

FRAMTIDENS

KOLLEKTIVTRAFIK

# Framtidens kollektivtrafik

Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad



# Social konsekvensanalys

---

Den sociala konsekvensanalysen inom framtidens kollektivtrafik utgår från människors möjlighet till delaktighet. I fokus står den roll framtidens kollektivtrafik kan ha i att förverkliga människors rättigheter. Det handlar bland annat om ekonomiska och sociala rättigheter, såsom rätt till arbete, bostad och utbildning, men också om medborgerliga och politiska rättigheter, till exempel att kunna delta i föreningslivet.

Malmö 2009-11-16

De politiska ambitionerna för utredningen om framtidens kollektivtrafik i Malmö, har innehållit ett brett spektrum av målområden. I grunden handlar det om ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet och de fyra aspekter som ska genomsyra arbetet är miljö, tillväxt, integration och jämställdhet. Inom framtidens kollektivtrafik har det tagits fasta på dessa aspekter och den sociala konsekvensbeskrivningen har fördjupats genom bl.a. denna rapport.

Jämlik och jämställd tillgång till färdmedel bidrar till en ökad frihet för människor att gestalta sin vardag utifrån egna val och behov. Kollektivtrafik är i sig ett färdmedel som skapar dessa möjligheter, men sträckningar, stopp och kvalitet påverkar hur mycket.

Utgångspunkterna för den sociala konsekvensanalysen inom framtidens kollektivtrafik, är att såväl social integration som jämställdhet handlar om förverkligande av rättigheter. Det handlar bland annat om ekonomiska och sociala rättigheter, såsom rätt till arbete, bostad och utbildning, men också om medborgerliga och politiska rättigheter, till exempel att kunna delta i föreningslivet.

#### **RAPPORTEN INNEHÅLLER EN ANALYS AV DE SOCIALA KONSEKVENSERNA UTIFRÅN TVÅ GRUNDLÄGGANDE ASPEKTER:**

1. Jämlik och jämställd tillgång till trafiksystemet.
2. Tillgänglighet till arbete, utbildning, offentlig service o.s.v.

En jämförelse mellan följande stråk och områden har gjorts:

- Stenkällan-Rosengård-Centrum-Västra Hamnen
- Lindängen-Centrum-Västra Hamnen
- Limhamn Bunkeflo

Aspekter som tas upp är bl.a. förvärvsfrekvensen, andel utlandsfödda, tillgång till olika färdmedel och körkortsinnehav.

En spårvagnslinje till Rosengård eller Lindängen möjliggör positiva effekter för social integration och jämställdhet. En linje till Limhamn-Bunkeflo skulle i stället kunna bidra till en överflyttning från biltrafik, vilket ger positiva miljöeffekter, men då det redan finns god tillgänglighet till arbetsmarknaden i det området, blir just de sociala effekterna inte lika stora.

Om satsningarna på spårväg INTE genomförs skulle kapacitetsproblemen bli alltmer påtagliga, segregationen skulle öka eftersom man inte kommer att kunna dra nytta av tillväxten på arbetsmarknaden. Kapacitetsproblem och förlängda restider slår dessutom hårdare mot kvinnor till följd av ett idag större beroende av kollektivtrafiken.

Den sociala konsekvensanalysen är genomförd av stiftelsen TEM vid Lunds universitet.

# **Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystem i Malmö stad**

Författare: Mikael Spång och Anna Wendegård

# Innehåll

- 1. Slutsatser och sammanfattning**
  - 1.1 Nyckelfaktorer**
  - 1.2 Utmaningar**
  - 1.3 Sammanfattning**
  
- 2. Uppdraget**
  
- 3. Upplägg av studien**
  
- 4. Analys**
  - 4.1 Jämlik och jämställd tillgång till kollektivtrafiksystem**
  - 4.2 Tillgänglighet genom ett mer jämlikt och jämställt kollektivtrafiksystem**
  - 4.3 Andra effekter av jämlik och jämställd tillgång till kollektivtrafik**
  - 4.4 Jämförelse mellan olika stråk**
  - 4.5 Konsekvenser av att föreslagna åtgärder inte görs**
  - 4.6 Station i Rosengård**
  
- 5. Bakgrundsinformation**
  
- 6. Kunskapsram**

## 1. Slutsatser och sammanfattning

Att kunna röra sig i samhället är viktigt. Vi behöver ofta resa till vårt arbete, till skola, för att göra inköp, besöka vänner, delta i föreningar och så vidare. Bristande möjligheter att röra sig är en begränsning av människors frihet. Det minskar människors möjligheter att vara delaktiga i samhället.

Hindren för att kunna röra sig är större för vissa människor än andra. Det finns tydliga jämlikhets- och jämställdhetsdimensioner när det gäller rörlighet. Det är väl känt att både kvinnor och resursfattiga personer använder sig av kollektivtrafik i större utsträckning än andra. Av det skälet är investeringar i kollektivtrafik väsentliga för att förbättra resursfattiga människors och kvinnors rörlighet.

Att kollektivtrafiken möjliggör rörlighet betyder att den bidrar till att förverkliga rättigheter. Att kunna röra sig är viktigt för att människor ska kunna använda sig av sina medborgerliga och politiska rättigheter, till exempel att delta i politiken och i föreningslivet. Rörlighet är också centralt för att kunna arbeta och studera och kombinera arbete och familj. Av det skälet har kollektivtrafiken en central roll i att förverkliga sociala och ekonomiska rättigheter.

Rättigheter handlar om allas frihet och jämlikhet – om det som stärker människor i deras vardag och ger dem förmåga att gestalta sitt liv utifrån egna önskemål och behov. Att förverkliga rättigheter är en skyldighet som kommuner delar med staten och regionala organ. Men det är inte bara en skyldighet utan också en möjlighet. En möjlighet att säkerställa jämlikhet och frihet för medborgarna i ett demokratiskt samhälle. En möjlighet att bidra till människors egenmakt och ett ökat välbefinnande, något som också ur ett ekonomiskt perspektiv är väsentligt då kostnader för marginalisering och utanförskap är stora.

För utformningen av kollektivtrafiken är det av central betydelse att förstå den roll den spelar för att förverkliga rättigheter och därmed jämlika möjligheter och ökad frihet för människor i deras vardag.

I denna del redovisas slutsatser av uppdraget utifrån de grundläggande tankarna om kollektivtrafikens roll. Vi tar först upp de nyckelfaktorer som vi identifierat för att investeringar i kollektivtrafiken ska vara framgångsrika ur ett socialt perspektiv. Vi diskuterar de utmaningar som man står inför när det handlar om att utforma ett

kollektivtrafiksystem som bidrar till att förverkliga rättigheter. Sist i denna del ligger en sammanfattning av analysen.

## 1.1 Nyckelfaktorer

### **Var tydlig med kollektivtrafikens roll i att förverkliga rättigheter**

Kollektivtrafiken spelar en central roll för människors rörlighet. Rörlighet är väsentligt för förverkligandet av rättigheter. Att resa till och från ett arbete en del av förutsättningarna för rätten till arbete. Ju bättre möjligheterna är att göra sådana resor, desto större är den arbetsmarknad människor har tillgång till. På samma sätt förhåller det sig med andra sociala rättigheter, såsom utbildning eller vård och omsorg, eller medborgerliga och politiska rättigheter, till exempel att delta i politiska partier eller föreningar.

Att lyfta fram kollektivtrafikens roll när det gäller förverkligande av rättigheter är väsentligt för att förstå dess betydelse och funktion i samhället i stort. Kollektivtrafikens bidrag till människors möjligheter i ett samhälle är väsentligt för alla, men av särskild betydelse för resursfattiga och kvinnors rörlighet.

### **Ojämlighet och ojämställdhet måste uppmärksammas**

Dagens trafiksystem är både ojämlikt och ojämställt. Tillgång till färdmedel skiljer sig åt mellan män och kvinnor likväl som mellan resursfattiga och resursrika. Det finns också ojämlikheter när det gäller anpassning av trafiksystemen till människors behov. Ett sådant exempel är det större behov av att företa resor med olika mål, såsom arbete, lämna och hämta barn, inköp och liknande, som kvinnor har till följd av deras generellt större ansvar för familj och barn.

För att kunna åstadkomma ett mer jämställt och jämlikt trafiksystem krävs att man är tydlig med den ojämlikhet och ojämställdhet som utmärker dagens trafiksystem. Bristande rörlighet påverkar människors möjligheter i samhället. Att förverkliga jämlika möjligheter är en grundläggande skyldighet för det allmänna. För att kunna göra det krävs att man utgår från de ojämlikheter som finns i planering och utformning av kollektivtrafiksystemen.

### **Åtgärder måste inriktas på jämlik och jämställd tillgång till trafiksystem**

Utformningen av kollektivtrafiksystemen måste inriktas på att möjliggöra en jämlik tillgång till trafiksystem. Med utgångspunkt i de ojämlikheter och ojämställda förhållanden som finns bör utformningen av kollektivtrafiken vara sådan att det avlägsnar hinder för rörlighet och bidrar till en ökad rörlighet.

Mer specifikt handlar jämlik och jämställd tillgång till färdmedel och trafiksystem om att beakta de sociala konsekvenserna av linjedragningar när det gäller buss, spårväg och järnväg. Det handlar också om att beakta frågor om sammanlagd restid för personer, turtäthet, kostnader och liknande. För de som använder kollektivtrafiken är dessa faktorer av vikt när det gäller deras val av färdmedel och därmed möjligheter att röra sig. Genom en jämlik och jämställd tillgång till färdmedel och trafiksystemen förbättras människors möjligheter att delta i samhället. Särskilt gäller det för resursfattiga och kvinnor då de i högre grad än andra är beroende av kollektivtrafik.

### **Åtgärder måste inriktas på jämlik och jämställd tillgänglighet till arbete, studier och liknande**

Jämlik och jämställd tillgång till trafiksystem är en väsentlig målsättning på grund av de effekter den har när det rör människors rörlighet och tillgängligheten till arbete, studier och så vidare. Ökad rörlighet innebär att människor har fler arbeten som de kan välja mellan genom att kunna ta del av en vidgad arbetsmarknad. Ökad rörlighet ger också bättre förutsättningar för att välja studieplats eller ta sig till och från inrättningar för offentlig service.

Kollektivtrafiken bidrar till att göra samhällsliga institutioner mer tillgängliga. I det ligger en central del av kollektivtrafikens bredare roll i samhället – att utgöra ett bidrag till förverkligandet av rättigheter.

För att kollektivtrafiken ska kunna fylla denna roll krävs det att man samordnar kollektivtrafikpolitiken med andra politikområden på ett tydligt och effektivt sätt. Ökad tillgänglighet till en vidgad arbetsmarknad måste exempelvis understödjas genom en arbetsmarknadspolitik som förbättrar resurssvagas grupper möjligheter att få ett arbete.

Behovet att samordna kollektivtrafiksatsningar med andra politikområden är väsentligt för att investeringar i kollektivtrafik ska få ett socialt positivt genomslag fullt ut. Det tydliggör också den roll kollektivtrafiken spelar i att förändra samhällsförhållanden.

## 1.2 Utmaningar

De nyckelfaktorer som beskrivits behöver inarbetas i en sammanhållen strategi för kollektivtrafiken för att dess roll när det gäller tillgodoseende av rättigheter – människors jämlika frihet i samhället – ska kunna förverkligas fullt ut.

Utmaningarna handlar i hög grad om hur man i politik och förvaltning ser på kollektivtrafiken. Vi kallar det utmaningar eftersom det troligen innebär behov av ett långsiktigt organisatoriskt arbete.

### **Sammanhållen strategi**

Det krävs att man från politisk sida och inom förvaltningen arbetar för att förbättra förståelsen av kollektivtrafikens roll i att förverkliga rättigheter. Särskild vikt behöver läggas vid den bredare innebörd som kollektivtrafiken har i att tillsammans med åtgärder på andra områden förbättra människors möjligheter i samhället.

Av det skälet behöver centrala styrdokument och policyplaner integreras bättre så att man når en förståelse av hur olika politikområden samverkar. Det är svårt att förstå den roll kollektivtrafiksystemen mer specifikt spelar för att öka människors möjligheter utan en sådan sammanhållen strategi.

### **Ökad kunskap om rörelse- och livsmönster och användning av kollektivtrafik**

För att kunna utforma en sammanhållen strategi krävs att man når en ökad kunskap om människors rörelsemönster och behov av rörlighet. Till viss del finns sådana studier idag, men en ökad kunskap är av vikt för att man ska kunna utforma kollektivtrafiken på ett sätt som är positivt ur ett socialt perspektiv.

Det handlar exempelvis om en förbättrad förståelse av hur kvinnors rörelsemönster ser ut och vilka skillnader som finns mellan kvinnor i det avseendet, sådant det hänger samman med boende, arbete, inkomst och liknande. Det är också av vikt att förstå hur äldre rör sig i staden och vilka behov de har att resa.

Det är även betydelsefullt att få kunskap om hur unga rör sig för att kunna bedöma om deras rörelsemönster kan tänkas påverka även deras sätt att resa i framtiden eller inte. Det senare är väsentligt ur planeringssynpunkt eftersom investeringarna i kollektivtrafiksystemen är mycket långsiktiga.

### **Uppmärksamma kollektivtrafikens roll för människors möjlighet att påverka sin vardag**

Kollektivtrafikens roll för att öka människors förmåga att påverka sin vardag när det gäller arbete, utbildning, familj och liknande behöver uppmärksammas i planering och genomförande.

Det är viktigt att kollektivtrafiken inte bara anpassas till de rörelsemönster som idag finns, utan också planeras på ett sådant sätt att rörligheten ökar. Studier visar exempelvis att resursfattiga reser mindre och kortare sträckor än andra, men det är troligen inte på grund av ett mindre behov att resa i sig, utan därför att möjligheterna att få arbete och liknande är mer begränsade för dessa människor. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i att förändra dessa förhållanden. Genom att bidra till att öka resursfattigas rörlighet får de också större chanser att ta del av en vidgad arbetsmarknad.

På ett liknande sätt förhåller det sig med kvinnor som idag har ett större ansvar för familj och barn och därför gör resor med flera stopp, exempelvis för att lämna och hämta barn och göra inköp på väg till och från arbetet. Att anpassa kollektivtrafiken till dessa rörelsemönster är väsentligt ur jämställdhetssynpunkt, men riskerar också att cementera de könsmonster som finns när det gäller uppdelningen av ansvar för hushåll och barn. Sådana risker är viktiga att uppmärksamma när man fokuserar på hur kollektivtrafiken kan bidra till förändrade könsmonster i samhället.

Genom kunskap om existerande ojämlikheter och ojämställda förhållanden och en utformning av kollektivtrafiken som möjliggör ökad rörlighet blir det också tydligt att kollektivtrafiken kan spela en väsentlig roll i att förändra samhällsförhållanden.

### **Var tydlig med utgångspunkterna för prioritering vid beslut**

Det är väsentligt att man från förvaltning och politiskt håll är medveten om utgångspunkterna för prioriteringar. I de analyser av olika spårvägsstråk som genomförts hittills har kapacitetsfrågor varit den centrala utgångspunkten. Kapacitet är en grundläggande fråga att beakta, men behöver förstås i ett bredare socialt perspektiv.

Är det exempelvis mer väsentligt att prioritera investeringar som ger en större andel resursfattiga personer i Malmö som helhet tillgång till bättre kollektivtrafik eller är det av större vikt att försöka bryta den segregation som ligger i att det i vissa områden, särskilt Rosengård, nästan uteslutande bor resursfattiga personer med sämre tillgång till arbetsmarknad och liknande? I vilken mån sådana prioriteringar behövs har att göra med de resurser staden har till sitt förfogande, men om

resurserna inte räcker till alla angelägna investeringar bör man vara tydlig med vad som är utgångspunkt för prioriteringen.

## **1.3 Sammanfattning**

### **Kollektivtrafikens roll för att förverkliga rättigheter**

I vårt samhälle är rörlighet av stor vikt för att rättigheter ska kunna förverkligas. Kollektivtrafiken spelar tillsammans med andra delar av trafikplaneringen en avgörande roll i att möjliggöra rörlighet. Kollektivtrafiken bidrar till att förverkliga rättigheter.

