av kollektivtrafik eller upplevd tillgänglighet vilket styrker modellens tillförlitlighet.

Korrelationstesterna för Rosengård och Lindängen illustreras i Tabell 4-6 och Tabell 4-7.

Tabell 4-6 Korrelationstest Rosengård. Grön markering anger vilka korrelationer som undersöks i effektmodellen.

Korrelationer							
		Tillgänglig het	Signalvä rde	Möten	Tillit till samhäl let	Tillit till människor i samma grupp	Tillit till människor i olika grupper
Tillgänglighet	Pearson Correlation	1	,484**	,571**	,675**	,331**	,294**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000	,000
	N	321	236	315	303	313	316
Signalvärde	Pearson Correlation	,484**	1	,415**	,428**	,373**	,138*
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000	,028
	N	236	259	255	247	254	255
Möten	Pearson Correlation	,571**	,415**	1	,445**	,211**	,155**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000	,003
	N	315	255	362	345	355	357
Tillit till samhället	Pearson Correlation	,675**	,428**	,445**	1	,494**	,437**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000	,000
	N	303	247	345	348	342	344
Tillit till människor i samma grupp	Pearson Correlation	,331**	,373**	,211**	,494**	1	,333**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000		,000
	N	313	254	355	342	367	362
Tillit till människor i olika grupp	Pearson Correlation	,294**	,138*	,155**	,437**	,333**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,028	,003	,000	,000	
	N	316	255	357	344	362	373

**. Korrelationer är signifikanta på 0.01 nivån (2-tailed).

*. Korrelationer är signifikanta på 0.05 nivån (2-tailed).

Tabell 4-7 Korrelationstest Lindängen. Grön markering anger vilka korrelationer som undersöks i effektmodellen.

Korrelationer						
		Tillgänglighet	Möten	Tillit till samhället	Tillit till människor i samma grupp	Tillit till människor i olika grupp
Tillgänglighet	Pearson Correlation	1	,592**	,613**	,342**	,268**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000
	N	367	358	352	355	361
Möten	Pearson Correlation	,592**	1	,538**	,282**	,208**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000
	N	358	409	395	400	405
Tillit till samhället	Pearson Correlation	,613**	,538**	1	,510**	,417**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000
	N	352	395	399	390	395
Tillit till människor i samma grupp	Pearson Correlation	,342**	,282**	,510**	1	,443**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000
	N	355	400	390	414	410
Tillit till människor i olika grupp	Pearson Correlation	,268**	,208**	,417**	,443**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	
	N	361	405	395	410	424

**.

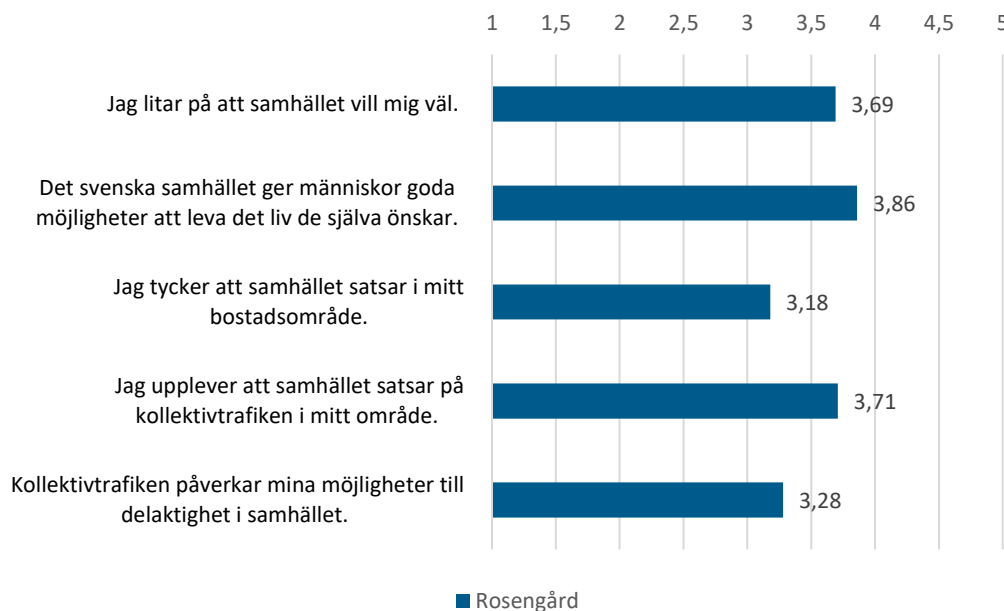
Tillgänglighet → socialt kapital

Tillgänglighet och tillit till samhället

Investering i kollektivtrafik påverkar dess funktion genom att införa ny kollektivtrafik eller förbättra i befintligt kollektivtrafiksystem. Därigenom kan investeringen ge effekter på det länkande sociala kapitalet, det vill säga stärka kopplingen mellan individer och samhälle. Med andra ord bidrar investeringen till en förbättrad åtkomst till kollektivtrafiken som i sin tur bidrar till en individs tillgänglighet till samhällsreliga aktiviteter och utbud.²³

Det samband som visar högst värden i modellen återfinns mellan frågekategorierna (1) *funktion* i termer av *tillgänglighet* och (a) *tillit till samhället*. Resultaten innebär att respondenter som värderar sin tillgänglighet som hög, både vad gäller upplevelse av kollektivtrafik och upplevd tillgänglighet, också har en högre tillit till samhället. Korrelationstestet för Rosengård visar på en måttlig positiv korrelation mellan investeringar i kollektivtrafik och *funktion/tillgänglighet* och därigenom en *starkare tillit till samhället* ($r=0,675$). Undersöks enkätsvaren för Rosengård ses höga medelvärden för samtliga påståenden som rör tillit till samhället, mellan 3,17 och 3,81, vilket illustreras i Figur 4-27.

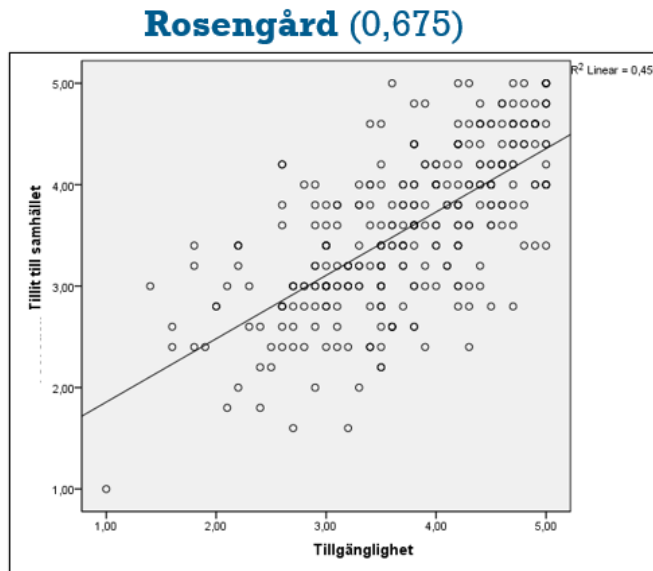
Tillit till samhället



Figur 4-27 Tillit till samhället på Rosengård. Oviktade svar.

²³ Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.

Även en regressionsanalys²⁴ visar att det finns en måttlig positiv signifikant korrelation mellan (1) *funktion/tillgänglighet* och (b) *tillit till samhället*. Detta illustreras i Figur 4-28.



Figur 4-28 Regressionsanalys mellan variabeln tillgänglighet och tillit till samhället på Rosengård och i Lindängen.

Sammanfattningsvis finns en måttlig positiv korrelation mellan (1) *funktion/tillgänglighet* och (a) *tillit till samhället* i Rosengård. Detta tyder på att investeringen i kollektivtrafik haft påverkan på (a) *tillit till samhället* och därmed *det länkande sociala kapitalet*. Med hänsyn till enkätsvar som handlar specifikt om investeringarna ses höga medelvärden på påståenden om tillit till samhället.

