

Mistra Urban Futures
Rapport 2017:4

Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv

- en kunskapsöversikt



Lisa Ström
Stefan Molnar
Sanna Isemo

MISTRA
**URBAN
FUTURES** 

"Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt"

Authors:

Lisa Ström, Göteborgsregionens kommunalförbund GR

Stefan Molnar, RISE (Research Institutes of Sweden) och Chalmers Tekniska Högskola

Sanna Isemo, Mistra Urban Futures

Reviewed by: Fredrik Magnusson, Skaraborgs kommunalförbund och Moa Tunström, Nordregio

© Mistra Urban Futures, 2017

www.mistraurbanfutures.org

Mistra Urban Futures is an international centre for sustainable urban development. We believe that the coproduction of knowledge is a winning concept for achieving sustainable urban futures and creating accessible, green and fair cities. The Centre is hosted by Chalmers University of Technology and has five platforms in Cape Town, Kisumu, Gothenburg, Skåne and Sheffield-Manchester as well as a node in Stockholm.

Mistra Urban Futures is financed by the research foundation Mistra and Sida, together with a consortium comprising of Chalmers University of Technology, the University of Gothenburg, the City of Gothenburg, the Gothenburg Region Association of Local Authorities (GR), IVL Swedish Environmental Research Institute, the County Administrative Board of Västra Götaland, and the Region of Västra Götaland, along with funders on the various platforms.



Socio-spatial Transformations: the impact of social agency on spatial form, and of the built environment on social activities.

Cover photo: Pittock Mansion, Portland, United States. By Adrian, www.unsplash.com

Innehåll

Mistra Urban Futures rapport	1
Kapitel 1: Inledning	4
1.1 Varför en kunskapsöversikt och för vem?	4
1.2 Mål och Syften	5
1.3 Metod och genomförande	5
1.4 Avgränsningar	6
Kapitel 2: Övergripande perspektiv på social hållbarhet i samhällsplanering	8
2.1 Vad är samhällsplanering?	8
2.2 Olika förhållningssätt till social hållbarhet	11
2.3 Vad innebär social hållbarhet i samhällsplanering?	13
2.4 EGNA REFLEKTIONER	14
Kapitel 3: Exempel på socialt hållbarhetsarbete i svensk samhällsplanering	16
3.1 Lagar, mål och konventioner	16
3.2 Strategier	18
3.3. Metoder och verktyg	26
3.4 Egna reflektioner	32
Kapitel 4: Kunskapsbehov	33
4.1 växelverkan mellan olika nivåer och dimensioner	33
4.2 Utveckla existerande analys- och certifieringsverktyg	34
4.3 Mäta, strukturera och värdera	36
4.4. Uppföljning	37
4.5 Egna reflektioner	38
Kapitel 5: Sammanfattande diskussion	40
Referenslista	42
Litteratur	42
Webbplatser	46
Muntliga källor	47
Bilaga 1: Projektdeltagare och intervjupersoner	48

Kapitel 1: Inledning

Kapitlet beskriver bakgrunden till kunskapsöversikten, dess syfte, metod och organisation samt rapportens upplägg.

1.1 VARFÖR EN KUNSKAPSÖVERSIKT OCH FÖR VEM?

Den sociala dimensionen av hållbar utveckling står högt på agendan såväl i Sverige, som internationellt. Trots att det är över 30 år sedan som begreppet introducerades inför en större publik i och med Brundtlandskommissionens slutrapport *Vår gemensamma framtid* (Världskommissionen för miljö och utveckling, 1987) har vi lång väg att vandra till den rättvisa fördelning av hälsa och välfärd som där hänvisades till. Exempelvis visar den uppmärksammade ”Marmotrapporten” (CSDH, 2008) hur medellivslängden och folkhälsan samtidigt som den blir bättre i vissa delar av världen, stagnerar i andra. Detta parallellt med stora hälsoklyftor inom och mellan länder. Även om Sverige fortfarande tillhör några av världens mest jämlika länder, ekonomiskt sett, så har inkomstskillnaderna i Sverige ökat betydligt de senaste tjugo åren (OECD, 2011).

Samhällsplanering är en av många processer som kan bidra till ett mer hållbart Sverige. Dock har den sociala dimensionen hamnat i skymundan, tvärt emot vad svensk lagstiftning betonar (Nyström & Tonell, 2012). Likväl som att det inte är entydigt hur ekologisk eller ekonomisk hållbarhet definieras är det heller inte självklart, varken inom forskarvärlden eller i planeringspraktiken, hur begreppet social hållbarhet bör förstås och omsättas till praktisk handling i svensk samhällsplanering. Även om det redan finns en lång diskussion kring många av de aspekter som idag brukar relateras till social hållbarhet, så som rättvisa (Fainstein, 2009), delaktighet (Healey, 1997) och jämlikhet (Harvey, 2009) så finns det mindre arbete gjort i Sverige som uttryckligen sätter fokus på begreppet social hållbarhet i relation till samhällsplanering. Vi vill med denna rapport bidra till denna diskussion genom att på ett lättförståeligt sätt samla olika förhållningssätt och metoder utifrån ett bredare samhällsplaneringsperspektiv, med specifikt fokus på lokal och regional fysisk planering, bostadsplanering samt transportplanering.

Initiativet till projektet togs hösten 2016 av Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). GR har i sin verksamhetsinriktning pekat ut social hållbarhet som ett fokusområde. Sedan två år tillbaka finns en arbetsgrupp för social hållbarhet som arbetar på uppdrag av socialchefer och samhällsbyggnadschefer i regionen med fokus på sociala aspekter i samhällsplanering och samhällsbyggnad. Det var i GR:s försök att skapa större förståelse för begreppet social hållbarhet och vad det kan tänkas innebära i relation till samhällsplanering som idén till att skapa en kunskapsöversikt uppkom.

Då ett stort antal aktörer har deltagit i arbetet och detta har skett inom ramen för Mistra Urban Futures – en kunskapsplattform för forskare och praktiker – så är

målgruppen för rapporten bred. Den kan sägas bestå av teoretiskt intresserade praktiker och praktiskt orienterade forskare som har ett intresse för och kompetens inom såväl det sociala området som samhällsplanering. Ambitionen är att resultatet ska kunna inspirera till fortsatt arbete både i enskilda organisationer och i bredare samverkan mellan flera aktörer.

1.2 MÅL OCH SYFTEN

Ett mål med projektet har varit att skapa förståelse för aktuella forskningsperspektiv, praktiska exempel och kunskapsluckor rörande social hållbarhet och samhällsplanering. Vidare har arbetet haft som mål att kartlägga experter inom området samt bygga nätverk med ambitionen att fortsättningsvis ta sig an vissa av de identifierade kunskapsluckorna genom nya projekt. Som en del av arbetet publiceras denna kunskapsöversikt med syfte att på ett brett och lättillgängligt vis;

- 1) åskådliggöra ett antal övergripande perspektiv på begreppet social hållbarhet i relation till samhällsplanering,
- 2) ge praktiska exempel på arbete med social hållbarhet inom ramarna för samhällsplanering i Sverige samt
- 3) visa på ett antal kunskaps- och utvecklingsbehov som är identifierade inom forskning och i praktiskt utvecklingsarbete.

Dessa tre syften försöker vi ta oss an i kommande tre kapitel.