Bidraget till att förverkliga rättigheter är särskilt betydelsefullt när vi anlägger ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv då resursfattiga personer och kvinnor är beroende av kollektivtrafik i högre grad än andra.

Genom att förbättra kollektivtrafiken bidrar man att öka resursfattigas och kvinnors rörlighet och åstadkommer därmed en mer jämlik och jämställd tillgång till färdmedel och trafiksystem.

Förbättrad rörlighet och en bättre jämlikhet och jämställdhet i trafiksystemen ökar människors möjligheter att fatta beslut utifrån sina egna önskemål och värderingar. Jämlik och jämställd tillgång till färdmedel bidrar till en ökad frihet för människor att gestalta sin vardag utifrån egna val och behov.

Utgångspunkterna för denna sociala konsekvensanalys är att såväl social integration som jämställdhet handlar om förverkligande av rättigheter. I fokus står därför den roll framtidens kollektivtrafik kan ha i att förverkliga människors rättigheter. Det handlar bland annat om ekonomiska och sociala rättigheter, såsom rätt till arbete, bostad och utbildning, men också om medborgerliga och politiska rättigheter, till exempel att kunna delta i föreningslivet.

Naturligtvis kan kollektivtrafiksystemen inte ensamt bära rollen av att öka möjligheterna till fria val och mer jämlika möjligheter för människor. Det krävs att förändringar av kollektivtrafiken som ökar människors rörlighet understöds av andra åtgärder, exempelvis för att förbättra möjligheter till arbete och utbildning.

### **Jämlik och jämställd tillgång till trafiksystem**

Kollektivtrafikens roll i att förverkliga rättigheter och förbättra den jämlika och jämställda tillgången till färdmedel och trafiksystem tydliggör vi genom att utgå från de ojämlikheter och ojämställda förhållanden som finns i dagens samhälle. Vi har tittat på de ojämlikheter som finns i Malmö stad och pekar på ett par faktorer som är av vikt för att förbättra tillgången till trafiksystem. De faktorer vi tagit upp är:

### *Spårfaktorn*

Denna innebär en trolig större överföring från biltrafik till kollektivtrafik om den senare är spårburen. Spårfaktorn är av betydelse ur ett hälsoperspektiv då minskade luftutsläpp bidrar till att förbättra hälsosituationen. Givet att män använder bil i högre grad än kvinnor kan man anta att spårfaktorn har gynnsamma jämställdhetsaspekter. Ökad användning av kollektivtrafik bidrar också på ett positivt sätt till skapande av mötesplatser då kollektivtrafiken i högre grad än biltrafik är en del av stadens offentliga rum.

### *Restid*

Restid är en av de viktigaste anledningarna till val av färdmedel. Spår- och järnvägar kommer att förkorta restiderna, vilket är positivt ur ett socialt perspektiv. Det förbättrar möjligheterna att delta i samhället, exempelvis att ta del av en vidgad arbetsmarknad. Eftersom det är de samlade restidsvinsterna som måste beaktas behöver turtäthet, gångavstånd till hållplats och bytesmöjligheter vägas in.

### *Kostnader*

Resursfattiga personer anger i högre utsträckning än andra att kostnad för kollektivtrafiken påverkar deras val av färdmedel. Det gör det väsentligt att kostnaderna vid en utbyggnad av spår- och järnvägstrafik inte ökar.

### *Flersyftesresor*

Många människor har fler än ett mål med sin resa. Särskilt gäller det för kvinnor som ofta kombinerar flera mål med resan, såsom resa till skola/dagis, arbete och inköp. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det av det skälet väsentligt att restider blir korta, att byten är lätta och att det inte är alltför långt mellan hållplatser och de mål som finns för resan. Avstånd och restid måste förstås i ett sammanhang.

### **Tillgänglighet till offentlig service, arbete och utbildning.**

Förbättrad tillgång till effektiva färdmedel gör att tillgängligheten till arbete, utbildning, offentlig service och så vidare förbättras. Ökad tillgänglighet är väsentligt för förverkligande av exempelvis rätten till arbete och utbildning.

Med tanke på att såväl kvinnor som resursfattiga personer är beroende av kollektivtrafik i högre grad än andra är också den ökade tillgängligheten särskilt gynnsam ur ett jämställdhets- och socialt integrationsperspektiv.

Ökad tillgänglighet till en vidgad arbetsmarknad visar hur kollektivtrafiksystemen har en roll i att förändra samhällsförhållanden. Som tidigare påpekats kan emellertid inte trafiksystemen bidra till sådana förändringar utan att kollektivtrafikpolitiken understöds genom andra åtgärder. Förbättrade kommunikationer är inte så mycket värt om det inte finns så mycket att resa till.

### **Jämförelse mellan diskuterade spårvägsstråk**

När det gäller jämförelse mellan de olika stråk som planeras visar tidigare analyser att det är mest angeläget att börja med Lindeängestråket. I dessa analyser har kapacitetsproblemen stått i fokus. I förhållande till tidigare analyser bör påpekas att kapacitetstaket redan nåtts i Rosengårdstråket, vilket skulle tala för att det är väl så angeläget att börja med detta stråk som Lindängestråket.

De sociala konsekvenserna av de olika stråken är av delvis olika karaktär. Det som ur perspektivet av ökad social integration talar för Lindängestråket är bland annat att stadsdelen i flera avseenden har den största andelen av socialt utsatta personer i Malmö som helhet. En stor andel av Malmös befolkning med låg utbildningsnivå och låga inkomster bor i stadsdelen. Genom spårvägsbyggande till Fosie kommer en större andel av den socialt utsatta befolkningen i staden i stort att ges förbättrade kommunikationer än genom byggande av Rosengårdsstråket.

Det som ur ett socialt perspektiv av ökad integration talar för Rosengårdstråket är att stadsdelen är mycket homogen i den meningen att andelen resurssvaga personer i stadsdelen är större än i andra stadsdelar. Förbättrade kommunikationer kan bidra till att bryta den socialt utsatta situation som utmärker huvuddelen av de boende i Rosengård.

När det gäller stråken till Västra hamnen och till Limhamn-Bunkeflo ligger de sociala konsekvenserna bland annat i att kunna överföra trafik från bil till kollektivtrafik och att öka tillgängligheten till områdena. Det senare har socialt integrativa effekter eftersom det ökar människors tillgänglighet till viktiga rekreationsområden i staden. Det kan också leda till fler mötesmöjligheter. Att det i båda områdena bor resursstarka grupper betyder emellertid också att konsekvenserna av förbättrad kollektivtrafik för att möjliggöra ökad tillgänglighet till en vidgad arbetsmarknad är relativt ringa.

### **Konsekvenser av att inte genomföra åtgärderna**

Konsekvenserna av att inte genomföra åtgärder är troligen inte bara att de ojämlikheter som finns i tillgång till färdmedel och problem med bristande social integration kvarstår utan att de förvärras. Det är mycket troligt att den sämre tillgång till färdmedel som utmärker boende i flera av de socialt utsatta områdena i Malmö bidrar till en ytterligare segregation av staden och regionen då dessa personer på grund av avsaknad av lämpliga trafiksystem exempelvis inte kommer att kunna dra nytta av den regionförstoring som sker.

### **Station i Rosengård och konsekvenser för centrala Malmö**

När det gäller station i Rosengård bör man uppmärksamma förhållandet mellan stationsområdet och Rosengårds centrum så att de två centrum sammanlänkas och inte konkurrerar med varandra på ett sätt som riskerar att utarma båda. Man bör också eftersträva att förlägga verksamhet som kan antas vara expansiv och öka resandet till stadsdelen i närheten av den nya stationen i Rosengård. Det är exempelvis möjligt genom att anlägga företagsinkubator och anläggningar för kunskapsintensiv utveckling av produkter och tjänster i området.

Konsekvenserna för centrala Malmö handlar bland annat om ökad tillgänglighet till Centrum för fler människor, vilket är positivt ur ett socialt integrationsperspektiv. Spårvägar kan också ha en symbolisk effekt i att tydligare sammanlänka centrum och periferi. Det tillsammans med andra effekter rörande gaturummet behöver uppmärksammas när dragning av linjer genom centrum och anläggande av hållplatser utformas.

När det gäller effekter i Centrum måste man beakta att Centrum har olika slags funktioner vid olika tidpunkter på dygnet. Tydlig uppdelning av aktiviteter på dag och kväll kan leda till ökad känsla av otrygghet kvälls- och nattetid, något som har negativa konsekvenser för att alla ska kunna utnyttja och använda sig av Centrum. Med tanke på att trygghetsproblem är större för kvinnor finns också tydliga negativa jämställdhetskonskvenser.

## 2. Uppdraget

Malmö stad har tydliga målsättningar för kollektivtrafiken. Dessa är ett miljövänligt och säkert kollektivtrafiksystem som är utgör ett attraktivt alternativ till bilen. Systemet ska ha god kapacitet och vara kostnadseffektivt och bidra på ett positivt sätt till stadsutvecklingen. Kollektivtrafiken ska bidra till en bättre social integration.<sup>1</sup>

För att uppnå dessa målsättningar har Malmö stad tagit fram förslag på åtgärder kring hur framtidens kollektivtrafik ska utformas. Det är dessa åtgärder som kommer att belysas med utgångspunkt i hur de kommer att inverka på den sociala integrationen och jämställdheten i Malmö:

- Miljö- och kapacitetsskäl talar för att bygga upp kollektivtrafiken på annat sätt än genom bussförbindelser.
- Malmö stad har fattat ett principbeslut om eldriven kollektivtrafik som ska kännetecknas av hög framkomlighet och bygga på samverkande system. Stadsutbyggnaden ska anpassas till kollektivtrafiken och spårvägar ska byggas i robusta och starka stråk.
- Övergång till eldriven kollektivtrafik genom spårvägar och utbyggnad av den lokala tågtrafiken har utgjort fokus och lett till förslag rörande spårvägstrafik i första hand från Stenkällan till Centrum (Rosengårdsstråket), från Lindängen till Centrum (Lindängestråket) och från Centrum till Västra hamnen (Västra hamnen-stråket). Även spårväg från Limhamn-Bunkeflo till Centrum diskuteras. Kapacitetstaket är redan nått i Rosengårdstråket och kommer att nås inom flera andra stråk inom de närmaste tio till femton åren. I de olika scenarier som man arbetat med framgår att kapaciteten i befintliga kollektivtrafiksystemet kommer att vara otillräcklig i framtiden i flertalet stråk.

Kollektivtrafikutredningens förslag har föregåtts av en analys av kapacitets- och miljöproblem rörande den nuvarande utformningen av kollektivtrafiken. Resor med

---

<sup>11</sup> Malmö stad (2004) "Trafikstrategi för Malmö". Antagen av kommunfullmäktige 2004-04-29; Malmö stad (2008) "Framtidens kollektivtrafik i Malmö. Förslag till slutrapport 2008-10-22"; Malmö stad (2008) "Stadsutbyggnad och kollektivtrafik 2030". Slutrapport av delprojekt B/C i utredningen om Framtidens kollektivtrafik i Malmö. 2008-10-22; Malmö stad (2008) "Kollektivtrafikens förutsättningar – regional utveckling och attraktivitet".

kollektivtrafik har ökat i takt med att Malmö växt och det skett en regionförstoring i Skåne. Det senare visas genom in- och utpendling till Malmö ökat; 2005 besattes knappt 40 % av arbetstillfällena i Malmö av inpendlare. Huvuddelen av kollektivtrafikresorna sker emellertid inom staden. Tillväxten i den lokala busstrafiken har varit hög under de senaste 10 åren och kapacitetsproblem finns i flera stråk. Trots det har stadsbusstrafiken en relativt låg marknadsandel i Malmö med ca 13 % av alla resor i Malmö. Delvis hänger det samman med att många använder cykel, men kollektivtrafik, cykel och gång har ändå en marknadsandel som ligger ungefär 10 % under exempelvis Göteborg och Stockholm. Det finns därför en stor potential i att överföra resor från bil till andra färdmedel.

Vårt uppdrag har bestått i att göra en social konsekvensanalys av de förslag som lagts fram att bygga spårvägsförbindelser mellan Stenkällan till Centrum (Rosengårdsstråket), från Lindängen till Centrum (Lindängestråket) och vidare från Centrum i båda fallen till Västra hamnen (Västra hamnen-stråket). Även stråket från Centrum till Limhamn-Bunkeflo kommer att beröras. Vi ska också analysera konsekvenser av ringlinjetrafik på Kontinentalbanan och genom Citytunneln. Undersökningens huvudsakliga fokus handlar om social integration och jämställdhet.

Vi har vidare fått i uppdrag att beakta konsekvenser av anläggande av station i Rosengård och effekter på Centrum av att spårvägar anläggs.

### 3. Upplägg

Studien syftar till att öka kunskapen om hur förslagen rörande kollektivtrafiksystemen i Malmö bidrar till att minska de ojämlikheter som finns mellan individer och grupper när det gäller tillgång till trafiksystem och därmed också graden av tillgänglighet när det gäller arbetsmarknad och liknande. Analysen belyser sociala konsekvenser av föreslagna åtgärder utifrån två grundläggande aspekter:

1. Jämlik och jämställd tillgång till trafiksystem.
2. Tillgänglighet till arbete, utbildning, offentlig service och så vidare.

Med *tillgång till trafiksystem* menas individers möjligheter att använda sig av olika färdmedel. Det handlar bland annat om avstånd till hållplatser och liknande, turtäthet, kostnader, säkerhet och trygghet, möjligheter att använda flera färdmedel och så vidare. Tillgången till trafiksystem är en fråga om människors rörlighet. Ju bättre tillgången är, desto större är människors rörlighet.

Rörlighet påverkar *tillgänglighet* till arbete, utbildning, offentlig service och liknande. Om personer på grund av begränsad rörlighet inte har möjlighet att ta ett jobb betyder det minskad tillgänglighet till arbetsmarknaden. Omvänt betyder goda förutsättningar för rörlighet att tillgängligheten ökar. Tillgänglighet handlar exempelvis om människors möjligheter att dra nytta av regionförstoring och därmed en vidgad arbetsmarknad.

För att förstå kollektivtrafikens bidrag till social integration och jämställdhet – mer allmänt mer jämlika möjligheter för människor och ökad förmåga att välja hur vardagslivet gestaltas – krävs att man fokuserar på ojämlikheter mellan människor när det gäller deras möjligheter till rörlighet.<sup>2</sup>

Det är känt från undersökningar att tillgång till trafiksystem är ojämlik och ojämställd. Kvinnor och resursfattiga personer är i högre grad än andra beroende av

---

<sup>2</sup> Se t ex Peter Jones & James Paskins (2008) "Identifying the Accessibility Problems of Disadvantaged Groups & Generating Solutions." Centre for Transport Studies, UCL; Susan Kenyon, Glenn Lyons & Jackie Rafferty (2002) "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility." *Journal of Transport Geography*, vol 10: 207-219.

kollektivtrafik för sina resor.<sup>3</sup> Ojämligheter och ojämställdhet påverkar personers möjligheter när det gäller arbete, utbildning och kultur- och fritidsverksamhet på ett negativt sätt. Det påverkar i sin tur hur pass tillgänglig offentlig service, arbetsmarknad och liknande är för människor. Sammantaget bidrar ojämlikhet till en minskad förmåga att gestalta vardagen utifrån egna önskemål. Resultatet är ett bristande förverkligande av rättigheter.<sup>4</sup>

Vi utgår i denna analys från de ojämlikheter när det gäller tillgång till trafiksystem som finns för att diskutera i vilken grad och på vilket sätt de föreslagna åtgärderna bidrar till ökad jämlikhet och jämställdhet. En central målsättning i svensk trafikpolitik är att trafiksystem ska bidra till att förändra samhällsförhållanden. Ett exempel på det resonemanget kommer fram i jämställdhetsmålet där trafiksystemen både ska bidra till jämlika möjligheter för män och kvinnor när det gäller utbildning och arbete men också till en mer jämställd fördelning av ansvar när det rör barn och familj.