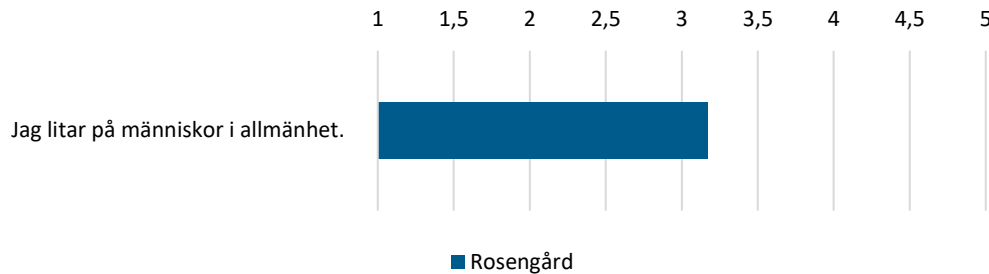
Funktion/tillgänglighet och tillit mellan människor i olika grupper

En investering som påverkar kollektivtrafikens funktion kan också ha effekter på det överbyggande sociala kapitalet, alltså stärka kopplingen mellan grupper i samhället som annars inte har kontakt med varandra.²⁵

Undersöks sambandet mellan (1) *funktion/tillgänglighet* och (b) *tillit mellan människor i olika grupper* ses en försumbar/låg positiv korrelation i Rosengård. Undersöks enkätsvaren som handlar om (b) *tillit mellan människor i olika grupper* ses emellertid relativt höga medelvärden, se Figur 4-29, men som endast delvis tycks hänga samman med funktion/tillgänglighet.

²⁴ Regressionsanalys är en statistisk metod för analys av sambandet mellan en responsvariabel (beroende variabel) y och en eller flera förklarande x-variabler.

²⁵ Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.



Figur 4-29 Tillit mellan människor i olika grupper på Rosengård. Oviktade svar.

Korrelationstestet tyder alltså på att investeringen i MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station, och den förbättrade tillgänglighet det inneburit, kan ha en liten påverkan på det *överbryggande sociala kapitalet*. Notera dock att styrkan i korrelationen är låg. Det finns emellertid intervjusvar som tyder på att tilliten har ökat, där en av intervjupersonerna ger uttryck för att ens bild av boende i Västra hamnen och Västra hamnen som plats ändrats sedan man börjat resa dit efter införandet av MalmöExpressen linje 5:

"Innan trodde jag att det bara fanns svenskar i västra hamnen. Jag trodde bara att det vart rika som bor där, men nu ser jag att vem som helst kan bo där. Jag var rädd innan för att åka till stan, jag kände mig inte välkommen. Man nu åker vi till Västra Hamnen och köper glass och badar nere vid vattnet."

Det ska poängteras att detta är upplevelsen från en av våra intervjupersoner, men ett resultat som känns igen från Skönströms²⁶ studie som visar att en kollektivtrafikinvestering kan verka överbryggande mellan grupper och förhindra att skapa "vi" och "dem". Samtidigt ska vi vara medvetna om att det finns fler aspekter än funktion/tillgänglighet som påverkar tilliten till andra människor och att Rosengård har flera andra utmaningar som påverkar tilliten, exempelvis utanförskap och segregering. Det vore därför inte rimligt att anta att investeringen i kollektivtrafik kan förklara en för stor del av det överbryggande sociala kapitalet.

Signalvärde → socialt kapital

Signalvärde och tillit till samhället

Stora investeringar, likt MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds station, sänder ut signaler att ett område och dess invånare är av betydelse för samhället, både genom den ekonomiska

²⁶ Skönström, I. (2019) Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

investeringen i sig och genom långsiktigheten satsningen förmedlar. Detta kan i sin tur ha effekter på det länkande sociala kapitalet och stärka banden mellan individ och samhälle.²⁷

Frågor som handlar om signalvärde har endast ställts till respondenter på Rosengård eftersom Lindängen vid tiden för undersökningen inte fått någon ny investering i kollektivtrafik. Analysen visar att det finns en låg positiv korrelation mellan (2) *signalvärde* och (a) *tillit till samhället*, vilket tyder på att investeringarna haft en viss inverkan på det länkande sociala kapitalet.

Boende i Rosengård tolkar investeringarna i Rosengårds station och MalmöExpressen linje 5 som positiv och som en signal om att samhället satsar på området, detta visar både intervjuer, enkätsvar och fritextsvar. Men trots att både Rosengård station och MalmöExpressen linje 5 visar på medelvärden som ligger över medel (2,8) för frågor som handlar om att investeringarna visar att samhället satsar på Rosengård som område, att samhället bryr sig om de som bor i Rosengård, bidrar till att människor från Rosengård kan ta del av samhället, och att höja statusen på Rosengård, har detta endast delvis inverkan på hur man svarat på mer allmänna frågor om (a) *tillit till samhället*.

Inte så överraskande tycks alltså själva (1) *funktionen* i termer av *tillgänglighet* ha större positiv effekt på (a) *tilliten till samhället* än det (2) *signalvärde* som investeringen bär med sig. Detta genom att kollektivtrafikens funktion i termer av tillgänglighet påverkar människors sekundära förmågor - förmågan att ta sig till arbete, utbildning och läkare etc. vilket har bäring på människors grundläggande förmågor som exempelvis handlar om att bevara hälsan. Tillgänglighetsvinsterna bidrar alltså direkt till att människor kan ta del av samhälleliga aktiviteter och utbud, till skillnad från signalvärdet som visar att samhället satsar på området och människorna som bor där.

Samtidigt vet vi genom avsnitt 3.1 att det finns flera faktorer som påverkar (1) *tilliten till samhället*, och både Rosengård och Lindängen har socioekonomiska utmaningar som påverkar tilliten till samhället. Det vore därför inte rimligt att anta att signalvärdet av en investering i kollektivtrafik kan förklara en för stor del av det länkande sociala kapitalet.

Möten → socialt kapital

Möten och tillit till andra människor

Sammanhållningen kan stärkas genom infrastrukturens möjlighet att skapa överbryggande möten mellan olika grupper av människor och därigenom stärka det sociala kapitalet i samhället. Genom analysen av det sociala landskapet längs MalmöExpressen linje 5 och Malmöringen (kap 3.2 och 3.3) ser vi att de båda transportinvesteringarna sträcker sig över

²⁷ Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.

områden med olika socioekonomiska förutsättningar, med potential att bidra till ökad sammanhållning mellan olika grupper.²⁸

Undersöks sambandet mellan möten och tillit till människor *inom samma grupp* och tillit till människor *i olika grupper* ses en försumbar korrelation. Även om Rosengårdsbor i viss utsträckning upplever att kollektivtrafiken kan bidra till att skapa möten, har detta en försumbar inverkan på hur man svarat på mer allmänna frågor om tillit till andra människor.

Sammantaget går det alltså inte genom svaren att se att investeringarna i kollektivtrafik, och de möten de ger möjlighet att skapa, haft en påverkan på det *sammanbindande eller överbryggande sociala kapitalet*. Samtidigt ska vi vara medvetna om att Rosengård har ett flertal utmaningar som kopplar an till tilliten till andra människor. Bland annat visar genomgången av olika socioekonomiska faktorer och Proxyindikatorer på det sociala kapitalet (kap 3.1) att de båda områdena exempelvis upplever en lägre grad av trygghet och har lägre kollektiv förmåga vilket påverkar tilliten till människor i samma grupp, och har även en högre grad av utanförskap och segregering än staden igenomsnitt vilket påverkar tilliten till människor inom olika grupper. Det vore därmed inte rimligt att de möten som en kollektivtrafikinvestering bidrar till att skapa skulle kunna förklara en för stor del av det sammanbindande och överbryggande sociala kapitalet.

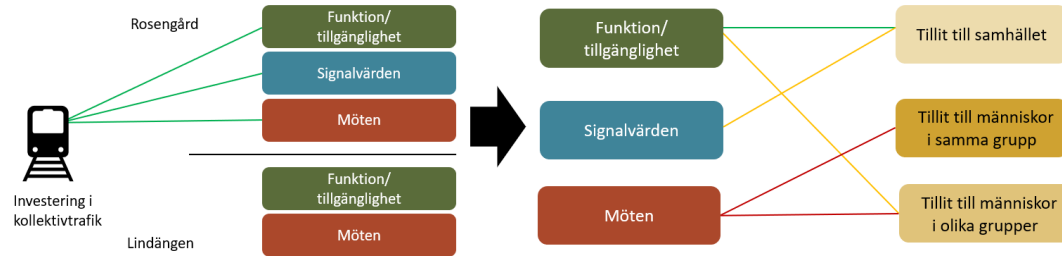
Även om litteraturen pekar på att socialt kapital kan stärkas genom delade resor i det kollektiva nätet, är det sannolikt inga djupa möten som sker. Effekterna ligger kanske snarare i ett möte där olika människor ser varandra och färdas bredvid varandra, på väg mot olika destinationer vilket omedvetet kan resultera i tolerans och förståelse mellan människor som i förlängningen kan mynna ut i ökat förtroende och tillit människor emellan.²⁹ Effekten på det sammanbindande och överbryggande sociala kapitalet ska på alltså intet sett negligeras, men det behövs ytterligare studier för att belysa de långsiktiga effekterna på den överbryggande sociala kapitalet av kollektivtrafikinvesteringar.