1.3 METOD OCH GENOMFÖRANDE

Arbetet med kunskapsöversikten har utförts av en mindre arbetsgrupp bestående av en regionplanerare (vid GR), en forskare (vid forskningsinstitutet RISE samt Chalmers Tekniska Högskola) och en tjänsteperson (vid forskningscentret Mistra Urban Futures). Även fem praktikarbetare har arbetat inom projektet. Syftet med projektorganisationen har varit att generera ett projekt med bas i såväl forskning som planeringspraktik. Projektet startade i november 2016 och pågick fram till augusti 2017. Till arbetet har det funnits en referensgrupp knuten, med representanter från kommuner, statliga myndigheter, regioner och akademi (se bilaga 1). Referensgruppen har haft fyra träffar under projektets gång.

Tidigt i processen gjorde arbetsgruppen tillsammans med referensgruppen en avgränsning av vilka samhällsplaneringsprocesser som arbetet skulle inrikta sig på. Dessa områden var fysisk planering på lokal och regional nivå, transportplanering (transportinfrastruktur och kollektivtrafik) samt bostadsplanering och bostadsförsörjning. Dessutom identifierades näringslivets och civilsamhällets roll som betydelsefulla att belysa. Det beslutades att projektet skulle fokusera på hur social hållbarhet i samhällsplanering kan definieras, hur social hållbarhet integreras i samhällsplanering samt vilka kunskapsluckor och utvecklingsbehov som existerar.

Dessa utgångspunkter användes för urval av intervjupersoner och dokument, för organisering av intervjuguide samt för kodning och analys av insamlade data. Totalt lästes och analyserades ett 50-tal rapporter och vetenskapliga publikationer. Parallellt genomfördes ett 30-tal semi-strukturerade intervjuer med aktörer från olika sektorer: forskare från olika discipliner, tjänstepersoner från kommun, myndighet, region eller näringsliv samt personer verksamma inom civilsamhället (se bilaga 1). För ett uppnå ett strukturerat urval och utifrån ambitionen att fånga en bredd av olika perspektiv användes ett antal kriterier för urval av intervjupersoner. Ett syfte med intervjuerna var att stärka upp och ge en mer detaljerad bild av projektets frågeställningar som komplement till litteraturen. Intervjuerna syftade även till att fånga upp relevant litteratur och praktiska exempel som kunde vara av intresse för kunskapsöversikten, samt att ge uppslag för framtida projektutveckling.

Som en del av arbetet har det även genomförts en relativt omfattande kartläggning av praktikorienterade verktyg för analys av sociala frågor i fysisk planering, en så kallad ”verktygsöversikt” (Eken, Magnusson, Hildesson, Molnar & De Fine Licht, 2017). Det har även gjorts en kartläggande intervjustudie med socialchefer och samhällsbyggnadschefer som sammanställts till en rapport om sociala aspekter i samhällsplanering och samhällsbyggnad i Göteborgs- och Boråsregionen (Bäcklin, 2017).

Med målet att stärka studiens relevans och kvalitet har denna presenterats och stämts av på tre seminarier riktade till forskare och praktiker. Tidigt genomfördes en workshop med 30 personer från offentlig förvaltning, näringsliv och akademi tillhörande SOMSA – Nätverket för socialt medveten samhällsplanering (SOMSA, 2017). Vidare anordnades ett kunskapsseminarium då över 100 personer från akademi, civilsamhälle, näringsliv och offentlig förvaltning medverkade och då ett preliminärt resultat av kunskapsöversikten presenterades och diskuterades. I slutfasen av projektet genomfördes ett rapportseminarium, där en forskare och en planeringspraktiker hade rollen som opponenter och en diskussion fördes tillsammans med ytterligare tio deltagare.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Som nämndes ovan har samhällsplanering avgränsats till fysisk planering på kommunal och regional nivå, transportplanering (transportinfrastrukturplanering och kollektivtrafikförsörjning) och planering för bostadsförsörjning. Vi har alltså inte fokuserat på områden såsom klimat, energi- eller vattenplanering eller kulturmiljö. Fokus har legat på Sverige och särskilt de tre storstadsregionerna.

Tidigare forskning har visat på glappet som finns mellan politiska målsättningar och vad som faktiskt sker i praktiken¹. Det här projektets begränsade tid och omfattning har dock inte tillåtit oss att utforska detta område närmare. I rapporten synliggörs flera ”intressanta exempel” som lyfts fram av intervjupersoner och i den litteratur vi läst. I arbetet med kunskapsöversikten har det dock inte ingått att undersöka effekterna eller bedöma kvaliteten av olika insatser. Exempler syftar till att inspirera och ligga till grund för fortsatt diskussion om huruvida dessa exempel kan tillämpas och anpassas i andra sammanhang. Inte heller initiativ och aktiviteter som bidrar till den fysiska planeringen, transportplaneringen och bostadsförsörjningen och som sker utanför de formella planeringsprocesserna, det vill säga som inte är initierade av offentliga aktörer, har inkluderats i kunskapsöversikten.

¹ Två exempel är de tidigare Mistra Urban Futures-projekten Dela[d] stad och KAIROS "Kunskap om och arbetssätt i rättvisa och socialt hållbara städer", som båda tog utgångspunkt i en medvetenhet om glappet mellan retorik och praktisk handling i fråga om social sammanhållning i städer, då särskilt Göteborg. Dela[d] stad resulterade i praktisk användbar kunskap om hur stadsbyggnadsprofessionen kan bidra till att synliggöra ojämlika livsvillkor, och därmed skapa bättre förutsättningar för ökad måluppfyllelse. KAIROS resulterade i ett antal så kallade "Synvänder" som kan inspirera till förändrade tanke- och arbetssätt för en rättvis och hållbar samhällsutveckling. För mer info, se <http://www.mistraurbanfutures.org/sv/projekt/delad-stad> och <http://www.mistraurbanfutures.org/sv/projekt/kairos>.

Kapitel 2: Övergripande perspektiv på social hållbarhet i samhällsplanering

Syftet med det här kapitlet är att introducera ett antal olika perspektiv som läsaren kan använda för att förstå social hållbarhet i samhällsplanering. Inledningsvis beskrivs vad samhällsplanering är, följt av en redogörelse för några olika förhållningssätt till begreppet social hållbarhet. Slutligen leder detta fram till en diskussion om vad social hållbarhet innebär i ett samhällsplaneringsperspektiv.

2.1 VAD ÄR SAMHÄLLSPLANERING?

I en svensk kontext handlar samhällsplanering om att under demokratiska former ta fram riktlinjer för utveckling av bebyggelse, service, kommunikationer och miljö (NE, u.å.). Samhällsplanering innefattar en lång rad olika typer av aktiviteter på både lokal, regional och nationell nivå, men avgränsas i det här sammanhanget till fysisk planering, transportplanering (transportinfrastrukturplanering och kollektivtrafikförsörjning) samt planering för bostäder på lokal och regional nivå.

Vi redogör här för planeringsprocesser på nationell, regional och lokal nivå, och ger en introduktion till olika offentliga aktörers ansvar och roller. Syftet är att skapa en grundläggande förståelse för samhällsplanering i sin helhet innan vi går vidare. Uppdelningen mellan olika sektorer, såsom det offentliga systemet med politik och administration, näringsliv och civilsamhälle bygger till stor del på traditioner och institutioner som växt fram under lång tid. (Olsson, 2012). Det är dock viktigt att ha med sig att gränsdragningen och rollfördelningen mellan olika sektorer i samhällsplaneringen löpande omförhandlas och förändras i takt med att samhället i stort förändras.