Utformningen av tillgång till trafiksystem och dess roll i att öka människors rörlighet måste vara hållbart i den meningen att det är investeringar vars effekter när det gäller miljö, ekonomisk tillväxt och social integration måste ska beaktas ur ett långt tidsperspektiv. Förutom långsiktig påverkan handlar hållbarhet också om sammanhanget mellan olika målsättningar, exempelvis sociala effekter, miljöpåverkan och ekonomisk tillväxt.

Med social integration menas i denna studie i grund och botten förverkligande av rättigheter, vilket ger människor jämlika möjligheter i ett samhälle. Jämlika möjligheter till politiskt deltagande, arbete, utbildning och så vidare är ett mått på social integration. Förverkligande av jämlika möjligheter handlar också om förmågan för människor att gestalta sitt vardagsliv utifrån egna behov och val.

---

<sup>3</sup> Se text Merritt Polk (2001) "Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden." *Vinnova Debatt* 2001:1; Transgen (2007) *Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen; Susan Kenyon, Glenn Lyons & Jackie Rafferty (2002) "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility." *Journal of Transport Geography*, vol 10: 207-219; Robin Law (1999) "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility." *Progress in Human Geography*, vol 23, nr 4: 567-588.

<sup>4</sup> Se text Kristina Hedlund Thulin (2008) *Lika i värde och rättigheter. Om mänskliga rättigheter*. Stockholm: Norstedts; Elisabeth Abiri, Anna Brodin & Peter Johansson (2008) *Mänskliga rättigheter? "Jag vet att dom finns och jag tror att Sverige är bra på dom". Handbok i mänskliga rättigheter på kommunal nivå*. Stockholm: Fritzes; Mikael Spång (red) (2009) *Mänskliga rättigheter - ett ofullbordat uppdrag*. Malmö: Liber.

Vi har identifierat nyckelfaktorer som påverkar den sociala integrationen i Malmö stad som presenteras först i studien. Vi har också identifierat ett antal utmaningar som skulle kunna erbjuda ännu bättre möjligheter att påverka den sociala integrationen positivt om de genomförs. Dessutom har vi inkluderat en kunskapsram och bakgrundsinformation som förklarar utgångspunkterna för de sociala konsekvenser vi har identifierat.

## 4. Analys

I detta kapitel analyseras förslagen till framtida kollektivtrafiksystem i Malmö stad ur ett socialt perspektiv med huvudsakligt fokus på konsekvenser när det gäller social integration av resursfattiga personer och jämställdhet mellan könen.

I den första delen ligger fokus på faktorer som är av vikt när en jämlik och jämställd tillgång till kollektivtrafik diskuteras. I den andra delen berörs konsekvenser av en ökad jämlik och jämställd tillgång för tillgänglighet till arbetsmarknad, utbildning och liknande medan effekter rörande hälsa men också stadsplanering tas upp i den tredje delen. Vi tar också upp de specifika frågor när det rör konsekvenser av byggande av station i Rosengård och i Centrum av spårvägsutbyggnad som efterfrågats.

### 4.1 Jämlik och jämställd tillgång till kollektivtrafiksystem

Vi har identifierat ett antal faktorer som har inverkan på människors jämlika och jämställda tillgång till kollektivtrafiksystem och är av betydelse i diskussionen om Malmö stads kollektivtrafiksystem:

- Spårfaktorn
- Restid
- Turtäthet
- Kostnader
- Flersyftesresor

#### **Spårfaktorn**

Spårfaktorn innebär att man kan förvänta sig en ökad överföring av transporter från bil till kollektivtrafik om den senare är spårburen. Spårfaktorn är av betydelse för trafiksystemens miljöpåverkan och därmed för personers hälsa. Spårfaktorn kan vidare ha socialt integrativa konsekvenser och är betydelse för ökad jämställdhet. Spårfaktorn brukar räknas till 20 %.

Ur jämställdhetssynpunkt är spårfaktorn av betydelse då män använder bil i högre grad än kvinnor.<sup>5</sup> Genom överföring till spårburen trafik kan obalanser mellan män och kvinnor när det gäller användning av bil jämfört med andra färdmedel minska. Obalanserna är i sig inte nödvändigtvis ett jämställdhetsproblem men är det om det uttrycker ojämlika möjligheter mellan könen och ojämställda maktförhållanden. Normer och värderingar rörande manligt och kvinnligt påverkar också möjligheter att välja färdmedel och utgör hinder för en jämställd rörlighet.<sup>6</sup>

Överföring till spårburen kollektivtrafik kan bidra till att förbättra tillgången till bil för kvinnor i familjer med enbart en bil. Ibland sägs i litteraturen att mäns rese-mönster i allmänhet lämpar sig bättre för kollektivtrafik (till och från arbete) medan bil är mer lämpligt för kvinnors rese-mönster.<sup>7</sup> Förbättrad tillgång till bil för kvinnor underlättar resor som har flera mål och syften. Kvinnor ges en större förmåga att välja färdmedel. De får därmed också större inflytande över sitt vardagsliv. En mer jämställd tillgång till bil mellan könen är en positiv effekt av spårburen kollektivtrafik som indirekt hänger samman med spårfaktorn. Samtidigt ska det naturligtvis påpekas att ökad tillgång till bil för såväl män som kvinnor, även om det är positivt ur jämställdhetssynpunkt, inte är gynnsamt i förhållande till den miljöpåverkan som biltrafik medför.

Överföring av trafik från bil till spårburen trafik kan ha socialt integrativa effekter i det att det ökar sannolikheten för möten mellan personer med olika social bakgrund. Personer med färre ekonomiska resurser använder idag i högre grad kollektivtrafik än resursstarka personer. Det är därför troligt att spårfaktorn är större för resursstarka personer, som idag använder bil i högre grad.

De socialt integrativa effekterna hänger samman med att kollektivtrafik i högre grad än biltrafik är en del av det offentliga rummet och därmed också en mötesplats. Biltrafik innebär en uppdelning av det offentliga rummet i mer eller mindre "privata" rum där personer färdas utan större kontakt med varandra. Kollektivtrafiksystem är däremot en del av det offentliga rummet och möjliggör möten på ett likartat sätt som andra delar av det offentliga rummet. Dock ska inte

---

<sup>5</sup> Merritt Polk (2001) Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden. *Vinnova Debatt* 2001:1; Transgen (2007) *Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen

<sup>6</sup>Transgen (2007) *Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen.

<sup>7</sup> Se t ex Merritt Polk (2001) Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden. *Vinnova Debatt* 2001:1.

kollektivtrafikens betydelse som mötesplats överskattas. På ett annat sätt än gator, torg och offentliga möteslokaler upplevs trafiksystem i högre grad som ett sätt att ta sig från en plats till en annan.

### **Restider**

Bland de gynnsamma effekterna av spårburen trafik märks inte minst att restiderna kan kortas. Det saknas en uppskattning av minskad restid i kollektivtrafikutredningen, men en sådan analys har gjorts av Trivector Traffic.<sup>8</sup>

Den viktade restidsvinsten är betydande i flera av de utredda stråken och särskilt påtaglig i Rosengårds- och Lindängestråken.<sup>9</sup> Sammanlagd tidsvinst för de olika stråken visar att den är högst i Lindängestråket, betydande i Rosengårdsstråket och också stor i Bunkeflostråket men däremot relativt ringa i Västra hamnenstråket.<sup>10</sup>

Med tanke på att restid är bland de viktigaste skälen för personer att välja ett visst färdmedel är det positivt för såväl social integration och jämställdhet att de föreslagna åtgärderna innebär minskad restid. Eftersom såväl kvinnor som personer med färre ekonomiska resurser än andra använder kollektivtrafik i större utsträckning än andra är konsekvenserna särskilt gynnsamma för dessa grupper.

Minskade restider ökar tillgänglighet och rörlighet för personer som i högre grad än andra har sämre chanser i samhället. Det bidrar till att öka deras förmåga att gestalta sin vardag och därmed till möjligheterna att förverkliga rättigheter som är i hög grad avhängigt rörlighet, exempelvis arbete.

Genom minskade restider kan personer vidare få bättre kontroll över tid som en resurs. Tillsammans med andra resurser, som exempelvis pengar, är tid en knapp resurs. Särskilt för personer med många typer av ansvar, för arbete eller studier, för barn och familj, är tidsvinster särskilt betydelsefulla. Eftersom kvinnor i högre grad

---

<sup>8</sup> Trivector Traffic (2009) "Samhällsekonomisk värdering av spårväg i Malmö – utvärdering av sju möjliga spårvägsstråk." Rapport 2009:16

<sup>9</sup> I den viktade restiden ingår åktid, gångtid till hållplats, väntetid och risken för förseningar. Medan gångtid och delvis väntetid ökar med spårväg till följd av färre hållplatser och minskad turtäthet minskar såväl åktid – särskilt som den förväntas öka med buss till följd av en sammanlagt ökad trafikmängd – som förseningsrisken.

<sup>10</sup> I Rosengårdsstråket beräknas det till 0,80 miljoner timmar (41 Mkr/år), för Lindängestråket till 1,09 miljoner timmar (55 Mkr/år) och för Bunkeflostråket till 0,64 miljoner timmar (33 Mkr/år). För Västra hamnen gäller enbart 0,17 miljoner timmar (9 Mkr/år).

har större ansvar för familj och barn är restidsvinster särskilt fördelaktigt ur ett jämställdhetsperspektiv.<sup>11</sup>

Minskade restider är vidare gynnsamt då det gör det möjligt att företa snabbare och längre resor. Det bidrar till att vidga möjligheterna att arbeta eller studera längre från bostadsorten. Det ger också ökade möjligheter att resa till och från kultur- och fritidsaktiviteter. Det är känt att såväl kvinnor som personer med färre ekonomiska resurser framförallt söker och får jobb i närområdet och också i övrigt företar kortare resor.<sup>12</sup> Minskade restider kan bidra till att förändra dessa mönster och därmed på ett positivt sätt öka människors förmåga att välja arbete, studier, fritidsaktiviteter.

Möjligheterna till deltagande och delaktighet i samhället har dessutom betydelse för synen på sig själv som del av samhället, särskilt som vi i det moderna samhället lägger mycket vikt vid rörlighet. Av det skälet kan det också finnas vissa positiva sociopsykologiska effekter av minskade restider och de ökade möjligheter att ta del av utbud av arbete, studier, fritid och så vidare som därmed ges. Känsla av isolering eller begränsning i handlingsutrymme i vardagen kan minska och förmågan att göra val öka.<sup>13</sup>

För att minskade restider ska kunna utgöra en möjlighet som kan utnyttjas fullt ut krävs för det första att kollektivtrafiksystemen utformas på ett sätt som underlättar exempelvis byten, framförallt genom att knyta samman olika kollektivtrafikcentra. Det krävs vidare en anpassning av turtäthet, kostnader och liknande för att de positiva effekterna av minskade restider ska få fullt genomslag.

En andra förutsättning för att minskade restider ska ha positiva effekter är att den ökade tillgängligheten till arbete, utbildning och så vidare understöds med en politik som bidrar till social integration. I den mån åtgärder på andra politikområden, såsom arbetsmarknadspolitik, utbildningspolitik och liknande, inte genomförs minskar också de positiva effekterna av ett kollektivtrafiksystem som bidrar till ökad rörlighet.

---

<sup>11</sup> Se t ex Anita Larsson & Anne Jalakas (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv* (Stockholm: SNS), s 145ff; Merritt Polk (2001) Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden. *Vinnova Debatt* 2001:1.

<sup>12</sup> Transgen (2007) *Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen.

<sup>13</sup> Jfr Eva Thulin & Bertil Vilhelmsson (2007) *Rörlighetens tid*. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen.

Minskade restider är också positivt för att kunna överföra trafik till kollektivtrafiksystemen. Det senare har positiva miljökonsekvenser och bidrar därmed också till en minskad exponering för miljöfarliga utsläpp.

### **Turtäthet**

Turtäthet är en väsentlig fråga när utformningen av den spårburna trafiken diskuteras. Turtäthet behandlas översiktligt i utredningen rörande spårvägstrafiken i förhållande till kapacitet, både maximal kapacitet och komfortkapacitet.

Turtätheten bör enligt utredningen vara minst en avgång var 10:e minut men också 5-minutersintervall diskuteras. Turtäthet mindre än 5 minuter anses vara förknippat med problem, särskilt risk för sammanklumpning av fordon på linjerna.

I Trivectors analys av spårvägssystem diskuteras turtäthet ur ett kapacitetsperspektiv och man föreslår en minskad turtäthet till följd av ökad kapacitet genom spårväg jämfört med buss.

I utredningen om trafik på Kontinentalbanan och Citytunneln diskuteras trafikeringsstrategier i flera steg där station i Rosengård planeras för steg 2 och 3. I dessa steg räknas med en turtäthet på två tåg i timmen. Restid till Malmö Nedre är ungefär 5 minuter.

Med tanke på att frågan om passande tider anges som en viktig faktor bland resenärer för val av färdmedel är det väsentligt att spårvägstrafiken har samma turtäthet som dagens busstrafik. Av det skälet är det ett problem att planera för minskad turtäthet. Istället borde turtätheten öka då resvaneundersökningen ger vid handen att det idag finns relativt många som anser att det saknas passande tider. Särskilt i socialt utsatta områden som Rosengård anger en större del av de boende än i flera andra av Malmös stadsdelar att passande tider är ett problem.

Turtätheten i spårvägssystemet ska naturligtvis förstås i koppling till järnvägstrafik från stationer i Rosengård, Persborg och Fosie (där man i planering talar om två tåg per timme). Genom god planering av tidtabeller som möjliggör både byten mellan spårväg och järnväg liksom alternativ användning av de båda spårburna trafiksystemen kan individers möjligheter att hitta passande tider förbättras.

### **Kostnader**

Resvaneundersökningen från 2008 visar att boende i områden som Rosengård och Södra Innerstaden i högre grad än i andra stadsdelar anger att kostnaderna är av vikt för val av färdmedel.

Frågor om kostnader för resenärer diskuteras inte i utredningen. Ur ett socialt konsekvensperspektiv är det ett problem då en relativt stor andel av de boende i resurssvaga områden anger kostnader som viktigt för val av färdmedel. Med tanke på det är det av vikt att en övergång till spårburen trafik inte leder till väsentligt ökade kostnader för den enskilde.

### **Flersyftesresor**

Många människor har fler än ett mål med sin resa. Särskilt gäller det för kvinnor som ofta kombinerar flera mål med resan, såsom resa till skola/dagis, arbete och inköp.<sup>14</sup> Ur ett jämställdhetsperspektiv är det av det skälet väsentligt att restider blir korta, att byten är lätta och att det inte är alltför långt mellan hållplatser och de mål som finns för resan. Avstånd och restid måste förstås i ett sammanhang.

Flera frågor är av vikt för att förstå de sociala konsekvenserna när det gäller kollektivtrafiksystemens utformning med tanke på flersyftesresor. Vid sidan av restid och turtäthet som redan berörts handlar det bland annat om antal hållplatser och var dessa är belägna. Behovet att göra flersyftesresor talar för att det bör finnas många hållplatser eftersom det underlättar byten och stopp. Mot det ska ställas de förlängningar i restid som det innebär. Det framgår exempelvis att färre av de personer som faktiskt använder sig av kollektivtrafiken är positiva till förslaget "fler hållplatser" än de som inte använder sig av kollektivtrafik.

Placering av hållplatser aktualiserar en central stadsplaneringsfråga, nämligen att placera resmål som används för flersyftesresor nära varandra. Det innebär att det är av betydelse att offentliga inrättningar, såsom vård- och omsorgsanläggningar, dagis och skola, förläggs nära andra platser som ofta besöks, exempelvis kultur- och fritidsanläggningar och platser för inköp. Mot det ska ställas att den koncentration av aktiviteter som därmed krävs ökar segregationen av det offentliga rummet i platser med tydlig funktionsuppdelning.