Sammanfattning analys av samband

I Figur 4-30 illustreras de effektsamband vi kan se i vår analys. Grön linje i den första effektkedjan innebär att vi kan se en signifikant skillnad mellan Rosengård och Lindängen. I effektkedjans andra del innebär grön linje en måttlig positiv korrelation, gul en låg positiv korrelation, och röd en försumbar/ingen korrelation.

²⁸ Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.

²⁹ Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.



Figur 4-30 Synliga effektsamband.

Svarande på både Rosengård och i Lindängen har en hög upplevd tillgänglighet, oberoende av det huvudfärdmedel som respondenten har angett. Rosengård har fått större insatser på kapacitetsstark kollektivtrafik före enkätstudien, i form av MalmöExpressen linje 5 och Rosengårds Station, vilket visar sig i enkätsvaren. Det finns en signifikant skillnad mellan områdenas sammanvägda tillgänglighet, där Rosengårdsbor genomgående har mer positiva upplevelser av kollektivtrafiken än Lindängen.

Resultaten innebär att när vi undersöker modellens första effektkedja från kollektivtrafikinvestering → *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* så ser vi att det finns en signifikant skillnad mellan Rosengård och Lindängen vilket tyder på att investeringarna påverkat dessa aspekter.

Undersöks nästa del i effektkedjan, det vill säga *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* → *socialt kapital* så ses det måttlig positiv korrelation i Rosengård mellan *funktion/tillgänglighet* och *tillit till samhället* och en låg positiv korrelation mellan *signalvärde* och *tillit till samhället*. Tilliten till andra människor, både inom samma grupp och mellan olika grupper, tycks mer komplex och vi ser endast mycket låga eller försumbara korrelationer mellan tillgänglighet, signalvärde och möten till det överbryggande och sammanbindande sociala kapitalet. Här ska vi komma ihåg att det på finns flera utmaningar som handlar om tillit till andra människor i form av bland annat lägre grad av trygghet och kollektiv förmåga. Det är därför inte rimligt att anta att investeringen i kollektivtrafik kan bidra till en för stor del av det överbryggande och sammanbindande sociala kapitalet. Effekten på det sammanbindande och överbryggande sociala kapitalet ska på dock intet sett negligeras, men det behövs ytterligare studier för att belysa de långsiktiga effekterna på den överbryggande sociala kapitalet av kollektivtrafikinvesteringar.

5. Slutsatser och rekommendationer

Syftet med projektet har varit att, med fokus på det sociala kapitalet, visa hur sociala nyttobedömningar i transportplanering, med särskilt fokus på Trafikverkets verksamhet, kan hantera sociala konsekvenser av kvalitativ respektive kvantitativ karaktär liksom för hur möjligheten till monetär värdering av dessa nyttor ser ut och bör hanteras.

En generell lärdom från litteraturgenomgången är att det finns flera exempel på studier som har gjort försök att värdera socialt kapital. Behovet av att försöka beräkna eller värdera sociala effekter inom transportsektorn har uppkommit då det anses vara ett viktigt steg till att synliggöra dem och ge dem större vikt vid beslutsstöd. Fortsatt forskning är viktig för att kunna utveckla de monetära värderingarna och för att i större utsträckning kunna jämföra sociala effekter med andra icke prissatta effekter. Inga konkreta försök har gjorts för att beräkna en transportinvesterings effekt på det sociala kapitalet, och vi kan genom studerad litteratur se att fortsatt forskning behövs för att kunna överväga införlivning av socialt kapital i exempelvis en samhällsekonomisk analys. En fortsatt dialog behövs också med arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och -principer, ASEK-gruppen.

Gemensamt för dessa försök är att de tillämpar en välfärdsekonomisk ansats. Det synsättet är centralt i Trafikverkets samlade effektbetyrämmningar och har kritiserats för att bland annat fokusera på aggregerade medelvärden för olika typresor framför mer samhällsvetenskapliga ansatser som förstår rörlighet som del i sociala praktiker präglade av maktstrukturer i samhället. Om man förstår socialt kapital som sociala relationer, finns det anledning att intressera sig mer precist för dessa relationer i sitt sammanhang. Den transportekonomiska ansatsen blir här problematisk eftersom den inte förhåller sig till specifika platser, befolkningsgrupper eller andra olikheter i värderingen av nytta. Detta hanteras först *efter* att nyttan beräknats, utifrån ett kontextlöst perspektiv. Det kan också hävdas att samhällsekonomiska kalkyler är svårtillgängliga och därmed inte ett verktyg som understödjer demokratisk debatt om vilka transportinvesteringar som har betydelse för olika grupper.

Effektsamband mellan kollektivtrafikinvesteringar och det sociala kapitalet

Oavsett angreppssätt behövs mer kunskap om möjliga effektsamband mellan transportinvesteringar och det sociala kapitalet. Den kunskapen har vi i projektet byggt upp genom empiriska studier för Rosengårds station och MalmöExpressen linje 5, genom att testa en redan framtagen modell för bedömning av transportinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet för olika grupper i ett geografiskt område.

Inom ramen för studien har olika demografiska och socioekonomiska förutsättningar, samt proxyindikatorer på det sociala kapitalet på Rosengård och i Lindängen studerats. Här kan vi bland annat se att båda områdena, särskilt Rosengård, sticker ut i förhållande till övriga staden med hänsyn till ett flertal aspekter. Detta är något som även accentueras av de bakgrundsfrågor som ställts i enkäten. Bland annat ses att Rosengård och Lindängen har en hög andel utrikes födda i förhållande till övriga staden. Personer med sämre förutsättningar bor generellt sett i områden som är socioekonomiskt svaga och har en hög andel invånare med utländsk bakgrund och en hög etnisk variation. Detta speglar av sig i den analys som gjorts av områdenas socioekonomiska förutsättningar, som genomgående är sämre än i övriga staden. Vi ser också att de båda områdena har lägre valdeltagande än staden i genomsnitt vilket delvis kan handla om misstro och utanförskap som handlar om bristande länkande socialt kapital. Analyserade data visar även att upplevelsen av otrygghet är betydligt högre i dessa områden och att områdena har en lägre grad av kollektiv förmåga vilket kan påverka tilliten till andra människor negativt. Alla dessa faktorer kopplar an till områdenas socioekonomiska förutsättningar och kan påverka och förklara olika grader av socialt kapital.

Modellen som testas i projektet bedömer kollektivtrafikinvesteringars bidrag på det sociala kapitalet utifrån tre delar: (1) kollektivtrafikens funktion i termer av *tillgänglighet*, (2) investeringens *signalvärde* och (3) möjlighet till *möten/samspel* mellan människor som tillhör (a) samma *grupp* eller (b) olika grupper i *samhället*. Resultaten innebär att när vi undersöker modellens första effektkedja från kollektivtrafikinvestering → *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* så ser vi att det finns en positiv korrelation som är signifikant starkare på Rosengård än i Lindängen vilket tyder på att investeringarna påverkat dessa aspekter.

Undersöks modellens andra effektkedja, det vill säga *funktion/tillgänglighet*, *signalvärde* och *möten* → *socialt kapital* så ses det måttlig positiv korrelation i Rosengård mellan *funktion/tillgänglighet* och *tillit till samhället*. Resultaten innebär att respondenter som värderar sin tillgänglighet som hög, både vad gäller upplevelse av kollektivtrafik och upplevd tillgänglighet, också har en hög tillit till samhället. Ytterligare korrelation, om än låg, är den mellan *signalvärde* och *tillit till samhället*. Även om boende i Rosengård tolkar investeringarna i Rosengårds station och MalmöExpressen linje 5 som positiv och som en signal om att samhället satsar på området, hänger det endast delvis samman med hur personer svarat på mer allmänna frågor om tillit till samhället.

Inte så överraskande tycks alltså själva funktionen i termer av tillgänglighet ha större positiv effekt på tilliten till samhället än det signalvärde som investeringen bär med sig. Detta genom att kollektivtrafikens funktion i termer av tillgänglighet påverkar människors sekundära förmågor - förmågan att ta sig arbete, utbildning och läkare etc. vilket har bäring på människors grundläggande förmågor som exempelvis handlar om att bevara hälsan. Tillgänglighetsvinsterna bidrar alltså direkt till att människor kan ta del av samhälleliga

aktiviteter och utbud, till skillnad från signalvärdet som visar att samhället satsar på området och människorna som bor där. Det tycks alltså finnas ett högre värde i den faktiska effekten av investeringen för människor och att investeringen faktiskt underlättar ens vardagsliv.