2.1.1 Lokal nivå

Den största delen av samhällsplanering på lokal nivå sker inom ramen för de planer eller program som kommuner tar fram med grund i sitt planmonopol. Detta benämns ibland som fysisk planering och innebär planläggning av mark- och vattenanvändningen inom kommunens geografiska område. I översiktsplanering och detaljplanering fastslås lokalisering av bostäder, transportinfrastruktur, verksamheter och service.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande. Den är dock ett viktigt styrdokument och hanterar strategiska frågor, exempelvis utbyggnad av bostadsområden eller det kommunala vägnätet. I översiktsplanen ska det framgå hur kommunen i den fysiska planeringen tar hänsyn till och samordnar nationella och regionala mål samt planer och program av betydelse för hållbar utveckling. Det

förekommer även fördjupningar och tillägg till översiktsplanen för begränsade delar av kommunen, exempelvis för tätorter. Detaljplaner och områdesbestämmelser är juridiskt bindande och reglerar mark och vattenområden samt bebyggelse för ett än mer avgränsat område, exempelvis en stadsdel eller ett kvarter. Kommunerna ansvarar även, enligt bostadsförsörjningslagen, för att ta fram riktlinjer för bostadsbyggandet genom så kallade bostadsförsörjningsprogram. Dessa baseras på demografi, efterfrågan, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar (Boverket, 2017a).

Byggandet av bostäder överläts idag till största delen till näringslivet och andra icke-offentliga aktörer och regleras genom exempelvis avtal och planer. I de fall då det rör sig om kommunal mark har kommunen möjlighet att påverka viss utformning och även upplåtelseformer genom så kallade markanvisningsavtal. En kommun som arbetar med markanvisning är ålagd att ta fram riktlinjer för markanvisning. Dessa ska tydliggöra kommunens mål med att upplåta mark till exploatörer samt handläggningsrutiner och principer för prissättning. Om kommunen inte äger marken kan ansvar mellan kommun och exploatör ändå regleras i exploateringsavtal (SOU, 2015). Byggnadernas utformning och särskilda byggkrav regleras även genom bygglov.

De allmännyttiga kommunala bostadsföretagen, i de fall ett sådant bolag finns, har också en viktig roll i bostadsbyggandet. Dessa bostadsbolag ska sedan 2011 drivas affärsmässigt, vilket innebär att avkastningskraven ska motsvara krav för privata bolag. Via ägardirektiven till bostadsbolaget kan kommunen påverka inriktningen, exempelvis för byggande av specifika upplåtelseformer (SOU, 2015).

2.1.2 Regional nivå

En annan del av det svenska arbetet med fysisk planering sker inom ramen för de planer och program som tas fram på regional nivå, då till viss del andra frågor hanteras av mer kommungränsöverskridande karaktär, exempelvis transportinfrastruktur och material-, vatten- eller energiförsörjning. Planer och program på regional nivå går under olika benämningar och regleras av olika lagstiftning. Det är dock inga dokument som är bindande, trots att det kan förekomma i form av att meddela föreläggande, när det gäller kollektivtrafikplanering och bostadsförsörjning. De flesta tas fram på länsnivå, enligt administrativa gränser, men den regionala nivån kan även ha en mer funktionell karaktär i form av ett mellankommunalt samarbete (SOU, 2015).

Det kan i detta sammanhang konstateras att förutsättningarna för regional planering är olika i olika geografier. I storstadsregioner har den regionala planeringen ofta en mer fysisk inriktning och handlar exempelvis om att möjliggöra kommungränsöverskridande behov av kollektivtrafik, vattenförsörjning och liknande för en växande befolkning. I mer glesbefolkade län ser behoven annorlunda ut. Där kan planeringen exempelvis användas som verktyg för att långsiktigt stärka underlaget för olika typer av service och tjänster, eller för att stärka näringslivet.

Regional planering i Sverige kan antingen ske enligt plan- och bygglagen (PBL) och utförs då av ett så kallat regionplaneorgan. I Sverige finns i dagsläget dock enbart två sådana, i Stockholm och i Göteborg. I Stockholm är regionplaneorganet en del av Stockholms läns landsting och i Göteborg ett kommunalförbund. Övriga regioner arbetar med regionalt tillväxtarbete där en central utgångspunkt är att ta fram en regional utvecklingsstrategi (Boverket, 2017b). Det regionala tillväxtarbetet är bredare än fysisk planering och sker utanför PBL.

Transportplaneringen är en viktig regional fråga. Transportplanering handlar dels om planering av transportinfrastruktur men även om utveckling av kollektivtrafik. Länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan fastslår hur investeringar på det regionala vägnätet ska fördelas och prioriteras i tolvåriga länsplaner för regional transportinfrastruktur. Planerna uppdateras vart fjärde år (Boverket, 2017b).

Regionala kollektivtrafikmyndigheter fastställer, enligt kollektivtrafiklagen, utvecklingen av kollektivtrafiken och hur denna ska utföras i respektive län. En regional kollektivtrafikmyndighet kan vara antingen en region, landsting, regionförbund eller kommunalförbund. Det strategiska dokument där dessa frågor hanteras kallas trafikförsörjningsprogram (SKL, 2017; SOU, 2015).

2.1.3 Nationell nivå

I Sverige sker ingen samhällsplanering av landområden på nationell nivå. Däremot förekommer viss havsplanering. Staten anger dock ramarna för den kommunala och regionala fysiska planeringen genom nationella mål och lagar, läs vidare i kapitel 3 (Boverket, 2017). Boverket är den myndighet som främst arbetar med vägledning, rådgivning och utbildningar inom fysisk planering och bostadsplanering.

Länsstyrelserna agerar ”statens förlängda arm” i respektive län och ansvarar för att de statliga intressena följs upp på regional nivå. Länsstyrelserna granskar den kommunala planeringen med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, riksintressen, miljökvalitetsnormer, strandskydd samt frågor som rör flera kommuner i länet. De tillhandahåller även planeringsunderlag, regionala bostadsmarknadsanalyser och rådgivning till stöd för kommunerna i länet.

Trafikverket är den myndighet som ansvarar för den nationella transportinfrastrukturplaneringen med utgångspunkt från regeringens infrastrukturproposition och inriktning. Den nationella transportinfrastrukturplanen är trafikslagsövergripande och sätter även de ekonomiska ramarna för den kommunala och regionala transportplaneringen (Boverket, 2017). Staten har gått från att finansiera merparten av större infrastrukturprojekt till att ställa högre krav på medfinansiering och har idag mer rollen som förhandlare. (SOU, 2015). Trafikverket ansvarar även för den fysiska planläggningen av transportinfrastrukturen, vilket sker genom framtagning av så kallade väg- och järnvägsplaner (Boverket, 2017).