---

<sup>14</sup> Se t ex Se t ex Merritt Polk (2001) *Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden*. *Vinnova Debatt* 2001:1; Tora Friberg m fl (2004), *Persontransporternas vita fläckar – Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Centrum för kommunikationsstrategiska studier. Linköpings universitet; Transgen (2007) *Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen, s 42ff.

## 4.2 Tillgänglighet genom ett mer jämlikt och jämställt kollektivtrafiksystem

Förbättrad tillgång till färdmedel och ökade möjligheter att resa på ett sätt som ger människor förmåga att gestalta sin vardag påverkar hur pass tillgänglig arbetsmarknad, utbildning, kultur- och fritidsverksamhet och så vidare är.<sup>15</sup> Tillgänglighet är väsentligt för förverkligande av rättigheter.

### **Tillgänglighet till arbetsmarknad och utbildning**

Förkortade restider och förbättrad sammanlänkning av kollektivtrafiksystem är av betydelse ur ett socialt perspektiv eftersom det vidgar den möjliga arbetsmarknad som är tillgänglig för personer. Detsamma gäller för möjligheter att ta sig till utbildningsplatser. Ökad tillgänglighet är väsentligt för förverkligande av sådana rättigheter som rätten till arbete och utbildning. Med tanke på att såväl kvinnor som resursfattiga personer är beroende av kollektivtrafik i högre grad än andra är också den ökade tillgängligheten särskilt gynnsam ur ett jämställdhets- och socialt integrationsperspektiv.

Hur pass stora effekterna av förbättrad rörlighet är när det gäller vidgningen av arbetsmarknad är svårt att avgöra. Det är emellertid känt att förbättrad kollektivtrafik har en relativt stor betydelse för regionförstoring och tillväxt i arbetsplatser.<sup>16</sup> I rapporten *Kollektivtrafikens förutsättningar – regional utveckling och attraktivitet* diskuteras frågor om Öresundsregionens utveckling och Malmös roll. Det betonas att kollektivtrafiken spelar en viktig roll i regionförstoring och integration av regionen, men mer specifika uppskattningar saknas. Det påpekas i rapporten att arbetsmarknaden förändrats till en större fokus på service och handel jämfört med tillverkningsindustri och att antalet sysselsatta med lång högskoleutbildning vuxit snabbare i regionen än i övriga delar av Sverige. Det saknas emellertid uppskattningar av vilken roll kollektivtrafiken spelar och kan spela i att förbättra människors jämlika möjligheter att ta del av dessa förändringar.

---

<sup>15</sup> Se text Peter Jones & James Paskins (2008) "Identifying the Accessibility Problems of Disadvantaged Groups & Generating Solutions." Centre for Transport Studies, UCL; OECD (2002) *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*. Paris: OECD.

<sup>16</sup> Åsa Dahl m fl (2003) "Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalenregionen." Rapport 1:2003. Internationella handelshögskolan i Jönköping och Västrafik (2006) "Kollektivtrafikens roll för regionförstoring och tillväxt i Västra Götaland."

Det har inte varit möjligt att i denna analys göra några mer bestämda uppskattningar av kollektivtrafikens roll för en vidgad arbetsmarknad och ökad tillgänglighet för studier. Det skulle emellertid vara mycket angeläget att genomföra sådana studier.

När frågor om ökad tillgänglighet till en vidgad arbetsmarknad och liknande diskuteras är det av betydelse att fästa vikt vid tre slags befolkningsförändringar: (1) att antalet unga ökar, (2) att antalet kvinnor ökar och (3) att antalet invånare som har utländsk bakgrund ökar. När det gäller det senare handlar det i hög grad om en ökning av antalet danskar i Malmös fall, men också en tillväxt av de som kommer från länder utanför Norden.

Ett ökat antal kvinnor och yngre bidrar till behovet att sätta kollektivtrafikens roll i centrum för tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och så vidare i fokus. Det då både yngre och kvinnor överlag använder kollektivtrafik i större utsträckning än såväl äldre som män.<sup>17</sup> En förbättrad tillgång till arbetsmarknad och studier genom ett effektivt kollektivtrafiksystem är därför särskilt gynnsamt för grupper med generellt sätt sämre inkomster och mindre etablerad status på arbetsmarknaden. Därmed kan kollektivtrafiken bidra till att förverkliga rätten till arbete.

Med tanke på att de förslag som lagts fram gäller investeringar som kommer att göras under en lång tidsperiod är det också av vikt att beakta de ungas rörelsemönster och resmönster. För det första använder yngre kollektivtrafik i stor utsträckning. För det andra är det möjligt att ungas rörelsemönster och kanske framförallt syn på rörlighet kommer att påverka dem även senare i livet. Det är visserligen mycket osäkert hur pass mycket av ungas rörelsemönster kommer att bestå då dessa blir äldre och etablerar sig på arbetsmarknad, påbörjar familjebildning och så vidare. Att dessa förändringar i livsmönster påverkar rörelsemönstren är mycket troligt, men i vilken grad unga kommer att följa sina föräldrars rörelsemönster eller inte är osäkert. Denna osäkerhet gör att man borde studera ungas rörelsemönster och inställningar till arbete, studier, familj och liknande mer noggrant och av det material som därmed inhämtas diskutera rörelsemönstrens betydelse för kollektivtrafikens planering. Det Dialog-PM om möten i staden som gjorts av Stadsbyggnadskontoret skulle kunna vara en förebild och exempel i denna planeringsprocess.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Kollektivtrafikanvändning i åldern 65-84 har halverats sedan 1978, medan andelen unga mellan 18 och 24 år som åker kollektivt ökat från strax under 10 % till kring 15 %.

<sup>18</sup> Malmö stad (2006) "Möten i staden. Om vikten av att se den andre i vardagen." Dialog-PM 2006:1. Malmö stadsbyggnadskontor, januari 2007.

Förutom att vidga den arbetsmarknad och liknande som personer har tillgång till i sig gäller också att förbättrade resmöjligheter ger bättre chanser att göra karriär eller att kunna ta jobb som ligger utanför de vanliga arbetstiderna.

### **Tillgänglighet till offentlig service**

På samma sätt som med arbete och utbildning förbättras tillgången till offentlig service, som skolor, daghem och äldreboende, hälso- och sjukvård och liknande, genom ett effektivt kollektivtrafiksystem. Eftersom kvinnor och resursfattigare personer använder kollektivtrafik i större utsträckning än andra är de sociala och jämställdhetsmässiga effekterna särskilt gynnsamma.

Fysisk tillgänglighet när det gäller social service ingår som en viktig del av förverkligande av sådana rättigheter som till exempel rätten till hälsa. Förutom vård av god kvalitet och förebyggande hälsoarbete är den fysiska tillgängligheten till vårdinrättning, sjukhus och så vidare också något som är en del av vad rätten till hälsa innebär.

## 4.3 Andra effekter av jämlik och jämställd tillgång till kollektivtrafik

### Hälsa

Vinsterna i form av minskade hälsofarliga luftutsläpp, såsom partiklar, kväveoxider och kolväten, minskat buller och minskad exponering för marknära ozon är väsentliga och av stor betydelse för personers hälsa. I mätningar som gjorts visas att de åtgärder som hittills genomförts för att minska utsläpp från såväl bil- som busstrafik inte är tillräckliga för att leva upp till miljökvalitetsnormen för kväveoxid.<sup>19</sup>

Äldre och barn drabbas särskilt hårt av luftutsläppen och kan anses vara riskgrupper i samband med exponering för luftföroreningar.

Rätten till hälsa handlar bland annat om att förebygga hälsovådliga konsekvenser och att minska risker som personer utsätts för. Ett kollektivtrafiksystem som leder till minskade utsläpp är väsentligt för alla människor. Att både unga och äldre drabbas i hårdare grad än andra av exempelvis luftutsläpp gör också att ett förbättrat kollektivtrafiksystem kan minska ojämlikheter som har att göra med ålder.

### Stadsintegration

Förbättrade möjligheter att på ett snabbt och effektivt sätt resa i Malmö stad är ett sätt att överbrygga den sociala och etniska segregation som utmärker Malmö. Som sagts tidigare om tillgång till arbetsmarknad, utbildning och liknande är det emellertid väsentligt att förändringarna av trafiksystemen stöds av andra åtgärder.

Kollektivtrafiksystemen kan innebära ett positivt bidrag till integrationen av stadens olika delar, men måste understödjas genom en konsekvent stadsplanering. En viktig del av detta består i att planera staden på ett sådant sätt att man undviker barriäreffekter och möjliggör möten.

---

<sup>19</sup> Se t ex Länsstyrelsen i Skåne (2007) ”Åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kväveoxid i Malmö.”

Det är vidare av vikt att beakta människors rörelsemönster. Det är väl känt att personers rörelsemönster skiljer sig åt. I Dialog-PM 2006:1 om möten i staden framgår att det finns skillnader i rörelsemönster mellan personer beroende på social bakgrund, ålder och vistelsetid i Sverige.<sup>20</sup> Genom att förlägga verksamheter på ett sätt som kräver förändringar i rörelsemönster kan integrativa effekter uppnås. Ett sådant exempel ges i dialog-PM från stadsbyggnadskontoret där Lernias lokaler för undervisning i Svenska för invandrare (Sfi) diskuteras. Tidigare låg huvuddelen av Lernias verksamhet koncentrerad till ett antal lokaler vid Södervärn och Bulltofta, medan det sedan 2006 är utspritt på ett större antal ställen i staden. Därmed ökar möjligheter till möten och en högre grad av integration i staden av personer som enbart vistats i staden en kort tid.

När effekterna av spårburen trafik diskuteras ska också möjligheterna att personer som vanligtvis inte reser till förorter som Rosengård och Lindängen tas i beaktande. De socialt integrativa aspekterna av kollektivtrafiken handlar inte bara om förbättrade möjligheter för boende i Rosengård, Fosie och andra liknande stadsdelar att ta sig till Centrum och kollektivtrafikcentra utan också om boende i Centrum, Västra Innerstaden eller Limhamn-Bunkeflo i högre grad kommer att resa till Fosie och Rosengård. För att det senare ska ske är det troligt att man behöver förlägga anläggningar som är särskilt intressanta att besöka till de senare områdena, såsom kultur- och fritidsanläggningar, eller arbetsplatser där personer boende i rikare stadsdelar kommer att arbeta. Arbetsplatser och anläggningar för kultur- och fritidsverksamheter kan utgöra mötesplatser för personer som annars på grund av segregationen av staden sällan möts. Samtidigt ska inte alltför stor betydelse tillmätas sådana förändringar. Det är långt ifrån säkert att kultur- och fritidsanläggningar fungerar som mötesplatser. Det är också svårt att planera anläggningar som mötesplatser. Ofta uppstår mötesplatser på ett utifrån planeringssynpunkt oväntat sätt. Djuphavsbadet i Västra Hamnen är ett exempel på det senare.

Förändringarna av Södra Innerstaden, särskilt området kring Möllevången, visar att det finns en dragningskraft i stadsdelar som upplevs som socialt och etniskt intressanta - mångkulturella. Restaurang och butiksverksamhet på Möllevången har bidragit till att göra området till ett mångkulturellt centrum, men det pågår också en tydlig gentrifiering av Möllevången i termer av boende och verksamheter. En

---

<sup>20</sup> Malmö stad (2006) "Möten i staden. Om vikten av att se den andre i vardagen." Dialog-PM 2006:1. Malmö stadsbyggnadskontor, januari 2007.

liknande utveckling som mångkulturella mötesplatser är möjlig i andra stadsdelar men mindre trolig på kortare sikt i exempelvis Rosengård eller Lindängen.<sup>21</sup>

En positiv konsekvens av spårburen trafik är att det ökar statusen av de områden som knyts samman med spårväg och järnväg. I diskussioner om utformning av kollektivtrafiksystem brukar påpekas att spårburen trafik har en viss symbolisk effekt i att höja ett områdes status och också innebär förändringar i det offentliga rummet då spårvägar har en tydlig plats i gaturum och mer allmänt i stadsbilden.

### **Regional integration**

Även om huvuddelen av dagens kollektivtrafiksresande sker inom staden är det troligt att den trend till ökad integration av Öresundsregionen och regionförstoring som skett under längre tid kommer att hålla i sig. Att förbättra möjligheterna för boende i östra Malmö att kunna ta del av de möjligheter som därmed öppnas pekar på väsentliga sociala fördelar med ett kollektivtrafiksystem som i ökad grad bygger på spårburen trafik.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Jfr Per-Markku Ristilampi (2006) "Memento Rosengård", i Ove Sernhede & Thomas Johansson (red) Storstadens omvandlingar. Postindustrialism, globalisering och migration. Göteborg och Malmö (Göteborg: Daidalos), s 211-222.

<sup>22</sup> Malmö stad (2008) "Kollektivtrafikens förutsättningar – regional utveckling och attraktivitet."

## 4.4 Jämförelse mellan olika stråk

Införande av spårvägstrafik i stråken **Stenkällan-Rosengård-Centrum-Västra hamnen** och **Lindängen-Centrum-Västra hamnen** och utökad järnvägstrafik genom en ringlinje via Kontinentalbanan och Citytunneln är de mest diskuterade förslagen. Staden har fattat ett principbeslut att införa spårvägstrafik och diskussionen handlar om hur en första etapp av utbyggnad bör genomföras. Särskilt intressant för staden är frågan om jämförelse mellan olika stråk – huvudsakligen **Stenkällan-Rosengård-Centrum-Västra hamnen** och **Lindängen-Centrum-Västra hamnen** – när det gäller deras samhällsekonomiska konsekvenser och bidrag till ökad social integration och ökad jämställdhet.

De föreslagna åtgärderna har huvudsakligen diskuterats och analyserats i materialet ur ett kapacitets- och miljöperspektiv. En samhällsekonomisk analys har genomförts av Trivector Traffic av sju spårvägsstråk där kostnader och samhällsekonomiska vinster i form av restidvinster, minskad biltrafik och liknande analyserats.<sup>23</sup> Trivector Traffics jämförelse av sju stråk visar att bäst nytta för investeringarna ges i Lindängestråket (2,3 gånger pengarna), Rosengårdsstråket (1,3 gånger pengarna) och Kirsebergstråket (1,3 gånger pengarna). För Västra hamnen är nyttan 1 gånger pengarna och för Vintrie 0,9, för Bunkeflo 0,8 och för Hemgården enbart 0,4. Ett värde på 1 eller högre är bra.<sup>24</sup>

I samband med rådslag i april 2009 genomfördes också en multikriterieanalys (MCA) där deltagarna diskuterade olika kriterier för spårvägsbyggande. Kapacitet och möjligheter till stadsförnyelse, social integration, möjligheter till nyexploatering och förbättrad miljö och påverkan på annan kollektivtrafik och biltrafik var de viktigaste kriterierna som framkom i rådslaget. Utfallet av multikriterieanalysen var densamma som vid beräkningen av den samhällsekonomiska nyttan, nämligen att Lindängestråket värderades som det viktigaste att bygga ut först.

Prioritering av Lindeängestråket är i förhållande till kapacitetsproblem något som behöver diskuteras mer ingående då kapacitetstaket redan nåtts i

---

<sup>23</sup> Trivector Traffic (2009) Samhällsekonomisk värdering av spårväg i Malmö – utvärdering av sju möjliga spårvägsstråk. Rapport 2009:16

<sup>24</sup> Trivector Traffic (2009) Samhällsekonomisk värdering av spårväg i Malmö – utvärdering av sju möjliga spårvägsstråk. Rapport 2009:16.

Rosengårdsstråket. Kapacitetsproblem talar för att Rosengårdsstråket är lika angeläget som Lindeängestråket. Samtidigt är tillväxttakten i Rosengårdsstråket lägre än i så väl i Västra hamnen-stråket som Lindängestråket. I Lindängestråket beräknas att antalet dagliga resor kommer att öka från 13 300 till 16 600 2020 och i Västra hamnen-stråket är tillväxten ännu högre, från 3200 idag till 19 600 resor 2020. Sammantaget talar emellertid kapacitetsproblem för att utbyggnad av spårväg till Stenkällan över Rosengård är minst lika angeläget som i de andra stråken.