Tilliten till andra människor, både inom samma grupp och mellan olika grupper, tycks mer komplex och vi ser endast mycket låga eller försumbara korrelationer mellan tillgänglighet, signalvärde och möten till det överbryggande och sammanbindande sociala kapitalet. Här ska vi komma ihåg att det finns flera utmaningar som handlar om tillit till andra människor i form av bland annat lägre grad av trygghet och kollektiv förmåga. Det är därför inte rimligt att anta att investeringen i kollektivtrafik kan bidra till en för stor del av det överbryggande och sammanbindande sociala kapitalet. Effekten på det sammanbindande och överbryggande sociala kapitalet ska på dock intet sett negligeras, men det behövs ytterligare studier för att belysa de långsiktiga effekterna på den överbryggande sociala kapitalet av kollektivtrafikinvesteringar.

En rekommendation är att dessa effektsamband beaktas i beslutsunderlag som rör transportinfrastruktur kopplat till kollektivtrafik i socialt mer utsatta områden. Rosengård visar generellt en socioekonomisk utsatthet och låga värden på socialt kapital genom exempelvis indikatorer såsom trygghet och valdeltagande. Vår slutsats är dock att investeringar i kollektivtrafik är en av flera aspekter som bidrar till att höja det sociala kapitalet.

För fortsatta studier skulle det dock vara intressant att gräva djupare, dels i vår egen data, dels med hjälp av ny data, huruvida individuella faktorer såsom inkomst, kön och ålder påverkar hur en investering bidrar till det sociala kapitalet. Därtill kan insamlad data för Lindängen utgöra en föremätning till den investering som gjorts i MalmöExpressen linje 8 som berör området. En uppföljande studie av effekterna kan ge ytterligare bidrag till att säkerställa sambanden mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt kapital.

Bör effekterna värderas monetärt?

Att monetärt värdera en social nytta, såsom det sociala kapitalet, förutsätter att effektberäkningar eller effektbedömningar har gjorts, se **Fel! Hittar inte referenskölla.** som beskriver Trafikverkets metod för samlad effektbedömning. Monetärt värderade, såväl som kvalitativt bedömda, effekter kan därefter genomgå samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys och måluppfyllelseanalys.

När det gäller effektberäkningar kan vi konstatera att det finns flera exempel på studier som har gjort försök att bedöma och också beräkna socialt kapital med konstaterade positiva effekter. Dessa studier ger dock inte någon heltäckande bild av värdering av det sociala kapitalet. Inga konkreta försök har gjorts för att beräkna en transportinvesterings effekt på det sociala kapitalet, och vi kan genom studerad litteratur se att fortsatt forskning behövs för

att kunna överväga införlivning av socialt kapital i exempelvis en samhällsekonomisk analys.

Vi drar slutsatsen att kunskapen om hur en transportinvestering kan påverka det sociala kapitalet, likt de vi ser i vår analys av samband, behöver beskrivas exempelvis i effektkataloger. I samtal med samhällsekonomisk expertis på Trafikverket konstaterades att kunskapsbristen framför allt behöver hanteras då effektberäkningar och effektbedömningar görs, exempelvis i en samlad effektbedömning.

Vårt bidrag till en sådan ansats är att vi hittat effektsamband mellan en investering i kollektivtrafik och stärkt socialt kapital genom den funktion i termer av *tillgänglighet*, *signalvärde* och möjlighet till *möten* som tillskapas. Effektsambanden kan således beskrivas i en effektbedömning, däremot behövs vidare forskning för att kunna beräkna motsvarande effekter.

Huruvida effektberäkningar eller monetär värdering bör göras av sociala nyttor kräver också fortsatt forskning. Vi drar dock slutsatsen att effektberäkningar och effektbedömningar inte nödvändigtvis bör genomgå en samhällsekonomisk analys, då risk för dubbelräkning är stor samt att samhällsekonomisk analys inte beaktar olika grupper av människor, något som är ett huvudsyfte med att bedöma det sociala kapitalet. I vår empiri ser vi att en investering påverkar det sociala kapitalet hos mer utsatta grupper. Huruvida det sambandet även gäller starkare grupper vet vi inte. Därav, utifrån Trafikverkets perspektiv, som fångats upp i samtal och workshoppar, bör fokus snarare vara på att dels beskriva och utforska vidare effektsambanden mellan kollektivtrafikinvesteringar och det sociala kapitalet, dels vidareutveckla fördelningsanalysen med det sociala kapitalet.

Det är dessutom problematiskt att generalisera effekterna av en kollektivtrafikinvestering på det sociala kapitalet. Det kan mycket väl visa sig i fortsatta studier att ”styrkan” av en kollektivtrafikinvesteringens påverkan på det sociala kapitalet beror på socioekonomiska eller andra faktorer. En generell effektberäkning eller effektbedömning kan då inte göras.

Med det sagt är ändå ett argument för att arbeta vidare med monetära värderingar att de tenderar att få större genomslagskraft som beslutsstöd. Det är dock inte säkert att en monetär värdering är önskvärd, då det finns en risk att något så komplicerat som socialt kapital reduceras till siffror som är svåra att genomsynas och diskutera. Vi kan konstatera att det gjorts många försök att monetärt värdera socialt kapital, dock inte med avseende på kollektivtrafikinvesteringar. Det svåra är att säkerställa att den monetära värderingen är heltäckande.

Om det finns en ambition hos exempelvis Trafikverket att arbeta vidare med monetära värderingar av sociala nyttor och särskilt socialt kapital har vi i det här projektet kommit en bra bit med att kartlägga effektsamband mellan kollektivtrafikinvesteringar och socialt

kapital. Effektbedömningar kan alltså redan nu införlivas i en samlad effektbedömning, dock inte effektberäkningar.

Ytterligare en aspekt att beakta gäller huruvida en monetär värdering av socialt kapital låter sig integreras i en samhällsekonomisk analys. Samhällsekonomisk expertis vid Trafikverket lyfter risken att i vart fall den del i socialt kapital som avser funktion/tillgänglighet redan fångas i restidsvinster. Möjligtvis skulle den del som handlar om signalvärde kunna integreras. Ett vidare arbete med monetär värdering av socialt kapital och andra sociala nyttor behöver tydliggöra relationen till andra monetärt värderbara nyttor såsom restidseffekter. Vi efterlyser i detta sammanhang en fortsatt dialog i ämnet med arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och -principer, ASEK-gruppen.

En annan kompletterande väg att gå som skulle kunna ses som ett alternativ till den välfärdsekonomiska ansatsen är sociala konsekvensanalyser och beskrivningar som har ett stort fokus på platser, befolkningsgrupper och kontexten. Några sådana exempel har beskrivits i Kapitel 2. Det gäller exempelvis Göteborgs stads modell för social konsekvensanalys (SKA) och Malmö stads modell för social konsekvensbedömning (SKB). Ytterligare ett exempel är Stockholms stad som tillämpar en modell för *socialt värdeskapande analys (SVA)* som är en analysmodell och arbetssätt/process som syftar till att integrera socialt värdeskapande kontinuerligt under planprocessen utifrån målen i översiktsplanen. Även Region Kronoberg har utvecklat en modell för social konsekvensbedömning i regional transportplaneringen. Sådana konsekvensanalyser kan dock sannolikt inte integreras i Trafikverkets nuvarande SEB, då ansatserna är helt olika. Nackdelen med konsekvensbedömningar skulle kunna vara att jämförbarheten mellan investeringar som genomgått en konsekvensbeskrivning blir begränsad.

Referenser

Afry (2020) *Idéstudie Linje 8. Storstadspaketet*

Arvidson, M., Lyon, F., McKay, S., & Moro, D. (2013). Valuing the social? The nature and controversies of measuring social return on investment (SROI). *Voluntary sector review*, 4(1), 3-18.

Backström, C. (2019). *Behovsanalys – Nätverket för Mätning av Sociala Effekter*. Förstudie Vinnova. Institutet för Sociala effekter, Fryshuset.

Bennewitz, E. (2020). *Ny station ska lyfta Rosengård. Årets bygge*. Digital artikel i Byggindustrin 2020-01-29. <http://c6778.cloudnet.se/artikel/arets-bygge/ny-station-ska-lyfta-rosengard-29096>

Berg, J., Allansson, J., Henriksson, M., Lindkvist, C. (2019). *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:4.

Bauhn, P. (2015). *Bortom missunsammhetens etik. Argument för ett rättighetsbaserat jämlikhetstänkande*. Timbro. ISBN 978-91-87709-77-7.

Bohlin Söderlund, J (2020) *The (im)Possibility of measuring Social Sustainability. A case study testing the SROI method in cycling in an urban development*. Institution of human geography. Stockholm university

Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Regeringsuppdrag IJ2009/1746/I

Bosco, A., Schneider, J., Broome, E. (2019). The social value of the arts for care home residents in England: A Social Return on Investment (SROI) analysis of the Imagine Arts programme. *Maturitas*, 124: 15-24

Burchardt, T., Le Grand, J. & Piachaud, D. (1999). *Social exclusion in Britain 1991-1995*. *Social Policy & Administration* 33(3), 227–44.