2.2 OLIKA FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL SOCIAL HÅLLBARHET

I detta avsnitt lyfter vi fram ett antal övergripande förhållningssätt eller teman som berör social hållbarhet som begrepp. Då det inte förefaller finnas någon större vetenskaplig diskussion som uttryckligen berör begreppet social hållbarhet i relation till begreppet samhällsplanering sker diskussionen här istället i relation till en rad ofta citerade vetenskapliga studier inom områden så som stadsplanering, transportplanering och bostadsplanering. Merparten av dessa är översiktsstudier som diskuterar olika sätt att se på begreppet social hållbarhet, såväl inom tidigare forskning som inom planeringspraktiken.

2.2.1 Social hållbarhet – ett begrepp med många betydelser

Diskussionen om begreppet social hållbarhet har varit på agendan sedan Brundtlandskommissionens slutrapport *Vår gemensamma framtid* presenterades år 1987. Med en hållbar utveckling menas en utveckling som inte bara garanterar hälsa och välfärd på kort sikt, utan även för framtida generationer (Region Skåne, 2016). Rapporten lade grunden för förståelsen för hur den ekonomiska, ekologiska och sociala dimensionen av hållbar utveckling bildar en oskiljaktig enhet. Sedan dess har begreppet blivit föremål för både forskning, diskussion och tolkningar. På senare år beskrivs den ekologiska hållbarheten ofta som ram för de två andra hållbarhetsdimensionerna, då jordens ekosystem skapar förutsättningarna för social och ekonomisk hållbarhet. Enligt detta synsätt ses ekonomin som medlet för att uppnå ekologisk och social hållbarhet, utan att påverka dessa dimensioner negativt. Den sociala hållbarheten ses som det övergripande målet (Abrahamsson, Loretzi & Guevara, 2016). Sedan slutet av 1990-talet har också kultur börjat diskuteras som en fjärde dimension av hållbar utveckling, som en reaktion mot att denna riskerar att nedtonas eller glömmas bort om den behandlas som en aspekt av den sociala hållbarheten (Berglund, Brembeck & Sörum, 2017).

I dagens vetenskapliga diskussion kring begreppet har många forskare betonat hur begreppet social hållbarhet är ett värdeladdat och mångbottnat begrepp. (Bramley och Power, 2009; Brorström, 2015; Gustavsson och Elander, 2013; Hedenfelt, 2013; Murphy, 2012).

I olika sammanhang ges social hållbarhet olika definitioner. I val av definition spelar frågor om politik, makt och organisatoriska förutsättningar en avgörande roll. (Hedenfelt, 2013; Marcuse, 1998; Tahvilzadeh, 2015; Vifell & Soneryd, 2012; Olsson, 2012). Gustavsson och Elander (2013) menar att det inte finns någon "socialdioxid", motsvarande koldioxid, som kan användas för att förstå social hållbarhet i en enda dimension. Snarare kan närvaron av social hållbarhet och relaterade begrepp ses som ett fall av "policy makers escapism", det vill säga att begreppen döljer en komplex verklighet. Med tanke på begreppets många olika möjliga betydelser menar Vallance, Perkins och Dixon (2011) att social hållbarhet är ett "koncept i kaos" (övers. från engelska). Bramley och Power (2009) säger dock att även om social hållbarhet är ett svårt begrepp så är det värt att använda på grund

av dess politiska relevans och potentialen att faktiskt kunna peka på viktiga frågor om social rättvisa.

2.2.2 Social hållbarhet som ett separat fenomen eller en del av en treenighet

Ett annat vanligt tema eller förhållningssätt i relation till begreppet social hållbarhet berör dess koppling till det övergripande hållbarhetsbegreppet. Specifikt i relation till stadsplaneringsforskning hävdar Ghahramanpouri, Lamit och Sedaghatnia (2013) att den moderna forskningen om social hållbarhet kan delas in i två delar: en inriktning där social hållbarhet som begrepp diskuteras i sig och en inriktning där begreppet diskuteras i relation till miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Som ett exempel på den senare diskursen hävdar Cuthill (2010) att alla miljöproblem är sociala problem eftersom de skapas av människan. På liknande sätt hävdar författare såsom Boström m.fl. (2015), Murphy (2012), Gustavsson och Elander (2013) och Bradley, Tunström och Gunnarsson-Östling (2015) att hållbarhetsdiskurserna tenderar att innehålla och ibland gömma de underliggande konflikterna som finns mellan de tre dimensionerna. Vallance m.fl. (2011) ger en lite mer "pragmatisk" syn på förhållandet mellan hållbarhetsdimensionerna genom att tala om "överbryggande social hållbarhet", som är avsett att beskriva hur det finns vissa beteenden och livsstilar som faktiskt främjar miljömässig hållbarhet snarare än hotar den.

2.2.3 Social hållbarhet som bevarande och utveckling

Ett annat viktigt tema i dagens diskussion om social hållbarhet berör frågor kring tid och process (Ghahramanpouri m.fl. 2013). Här menar Vallance m.fl. (2011) att begreppet ibland förstås i relation till "utveckling" och ibland till "bevarande". Det förstnämnda avser att fånga hur begreppet social hållbarhet innefattar *utvecklandet* av vissa grundläggande mänskliga behov, såsom exempelvis boende, hälsa eller utbildning. Det senare berör hur begreppet social hållbarhet fokuserar på *bevarandet* av vissa värden, exempelvis sociala relationer och identiteter. Slutligen kan nämnas att andra forskare gör liknande distinktioner mellan social hållbarhet som ett långsiktigt mål och social hållbarhet som ett tillstånd som vi vill behålla. (Murphy, 2012; Weingaertner och Moberg, 2014; Olsson, 2012). Som vi återkommer till kan samhällelig uthållighet ses som central i fråga om social hållbarhet. Här finns en relation mellan stabilitet och flexibilitet på så sätt att flexibilitet, det vill säga förmågan att anpassa sig till nya villkor och förändringar, kan krävas för att uppnå ett uthålligt och stabilt samhälle (Olsson, 2012).

2.2.4 Social hållbarhet – som helhet eller summan av beståndsdelar

Ytterligare ett tema eller ett förhållningssätt handlar om ifall social hållbarhet definieras i sin helhet eller i termer av dess beståndsdelar. I en översikt över social hållbarhetsforskning i stadsplanering visar Weingaertner och Moberg (2014) att samtidigt som vissa forskare fokuserar på att utveckla heltäckande definitioner av vad social hållbarhet är, bestämmer sig andra snarare för att istället beskriva de

olika värden, kategorier, teman eller dimensioner som begreppet anses vara uppbyggt av. Vad gäller det senare finns det en lång rad olika idéer om vad social hållbarhet består av. Vissa författare har dock gjort försök att sammanfatta hur tidigare litteratur ser på begreppet. Här nämner exempelvis Ghahramanpouri m.fl. (2013) hur social hållbarhet i urban utveckling ofta ses som bestående av områden så som *socialt kapital, välbefinnande, livskvalitet och social sammanhållning*. Flertalet andra författare menar att *social rättvisa* och *samhällets uthållighet* är två centrala beståndsdelar (Bramley och Power 2009; Dempsey, Bramley, Power och Brown, 2011; Hamiduddin 2015; Hedenfelt 2013). I en svensk kontext gör Olsson (2012) en likartad uppdelning av social hållbarhet utifrån ett planeringsperspektiv med hjälp av begreppen *välståndsperspektiv* – möjligheten att leva ett gott liv i kombination med fördelningen av de goda villkoren i ett samhälle – och *samhällets problemlösningskapacitet* – samhällets förmåga att hantera problem som ett system, där vi alla har ansvar för det vi är en del av.