### **Rosengårdstråket och Lindängestråket**

När det gäller de sociala konsekvenserna mer specifikt är det av betydelse att lyfta fram ett par faktorer av vikt. För den sociala integrationen är det väsentligt att beakta skillnaderna mellan *homogenitet* och *koncentration*.<sup>25</sup>

Rosengård utmärks av större social utsatthet i termer av homogenitet då en större del av befolkningen där än i andra stadsdelar är arbetslös, beroende av försörjningsstöd och överhuvudtaget saknar kontakt med arbetsmarknaden. Det senare märks exempelvis av att en större andel av befolkningen inte har arbetslöshetsstöd eller är utförsäkrade från arbetslöshetskassa än i andra stadsdelar. Fosie utmärker sig istället av högre grad av koncentration av socialt resurssvaga personer än andra stadsdelar i det att stadsdelen har en större andel av Malmös fattiga än andra stadsdelar.<sup>26</sup>

Dessa förhållanden när det gäller homogenitet och koncentration är av betydelse för jämförelsen mellan stråken. Det som talar för Lindängestråket är att koncentrationen av socialt resursfattiga personer är störst i denna stadsdel. De socialt integrativa effekterna sett i Malmö som helhet är därmed troligen störst i detta stråk. Det eftersom det ger en relativt större andel av de resursfattiga i Malmö som helhet bättre tillgång till arbetsmarknad, studier och så vidare.

Fosie utmärks av både resurssvaga och resursstarka delområden, vilket betyder att man vidare kan tänka sig att det finns förutsättningar för relativt stora positiva *grannskapseffekter* i stadsdelen. Med grannskapseffekter menas påverkan mellan olika grannskap i en stadsdel. Det brukar i forskning framhållas att det exempelvis

---

<sup>25</sup> Mikael Stigendal (1999) *Sociala värden i olika sociala världar. Segregation och integration i storstaden*. Lund: Studentlitteratur. Med homogenitet menas hur pass stor del av befolkningen i en viss stadsdel som är lika i ett bestämt avseende, exempelvis avseende inkomst, utbildning, boendeform, etnisk sammansättning och liknande. Med koncentration avses hur pass stor del av det totala antalet personer med vissa karaktäristika i staden som helhet som bor i en viss stadsdel.

<sup>26</sup> Mikael Stigendal (1999) *Sociala värden i olika sociala världar. Segregation och integration i storstaden*. Lund: Studentlitteratur.

är svårare för en arbetslös att komma tillbaka till sysselsättning om många i boendeområdet är arbetslösa. Omvänt ökar möjligheter till arbete om personer i grannskapet har arbete. Liknande grannskapseffekter finns när det gäller inkomstutveckling. Personer med utländsk bakgrund har sämre inkomstutveckling om de bor lång tid i grannskap med många från den egna minoritetsgruppen.<sup>27</sup> Variationen i Fosie i resurssvaga och resursstarka delområden gör det troligt att det finns vissa positiva grannskapseffekter, även om det är osäkert hur pass stora dessa är. I sammanhanget ska påpekas att grannskapseffekter i huvudsak föreligger inom ett geografiskt mindre område än en stadsdel eller delområde (exempelvis ett kvarter), vilket försvårar bedömningen av grannskapseffekter i Fosie utifrån det material som varit tillgängligt för denna analys.

Om man istället fokuserar på homogenitet är Rosengård det område som har den största andelen fattiga personer med låg anknytning till arbetsmarknad och låg utbildningsnivå. På grund av att många saknar arbete och anknytning till arbetsmarknaden i flera delar av stadsdelen är troligen också grannskapseffekterna i hög grad negativa. Dessa omständigheter talar för att prioritera arbetet med spårväg till Rosengård. Det då det är ett sätt att bryta marginaliseringen av de boende i stadsdelen som helhet. De socialt gynnsamma konsekvenserna är mindre än för Lindängestråket i den meningen att det rör sig om ett totalt sett mindre antal personer än i Fosie, men större om konsekvenserna beaktas som en fråga om att bryta stadsdelens socioekonomiska homogenitet.

När det gäller sammanlänkning av socialt utsatta områden finns vissa skillnader mellan Rosengårdsstråket och Lindängestråket. Rosengårdsstråket går genom fler delområden med förvärvsarbetsfrekvens under genomsnittet för Malmö. Stråket till Lindängen kommer att gå genom en stadsdel där det finns både stadsdelar med en relativt låg andel av de boende som har arbete och delområden som inte är socialt utsatta eller är så i mindre utsträckning än i Rosengårdsstråket.

Att Lindängestråket går genom de centrala delarna av Malmö i större utsträckning än Rosengårdsstråket betyder dels att upptagningsområdet är större, dels att linjen binder samman större delar av Centrum med stadens periferi. Ett större upptagningsområde betyder att antalet personer som får effektiva färdmedel därmed är större än för Rosengårdsstråket. Genom att Lindängestråket kommer att gå genom Centrum i högre grad påverkas Fosiebornas tillgänglighet till arbete,

---

<sup>27</sup> Malmö stad (2007) "Segregationens dynamik och planeringens möjligheter. En studie av bostadsmarknad och flyttningar i Malmöregionen. Malmö: Stadsbyggnadskontoret".

inköp och liknande i Centrum på ett mer direkt positivt sätt än för boende längs Rosengårdsstråket. Boende längs det senare stråket kommer att behöva byta i högre grad för att nå destinationer som direkt knyts samman genom Lindängestråket. Om det också innebär att de socialt integrativa effekterna av Lindängestråket är av ett särskilt slag jämfört med Rosengårdsstråket, till följd av dragningen genom Centrum, är emellertid svårt att uttala sig om.

När det gäller jämställdhetsaspekterna av de två stråken finns de största skillnaderna i förvärvsarbetsgrad mellan män och kvinnor i Rosengård, medan de inte är stora i Fosie (även om det finns skillnader mellan de olika delområdena i Fosie). Det talar för att det skulle finnas jämställdhetsvinster av att prioritera Rosengårdsstråket. En ökad tillgänglighet till arbete och utbildning skulle kunna ha effekt på skillnaden mellan män och kvinnor när det gäller förvärvsarbete i stadsdelen. I detta avseende ska emellertid också påpekas att det som med frågan om koncentration och homogenitet i övrigt också i fråga om jämställdhet är en fråga om antal personer. Som med de sociala effekterna generellt är det en större andel av stadens kvinnor med svag anknytning till arbetsmarknaden som bor i Fosie jämfört med Rosengård.

Vid sidan av homogenitet och koncentration är det för den sociala konsekvensanalysen av vikt att uppmärksamma in- och utflyttning från stadsdelarna. En viktig anledning till Rosengårds marginalisering är att en stor andel av dem som flyttar in till stadsdelen saknar arbete och tydlig social och ekonomisk förankring i samhället. De som flyttar ut är personer som har arbete. Det är tveksamt huruvida spårvägsförbindelse och station i Rosengård kan förändra detta förhållande, men förbättrade kommunikationer kan vara betydelsefullt för att höja områdets status.

### **Västra hamnen**

När det gäller spårväg till Västra hamnen är de socialt integrativa effekterna mindre tydliga än för Rosengårds- och Lindängestråket. Den huvudsakliga effekten ligger i att öka tillgängligheten till området. Det är av intresse ur arbetsmarknadssynpunkt då Västra hamnen är ett dynamiskt område med en rad innovativa verksamheter nära kopplade till högskolan. Antalet arbetsplatser kommer med stor sannolikhet att öka ytterligare och det är av vikt att boende i Malmö men också regionen i stort ges goda möjligheter att ta sig till och från området. Att väsentliga delar av högskolan ligger i hamnområdet eller i nära anslutning till det talar också för behovet att öka tillgängligheten till området. För att underlätta för personer att

kunna ta del av vidgade arbets- och utbildningsmöjligheter är således en spårvägslinje till Västra hamnen av vikt.

Västra hamnen är också ett område med viktiga fritids- och rekreationsmöjligheter, nära sammanhängande med områdets läge vid vattnet och som länk mellan Centrum och Ribersborg. Att möjliggöra enklare och snabbare resor till och från Västra hamnen är betydelsefullt för Malmöbornas möjligheter att ta del av exempelvis bad och andra rekreationsmöjligheter på nära avstånd till såväl Centrum som östra Malmö.

Utbyggnad av spårvägstrafik till Västra hamnen kan betyda viss överföring från bil till kollektivtrafik. Närheten till centrum betyder emellertid att det är osäkert hur pass mycket trafik som kan överföras på detta sätt när det gäller arbetsresor och andra resor bland de boende i Västra hamnen.

### **Limhamn-Bunkeflo**

På samma sätt som med Västra hamnen ligger de socialt integrativa effekterna av spårväg till Limhamn-Bunkeflo huvudsakligen i att öka tillgänglighet till området. Det gäller exempelvis till rekreationsområden som Ribersborg. Ökad tillgänglighet kan bidra till möten mellan människor med olika socioekonomisk status och situation även om det är oklart hur pass stor denna effekt är. Sannolikt är den emellertid mindre för Limhamn-Bunkeflo än för Västra hamnen då det senare området innehåller fler mötesplatser som har att göra med fritid, nöje och rekreation än Limhamn-Bunkeflo.

För de boende i Limhamn och Bunkeflo skulle spårvägar avsevärt förbättra kollektivtrafikförsörjningen och därmed öka möjligheterna att ta del av arbete, utbildning och kultur- och fritidsutbud i staden liksom den vidgade arbetsmarknad som skapats i sydvästra Skåne och Köpenhamnsområdet. Spårvägsutbyggnad bidrar troligen också till en överföring av trafik från bil till kollektivtrafik, vilket är gynnsamt ur jämställdhets- och miljösynpunkt. Med tanke på att det huvudsakligen bor resursstarka personer i områdena är det emellertid tveksamt hur pass stor den socialt integrativa effekten av förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknad och liknande är genom förändringar av kollektivtrafiken.

## **4.5 Konsekvenser av att föreslagna åtgärder inte görs**

Konsekvenserna av att inte genomföra de föreslagna åtgärderna är inte bara att de positiva effekter som hittills diskuterats uteblir. Med tanke på att kapacitetsproblem redan finns och beräkningar visar på en tillväxt i både befolkning och arbetstillfällen under de närmaste tio till tjugo åren så kommer kapacitetsproblemen framgent att bli ännu mer påtagliga.

Det är mycket troligt att den sämre tillgång till färdmedel som utmärker boende i flera av de socialt utsatta områdena i Malmö bidrar till en ytterligare segregation av staden och regionen då dessa personer på grund av avsaknad av lämpliga trafiksystem inte kommer att kunna dra nytta av den regionförstoring som sker och den tillväxt av arbetsmarknad som beräkningar visar på. Att avstå från åtgärder betyder således med stor sannolikhet sämre social integration än idag, inte bara att de brister som finns när det gäller resursfattigas möjligheter kvarstår.

Att avstå från investeringar i kollektivtrafiken påverkar även jämställdheten mellan män och kvinnor. Givet bilanvändning mellan män och kvinnor är det troligt att spårfaktorn har störst effekt på mäns resvanor och att jämställdhetseffekter uteblir om föreslagna investeringar inte genomförs. Det finns också risk för en ökad ojämställdhet till följd av uteblivna investeringar. Kapacitetsproblem och förlängda restider slår hårt mot kvinnor till följd av deras större beroende av kollektivtrafik, men också mot män som använder och vill använda sig av kollektivtrafiken.

## 4.6 Station i Rosengård

I samband med tågtrafik på Kontinentalbanan införs föreslås att en station byggs där banan korsar Amiralsgatan.<sup>28</sup> Stationen kommer att vara ett centralt nav i kollektivtrafiksystemet för stadsdelen och är sammankopplad till en omgestaltning av området kring Kontinentalbanan, särskilt Emilstorps industriområde. Stationen kommer att tillsammans med utbyggd spårvägstrafik att avsevärt förbättra tillgången till kollektivtrafik för de boende i Rosengård.

När det gäller de socialt integrativa effekterna av stationen i Rosengård ligger en stor utmaning i att se till att det inte uppstår två konkurrerande centrum i stadsdelen. I Stadsbyggnadskontorets PM om utveckling av Rosengård läggs bland annat vikt vid att bygga om och till det existerande centrumet.<sup>29</sup> Tankegångarna i det avseendet är väl motiverade och förslagen avvägda. Det betonas också att man i omvandlingen av Emilstorp, Sofielund och Östra Sorgenfri bör eftersträva en blandad bebyggelse och ett stärkt rörelsestråk till och från Rosengård. En ny station kan spela en viktig roll i det avseendet eftersom den binder samman spårväg och järnväg med stadsdelen, men man bör vinnlägga sig om att dels skapa tydliga länkar från stationen till Rosengårds centrum, dels utforma Centrum och stationsområdet utifrån ett sammanhängande och enhetligt koncept. I annat fall finns en risk att de positiva effekterna uteblir, exempelvis att endera stationen eller centrum inte utvecklas till levande miljöer eller att båda i ett konkurrensförhållande utarmas.

När det gäller länkarna mellan station och Centrum är omvandlingen av Amiralsgatan av stor betydelse. I stadsbyggnadskontorets dialog-PM om Rosengård diskuteras tre lösningar: att göra gatan smalare, höja upp den eller däcka över gatan. De olika lösningarna har både för- och nackdelar. Avsmalning av gatan skulle minska den effekt som ligger i att gatan är en barriär och också möjliggöra en stadsmässig bebyggelse, men lösningen innebär också problem ur trafiksynpunkt. Tyvärr diskuteras dessa inte i någon större utsträckning i PM:et. Bland annat handlar det om förhållandet mellan kollektivtrafik och biltrafik. Gatan är vältrafikerad och en avsmalning av den kräver någon form av omledning av existerande biltrafik. Att höja upp gatan skulle också det minska barriäreffekter och bidra till en ökad stadsmässighet, men är förknippat med stora kostnader och också

---

<sup>28</sup> Banverket (2009) "Kontinentalbanependel. Idéstudie." 2009-07-31.

<sup>29</sup> Malmö stad (2008) "Rosengård! Strategier för hållbar utveckling i en stadsdel." Dialog-PM 2008:1. Se också Malmö stad (2004) "Malmö stationsnära områden." Dialog-PM 2004:3.

en försämrad trafiksäkerhet. Överdäckning är kanske det bästa sättet att komma ifrån gatans barriäreffekter och skulle också frigöra mark för bebyggelse och liknande, men sägs ha negativa effekter när det gäller kollektivtrafiken. Särskilt nämns problem att skapa en trygg hållplats under Rosengårds centrum. I överdäckningsförslaget diskuteras inte möjligheter att låta kollektivtrafiken gå i markplan.

I allmänhet bör stationen utformas på ett sådant sätt att man koncentrerar verksamhet med hög besöksintensitet till det stationsnära området. Studier visar att människor kan tänka sig att gå ca 600 meter från station till arbete och något längre till bostad eftersom man ofta har cykel för att transporter till bostad från station. Med tanke på dessa förhållanden är det av vikt att stationen i Rosengård placeras och utformas på ett sådant sätt att den är väl integrerad i bebyggelse och nära sammanhängande besöksintensiv verksamhet.

I exploateringen av området kring stationen bör man lägga vikt vid att både kunna dra till sig personer som annars inte besöker Rosengård och möjliggöra ekonomisk tillväxt och ett ökat antal arbetstillfällen i stadsdelen.