Börjesson, M., Eliasson, J. (2012). *Experiences from the Swedish Value of Time Study*. CTS Working Paper

Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7(3), 195-205.

Colombo, E., & Stanca, L. (2014). Measuring the monetary value of social relations: A hedonic approach. *Journal of Behavioral and Experimental Economics*, 50, 77–87.

Creswell, J. W., & Clark, V. L. P. (2017). *Designing and conducting mixed methods research*. Sage publications.

Dahlholm, O., Koehler, K., Wennberg, W., Wendle, B., Levin, K. (2021) *Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronobergs län 2022–2033: Strategisk miljöbedömning och social konsekvensanalys inklusive barnrättsperspektiv och ”Enkel prövning av barnets bästa”*. Trivector Traffic rapport: 2021:123

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable development*, 19(5), 289-300.

Dymén, C., Reardon, M. (2014). *Ethnic and social segregation in Botkyrka, Sweden* (Appendix 7 of Annex 4 of the ESPON TiPSE Final Report). Luxembourg: ESPON

Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., Lindkvist, C. (2020). *Kollektivtrafik som investering i socialt kapital*. K2 Outreach 2020:6.

Elliott, J. (2012). *An introduction to sustainable development*. Routledge.

Emilsson, C., Hollander, C. (2016). *Att definiera och mäta social hållbarhet. Fallstudie av Malmös trafikplanering och Malmöringen som social investering*. Kandidatuppsats fakulteten för kultur och samhälle. Malmö Universitet.

Eriksson, M. (2003) *Socialt kapital: teori, begrepp och mätning - en kunskapsöversikt med fokus på folkhälsa*. Institutionen för epidemiologi och folkhälsa, Umeå Universitet.

Flowerday, K. (2019). *Gender, Mobilities and Public Transport. Exploring the daily mobilities of women in Rosengård since arrival of the train*. Master Thesis in Urban Studies, Malmö University, Malmö 2019.

Fujiwara, D. (2010). *The Department for Work and Pensions social cost–benefit analysis framework*, DWP Working Paper 86, London: Department for Work and Pensions.

Fujiwara, D., Campbell, R. (2011). *Valuation techniques for social cost–benefit analysis: Stated preference, revealed preference and subjective well-being approaches*, London: HM Treasury and Department for Work and Pensions.

Golub, A., Hoffman, M., Lugo, A., Sandoval, G. (2016). *Introduction: creating an inclusionary bicycle justice movement. Bicycle Justice and Urban Transformation: Biking for All?* Routledge Equity, Justice and the Sustainable City series

Grieco, M. (2015). Social sustainability and urban mobility: shifting to a socially responsible, pro-poor perspective. *Social Responsibility Journal*, 11(1), 82 – 97.

Graham, T., Eklund, A-K., Svensson, A., Wendle, B., & Wennberg, H (2019). *Hållbar avkastning av investeringar i stadsutvecklingsprojekt: Slutrapport från Vinnova UDI steg 2*. Vinnova

Hansson, A. (2018). *Hållbart resande i socialt utsatta områden: En fallstudie av Rosengård*. MVEM30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Tillämpad klimatstrategi, Lunds universitet.

Haugen, K., Cavenius, H. (2020). *Social Return on Investment (SROI) inom stadsplanering och byggd miljö. Forskningsöversikt inom projektet SIGURD*. RISE rapport 2020:69.

Helliwell, J. F., & Huang, H. (2010). How's the job? Well-being and social capital in the workplace. *ILR Review*, 63(2), 205-227.

Helliwell, J. F., & Putnam, R. D. (2004). The social context of well-being. *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B: Biological Sciences*, 359(1449), 1435-1446

Henriksson, M. (2019) Utsatt på arbetsmarknaden och beroende av kollektivtrafiken. Transportfattigdom i ett svenskt sammanhang. *Tidskrift för genusvetenskap*, 40(2)

Hoffman, M. (2013). *Our Bikes in the Middle of the Street: Community-Building, Racism, and Gentrification*. In *Urban Bicycle Advocacy*.

Indebetou, L., Dahlholm, O., Wennberg, H., Ahlmér, A-K., Koehler, K., Levin, K. (2021a) *Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2022–2033: Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning*. Trivector traffic rapport: 2021:116

Indebetou, L., Lund, E., Mårtensson, M., Dahlholm, O., Dymén, C. (2021b) *Hållbarhetsbedömning för länstransportplan Västmanland 2022-2033, Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning*. Trivector traffic rapport: 2021:134

Jennings, G. (U.Å). *TRANSPORT, POVERTY ALLEVIATION AND THE PRINCIPLES OF SOCIAL JUSTICE. A literature review for the Inclusive Sustainable Transport in support of action Equity and Poverty (iSTEP) programme*. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT)

Kamruzzaman, M., Wood, L., Hine, J., Currie, G., Giles-Corti, B., & Turrell, G. (2014). Patterns of social capital associated with transit oriented development. *Journal of Transport*

Geography, 35, 144-155. Kenyon, K. (2003). *Understanding social exclusion and social inclusion*, Municipal Engineer, 156 (Issue ME2), 97-104

Knack, S., & Keefer, P. (1997). Does social capital have an economic payoff? A cross-country investigation. *The Quarterly journal of economics*, 112(4), 1251-1288.

Kymlicka, W. (1995). *Modern politisk filosofi: En introduktion*. Nya Doxa.

Layard, R., Glaister, S. (1994). *Cost-benefit analysis*, Cambridge: Cambridge University Press.

Levin, L., Gil Sola, A. (2021). *Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. K2.

Li, Y., Pickles, A., & Savage, M. (2005). Social capital and social trust in Britain. *European sociological review*, 21(2), 109-123.

Lilja, E., Pemer, M. (2010). *Boendesegregation – orsaker och mekanismer. En genomgång av aktuell forskning*. Bilaga 1 till rapporten Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Boverket 2010)

Lyon, F., Arvidson, M., Etherington, D., Vickers, I. (2010). *Social impact measurement (SIM) experiences and future directions for third sector organisations in the East of England*, report for the East of England Development Agency, at www.the-guild.co.uk

Lineburg, K. (2016). *Transportation Rating Systems and Social Sustainability: A Comprehensive Analysis*. Senior Honors Projects, 2010-current. 167.

Litman, T. (2002). *Evaluating transportation equity*, World Transport Policy & Practice 8(2), 50-65.

Lucas, K. (2012). *Transport and social exclusion: Where are we now?*, Transport Policy 20(C), 105-13.

Lyon, F., & Arvidson, M. (2011). Social impact measurement as an entrepreneurial process.

Mackintosh, C., King, N. (2014). *Making the case for sport and recreation services: The utility of social return on investment (SROI) analysis*. International Journal of Public Sector Management, 27 No. 2: 152–164

Malmö stad (2009) *Framtidens kollektivtrafik. Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad*.

Martens, K. (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Berkeley Planning Journal, 19(1) Routledge.

Melin, A. (2020). *Public transport and social justice in Malmö: A study of the perceptions of the Malmö Express and Malmöpendeln among residents of Rosengård*. K2 RESEARCH 2020:1

Mentzakis, E. (2011). Allowing for heterogeneity in monetary subjective well-being valuations. *Health Economics*, 20(3), 331-347. Nicholls, J., Lawlor, E., Neitzert, E., Goodspeed, T. (2009). *A guide to social return on investment*, London: Office of the Third Sector, Cabinet Office.

Orlowski, J., Wicker, P. (2015). *The monetary value of social capital*. Journal of Behavioural and Experimental Economics No. 57 2015 pp. 26-36.

Postelnicu, L., Hermes, N. (2018). *The economic value of social capital*. International Journal of Social Economics Vol. 45 No. 6, 2018 pp. 870-887

Powdthavee, N. (2008). Putting a price tag on friends, relatives, and neighbours: Using surveys of life satisfaction to value social relationships. *The Journal of Socio-Economics*, 37(4), 1459-1480.

Preston, J., & Rajé, F. (2007). *Accessibility, mobility and transport-related social exclusion*. Journal of transport geography, 15(3), 151-160.

Putnam, R. D. (2001). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*.

Putnam, R. D., Leonardi, R., Nanetti, R. Y. (1994). *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton University Press.

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

Regeringskansliet (2020). *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige*. Prop 2020/21:151

Regeringskansliet (2008). *Mål för framtidens resor och transporter*. Prop. 2008/09:93

Region Kronoberg (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering. Verktyg för att inkludera sociala aspekter*.