2.3 VAD INNEBÄR SOCIAL HÅLLBARHET I SAMHÄLLSPLANERING?

Så här långt har vi definierat begreppet samhällsplanering samt introducerat läsaren till några teman som begreppet social hållbarhet rör sig kring. I följande avsnitt diskuteras hur social hållbarhet kan förstås utifrån ett övergripande svenskt samhällsplaneringsperspektiv.

Samhällsplanering handlar alltså om de aktiviteter som äger rum när vi, under demokratiska former, utvecklar riktlinjer gällande bebyggelse, service och kommunikationer. Med utgångspunkt i vårt intresse för social hållbarhet innebär detta att de aktiviteter på lokal, regional och nationell nivå som samhällsplaneringen består av på en lång rad olika sätt kan bidra till – men även missgynna – samhällets sociala hållbarhet. För att förstå social hållbarhet krävs därmed att vi bryter ner begreppet samhällsplanering något ytterligare.

Till att börja med kan vi utgå från tanken att det sociala hållbarhetsbegreppet både kan beteckna *bevarandet* av sådant som vi anser är av värde (så som hälsa eller lokal identitet) och *utvecklandet* av värden som vi anser att det behövs mer av i samhället (så som utbildning eller social sammanhållning). Den breda aktivitet som vi kallar samhällsplanering kan alltså tänkas ha effekter på samhällets sociala hållbarhet genom att bidra till *bevarandet* av vissa värden, vilket är det som sker när exempelvis en länsstyrelse reglerar exploateringen av ett riksintressant geografiskt område för att detta innehåller viktiga kulturvärden eller värden för friluftslivet som anses viktiga att bevara. Likaså kan samhällsplaneringen ha effekter på social hållbarhet i den mån den bidrar till att *utveckla* värden som vi anser är viktiga. När regionala samhällsplaneringsaktörer bygger ut ny transportinfrastruktur och kollektivtrafik i sin region med följderna att användningen av buss, tåg och cykel ökar, detta med förbättrad hälsa som effekt, så har samhällsplaneringen bidragit till *utvecklandet* av ett för social hållbarhet viktigt värde, nämligen hälsa. Ett första steg i förståelsen av en samhällsplaneringsinsats bidrag (eller motsatsen) till social

hållbarhet är därmed att ställa sig frågan vilka värden insatsen bidrar till samt om det handlar om att utveckla eller bevara dessa.

Vidare bör man också fundera kring den sociala hållbarhetens *tidsdimension* och ställa sig frågor i stil med: när i tid kommer samhällsplaneringsinsatsen leda till *utvecklandet* av relevanta värden, om 5 eller 25 år? Dessutom, om en samhällsplaneringsinsats syftar till att *bevara* ett specifikt värde, kan det vara värt att fundera på hur länge detta bevarande faktiskt håller i sig. Är exempelvis det nämnda exemplet ovan (riksintresset för kulturvärde) bevarat för all framtid eller bara tills dess att en ny plan skapas om ett decennium eller två? Tidsaspekten bör också rimligen sättas i relation till en *rumslig aspekt*, eftersom samhällsplaneringsinsatser kan leda till förbättrad social hållbarhet på en plats och försämrad på en annan. Insatser i en del av en kommun eller region kan potentiellt, på grund av begränsade resurser, leda till minskade insatser i andra delar, med ökade skillnader i livsvillkor som resultat.

Ytterligare en aspekt handlar om exakt vad det är för värden, kategorier, teman eller dimensioner som begreppet social hållbarhet består av. Vi har redan beskrivit några vanligt förekommande värden som tagits upp i forskning, så som livskvalitet, hälsa, social rättvisa och social sammanhållning. Det är viktigt att i olika sammanhang fundera på vad social hållbarhet kan vara ur samhällsplaneringsperspektiv, och att då även begrunda vilka värden eller begrepp som social hållbarhet bör bestå av i den specifika kontexten och vilka begrepp som används i dialog med andra.

Slutligen menar vi att en förståelse för social hållbarhet ur samhällsplaneringsperspektiv även kräver en förståelse av vad det är för värden som samhällsplaneringsinsatser faktiskt kan, och inte kan, påverka. Här finns det redan mycket kunskap och erfarenhet att hämta. WHO:s rapport *Closing the gap in one generation* (CSDH, 2008) visar exempelvis på sambandet mellan en rättvis fördelning av samhällets resurser och människors hälsa och betonar att utvecklingen är politiskt påverkbar. Andra betonar att planeringen har betydelse för att lokalisera skolor i goda miljöer, skapa blandade och inkluderande städer och tillvarata människors erfarenhet och kunskap (Dock, Johansson & Kristersson, 2012). Ytterligare ett exempel är forskning om hur utformning av stadens rumsliga struktur påverkar segregationen (Legeby, Marcus och Berghauer Pont 2015). I nästa kapitel kommer vi mot bakgrund av det vi tagit upp i detta kapitel att konkretisera hur det är möjligt att ta sig an social hållbarhet i relation till samhällsplanering.

2.4 EGNA REFLEKTIONER

Vad kan social hållbarhet innebära i relation till samhällsplanering? Det är frågan vi försökt besvara i detta kapitel. Ambitionen har varit att lyfta fram några olika perspektiv och förhållningssätt snarare än att ge specifika definitioner.

Begreppet social hållbarhet är omdiskuterat och kan tolkas på flera olika sätt. Att det saknas en enhällig definition av social hållbarhet varslar om att vi lever i en komplex verklighet där social hållbarhet innebär olika saker för olika människor på

olika platser. Att betrakta hållbarhet som en långsiktig process snarare än ett statiskt slutmål innebär att en definition inte heller behöver vara given över tid. Vilka samhällsproblem som behöver lösas och står på agendan växlar mellan tid och rum.

Att begreppet social hållbarhet är flexibelt kan å ena sidan vara en fördel eftersom det kan samla många olika aktörer och skapa samsyn över gränser. Å andra sidan riskerar ett så brett begrepp att dölja målkonflikter och motsättningar. Kanske skulle det i vissa sammanhang vara mer fruktbart att ta sikte på konfliktytorna mellan de tre hållbarhetsdimensionerna, för att synliggöra och hantera de målkonflikter som uppstår. Ett exempel kan vara konflikten mellan krav på lönsamhet på kort sikt och behovet av prisrimliga bostäder för alla. Ett annat sätt att konkretisera diskussionen om social hållbarhet kan vara att identifiera vad som *inte* leder i en socialt hållbar riktning och börja förändringsarbetet där. En offentlig miljö som exkluderar eller diskriminerar vissa samhällsgrupper är exempelvis inte socialt hållbar varefter det blir viktigt att planera för fysisk tillgänglighet, trygghet och så vidare.