Det kan exempelvis handla om att dra till sig personer genom att anlägga kulturhus, museum, evenemangscentrum eller liknande. Sådana anläggningar kan fungera som magneter för andra Malmöbor och människor som bor i regionen. Av ännu större betydelse för såväl besök i stadsdelen som den ekonomiska utvecklingen vore att skapa möjligheter för innovationsbaserade företag att utvecklas i området, exempelvis sådant Minc idag fungerar. Genom att förlägga företagsinkubatorer och liknande i nära anslutning till stationen tillgodoses goda kommunikationsmöjligheter för dessa verksamheter, som dessutom kan locka till sig personer från såväl andra delar av Malmö som regionen i stort att resa till Rosengård alternativt att bosätta sig i närheten till området.<sup>30</sup>

Företagsinkubatorer är sannolikt av större betydelse för områdets utveckling än magneter av slaget kulturhus, museum, evenemangsanläggningar och liknande då det handlar om en dynamisk verksamhet som kan generera arbetstillfällen och en bättre integration med staden. Museum, kulturhus och evenemangsanläggning är i högre grad platser som besöks sällan.

---

<sup>30</sup>Se t ex omstruktureringen av Norra Älvstranden i Göteborg; Bo Öhrström (2006) "Urban och ekonomisk utveckling. Platsbaserade strategier i den postindustriella staden", i Ove Sernhede & Thomas Johansson (red) Storstadens omvandlingar. Postindustrialism, globalisering och migration. Göteborg och Malmö (Göteborg: Daidalos), s 41-85.

I diskussionen om den socialt integrativa effekt som en station kan ha bör man också beakta att de minst resursstarka områdena i stadsdelen – Herrgården och Kryddgården – kommer att ligga längst från stationen. Det kan medföra minskade socialt integrativa effekter av stationsbygget på de mest utsatta områdena i stadsdelen.

## 4.6 Malmö centrum

Konsekvenserna av att anlägga spårväg till och från Lindängen och Rosengård samt till Västra hamnen när det gäller de centrala delarna av Malmö är flera. Det visas av de studier som finns om personers rörelsemönster att Centrum utgör en plats dit personer reser för inköp, rekreation och kulturaktiviteter.

Spårvägssystem liksom järnvägstrafik genom Citytunneln underlättar för ett större antal personer i Malmö att på ett snabbt och effektivt sätt ta sig till och från Centrum. Tillgängligheten kommer därmed att öka.

Spårvägar har som tidigare berörts en symbolisk effekt i att de bidrar till en förståelse och uppfattning om staden som sammanlänkad snarare än uppdelad och segregerad. Det kan påverka känslan av samhörighet på positivt sätt och bidra till uppfattningen att Centrum är ett område som tillhör alla Malmöbor.

Miljövinsterna är också betydande, framförallt gällande luftutsläpp, genom överföring av trafik från bil till spårväg men också genom att spårvägstrafik är mer miljövänlig än dagens busstrafik.

Spårvägstrafik i Centrum kommer att påverka gaturummet i hög grad. I huvudsak kan det anses vara positivt då spårvägslinjer bidrar till en uppfattning om centrum och stadens periferi som sammanlänkad, men Centrum är också ett offentligt rum där spårvägarna kommer att ta plats och man måste av det skälet vara uppmärksam på möjliga barriäreffekter. Uppdelning av Centrum i gator av olika slag, de där vare sig bil- eller kollektivtrafik finns och där biltrafik och/eller spårvägstrafik finns, har konsekvenser för gaturummet och etablering av affärer och bostäder. Det finns exempelvis risk att vissa gator enbart kommer att ha affärer och kontor medan andra enbart kommer att bestå av bostäder. Spårvägar kommer också att påverka gaturummet i den meningen att tillgängligheten för resande med bil minskas. Det senare är positivt ur bland annat miljösynpunkt, men kan också påverka exempelvis handel i stadens centrum på ett negativt sätt.

För att undvika en uppdelning av gaturummet i områden utan trafik och med trafik bör man bemöda sig om att hållplatser görs till attraktiva mötesplatser. Det kan ske genom att verksamhet som har öppet större delar av dygnet finns i närheten till hållplatser och att dessa markeras genom installationer och utsmyckning. En tanke i

utformningen av desamma är att låta utsmyckningen reflektera Malmö som en expansiv, mångkulturell och spännande stad.

När det gäller effekter i Centrum måste man beakta att Centrum har olika slags funktioner vid olika tidpunkter på dygnet. Centrum är en plats för inköp och arbete på dagen och för nöje och kultur på kvällar och nätter. Det innebär risker för en utarmning av Centrum som också en plats för boende och ibland annat diskussionerna om Triangeln har det påpekats att det finns en risk för kontorisering.

Tydlig uppdelning av aktiviteter på dag och kväll är vidare en fråga om upplevelse av trygghet. Om Centrum upplevs som en otrygg plats framförallt på kvällar och nätter finns en risk att de socialt integrativa effekterna av ökad tillgänglighet till Centrum inte får genomslag fullt ut, utan istället bidrar till en utarmning av Centrum som miljö för alla. Eftersom tidigare studier visat att otrygghet är av större vikt för kvinnors rörelsemönster än för män finns det en tydlig genusdimension.<sup>31</sup> Det är av vikt att man vid planeringen av spårvägstrafiken genom Centrum beaktar de sätt som man förbättra upplevelsen av trygghet, exempelvis att man inte måste ta sig genom ödsliga platser till och från hållplatser.

---

<sup>31</sup> Se t ex Carina Listerborn (2002) "Trygg stad: diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik." Göteborg: Chalmers tekniska högskola

## 5. Bakgrundsförhållanden

Malmö är en etniskt och socialt segregerad stad där det finns stora skillnader mellan olika stadsdelar. I Malmö stads välfärdsredovisning för 2008 används en rad indikatorer för att beskriva situationen i Malmö som visar på betydande skillnader mellan stadsdelar i flera avseenden.<sup>32</sup> Andra undersökningar har också använts i denna sammanställning, bland annat utvärderingar av programmet *Välfärd för alla*, den levnadsundersökning som gjordes i mitten och slutet av 1990-talet av sociologen Mikael Stigendal och undersökningar av segregation på bostads- och arbetsmarknad.<sup>33</sup>

### Socioekonomiska skillnader

Ett sammanfattande mått för sociala ojämlikheter är skillnader i beräknad medellivslängd. Medan medellivslängden 2007 var 78,5 år (män) respektive 83,7 år (kvinnor) för Limhamn-Bunkeflo var samma siffror för Rosengård 76,1 respektive 80,1 år och för Södra Innerstaden 75,3 respektive 77,7 år. I Fosie är medellivslängden för män 76,7 år och för kvinnor 79,6 år. För Malmö som helhet ligger medellivslängden på 77,9 år (män) och 82,4 år (kvinnor). Fosie och Rosengård ligger betydande under genomsnittet för Malmö när det gäller folkhälsoindikatorer generellt och även Hyllie, Södra Innerstaden och Kirseberg ligger under, medan Limhamn-Bunkeflo, Husie och Oxie ligger över genomsnittet.

Nedbrytningen av statistik på stadsdelsnivå är på grund av segregationen ett sätt att mäta socioekonomisk ojämlikhet och etnisk skiktning. Det finns stora skillnader mellan stadsdelarna i utbildningsnivå, andel som förvärvsarbetar och andel som får ekonomiskt bistånd.

Segregation är på många sätt en omstridd fråga, särskilt vad gäller om man bör fokusera på rika respektive fattiga områden, områden med stor andel boende med utländsk bakgrund eller "svensk" bakgrund och så vidare. I forskning finns mycket diskussion kring de problematiska konsekvenser som exempelvis fokus på enbart resurssvaga områden eller områden med stor andel utlandsfödda innebär.<sup>34</sup> Vid sidan av de effekter av att ytterligare bidra till en marginalisering eller fokus på

---

<sup>32</sup> Malmö stad (2008) "Malmö stads välfärdsredovisning 2008."

<sup>33</sup> Mikael Stigendal (1999) *Sociala värden i olika sociala världar. Segregation och integration i storstaden*. Lund: Studentlitteratur; Malmö stad (2007) *Segregationens dynamik och planeringens möjligheter. En studie av bostadsmarknad och flyttningar i Malmöregionen*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

<sup>34</sup> Se t ex Lena Magnusson Turner (2008) *Delad stad*. Umeå: Boréa.

”andra” (såväl resursfattiga som personer med utländsk bakgrund) som sociala problem är det också tydligt att segregering beteende i hög grad sammanhänger med möjligheter att göra val. Det är exempelvis i första hand de med högre inkomster som kan välja boende. Att rikare bor mer koncentrerat än fattiga är därmed i stor utsträckning en konsekvens av samlad bosättning på frivillig väg.<sup>35</sup>

När segregation diskuteras är det vidare viktigt att skilja mellan *homogenitet* och *koncentration*.<sup>36</sup> Med homogenitet menas hur pass stor del av befolkningen i en viss stadsdel som är lika i ett bestämt avseende, exempelvis avseende inkomst, utbildning, boendeform, etnisk sammansättning och liknande. Med koncentration avses hur pass stor del av det totala antalet personer med vissa karaktäristika som bor i en viss stadsdel. Exempelvis är Rosengård homogent om man ser till befolkningens utbildningsnivå; 1999 hade 43 % av de boende enbart grundskoleutbildning. Koncentrationen av lågutbildade är emellertid större i Fosie där 22 % av de lågutbildade i Malmö som helhet bor.

I Limhamn-Bunkeflo ligger förvärvsarbetsfrekvensen på 77 %, i Husie på 78 % och Oxie på 73 %, medan den är 39 % i Rosengård, 55 % i Fosie och 57 % i Södra Innerstaden. Det finns inte bara skillnader mellan de olika stadsdelarna utan också inom stadsdelarna. I Fosie finns skillnader mellan exempelvis Eriksfält där 76 % av de boende har arbete och Lindängen där 50 % är förvärvsarbetande. I Heleneholm ligger förvärvsarbetsfrekvensen på 40 %. I Rosengård ligger förvärvsarbetsfrekvensen i Apelgården på 50 %, i Kryddgården på 36 %, i Herrgården på 16 % och i Västra Kattarp på 65 %. Den låga förvärvsarbetsfrekvensen visar på en bristande tillgång till arbete och integration på arbetsmarknaden. Arbetslösa i Rosengård är i mindre grad knutna till arbetsmarknaden än i andra stadsdelar, vilket bland annat visas i att färre har ersättning från A-kassa. En del av dessa är utförsäkrade men huvuddelen har inte A-kassa därför att man inte uppfyllt villkoren för ersättning.

Boende i Rosengård och Fosie har den lägsta utbildningsnivån i Malmö. I Rosengård saknar 43 % av boende utbildning på gymnasie- eller högskolenivå och i flera av Fosies delområden finns också en stor andel som enbart har grundskoleutbildning. Den största koncentrationen av lågutbildade finns i Fosie där 22 % av det sammanlagda antalet lågutbildade i staden bor. I Rosengård bor på grund av dess

---

<sup>35</sup> Malmö stad (2007) *Segregationens dynamik och planeringens möjligheter. En studie av bostadsmarknad och flyttningar i Malmöregionen*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

<sup>36</sup> Mikael Stigendal (1999) *Sociala värden i olika sociala världar. Segregation och integration i storstaden*. Lund: Studentlitteratur.

mindre storlek enbart 11 % av stadens lågutbildade. Sett som en fråga om stadsdelens homogenitet är således Rosengård den stadsdel som utmärker sig medan det i förhållande till koncentration istället är Fosie som är en utmärkande stadsdel. Västra Innerstaden, men också Centrum, Södra Innerstaden och Limhamn-Bunkeflo har däremot en högre andel högutbildade än andra stadsdelar.

När det gäller klasstillhörighet finns den största delen ej facklärd arbetare i Rosengård följt av Fosie – ungefär 60 % av de boende – medan den är lägst i Västra Innerstaden. Högst andel tjänstemän i ledande ställning finns i den sistnämnda stadsdelen. Trots dessa skillnader i klass mätt genom utbildningsnivå är identifikationen med klass låg i Rosengård där enbart 36 % anger att de tillhör arbetarklassen. I Fosie anger nästan hälften att de tillhör arbetarklassen. Graden av klassidentifikation överhuvudtaget är minst i Rosengård där nästan 25 % anger att de inte vet eller inte identifierar sig med någon klass överhuvudtaget. Andelen som identifierar sig med någon klass överhuvudtaget är högst i Oxie följt av Centrum.

Andelen barnfamiljer är lägst i Södra Innerstaden där det i hälften av alla hushåll bor en person, medan andelen barnfamiljer är högst i Oxie följt av Rosengård. I Rosengård finns den största andelen stora hushåll då nästan hälften av hushållen har fyra personer eller fler. Andelen ensamstående föräldrar varierar mellan stadsdelarna. Störst andel finns i Fosie med ungefär en tredjedel ensamstående föräldrar. Koncentrationsgraden är stor i Fosie; ungefär var fjärde ensamstående förälder i Malmö bor i Fosie.

Upplevelse av trygghet och otrygghet skiljer sig åt mellan stadsdelarna. Den största andelen otrygga finns i Södra Innerstaden men även Fosie har en stor andel otrygga personer medan de som känner sig otrygga är få i Limhamn-Bunkeflo och Oxie.

### **Genus**

Det finns mycket påtagliga genuskillnader när det gäller den sociala situationen, såväl mellan som inom stadsdelarna. I exempelvis Västra Innerstaden förvärvsarbetar 75 % av kvinnorna (samma som män för den stadsdelen) medan det för Fosie ligger på 53 % (56 % för män) och för Rosengård på 35 % (43 % för män). Även inom olika stadsdelar finns könsmissiga skillnader. Medan de inte är stora i exempelvis Apelgården (52 % av männen förvärvsarbetar mot 48 % av kvinnorna) är de större i till exempel Herrgården där 21 % av männen har ett förvärvsarbete men enbart 11 % av kvinnorna. Kvinnor har i allmänhet större ansvar för barn än män.

**Etnicitet**

Malmö är en etniskt segregerad stad. Medan enbart 14 % av de boende i Limhamn-Bunkeflo är utlandsfödda är andelen i Södra Innerstaden 33 %, i Fosie 43 % och i Rosengård 60 %. Personer födda i Sverige och med två föräldrar födda utomlands utgör 26 % av befolkningen i Rosengård. I Fosie utgör de 13 % av befolkningen och i Södra Innerstaden 10 % av de boende. De socioekonomiska skillnaderna mellan personer till följd av etnisk bakgrund är påtagliga. I exempelvis Rosengård är förvärvsarbetsfrekvensen bland dem som är födda i Sverige 61 % medan den för utlandsfödda ligger på enbart 34 %. I Limhamn-Bunkeflo är skillnaderna 82 % respektive 47 %.

Andelen personer med utländsk bakgrund är störst i Rosengård men på grund av skillnader i stadsdelarnas storlek bor sammanlagt lika många personer med utländsk bakgrund i Fosie som i Rosengård. I Fosie finns emellertid stora skillnader mellan stadsdelens olika delområden, medan sådana skillnader är mycket små i Rosengård. I termer av skillnaden mellan homogenitet och koncentration är Rosengård således mer homogent, men koncentrationen är lika hög i Fosie. Även i Södra Innerstaden har en stor andel av de boende utländsk bakgrund men på samma sätt som i Fosie gäller det inte för stadsdelens alla områden. I Rosengård finns en stor andel personer som endast bott i Sverige en kort tid medan denna andel är mindre i Fosie och i Södra Innerstaden.

I fråga om etnicitet finns stora skillnader mellan grupper beroende på ursprungsland och också för barn till personer som invandrat beroende på varifrån förälder/föräldrarna kommer. Medan exempelvis förvärvsarbetsgraden i Malmöregionen för nordbor och andra från Västeuropa ligger kring 60 % (med undantag för danskar där enbart 46 % var sysselsatta) ligger det för personer från Afghanistan, Irak och Libanon mellan 20 och 30 %. För andra grupper, exempelvis från f d Jugoslavien ligger förvärvsfrekvens på ungefär 50 %. Skillnader finns också när det gäller bostadssituationen där en majoritet av dem som kommer från Afghanistan, Irak och Libanon bor i socialt utsatta områden.

**Ålder**

Det finns åldersmässiga skillnader mellan befolkningen i de olika stadsdelarna. Andelen äldre är högre i Västra Innerstaden än i andra stadsdelar medan det finns en större andel av de allra yngsta i Rosengård. Unga vuxna mellan 19 och 24 år är överrepresenterade i Södra Innerstaden.