Rockström, S. (2020). *Stadsbyggnads investeringars effekter och värden (SIGURD)*. Tillgänglig på: <https://www.ri.se/sv/vad-vi-gor/projekt/stadsbyggnadsinvesteringars-effekter-och-varden-sigurd>

Skönström, I. (2019). *Från enskild till kollektiv(trafik)? En kvalitativ studie om kollektivtrafiksatsningar och socialt kapital*. Kandidatuppsats. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

Svensson, H., Towliat, M. (2017) *Utvärdering, resultat - Uppfattningar om MEXen*. Malmö stad, 2017

Stanley, J., Stanley, J., Vella-Brodrick, D., Currie, G. (2010). *The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital*, Research in Transport Economics 29(1), 280–286.

Stanley, J. K., Hensher, D. A., Stanley, J. R., & Vella-Brodrick, D. (2011). Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links. *Transportation research part A: policy and practice*, 45(8), 789-801.

Stanley, J., Stanley, J., Heshner, D. (2012). *Mobility, Social Capital and Sense of Community: What value?*. Urban Studies Journal Limited 49(16)

Stockholms stad (2019). *Handledning för arbete med socialt värdeskapande perspektiv*. Version 1, 19 juni 2019.

Ström, L., Molnar, S., Isemo, S. (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt*. Mistra Urban Futures 2017:4

Taylor, R. J., Chatters, L. M., Hardison, C. B., & Riley, A. (2001). Informal social support networks and subjective well-being among African Americans. *Journal of Black Psychology*, 27(4), 439-463.

Thoreson, K. (2011). *Att beräkna det goda samhället: Samhällsekonomiska analyser och gränslandet expertis-politik inom transportområdet* (Doctoral dissertation, Linköping University Electronic Press).

Trafikverket (2020). *Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder Sammanställning av effektsamband*. Trafikverket publikation 2020:240. ISBN: 978-91-7725-773-8

Trafikverket (2020). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0*. Version 2020-12-01.

Trafikverket (2020). *Integrering av Social hållbarhet i Trafikverkets verksamhet – Analys och förslag till fortsatt arbete*. TRV 2020/20621

Trafikverket (2019). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030*. Trafikverket Publikation 2019:187. ISBN: 978-91-7725-540-6

Uteng, T. P. (2007). *Social sustainability in the transport sector: an essential requisite for sustainable mobility*. Int. J. Environment and Sustainable Development 6, No. 2: 113-135

Vallance, S., Perkins, H. C., Bowring, J., Dixon, J. E. (2012). *Almost invisible: glimpsing the city and its residents in the urban sustainability discourse*. Urban Studies, 49, No. 8: 1695–1710.

Van Wee, B., Geurs, K. (2011). *Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations*, European Journal of Transport and Infrastructure Research 11, 350-67.

Viry, G., Kaufmann, V., & Widmer, E. D. (2009). Social integration faced with commuting: More widespread and less dense support networks. *Mobilities and inequality*, 121-144.

Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., Dymén, C. (2020). *Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband*. Trafikverkets publikation 2020:240

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Hansson, A. (2018a). *Mobilitet och tillgänglighet hos boende i socialt utsatta områden: Delrapport 1 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS*. Trivector Rapport 2018:45. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Kerttu, J., Runesson, H., Wendle, B. (2018b). *Barriärer och möjligheter för införande av MaaS och delade mobilitetstjänster i socialt utsatta områden: Delrapport 2 från forskningsprojektet Inkluderande MaaS*. Trivector Rapport 2018:46. Lund, Sverige.

Wennberg, H., Rosqvist Smidfelt, L., Eriksson, U., Kerttu, J., Wendle, B. (2015). *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*. Trivector Rapport 2015:39. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. Utgiven av Trafikanalys.

Wimark, T. (red.) (2017). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Kulturgeografiskt seminarium 2017:1. Stockholms universitet.

Winter, K. (2021). *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga: En analys av planeringstänkande på Trafikverket* (Doctoral dissertation, KTH Royal Institute of Technology).

Winter, K. (2015). *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. KTH.

Woolcock, M. (1998). Social capital and economic development: Toward a theoretical synthesis and policy framework. *Theory and society*, 27(2), 151-208.

WSP (2010). *Trafikanter värdering av tid – Den nationella tidsvärdesstudien 2007/08*, WSP Analys & Strategi rapport 2010:11.

Bilaga 1. Enkät Rosengård



Enkät:

**Hur upplever du ditt bostadsområde och
kollektivtrafiken på Rosengård?**

Forskningsstudien finansieras av:



Om dig själv

1	Vilket år är du född?	(ange årtal)
2	Kön	☐ ₁ Kvinna ☐ ₂ Man ☐ ₃ Annat / vill ej uppge
3	Vilken är din högsta avslutade utbildning?	☐ ₁ Ej fullständig grundskola ☐ ₂ Grundskola ☐ ₃ Gymnasieutbildning ☐ ₄ Eftergymnasial utbildning som ej är högskola/universitet ☐ ₅ Högskole-/universitetsutbildning
4	Vilken är din nuvarande sysselsättning?	☐ ₁ Arbetar som anställd ☐ ₂ Egen företagare ☐ ₃ Tjänstledig eller föräldraledig ☐ ₄ Studerar eller praktiserar ☐ ₅ Arbetsmarknadsåtgärd ☐ ₆ Arbetslös ☐ ₇ Ålderspensionär ☐ ₈ Sjuk-/aktivitetsersättning (förtids-/sjukpensionerad) ☐ ₉ Långtidssjukskriven (mer än 3 månader) ☐ ₁₀ Sköter eget hushåll ☐ ₁₁ Annat:
5	Vilken är hushållets sammanlagda årsinkomst före skatt? <i>(pension, studiemedel och liknande ska räknas in)</i>	☐ ₁ Mindre än 100 000 kr ☐ ₂ 101 000 – 200 000 kr ☐ ₃ 201 000 – 300 000 kr ☐ ₄ 301 000 – 400 000 kr ☐ ₅ 401 000 – 500 000 kr ☐ ₆ 501 000 – 600 000 kr ☐ ₇ 601 000 – 700 000 kr ☐ ₈ 701 000 – 800 000 kr ☐ ₉ 801 000 – 900 000 kr ☐ ₁₀ 901 000 – 1 000 000 kr

		☐ ₁₁ Mer än 1 000 000 kr
6	Hur många år har du bott i Sverige?	☐₁ Jag är född i Sverige ☐₂ Jag har bott i Sverige sedan: (ange årtal)
7	Är dina föräldrar födda i Sverige?	☐₁ Ja, en av mina föräldrar ☐₂ Ja, båda mina föräldrar ☐₃ Nej, ingen av mina föräldrar ☐₄ Vet ej

Du och samhället

Hur ser du på samhället?				
8	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>	Instämmer inte alls		Instämmer helt
	Jag litar på att samhället vill mig väl.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Det svenska samhället ger människor goda möjligheter att leva det liv de själva önskar.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag tycker att samhället satsar i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
Hur ser du på ditt bostadsområde?				
9	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>	Instämmer inte alls		Instämmer helt
	Det är god sammanhållning i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag har bra kontakt med mina grannar.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag trivs i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag litar på människor i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag litar på människor i allmänhet.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag möter dagligen människor från andra områden än där jag bor.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅

Dina resmöjligheter

Hur brukar du färdas?					
10	Hur ofta har du tillgång till följande färdmedel?				
	Aldrig	Sällan	Ibland	Oftast	Alltid
	a) Bil	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	b) Cykel	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	c) Rese-/periodkort i kollektivtrafiken	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
11	Hur reser du oftast till följande målpunkter (a-c)?				
	a) Arbete, utbildning	b) Handa mat, andra ärenden		c) Fritid, umgänge	
	Går (större delen av resan)	☐ ₁	☐ ₁	☐ ₁	
	Cykel	☐ ₂	☐ ₂	☐ ₂	
	Elsparkcykel	☐ ₃	☐ ₃	☐ ₃	
	Motorcykel/moped	☐ ₄	☐ ₄	☐ ₄	
	Kollektivtrafik (buss, tåg)	☐ ₅	☐ ₅	☐ ₅	
	Bil	☐ ₆	☐ ₆	☐ ₆	
	Taxi eller färdtjänst	☐ ₇	☐ ₇	☐ ₇	
	Annat	☐ ₈	☐ ₈	☐ ₈	
	Gör inga resor i detta ärende	☐ ₉	☐ ₉	☐ ₉	
Hur upplever du tillgängligheten?					
12	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>		Instämmer inte alls	Instämmer helt	
	Med tanke på hur jag reser idag, är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter.		☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅
	Med tanke på hur jag reser idag, kan jag leva det liv jag vill.		☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅
	Med tanke på hur jag reser idag, kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra.		☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅

	Tillgängligheten till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
Hur upplever du kollektivtrafiken?						
13	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>	Instämmer inte alls			Instämmer helt	
	Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att jag ska kunna resa till arbete/skola.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att jag ska kunna resa till mina fritidsaktiviteter.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag upplever att jag kan resa dit jag vill med kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag tycker att det är enkelt och flexibelt att resa med kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag känner mig trygg när jag reser med kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag känner mig trygg när jag tar mig till/från kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
Hur påverkar kollektivtrafiken dig och ditt bostadsområde?						
14	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>	Instämmer inte alls			Instämmer helt	
	Jag upplever att samhället satsar på kollektivtrafiken i mitt område.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Kollektivtrafiken påverkar mina möjligheter till delaktighet i samhället.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Kollektivtrafiken gör så jag träffar människor från andra områden/grupper.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag reser regelbundet med kollektivtrafiken till andra områden.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅

Din uppfattning om busslinje 5



Ditt resande med busslinje 5 (Stenkällan - Centralen - Västra Hamnen)

15	Hur ofta reser du med busslinje 5?	☐ ₁ Aldrig ☐ ₂ Någon gång per månad ☐ ₃ Ett par gånger per månad ☐ ₄ Någon gång per vecka ☐ ₅ Flera gånger per vecka ☐ ₆ Känner ej till busslinje 5 → Gå till fråga 23
16	Om du reser med busslinje 5, vart reser du då vanligen? <i>Ge exempel på platser/målpunkter som du besöker med hjälp av busslinje 5.</i>	
17	Hur nöjd är du med att busslinje 5 finns?	Missnöjd ☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅ Nöjd
18	Hur trygg känner du dig när du reser med busslinje 5?	Otrygg ☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅ Trygg
19	Hur trygg känner du dig när du tar dig till/från busslinje 5?	Otrygg ☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅ Trygg

Hur påverkar busslinje 5 dig?				
20	Vilken påverkan har busslinje 5 för dig vad gäller att...	Ingen påverkan	Liten påverkan	Stor påverkan
	... kunna genomföra dina dagliga aktiviteter?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... kunna leva det liv du vill?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... skapa tillgänglighet till det du vill göra?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... underlätta resande till arbete eller skola?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... ge möjligheter att söka arbete eller utbildning?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... nå fler platser med kollektivtrafiken än tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... du faktiskt tar dig till platser som du inte besökte så ofta tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... du träffar andra människor än du gjorde tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... du ser andra människor än du gjorde tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... du känner dig sedd och prioriterad av samhället?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
Hur påverkar busslinje 5 ditt område?				
21	Vilken påverkan har busslinje 5 för ditt område vad gäller att...	Ingen påverkan	Liten påverkan	Stor påverkan
	... bidra till att det är fler människor ute som vistas och rör sig i området?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	
	... skapa möjlighet för människor från Rosengård att ta sig till andra områden i Malmö?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅	

	... skapa möjlighet för människor från andra områden att ta sig till Rosengård?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... bidra till att människor från Rosengård kan ta del av samhället?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... visa att samhället satsar på Rosengård som område?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... visa att samhället ser och bryr sig om människor som bor på Rosengård?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... höja statusen på Rosengård som område?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
Hur mer påverkar busslinje 5 dig och ditt bostadsområde?							
22							

Din uppfattning om Rosengårds station



Ditt resande från Rosengårds station

23	Hur ofta reser du med tåg via Rosengårds station?	☐ ₁ Aldrig ☐ ₂ Någon gång per månad ☐ ₃ Ett par gånger per månad ☐ ₄ Någon gång per vecka ☐ ₅ Flera gånger per vecka ☐ ₆ Känner ej till Rosengårds station → <i>Om du inte känner till Rosengårds station så är du färdig och kan posta enkäten i det portofria svarskuvertet.</i>
24	Om du reser från Rosengårds station, vart reser du då vanligen? <i>Ge exempel på platser/målpunkter som du besöker med hjälp av tåg från Rosengårds station.</i>	
25	Hur nöjd är du med att Rosengårds station finns?	Missnöjd ☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅ Nöjd
26	Hur trygg känner du dig när du reser via Rosengårds station?	Otrygg ☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅ Trygg

27	Hur trygg känner du dig när du tar dig till/från Rosengårds station?	Otrygg ☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅ Trygg			
Hur påverkar Rosengårds station dig?					
28	Vilken påverkan har Rosengårds station för dig vad gäller att....	Ingen påverkan	Liten påverkan	Stor påverkan	
	... kunna genomföra dina dagliga aktiviteter?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... kunna leva det liv du vill?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... skapa tillgänglighet till det du vill göra?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... underlätta resande till arbete eller skola?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... ge möjligheter att söka arbete eller utbildning?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... nå fler platser med kollektivtrafiken än tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... du faktiskt tar dig till platser som du inte besökte så ofta tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... du träffar andra människor än du gjorde tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... du ser andra människor än du gjorde tidigare?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... du känner dig sedd och prioriterad av samhället?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
Hur påverkar Rosengårds station ditt område?					
29	Vilken påverkan har Rosengårds station för ditt område vad gäller att....	Ingen påverkan	Liten påverkan	Stor påverkan	
	... bidra till att det är fler människor ute som vistas och rör sig i området?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		
	... skapa möjlighet för människor från Rosengård att ta sig till andra områden i Malmö?	☐ ₀	☐ ₁ ☐ ₂ ☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅		

	... skapa möjlighet för människor från andra områden att ta sig till Rosengård?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... bidra till att människor från Rosengård kan ta del av samhället?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... visa att samhället satsar på Rosengård som område?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... visa att samhället ser och bryr sig om människor som bor på Rosengård?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
	... höja statusen på Rosengård som område?	☐ _0	☐ _1	☐ _2	☐ _3	☐ _4	☐ _5
Hur mer påverkar Rosengårds station dig och ditt bostadsområde?							
30							

Stort tack för din medverkan!

Posta din enkät i det portofria svarskuvertet.

Bilaga 2. Enkät Lindängen



Enkät:

Hur upplever du ditt bostadsområde och kollektivtrafiken på Lindängen / Fosie?

Forskningsstudien finansieras av:



Om dig själv

1	Vilket år är du född?	(ange årtal)
2	Kön	☐ ₁ Kvinna ☐ ₂ Man ☐ ₃ Annat / vill ej uppge
3	Vilken är din högsta avslutade utbildning?	☐ ₁ Ej fullständig grundskola ☐ ₂ Grundskola ☐ ₃ Gymnasieutbildning ☐ ₄ Eftergymnasial utbildning som ej är högskola/universitet ☐ ₅ Högskole-/universitetsutbildning
4	Vilken är din nuvarande sysselsättning?	☐ ₁ Arbetar som anställd ☐ ₂ Egen företagare ☐ ₃ Tjänstledig eller föräldraledig ☐ ₄ Studerar eller praktiserar ☐ ₅ Arbetsmarknadsåtgärd ☐ ₆ Arbetslös ☐ ₇ Ålderspensionär ☐ ₈ Sjuk-/aktivitetsersättning (förtids-/sjukpensionerad) ☐ ₉ Långtidssjukskriven (mer än 3 månader) ☐ ₁₀ Sköter eget hushåll ☐ ₁₁ Annat:
5	Vilken är hushållets sammanlagda årsinkomst före skatt? <i>(pension, studiemedel och liknande ska räknas in)</i>	☐ ₁ Mindre än 100 000 kr ☐ ₂ 101 000 – 200 000 kr ☐ ₃ 201 000 – 300 000 kr ☐ ₄ 301 000 – 400 000 kr ☐ ₅ 401 000 – 500 000 kr ☐ ₆ 501 000 – 600 000 kr ☐ ₇ 601 000 – 700 000 kr ☐ ₈ 701 000 – 800 000 kr ☐ ₉ 801 000 – 900 000 kr ☐ ₁₀ 901 000 – 1 000 000 kr

		☐ ₁₁ Mer än 1 000 000 kr
6	Hur många år har du bott i Sverige?	☐₁ Jag är född i Sverige ☐₂ Jag har bott i Sverige sedan: (ange årtal)
7	Är dina föräldrar födda i Sverige?	☐₁ Ja, en av mina föräldrar ☐₂ Ja, båda mina föräldrar ☐₃ Nej, ingen av mina föräldrar ☐₄ Vet ej