Vi ser tendenser till att ”social hållbarhet” blivit ett modeord som ingår i allt från att rubricera frukostmöten för byggbranschen till titlar på arkitektkontor. Att social hållbarhet är ett brett begrepp med stort tolkningsutrymme innebär inte att det kan fyllas med vilket innehåll som helst utifrån egna värderingar. Vi har i detta kapitel försökt visa på några olika centrala förhållningssätt som framgår av forskningslitteraturen. Detta för att ge en viss vägledning och för att lägga en grund för reflektion inför fortsatt arbete. I det sammanhang du som läsare befinner dig i, vad innebär social hållbarhet? Vilka sociala frågor eller sociala aspekter är relevanta? Vem är delaktig i diskussioner om vad ”social hållbarhet” innebär och vem utsluts från dessa diskussioner? Vilka värden eller aspekter ses som centrala och varför betonas just dessa? Vad får det för konsekvenser för hur begreppet används och hur det fortsatta arbetet bedrivs? Hur kan social hållbarhet främjas i er kontext genom en översiktsplan eller detaljplan? Ett bostadsförsörjningsprogram eller en transportplan? Eller i ett markanvisningsavtal?

Kapitel 3: Exempel på socialt hållbarhetsarbete i svensk samhällsplanering

I det här kapitlet utvecklar och konkretiserar vi diskussionen från kapitel 2. Detta genom att ge exempel på hur arbete för social hållbarhet idag bedrivs inom svensk samhällsplanering. Vi tar utgångspunkt i relevanta lagar, mål och konventioner. Därefter beskrivs ett antal strategier. Slutligen ger vi en överblick över aktuella metoder och verktyg som vi har funnit i litteraturen men också i intervjuer med personer som arbetar med social hållbarhet i samhällsplanering.

3.1 LAGAR, MÅL OCH KONVENTIONER

På internationell och nationell nivå finns lagar, konventioner och mål som har betydelse för arbetet med social hållbarhet i samhällsplaneringen. I detta avsnitt ger vi en kort introduktion till ett antal relevanta ramverk.

I september 2015 antog FN 17 stycken globala mål för hållbar utveckling. Det elfte målet uppmärksammar särskilt städernas och samhällens roll i att bidra till en hållbar utveckling. Kopplat till mål nummer 11 finns ett antal relevanta målområden med tillhörande indikatorer. Två av dessa rör tillgång till bostad och grundläggande service liksom tillgång till säkra och tillgängliga transportsystem (FN, 2017).

De mänskliga rättigheterna utgörs av internationella överenskommelser i form av juridiskt bindande konventioner och protokoll. Ansvar för att tillgodose de mänskliga rättigheterna vilar på regeringen och på all statlig och kommunal verksamhet (Blom Apada, Guevara och Sahl, 2015). Rätten till bostad finns definierad som en mänsklig rättighet². Juridiskt sett kan de ekonomiska, sociala och kulturella rättigheterna, som rätten till bostad går under, ses som verkningsslösa. Detta eftersom dessa rättigheter ska uppfyllas gradvis och det inte finns möjlighet för enskilda att få sina rättigheter prövade. Politiskt och socialt sett har de däremot ett värde. Internationellt och nationellt men även på regional och lokal nivå kan politiker, aktivister och tjänstepersoner åberopa rättigheten som ett legitimt krav på att i planering för bostadsförsörjning säkerställa att rätten till en bostad också kan åtnjutas i praktiken (Guevara, 2014).

Av den svenska lagstiftningen framgår det tydligt att kommuner och regioner har ansvar för att säkra social hållbarhet i samhällsplaneringen. I regeringsformen (1 kap. 2 §) står det exempelvis att det allmänna ska trygga rätten till bostad och

² Se den Allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna (artikel 25), Konventionen om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter (artikel 11) och Europeiska sociala stadgan (reviderad) (artikel 31).

verka för trygghet och för goda förutsättningar för hälsa. I bostadsförsörjningslagen (1 §) står att syftet med kommunens bostadsplanering ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. I miljöbalkens respektive plan- och bygglagens portalparagrafer står det tydligt att en social hållbarhet ska säkras i planläggning och markanvändning. Av socialtjänstlagen (3 kap. 1 § & 2 §) framgår att det ingår i socialtjänstens uppdrag att medverka i samhällsplaneringen för att tillgodose goda miljöer.

På nationell nivå finns mål inom flera olika områden som också är relevanta för samhällsplaneringen, t.ex. folkhälsomålen, de jämställdhetspolitiska målen, målet för barnrättspolitik, miljömålen och de transportpolitiska målen.

Samhällsplaneringen berörs även av diskrimineringslagen som förbjuder diskriminering som har samband med kön, könsöverskridande identitet och uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Även bristande tillgänglighet, vilket handlar om missgynnande av personer med funktionsnedsättning, omfattas av diskrimineringslagen. (Diskrimineringslagen, 2008).

Sammanfattningsvis finns det gott om stöd i lagar, politiska mål och internationella konventioner för att beakta social hållbarhet i samhällsplaneringen. Som en intervjuperson uttryckte, kan dessa användas för att prioritera och legitimera insatser med koppling till social hållbarhet:

Jag lutar mig mot de nationella folkhälsomålen, där de tre första är direkt kopplade till social hållbarhet. De kan användas som belägg för att vi ska göra detta.

P1

Däremot står det inte inskrivet i övergripande ordalag i portalparagrafer. Det är exempelvis inte uttalat i lagstiftningen att en social konsekvensbeskrivning ska göras, på motsvarande sätt som det är beskrivet i miljöbalken när och hur en miljökonsekvensbeskrivning ska genomföras och vilket innehåll den ska ha (6 kap. §§1–10, MB). Dessutom finns det många mål som ska tillämpas i samhällsplaneringen och som många gånger står i konflikt med varandra. Utmaningen blir att navigera inom ramen för lagar, förordningar, regelsystem och konventioner på ett sätt som är socialt hållbart (Eriksson, 2015). Boverket drar tillsammans med länsstyrelserna slutsatsen att det i samhällsplaneringssammanhang finns behov av att arbeta vidare med ett målsystem som hanterar hållbar utveckling, där alla aspekter av hållbar utveckling finns med och inte enbart de miljömässiga (SOU, 2015).

3.2 STRATEGIER

Med grund i den litteratur vi läst och de intervjuer vi gjort, har vi identifierat ett antal strategier eller förhållningssätt som är framträdande när det handlar om hur sociala aspekter kan hanteras inom ramarna för samhällsplaneringen. Dessa kan ge viss vägledning och uppmuntra till reflektion i arbetet med social hållbarhet.

Fokus ligger på fyra teman:

1. Helhetssyn,
2. Tillgång och tillgänglighet,
3. Blandning och variation samt
4. Samverkan och delaktighet.

Helhetssyn

Ett första förhållningssätt som är centralt i hanteringen av social hållbarhet utifrån ett samhällsplaneringsperspektiv är *helhetssyn*. Som vi beskrivit i kapitel 2 kräver en förståelse för social hållbarhet i relation till samhällsplanering en förståelse för vilka effekter olika insatser har på olika geografiska nivåer. I linje med detta lyfter Boverket (2010) i sin rapport om socialt hållbar stadsutveckling fram behovet av att kombinera ett ”hela-staden-perspektiv” med områdesbaserade insatser. Upprustning av enskilda bostadsområden behöver exempelvis kombineras med planeringsåtgärder som syftar till att skapa en mer sammanhållen stad. Ett sätt att stärka fysiska samband är att bygga ihop stadsdelar med stråk eller att förbättra kollektivtrafik och kommunikationer mellan olika delar. (Boverket, 2010).