### **Tillgång till färdmedel och resvanor**

De beskrivna socioekonomiska skillnaderna återspeglas i tillgång till och användning av olika färdmedel. I resvaneundersökningen från 2008 framgår att det finns skillnader i möjligheterna att använda sig av olika färdmedel.<sup>37</sup>

De flesta Malmöbor har tillgång till cykel (ca 80 % har alltid, för det mesta eller ibland tillgång), men det finns skillnader mellan stadsdelarna. I exempelvis Rosengård har 27 % aldrig tillgång till cykel, medan motsvarande siffra för Limhamn-Bunkeflo är enbart 7 %.

Tillgången till bil varierar också. 16 % av alla Malmöbor säger att de aldrig har tillgång till bil, men i Rosengård (27 %), Fosie (20 %) och Södra Innerstaden (20 %) är det jämförelsevis många fler personer som inte har tillgång till bil. Innehav av körkort skiljer sig också åt, exempelvis har 90 % av invånarna i Limhamn-Bunkeflo körkort medan andelen i Rosengård är bara 58 % och i Södra Innerstaden 70 %.

Tillgång till färdmedel som bil och också cykel påverkar behovet av att använda sig av kollektivtrafik. Detta behov är således större i stadsdelar som Rosengård, Fosie och Södra Innerstaden.

Naturligtvis är det inte bara tillgång till färdmedel som har betydelse för rörlighet, utan också exempelvis hur pass stort behovet att resa överhuvudtaget är. Det är svårt att avgöra detta behov utifrån tillgängligt material. Det framkommer att både äldre och personer med utländsk bakgrund gör färre resor än andra personer i Malmö. I fråga om äldre personer återspeglar detta troligen ett mindre behov av att resa som har att göra med ålder. När det gäller personer med utländsk bakgrund är det troligare att det mindre behovet av att resa har att göra med att man i mindre utsträckning förvärvsarbetar. Litet behov av att resa har därför också för många grupper att göra med uteslutning och marginalisering i samhället.

Ser man närmare på tillgång till kollektiva färdmedel finns skillnader när det gäller tillgång till kollektivtrafikkort men dessa är små. Exempelvis har 43 % i Rosengård ingen tillgång till sådana kort och motsvarande siffra för Limhamn-Bunkeflo är 38 %. I detta avseende ska man emellertid ha i åtanke det större beroendet av

---

<sup>37</sup> Malmö stad (2008) "Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö."; Malmö stad (2009) "Malmöbornas resvanor – fördjupning av RVU 2008." Gatukontoret Malmö. 2009-07-24.

kollektivtrafik i exempelvis Rosengård på grund av lägre till tillgång till andra färdmedel.

En faktor som påverkar tillgången till färdmedel är hur långt det är till närmsta busshållplats. 43 % av invånarna säger sig ha 100 meter eller mindre till en busshållplats (21 % har upp till 50 meter). Sämst tillgång har personer i Limhamn-Bunkeflo, Oxie och Husie och bäst de som bor i centrum av staden. Avstånden till tågtrafik ligger i genomsnitt för Malmö på 2,5 kilometer.

Tillgången till busshållplats och även tåg ska jämföras med tillgång till bilparkeringsplats. Man kan då notera en väsentlig skillnad; 54 % av de som svarat säger sig ha 20 meter eller mindre till bilparkering och 89 % att det är mindre än 100 meter till bilparkeringsplats. Detsamma gäller tillgång till parkeringsplats vid arbete eller studieplats. 84 % av dem som arbetar och 72 % av dem som studerar säger att de har tillgång till parkeringsplats för bil och 90 % att det är 100 meter eller mindre till parkeringsplatsen. För resor med buss gäller att ungefär hälften av de svarande i undersökningen säger att de har 100 meter eller mindre till närmsta busshållplats.

Den fysiska tillgången till parkeringsplats för bil och busshållplats påverkar möjligheterna att använda sig av de olika färdmedlen. Resvaneundersökningen visar att avståndet till närmsta busshållplats är mycket viktigt för bilanvändning. Bilåkandet ökar nästan linjärt med hur långt personer har till närmaste busshållplats.

I resvaneundersökningen från 2008 har man frågat om skälen att välja och inte välja vissa färdmedel. Anledningarna till att inte cykla så ofta (66 % av Malmöborna anger att de inte använder cykel särskilt ofta) är att man inte har någon cykel, att den är i dåligt skick, dåligt väder och att det är för långt att cykla. Bland anledningar att inte välja bil märks framförallt att man inte har tillgång till bil eller saknar körkort, att de är onödigt att köra korta avstånd, att det inte ger tillräcklig motion och frisk luft och att det är dyrt att parkera dit man ska.

När det gäller bussåkande anger 22 % att det tar för lång tid, 21 % att det inte ger tillräcklig motion och frisk luft och att bussen inte går hela vägen och att man därför måste byta (13 %). Att det är för dyrt anges som skäl av 9 % och att det saknas passande tider anser 6 % vara anledning att inte välja buss. Anledningarna att inte välja buss skiljer sig något åt mellan boende i olika stadsdelar. I Limhamn-Bunkeflo, Husie och Oxie är den huvudsakliga anledningen restid, medan man i Centrum och

Västra Innerstaden anger brist på motion och frisk luft som huvudsaklig anledning. Även i andra stadsdelar spelar dessa anledningar roll, men det finns en jämnare fördelning mellan dem. I Rosengård anser huvuddelen (13 %) att det handlar om för lång restid men också att det saknas passande tider (9 %). Att det är för dyrt anges av 10 % i Rosengård, av 10 % i Södra Innerstaden, av 9 % i Centrum och av 7 % i Fosie.

Vissa ålderskillnader finns när det gäller val av färdmedel. En högre andel av medelålders och äldre personer anger att brist på motion och frisk luft är anledningar att inte välja bussen, medan 18–24-åringar i högre grad anger kostnader som anledning att inte välja buss.

Det finns skillnader mellan män och kvinnor när det gäller val av färdmedel. Bilen är huvudsakligt färdmedel för både män och kvinnor men andelen män som anger bil är högre än kvinnor – knappt 50 % jämfört med 35 %. När det gäller buss och gång som huvudsakliga färdmedel finns också skillnader där en högre andel kvinnor än män anger dessa som huvudsakliga färdmedel. När det gäller tåg och cykel finns inga större skillnader mellan könen. Anledningarna till val av färdmedel skiljer sig också delvis åt mellan olika män och kvinnor. Kvinnor anger i högre grad att brist på frisk luft och motion är en anledning att inte välja buss medan män lägger större vikt vid att restiderna med buss är för långa.

Utbildningsmässigt finns inga stora skillnader, men en större andel av personer med högre utbildning anger lång restid som anledning att inte välja buss.

Anledningarna att inte använda tåg har huvudsakligen att göra med att man inte anser sig ha något behov (17 %), att det är för långt till stationen (14 %), att det är för dyrt (16 %) och man måste byta tåg (13 %). Vissa skillnader mellan könen finns när det gäller val av tåg. Kvinnor anger i något högre grad än män att de inte har behov att åka tåg och att det är för dyrt, medan män säger att det är för långt till stationen i högre grad än kvinnor.

Sammantaget ger resvanundersökningen vid handen att det finns flera anledningar till att inte välja ett bestämt färdmedel. Bland frågor om tillgång framgår att 36 % anser att restid är helt avgörande för val av färdmedel och 39 % att det är nästan helt avgörande. *Restid utmärker sig således bland till de tillgångsfaktorer som resenärer själva anger.*

Inte bara tillgång spelar roll utan också syn på miljö. Av Malmöborna instämmer 24 % helt med påståendet att miljö är viktigare än bekvämlighet och komfort och 44 % instämmer nästan helt. Dessa uppfattningar ska naturligtvis kontrasteras med det faktiska valet av färdmedel.

## 6. Kunskapsram

Vi har inkluderat en kunskapsram som förklarar våra begrepp och utgångspunkter studien bygger på.

### **Social integration**

I grund och botten handlar social integration om förverkligande av rättigheter. Rättigheter ger individer jämlika möjligheter, exempelvis möjlighet att delta i föreningsliv och det politiska livet, till arbete och utbildning och så vidare. Om människor har jämlika möjligheter i livet har de också frihet och förmåga att gestalta sitt liv utifrån egna behov och önskemål.

I begreppet social integration ligger en fokus på social och ekonomisk fattigdom. Det är på det sättet begreppet ofta används av organisationer som EU och FN. En politik som syftar till social integration handlar av det skälet vanligtvis om att förbättra resursfattigas möjligheter i ett samhälle, till exempel när det gäller arbetsmarknadsdeltagande.

Social integration sammanhänger med andra besläktade begrepp. Ett av dem är social inklusion, som ofta används som synonymt med social integration. Ett annat begrepp är social sammanhållning (*social cohesion*). Social integration skiljer sig emellertid från social sammanhållning.<sup>38</sup> Social integration handlar om varje människas möjlighet att utvecklas på det sätt han eller hon anser viktigt – vilket gör rättigheter centralt. Måttet på integration är jämlika möjligheter att åtnjuta samma rättigheter som alla andra. Social sammanhållning innehåller inte nödvändigtvis ett sådant jämlikhetsideal. Den sociala sammanhållningen kan vara lika stor om inte större i ett samhälle baserat på mycket ojämlika och ojämslida värden och normer, så länge dessa delas av flertalet människor i samhället.

### **Social hållbarhet**

Förverkligandet av rättigheter är centralt för ett hållbart samhälle. Hållbarhet handlar i hög grad om skapandet av såväl ett perspektiv i policy och förvaltning och i uppbyggandet av institutioner som möjliggör förverkligande av rättigheter i ett långt tidsperspektiv. I den meningen är hållbarhet ett sätt att förstå de avvägningar mellan rättigheter som är väsentliga.

---

<sup>38</sup> Se t ex Noah Friedkin (2004) "Social Cohesion" *Annual Review of Sociology*, vol 30: 409-425.

I förhållande till trafiksystemen handlar det inte minst om att kunna balansera olika dimensioner av rörlighet till varandra, exempelvis ojämlikheter i tillgång till bil med de konsekvenser i försämrad miljö och därmed de hälsoproblem som finns med ökad biltrafik. Att lösa denna problematik genom att bygga ut vägar och liknande för att kunna öka biltrafiken och förbättra tillgången till bil är ur ett hållbarhetsperspektiv inte lämpligt, utan istället måste möjligheter att använda andra färdmedel förbättras.

Skapandet av ett hållbart samhälle är också utgångspunkten för den trafikstrategi som Malmö stad antagit och har varit en viktig bakgrund till utredningen om kollektivtrafikens utformning i framtiden.

### **Vad menas med tillgång till trafiksystem?**

Med *tillgång till trafiksystem* menas individers möjligheter att använda sig av olika färdmedel. Tillgång har att göra med faktorer som tillgänglighet i fysisk mening, dvs.

- avstånd till hållplats
- kostnader för användning
- säkerhet och trygghet

Tillgång handlar också om:

- restider
- turtäthet
- lätthet i att använda sig av färdmedlet (om man behöver byta och hur enkla byten är)

Ojämlikheter när det gäller tillgång till trafiksystem hänger bland annat samman med kön, etnicitet, socioekonomisk status (såsom förvärvsarbete, utbildnings- och inkomstnivå), ålder. I undersökningen ligger huvudfokus på ojämlikheter sammanhängande med kön, etnicitet och socioekonomisk status.

Analysen lyfter dessutom fram åtgärdernas inverkan ifråga om att vidmakthålla eller förändra beteendemönster och handlingsmöjligheter för personer. Det har betydelse eftersom trafiksystemen ingår i ett bredare fält av åtgärder och samhällsförhållanden. Till exempel kan jämlik tillgång till trafiksystem innebära att man bör ta i beaktande hur kvinnor i hög grad än män gör flera kortare resor där en rad mål med desamma ofta ingår, såsom resa till bostad via stopp för att hämta barn och/eller för inköp. Denna könsskillnad innebär att trafiksystemen bör utformas på

ett sådant sätt att de bättre motsvarar kvinnors resemönster och därmed underlätta för kvinnor i vardagliga situationer. Men det riskerar också att leda till att dessa könsmonster befästs. Genom att anpassa trafiksystemen till existerande livsmönster förbättras möjligheter för individer att hantera sin vardag, men trafiksystemen bidrar därmed inte till att förändra normer och värden rörande könen och delning av vardagsarbete.<sup>39</sup>

Därför belyser analysen åtgärder som kan möjliggöra en förändring av samhällsförhållanden som hänger samman med kön och etnicitet. Det innebär också att den lyfter fram konsekvenser för grannskap och stadsdelar i ambitionen att skapa ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart samhälle.

### **Vad betyder ojämlikhet i relation till kollektivtrafiksystem?**

Ojämlikheter finns till exempel när det handlar om tillgång till bil, möjligheter att använda sig av buss och tåg och så vidare, liksom kostnader för resor och andra aspekter av betydelse, såsom turtäthet, restid och liknande. Skillnader i resmönster beroende på fördelning av arbete och ansvar för hushåll, barn och så vidare mellan könen är ett annat exempel på ojämlikheter.

Vi har analyserat konsekvenserna utifrån tre begrepp som rör social integration: jämlikhet, förmåga och rättigheter. Utformandet av kollektivtrafiksystem kan bidra till ökad jämlikhet genom att tillgången till desamma förbättras för personer och grupper som idag har dålig tillgång eller sämre tillgång än andra. De centrala dimensionerna i denna diskussion om utformning av trafiksystemen är att de bättre anpassas till de förhållanden som är relevanta för att skapa större jämlikhet, exempelvis när det gäller kostnader, fysisk tillgång till hållplatser i nära anslutning till bostad, arbete och utbildning och resemönster. Bland faktorer av betydelse i det senare avseendet märks sådant som turtäthet, behov av byten, resor som görs för flera ärenden, såsom till och från arbete, inköp, hämtning/lämning av barn och liknande.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Merritt Polk (2001) Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden. Vinnova Debatt 2001:1; Transgen (2007) Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices. University of Copenhagen; Susan Kenyon, Glenn Lyons & Jackie Rafferty (2002) "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility." *Journal of Transport Geography*, vol 10: 207-219; Transek (2006) Jämställdhet vid val av transportmedel. PM 2006:13.

<sup>40</sup> Se t ex Peter Jones & James Paskins (2008) Identifying the Accessibility Problems of Disadvantaged Groups & Generating Solutions. Centre for Transport Studies, UCL.

Skapandet av större jämlikhet handlar om att öka *individens frihet och förmåga att gestalta sin vardag*. Jämlikhet syftar till egenmakt. Kollektivtrafiksystemen bidrar till att öka människors förmåga att påverka sin vardag om dessa är snabba och anpassas till de behov av resande som människor har. Eftersom både resursfattiga personer och kvinnor använder kollektivtrafik i högre grad än andra personer bidrar investeringar i effektiva kollektivtrafiksystem till att öka dessa personers förmåga att påverka sin vardag i större utsträckning än åtgärder inom andra trafiksystem.

Förmågan att påverka sin vardag hänger vidare samman med hur kollektivtrafiksystemen bidrar till att förändra samhällsförhållanden och livsmönster. Ett sådant exempel rör jämställdhet där skillnader i ansvar för arbete, hushåll och barn mellan män och kvinnor gör att de använder trafiksystem på olika sätt. Att förbättra kvinnors tillgång till trafiksystemen genom att anpassa dem till rese-mönster som kvinnor i högre grad än män har är därmed väsentligt ur ett jämställdhetsperspektiv. Men det är inte tillräckligt, utan också trafiksystemens roll i att förändra köns-mönster så att både män och kvinnor har lika chanser att gestalta vardagslivet behöver diskuteras. Ett jämställt trafiksystem skulle bidra till såväl bättre tillgång för män och kvinnor och en förändring av existerande köns-mönster. Därmed skulle individens förmåga att välja hur vardagen ser ut och förmåga att välja trafiksystem öka.<sup>41</sup> På ett likartat sätt kan man säga att det förhåller sig när det gäller socioekonomiska förhållanden och etnicitet.