Du och samhället

Hur ser du på samhället?				
8	Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.	Instämmer inte alls		Instämmer helt
	Jag litar på att samhället vill mig väl.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Det svenska samhället ger människor goda möjligheter. att leva det liv de själva önskar.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag tycker att samhället satsar i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
Hur ser du på ditt bostadsområde?				
9	Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.	Instämmer inte alls		Instämmer helt
	Det är god sammanhållning i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag har bra kontakt med mina grannar.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag trivs i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag litar på människor i mitt bostadsområde.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag litar på människor i allmänhet.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	Jag möter dagligen människor från andra områden än där jag bor.	☐ ₁	☐ ₂ ☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅

Dina resmöjligheter

Hur brukar du färdas?					
10	Hur ofta har du tillgång till följande färdmedel?				
		Aldrig	Sällan	Ibland	Oftast Alltid
	a) Bil	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	b) Cykel	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
	c) Rese-/periodkort i kollektivtrafiken	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄ ☐ ₅
11	Hur reser du oftast till följande målpunkter (a-c)?				
		a) Arbete, utbildning	b) Handa mat, andra ärenden	c) Fritid, umgänge	
	Går (större delen av resan)	☐ ₁	☐ ₁	☐ ₁	
	Cykel	☐ ₂	☐ ₂	☐ ₂	
	Elsparkcykel	☐ ₃	☐ ₃	☐ ₃	
	Motorcykel/moped	☐ ₄	☐ ₄	☐ ₄	
	Kollektivtrafik (buss, tåg)	☐ ₅	☐ ₅	☐ ₅	
	Bil	☐ ₆	☐ ₆	☐ ₆	
	Taxi eller färdtjänst	☐ ₇	☐ ₇	☐ ₇	
	Annat	☐ ₈	☐ ₈	☐ ₈	
	Gör inga resor i detta ärende	☐ ₉	☐ ₉	☐ ₉	
Hur upplever du tillgängligheten?					
12	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>		Instämmer inte alls		Instämmer helt
	Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter.		☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅
	Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill.		☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅
	Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra.		☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃ ☐ ₄ ☐ ₅

	Tillgängligheten till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
Hur upplever du kollektivtrafiken?						
13	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>	Instämmer inte alls				Instämmer helt
	Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att jag ska kunna resa till arbete/skola.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att jag ska kunna resa till mina fritidsaktiviteter.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag upplever att jag kan resa dit jag vill med kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag tycker att det är enkelt och flexibelt att resa med kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag känner mig trygg när jag reser med kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag känner mig trygg när jag tar mig till/från kollektivtrafiken.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
Hur påverkar kollektivtrafiken dig och ditt bostadsområde?						
14	<i>Ange om du instämmer eller inte instämmer med följande påståenden.</i>	Instämmer inte alls				Instämmer helt
	Jag upplever att samhället satsar på kollektivtrafiken i mitt område.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Kollektivtrafiken påverkar mina möjligheter till delaktighet i samhället.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Kollektivtrafiken gör så jag träffar människor från andra områden/grupper.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅
	Jag reser regelbundet med kollektivtrafiken till andra områden.	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃	☐ ₄	☐ ₅

Stort tack för din medverkan!

Posta din enkät i det portofria svarskuvertet.

Bilaga 3. Kategorisering enkätfrågor

- F8a. Hur ser du på samhället? - Jag litar på att samhället vill mig väl.
- F8b. Hur ser du på samhället? - Det svenska samhället ger människor goda möjligheter att leva det liv de själva önskar.
- F8c. Hur ser du på samhället? - Jag tycker att samhället satsar i mitt bostadsområde.
- F9a. Hur ser du på ditt bostadsområde? - Det är god sammanhållning i mitt bostadsområde.
- F9b. Hur ser du på ditt bostadsområde? - Jag har bra kontakt med mina grannar.
- F9c. Hur ser du på ditt bostadsområde? - Jag trivs i mitt bostadsområde.
- F9d. Hur ser du på ditt bostadsområde? - Jag litar på människor i mitt bostadsområde.
- F9e. Hur ser du på ditt bostadsområde? - Jag litar på människor i allmänhet.
- F9f. Hur ser du på ditt bostadsområde? - Jag möter dagligen människor från andra områden än där jag bor.
- F12a. Hur upplever du tillgängligheten? - Med tanke på hur jag reser idag, är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter.
- F12b. Hur upplever du tillgängligheten? - Med tanke på hur jag reser idag, kan jag leva det liv jag vill.
- F12c. Hur upplever du tillgängligheten? - Med tanke på hur jag reser idag, kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra.
- F12d. Hur upplever du tillgängligheten? - Tillgängligheten till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag.
- F13a. Hur upplever du kollektivtrafiken? - Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att jag ska kunna resa till arbete/skola.
- F13b. Hur upplever du kollektivtrafiken? - Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att jag ska kunna resa till mina fritidsaktiviteter.
- F13c. Hur upplever du kollektivtrafiken? - Jag upplever att jag kan resa dit jag vill med kollektivtrafiken.
- F13d. Hur upplever du kollektivtrafiken? - Jag tycker att det är enkelt och flexibelt att resa med kollektivtrafiken.
- F13e. Hur upplever du kollektivtrafiken? - Jag känner mig trygg när jag reser med kollektivtrafiken.
- F13f. Hur upplever du kollektivtrafiken? - Jag känner mig trygg när jag tar mig till/från kollektivtrafiken.
- F14a. Hur påverkar kollektivtrafiken dig och ditt bostadsområde? - Jag upplever att samhället satsar på kollektivtrafiken i mitt område.
- F14b. Hur påverkar kollektivtrafiken dig och ditt bostadsområde? - Kollektivtrafiken påverkar mina möjligheter till delaktighet i samhället.
- F14c. Hur påverkar kollektivtrafiken dig och ditt bostadsområde? - Kollektivtrafiken gör så jag träffar människor från andra områden/grupper.
- F14d. Hur påverkar kollektivtrafiken dig och ditt bostadsområde? - Jag reser regelbundet med kollektivtrafiken till andra områden.
- F20c. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... skapa tillgänglighet till det du vill göra?
- F20b. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... kunna leva det liv du vill?
- F20a. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... kunna genomföra dina dagliga aktiviteter?
- F20d. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... underlätta resande till arbete eller skola?
- F20f. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... nå fler platser med kollektivtrafiken än tidigare?
- F20g. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... du faktiskt tar dig till platser som du inte besökte så ofta tidigare?
- F20e. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... ge möjligheter att söka arbete eller utbildning?
- F20h. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... du träffar andra människor än du gjorde tidigare?
- F20i. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... du ser andra människor än du gjorde tidigare?
- F20j. Hur påverkar busslinje 5 dig vad gäller att... - ... du känner dig sedd och prioriterad av samhället?
- F21a. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... bidra till att det är fler människor ute som vistas och rör sig i området?
- F21f. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... visa att samhället ser och bryr sig om människor som bor på Rosengård?
- F21e. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... visa att samhället satsar på Rosengård som område?
- F21g. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... höja statusen på Rosengård som område?
- F21c. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... skapa möjlighet för människor från andra områden att ta sig till Rosengård?
- F21d. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... bidra till att människor från Rosengård kan ta del av samhället?
- F21b. Hur påverkar busslinje 5 ditt område vad gäller att... - ... skapa möjlighet för människor från Rosengård att ta sig till andra områden i Malmö?
- F28b. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... kunna leva det liv du vill?
- F28d. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... underlätta resande till arbete eller skola?
- F28i. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... du ser andra människor än du gjorde tidigare?
- F28a. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... kunna genomföra dina dagliga aktiviteter?
- F28c. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... skapa tillgänglighet till det du vill göra?
- F28h. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... du träffar andra människor än du gjorde tidigare?
- F28e. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... ge möjligheter att söka arbete eller utbildning?
- F28g. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... du faktiskt tar dig till platser som du inte besökte så ofta tidigare?
- F28f. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... nå fler platser med kollektivtrafiken än tidigare?
- F28j. Hur påverkar Rosengårds station dig vad gäller att... - ... du känner dig sedd och prioriterad av samhället?
- F29c. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... skapa möjlighet för människor från andra områden att ta sig till Rosengård?
- F29b. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... skapa möjlighet för människor från Rosengård att ta sig till andra områden i Malmö?
- F29d. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... bidra till att människor från Rosengård kan ta del av samhället?
- F29e. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... visa att samhället satsar på Rosengård som område?
- F29a. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... bidra till att det är fler människor ute som vistas och rör sig i området?
- F29f. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... visa att samhället ser och bryr sig om människor som bor på Rosengård?
- F29g. Hur påverkar Rosengårds station ditt område vad gäller att... - ... höja statusen på Rosengård som område?

Möten
Tillgänglighet
Signalvärde
Tillit till människor i samma grupp
Tillit till människor i olika grupper
Tillit till samhället