Vidare kan helhetssyn handla om en medvetenhet om att insatser – eller brist på sådana – i vissa delar av staden också påverkar förutsättningarna i andra delar (Boverket, 2010). En av intervjupersonerna uttrycker det så här:

Man säger att man planerar socialt hållbart och visar att man har gemensamma utrymmen och grillplatser för att umgås. Men det blir lite som gated communities, man pratar bara om social hållbarhet i sitt område, men det minskar den sociala hållbarheten i hela staden.

Exempel

Kungälvs sociala översiktsplan

Ett exempel på hur kommuner kan arbeta med helhetssyn är det Kungälv kallar för *Social översiktsplan* (SÖP), som antogs 2015. Den syftar till att prioritera insatser utifrån målet om att skapa ett socialt hållbart samhälle i hela kommunen. Arbetet sker i samarbete med olika aktörer i kommunen, såsom polis, bostadsbolag, arbetsförmedling, föreningar och kyrkor. (Kungälvs kommun, 2017). I ett första steg gjordes en kartläggning och analys av socioekonomiska faktorer i kommunens geografiska områden. Därefter har en organisationsstruktur och plan för genomförande av olika åtgärder tagits fram. (Presentation Jonas Arngården Kungälvs kommun, 2017-04-07, GR).

(P6)

Boendesegregation är något som inte bara berör ett enskilt segregerat bostadsområde eller en stadsdel, utan hela staden eller regionen. Det innebär också att utvecklingen i de olika delarna påverkar varandra. Boendesegregation är inte heller enbart en fråga för den enskilda kommunen, det finns även stora skillnader i inkomstnivåer och andra socioekonomiska variabler mellan kommuner inom samma region. En anledning till det är att olika kommuner intar olika roller på den regionala bostadsmarknaden. Idag saknas dock tydliga incitament och styrmedel för att arbeta med segregationsfrågan på regional nivå (Boverket, 2010; Guevara, 2014).

Strategier för helhetssyn kan alltså tillämpas på såväl kommunal som regional nivå. På regional nivå finns stor möjlighet till helhetsperspektiv och koppling mellan planering och insatser som behöver ske inom andra områden, samtidigt som den lokalt specifika kunskapen kan saknas (Heikinnen, Timo och Sairinen, Rauno, 2007). En av våra intervjupersoner, en forskare, uttrycker att det är viktigt att förstå konflikter mellan geografiska nivåer:

Det viktiga är att ha en förståelse för social hållbarhet inte ur en skala utan en skala som är i relation till andra. Det är inte givet att det som framstår som socialt hållbart på lokal nivå är det på ett regionalt perspektiv. Det som är det på regional nivå kanske inte är det på nationell nivå.

(F3)

I en intervju med en praktiker med kunskap om samhällsplanering på lokal och regional nivå förs ett liknande resonemang, om behovet av att arbeta mer strategiskt med relationen mellan stad och landsbygd:

Stad och landsbygd är viktigt – hur kan man balansera det och vad finns det för motsättningar och målkonflikter? Ibland ställs stad och land mot varandra vilket kan bli problematiskt när det gäller social hållbarhet.

(P10)

Problematiken består framförallt i fördelningen av resurser. Här finns risker i att enbart utgå från utbud och efterfrågan, exempelvis i planering av kollektivtrafik, då detta riskerar att leda till en allt mer bristande samhällsservice i områden med lägre befolkningstäthet eller inkomstnivåer.

En annan aspekt av helhetssyn är att kombinera åtgärder i den fysiska miljön med sociala insatser (Boverket 2010:44). Fysiska åtgärder måste samverka med och understödja åtgärder inom andra områden (Dock, Johansson & Kristersson, 2012). Det kan exempelvis handla om att arbeta med fysisk upprustning av lekplatser vid förskolor och samtidigt stärka skolans demokratiska roll och det pedagogiska arbetet hos personalen, genom att skapa möjligheter för barnen att vara delaktiga i hur den fysiska miljön utformas.

Helhetssyn är även viktigt inom transportplanering. Winter (2015) drar i sin studie om sociala nyttor i Sverigeförhandlingen slutsatsen att det finns stora behov att lyfta de sociala perspektiven till en övergripande diskussion om hur olika åtgärder bidrar till ett gott och hållbart samhälle. Tunström (2014) menar att ”livability”³ som begrepp till stor del handlar om att bredda perspektivet på transportplanering. Att sätta människan i fokus snarare än att enbart fokusera på fordonsteknik eller förflyttning mellan olika punkter. Samtidigt, skriver Tunström, gäller det att vara medveten om att om man breddar perspektivet på transportplanering och inkluderar sociala aspekter så öppnar man också upp för en diskussion om normer och rättvisa. En sådan diskussion handlar exempelvis om vem som får tillgång till transportsystemet eller om vem som har makt och utrymme att delta i samhällsplaneringen.

Samverkan och delaktighet

Som påpekades redan på sjuttioalet av Rittel och Webber (1973) har samhällsplaneringen att göra med så kallade ”elakartade” eller ”komplexa” problem (eng. wicked problems). Med detta menas problem som är så unika, svårförutsägbara och svårförstådda att de inte kan lösas enbart genom beslutsfattande baserat på analyser och tidigare kunskap.

Planeringsprocesser är idag uppdelade så att olika professioner och aktörer på olika nivåer ansvarar för olika delar av processen. Ett tvärsektorielt arbetssätt lyfts därför ofta fram som en framgångsfaktor för att integrera hållbarhetsaspekter, och så även sociala aspekter, i den fysiska planeringen (WSP, 2010). Kommuner som samverkar över förvaltningsgränser, mellan ”tekniska” och ”sociala” frågor, lyfter att det tar tid,

Exempel

Healthy Cities-nätverket

Ett exempel på tvärsektorieell samverkan är nätverket Healthy Cities. Nätverket består av tjänstemän och politiker från svenska kommuner. I nätverket har det funnits en temagrupp om ”Fysisk planering som motor för hälsosam samhällsutveckling” inom vilken folkhälsoplanerare och planerare samverkat kring hälsofrämjande samhällsplanering. (Healthy Cities Sverige, 2017)

Cultural planning och självbyggeri på Tjörn

Ett annat exempel är Tjörns kommuns arbete med Cultural Planning. Cultural Planning är en metod som lyssnar in medborgarnas röster och tar tillvara kommunens värden i samhällsplaneringen. Det kan exempelvis handla om såväl traditioner och levnadssätt som befintliga byggnader. Kommunen har använt sig av metoden för att undersöka möjligheten att bygga bostäder för och med unga och nyanlända (Tjörns kommun, 2016).