### **Rättighetsperspektivet**

I denna konsekvensanalys fokus på rättigheter ligger en användning av det som brukar kallas för ett rättighetsperspektiv. I rättighetsperspektivet betonas att man måste bedöma rättighets- och skyldighetsbärares förmåga att förverkliga rättigheter och att man ska bidra till att stärka denna kapacitet samt att utvärdera policier och projekt med avseende på förverkligandet av rättigheter.

I det senare läggs vikt inte bara vid resultatet utan också hur man kommit dit: processen av beslutsfattande och genomförande. Inte minst den vikt som läggs vid processen av att bestämma policier och dess genomförande gör människors eget deltagande och delaktighet centralt. Av det skälet är rättighetsbärares deltagande i beslut om policier och program en väsentlig dimension till rättighetsperspektivet. Deltagandet möjliggör en anpassning av policier till en lokal situation och de

---

<sup>41</sup> Se t ex Transgen (2007) Gender Mianstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices. University of Copenhagen, s 42ff.

omständigheter som finns, en debatt kring prioriteringar av målsättningar och delaktighet i genomförandet. Deltagande är ett viktigt led i stärkandet av människors förmåga att ha kunskap om rättigheter och kunna använda sig av dem i sin vardag.

Förhållandet mellan gestaltningen av vardagen och ett trafiksystem som bidrar till detsamma på ett sätt som ger personer möjligheter att välja handlar om förverkligandet av rättigheter. Individens förmåga att gestalta sina liv är baserat på rättigheter. Som exempel kan nämnas att trafiksystemen spelar en central roll i att förverkliga rätten till arbete. Att kunna resa till arbetet på ett billigt och effektivt sätt och att kunna kombinera detta med vardagslivet i övrigt är förutsättningar för att kunna förverkliga rätten till arbete. På motsvarande sätt är rörlighet en av förutsättningarna för exempelvis organisationsfrihet och deltagande i föreningar, partier, organisationer och liknande.

Det visar hur rörlighet är en av förutsättningarna för att människor ska kunna använda och åtnjuta andra rättigheter, såväl medborgerliga och politiska som sociala rättigheter. Inte minst i ett samhälle som bygger på rörlighet och uppdelning av aktiviteter i rummet är rörlighet och jämlik tillgång till medlen för rörlighet väsentligt.<sup>42</sup> Det gör rörlighet till av det moderna samhällets viktiga rättigheter. Begränsningar och hinder för rörlighet och tillgång till trafiksystem påverkar förverkligandet av rättigheter på ett negativt sätt. En del som diskuterar frågan talar i det här sammanhanget om rörlighetsbaserad uteslutning och marginalisering. Rörlighetsrelaterad social uteslutning handlar om de hinder och svårigheter som personer har att delta i samhället, i ekonomiska, politiska, sociala och kulturella aktiviteter.<sup>43</sup>

### **Andra studier av sociala konsekvenser av kollektivtrafiksystem**

I studien refereras och används studier av transportpolitik, rese mönster och liknande löpande. Det finns ett stort antal studier av socioekonomisk lönsamhet av kollektivtrafikinvesteringar och också studier av särskilda frågor som exempelvis tillgänglighet för funktionsnedsatta, men däremot få studier av sociala

---

<sup>42</sup> Det moderna samhället som ett samhälle karaktäriserat av rörlighet har diskuterats av många samhällsforskare. Fokus i denna analys ligger på fysisk rörlighet i tid och rum, men rörlighet kan förstås också i bredare mening till exempel som de kontakter och nätverk som upprättas genom internet. Forskare skiljer mellan fysisk rörlighet, virtuell rörlighet och medial rörlighet; se t ex Eva Thulin & Bertil Vilhelmsson (2007) *Rörlighetens tid*. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen.

<sup>43</sup> Susan Kenyon, Glenn Lyons & Jackie Rafferty (2002) "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility." *Journal of Transport Geography*, vol 10: 207-219.

konsekvenser av specifika kollektivtrafiksatsningar som den som planeras i Malmö stad.

I Transecon (Urban transport and local socio-economic development), ett forskningsprojekt om kollektivtrafiksatsningar finansierat av EU, undersöktes 13 olika kollektivtrafikprojekt.<sup>44</sup> Två av dessa handlade om spårvägar – i Bratislava och Valencia – medan flertalet av dem rörde tunnelbana och järnvägslinjer. Man har bland annat undersökt de effekterna när det gäller ekonomisk tillväxt, frågor om tillgänglighet och hållbarhet. Man kom fram till att det är svårt att dra generella slutsatser då exempelvis utveckling av centrala områden av en stad kan leda till ökad ekonomisk tillväxt och positiva effekter på den sociala integrationen, men också till utflyttning, kontorisering och liknande. Man pekar också på att de projekt lyckats bäst där kollektivtrafiksystemens utbyggnad och uppbyggnad kombinerats med stadsplaneringsåtgärder för att utveckla närliggande områden och investeringar för ekonomisk förnyelse. Det krävs således en bredd i ansats och åtgärder för att de ska ha full effekt.<sup>45</sup>

I Transecons genomgång nämns kollektivtrafikutbyggnad i Helsingfors och Zürich som intressanta när det gäller kombination av kollektivtrafik och trafikdämpande åtgärder gällande biltrafiken.<sup>46</sup> Satsningar i den engelska staden Tyne and Wear har visat på vissa om än begränsade effekter när det gäller arbetsmarknad. Studier av fysisk tillgång till kollektivtrafik visar att byggandet av en ringlinje för tunnelbanan i Madrid förbättrat tillgången avsevärt. Med tanke på planerna för en ringlinje på Kontinentalbanan och genom Citytunneln kan det vara av intresse för Malmö stad. När det gäller konsekvenser för stadsförnyelse nämns Valencia som intressant exempel.<sup>47</sup>

Mer specifikt rörande de två städer där spårvägsutbyggnad stod i fokus kunde man notera relativt stora ekonomiska effekter i Valencia. I Valencia kunde man se tydliga effekter i de områden som den nya spårvägslinjen löper genom, bland annat en förnyelse av områden när det gällde service och en förändring från ekonomiskt utsatta till ekonomiskt expansiva områden. I Bratislava var dessa effekter inte på samma sätt påtagliga. Investeringarna i Valencia bedöms av inblandade parter vara långsiktigt hållbara då det bland annat ökat tillgänglighet för socialt utsatta grupper som använder de nya spårvägsförbindelserna i hög grad, samtidigt som man också

---

<sup>44</sup> Se websida: <http://www.boku.ac.at/verkehr/transecon.html>

<sup>45</sup> Transecon (2002) "State of the art." Wien: Transecon.

<sup>46</sup> Transecon (2003) "Socio-Economic Impact Assessment." Newcastle: Transecon.

<sup>47</sup> Transecon (2003) "Socio-Economic Impact Assessment." Newcastle: Transecon.

sett en allmän ökning av biltrafiken. I Valencia visas också på behovet av samarbete mellan lokala och regionala myndigheter då koordinationen mellan myndigheter till en början var relativt dåligt, vilket bland annat framkom i att satsningarna på spårvägar inte kopplades samman med trafikdämpande åtgärder när det gäller biltrafiken.<sup>48</sup>

### **Policymetoder**

I arbete med mänskliga rättigheter och ökad jämlikhet och jämställdhet har under längre tid diskuterats vilket slags metoder i policyarbete för planering och genomförande man bör använda sig av.

Bland de olika metoderna eller instrumenten märks inte minst *integrering* (*mainstreaming*) som är ett arbetssätt som vuxit fram under de senaste tjugo åren inom policydiskussioner och antagits som den officiella politiken när det gäller jämställdhetsarbete i Sverige. Det är också i fråga om könsmissiga skillnader och ojämlikheter och skapande av ett mer jämställt samhälle som integrering använts mest.

Integrering handlade till en början om att "lägga till", exempelvis kön, etnicitet, ålder och liknande till redan etablerade policier, program och så vidare, men kritiken av denna ansats har gjort att man numera lägger vikt vid att det handlar om att de som berörs ska ha möjlighet att delta i beslutsfattande och planering för att det "perspektiv" som ska integreras blir en del av policier redan från början.

Att utvärdera konsekvenser av policy är av stor vikt för ett systematiskt policyarbete. I sammanhanget har man särskilt under senare tid fört en diskussion om olika slags *indikatorer*. Man kan skilja mellan olika slags indikatorer: (1) aktivitetsindikatorer som handlar om vilka slags aktiviteter som genomförs (exempelvis andel av anställda som gått en viss utbildning), (2) resultatindikatorer som handlar om effekter och (3) processindikatorer varigenom man försöker mäta i vilken utsträckning kommunen anstränger sig att förverkliga rättigheter.<sup>49</sup> Mätning av resultat får ofta ske genom användning av närmevärden.<sup>50</sup> Ohälsotal fungerar exempelvis som ett sätt att mäta

---

<sup>48</sup> Transecon (2003) "Socio-Economic Impact Assessment." Newcastle: Transecon.

<sup>49</sup> Abiri, Brodin & Johansson 2008: 63f.

<sup>50</sup> Som exempel kan nämnas de utvärderingar som görs av folkhälsosituationen i kommuner. I dessa används en rad nyckeltal för att beskriva sociala och ekonomiska förhållanden i kommuner och stadsdelar. I dessa utvärderingar mäts mänskliga rättigheter inte i förhållande till processen av förverkligande, men däremot i förhållande till det sammanlagda resultatet av olika aktörers verksamhet och andra samhällsfaktorer. Att mäta resultat genom närmevärden är en ganska vanlig strategi i arbetet med

hur väl rätten till hälsa tillgodoses även om det inte säger allt om rätten till hälsa, köer till bostäder och antalet hemlösa säger något om hur väl rätten till bostad uppfylls och så vidare. Det är också viktigt att mäta vilka skillnader som finns mellan personer, beroende på kön, etnicitet och så vidare, eftersom kommuner är skyldiga att förverkliga rättigheter på ett likvärdigt sätt. Att mäta processer är mycket svårare. Möjliga sätt inkluderar att fokusera på de begrepp och verktyg som används för att åstadkomma vissa resultat, exempelvis avsättning av personella och ekonomiska resurser, initiativ till samverkan med andra aktörer, antagandet av handlingsplaner och liknande.

---

mänskliga rättigheter; se t ex Todd Landman (2004) "Measuring Human Rights," *Human Rights Quarterly*, vol 24: 890-923.

## Referenser

- Abiri, Elisabeth, Anna Brodin & Peter Johansson (2008) *Mänskliga rättigheter? "Jag vet att dom finns och jag tror att Sverige är bra på dom"*. *Handbok i mänskliga rättigheter på kommunal nivå*. Stockholm: Fritzes.
- Banverket (2009) "Kontinentalbanependel. Idéstudie." 2009-07-31.
- Dahl, Åsa m fl (2003), *Effekter av framtida regionförstoring i Stockholm-Mälardalen*. Rapport 1:2003.
- Friberg, Tora m fl (2004) *Persontransporternas vita fläckar – Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv*. Linköpings universitet: Centrum för kommunikationsstrategiska studier.
- Friedkin, Noah (2004) "Social Cohesion" *Annual Review of Sociology*, vol 30: 409-425.
- Hedlund Thulin, Kristina (2008) *Lika i värde och rättigheter. Om mänskliga rättigheter*. Stockholm: Norstedts.
- Internationella handelshögskolan i Jönköping och Västrafik (2006) "Kollektivtrafikens roll för regionförstoring och tillväxt i Västra Götaland." Jönköping: Internationella handelshögskolan i Jönköping.
- Jones, Peter & James Paskins (2008) "Identifying the Accessibility Problems of Disadvantaged Groups & Generating Solutions." Centre for Transport Studies, UCL.
- Kenyon, Susan, Glenn Lyons & Jackie Rafferty (2002) "Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility." *Journal of Transport Geography*, vol 10: 207-219.
- Landman, Todd (2004) "Measuring Human Rights," *Human Rights Quarterly*, vol 24: 890-923.
- Larsson, Anita & Anne Jalakas (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv* (Stockholm: SNS).
- Law, Robin (1999) "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility." *Progress in Human Geography*, vol 23, nr 4: 567-588.
- Listerborn, Carina (2002) "Trygg stad: diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik." Göteborg: Chalmers tekniska högskola
- Länsstyrelsen i Skåne (2007) "Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kväveoxid i Malmö." Malmö: Länsstyrelsen i Skåne.
- Polk, Merritt (2001) "Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Sweden." *Vinnova Debatt*, 2001:1.
- Magnusson Turner, Lena (2008) *Delad stad*. Umeå: Boréa
- Malmö stad (2004) "Trafikstrategi för Malmö." Antagen av kommunfullmäktige 2004-04-29.
- Malmö stad (2004) Malmös stationsnära områden. Dialog-PM 2004:3. Malmö stad: Malmö stadsbyggnadskontor.

Malmö stad (2007) "Möten i staden. Om vikten av att se den andre i vardagen." Dialog-PM 2006:1. Malmö stad: Malmö stadsbyggnadskontor.

Malmö stad (2007) "Segregationens dynamik och planeringens möjligheter. En studie av bostadsmarknad och flyttningar i Malmöregionen." Malmö stad: Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Malmö stad (2008) "Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö." Malmö stad.

Malmö stad (2008) Malmö stads välfärdsredovisning 2008.

Malmö stad (2008) "Framtidens kollektivtrafik i Malmö." Förslag till slutrapport 2008-10-22.

Malmö stad (2008) "Rosengård! Strategier för hållbar utveckling i en stadsdel." Dialog-PM 2008:1. Malmö stad: Malmö stadsbyggnadskontor.

Malmö stad (2008) "Stadsutbyggnad och kollektivtrafik 2030." Slutrapport av delprojekt B/C i utredningen om Framtidens kollektivtrafik i Malmö. 2008-10-22.

Malmö stad (2008) "Kollektivtrafikens förutsättningar – regional utveckling och attraktivitet".

Malmö stad (2009) "Malmöbornas resvanor – fördjupning av RVU 2008." Gatukontoret Malmö. 2009-07-24.

Ristilammi, Per-Markku (2006) "Memento Rosengård", i Ove Sernhede & Thomas Johansson (red) *Storstadens omvandlingar. Postindustrialism, globalisering och migration. Göteborg och Malmö (Göteborg: Daidalos), s 211-222.*

Spång, Mikael (red) (2009) *Mänskliga rättigheter - ett ofullbordat uppdrag.* Malmö: Liber.

Stigendal, Mikael (1999) *Sociala värden i olika sociala världar. Segregation och integration i storstaden.* Lund: Studentlitteratur.

Thulin, Eva & Bertil Vilhelmsson (2007) *Rörlighetens tid.* Göteborg: Kulturgeografiska institutionen

Transecon (2002) *State of the art.* Wien: Transecon.

Transecon (2003) *Socio-Economic Impact Assessment.* Newcastle: Transecon.

Transgen (2007) *Gender Mainstreaming and European Transport Policies and Research. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices.* University of Copenhagen

Trivector Traffic (2009) "Samhällsekonomisk värdering av spårväg i Malmö – utvärdering av sju möjliga spårvägsstråk." Rapport 2009:16

Öhrström, Bo (2006) "Urban och ekonomisk utveckling. Platsbaserade strategier i den postindustriella staden", i Ove Sernhede & Thomas Johansson (red) *Storstadens omvandlingar. Postindustrialism, globalisering och migration. Göteborg och Malmö (Göteborg: Daidalos), s 41-85.*

Detta är en delrapport inom det förvaltningsövergripande projektet Framtidens kollektivtrafik i Malmö.

En social konsekvensanalys innebär att man utgår från människors möjlighet till delaktighet och vad den planerade insatsen ger för konsekvenser för detta. Det kan te sig svårare att ta hänsyn till sociala konsekvenser eftersom det inte finns en tradition av att räkna på dem som andra samhällsekonomiska bedömningar. Likväl är det just för de sociala effekterna som satsningarna på kollektivtrafik är viktigast.