³ ”Livability” är ett begrepp som härstammar från transport- och planeringspolitik i USA. Att arbeta för livability handlar om att arbeta mer hållbarhetsorienterat och kan till viss del förstås som liktydigt med att arbeta med sociala aspekter av hållbarhet (Tunström, 2014). Begreppet ”sociala nyttor” har ingen entydig definition inom svensk samhällsplanering och definieras inte heller i den så kallade Sverigeförhandlingen som nämns i rapporten. Nyttobegreppet förekommer dock inom transportplanering och syftar då oftast till samhällsnyttan av olika transportinfrastrukturinvesteringar (Winter, 2015).

men att det samtidigt fungerar som en läroprocess mellan förvaltningarna (Nilsson och Iversen, 2015). Även inom bostadsplaneringen framhålls vikten av samverkan mellan aktörer såsom kommunen, privata byggherrar och lokala föreningar i syfte att åstadkomma bostadsområden som hänger samman med övriga staden och som innehåller behovsanpassade boendemiljöer (Boverket, 2010; SABO, 2016). En av intervjupersonerna från akademien lyfter fram vikten av kunskap från olika professioner inom transportplanering:

Det finns kunskap om hur olika grupper använder infrastruktur, det finns intresse och statistik, men inte kunskap för att tolka statistiken. Delvis beror det på att det finns en ingenjörsmässig bakgrund inom transportplanering. [...] Det finns fler och fler andra professioner exempelvis kulturgeografer som kan fylla på med den kunskapen [i detta fall kunskap om genus], men det är inte lika självklart.
(F6)

Som tidigare nämnts lyfts samhällets uthållighet och förmågan att hantera problem fram som en viktig del av social hållbarhet, vilket aktualiserar frågor som rör makt, demokrati och inflytande. (Olsson, 2012; Stenberg, 2015). En av Malmökommissionens övergripande rekommendationer för minskade sociala skillnader handlar om att skapa ”kunskapsallianser” och att utveckla formerna för styrning med nya metoder för delaktighet och inflytande (Malmö stad, 2014). Detta förhållningssätt avspeglas också i diskussionsunderlaget som specifikt rör fysisk planering, där författarna betonar att den fysiska planeringen har god möjlighet att tillvarata människors erfarenheter och kunskap. (Dock, Johansson, Kristersson, 2012).

Behovet av samverkan, mellan olika professioner men också med privata aktörer och med civilsamhället, är något flera kommuner lyfter. En intervjuperson som arbetar som konsult inom fysisk planering säger exempelvis:

Kommunala aktörer bjuder in men borde kanske lägga örat mot marken och bjuda in sig själva till processer som pågår. Det blir en fråga om att dela makt till de som redan är engagerade. Det är vi väldigt dåliga på.
(P3)

Begreppet socialt kapital återkommer i litteraturen om social hållbarhet. Det sociala kapitalet kan definieras som graden av tillit i olika relationer. Här görs vanligtvis en åtskillnad, mellan *mellanmänsklig tillit*, i form av tillit mellan människor och olika befolkningsgrupper i samhället, och *samhällelig tillit*, vilket handlar om invånarnas tillit till offentliga institutioner och beslutsfattare (Abrahamsson, Guevara och Lorentzi, 2016). Med hjälp av samhällsplanering kan förutsättningar skapas för olika människor att mötas och därigenom kan tilliten mellan människor stärkas (Region Skåne, 2016). Den samhälleliga tilliten kan också främjas genom att förutsättningar skapas för invånarnas delaktighet och inflytande i planerings- och beslutsprocesser (Gustavsson och Elander, 2013).

Idag råder en allmän uppfattning inom stadsbyggnadsområdet om att förutsättningarna för människors delaktighet och inflytande kan få positiva effekter både på individ- och samhällsnivå (Gustavsson och Elander, 2013). Under senare år

har intresset och initiativen för medborgardialog ökat stort i Sverige (Arfvidsson, 2016). SKL (2015) har exempelvis samlat 250 exempel från kommuner och landsting och Boverket (2017) har tagit fram en vägledning för medborgardialog vid fysisk planering. I den senare lyfts bland annat vikten av att påbörja dialogen i ett tidigt skede och att anpassa dialogformen till syftet med dialogen (Boverket, 2017). Flera intervjupersoner lyfter behovet av ökad kunskap om hur medborgardialog kan användas i planeringsprocessen, hur dialogen ska genomföras på ett bra sätt och hur röstsvara grupper kan komma till tals. En intervjuperson från akademien säger såhär:

Vissa kommuner är duktiga på att göra dialogmöten och göra dialogprojekt. Men fler behöver jobba med att lyssna på människors farhågor och förhoppningar om hur planeringen drabbar dem, vilken nytta och vilka möjligheter det ger.

P8

Samtidigt finns mycket forskning om medborgardialog och delaktighet i planering. Även om forskningen pekar på att delaktighet är positivt, för såväl individen som för samhället i stort, lyfts det också fram risker. Exempelvis att dialog i praktiken ofta används i legitimerande syfte och att möjligheten till reell påverkan i beslutsfattande ofta är begränsad (Abrahamsson, 2015; Wang, 2001). Dessutom finns det de som menar att delaktighet och inbjudan till dialog inte räcker för att hantera de lokala och globala samhällsutmaningar vi står inför idag. I stället måste det till en reell maktförskjutning och ett medskapande, som en samverkande process mellan olika aktörer (Abrahamsson, Guevara och Lorentzi, 2016; Stenberg, 2015). Det innebär bland annat att invånare involveras i hela processen, från problemformulering till genomförande, av exempelvis en byggnation av en ny skola, eller renovering av ett bostadsområde.

Tillgång och tillgänglighet

Som tidigare nämnts lyfts social rättvisa av många författare fram som en central beståndsdel av urban social hållbarhet (se kap. 2.2). Utifrån ett samhällsplaneringsperspektiv kan social rättvisa relateras till social och rumslig inkludering. Även flera intervjupersoner talar om social hållbarhet i termer av jämlik tillgång till staden och offentliga resurser. Exempelvis säger en forskare såhär:

Inom mitt forskningsfält handlar social hållbarhet mycket om fördelningsfrågor och rättvisefrågor. Fördelning av offentliga resurser i samhällen och i städer. Jämlik tillgång till offentliga faciliteter, offentliga rum, offentliga resurser.

(F10)

Här är tillgång och tillgänglighet centrala strategier. Den byggda miljön, såsom offentlig service, kollektivtrafik och cykelbanor, kan påverka både omfattningen och karaktären av tillgänglighet på en viss plats. (Dempsey m.fl., 2011). Detta är också något som kom till uttryck i intervjuerna. En representant från civilsamhället

exemplifierade med en del av Göteborg som är svår att nå med kollektiva färdmedel. Hen uttryckte att det är skillnad i sträcka mellan olika delar av Göteborg, ”inte bara den fysiska utan även den mentala”, vilket pekar på att social exkludering inte bara handlar om faktiska avstånd utan också om förhållningssätt.

Man måste se på hela befolkningen. Om vi tar Angered [stadsdel i Göteborg], till exempel så finns det delar av Angered som är svåra att komma åt med kollektiva färdmedel. Så det är direkt knutet till bostadspolitiken, hur man anpassar kollektivtrafiken. För det är skillnad i sträcka, inte bara den fysiska utan även den mentala.

(C1)

Vidare behöver begreppet segregation vidgas från att enbart handla om boendesegregation till att även innefatta mötesplatser och den offentliga miljön (Legeby m.fl., 2015). Här kan markanvändningen, som exempelvis kommunen kan påverka genom sitt planmonopol, användas som en strategisk resursfördelare. Det kan handla om lokalisering av förskolor och skolor, sport- och fritidsaktiviteter, vårdhem och bibliotek (Region Skåne, 2016). Men det handlar inte enbart om närhet till offentlig service och andra typer av verksamheter. Det offentliga rummet kan i sig utgöra en viktig arena för ett socialt samspel och därmed påverka möjligheter och förutsättningar för människors deltagande i olika samhälleliga processer (Legeby m.fl. 2015). Förenklat kan detta förstås som att närvaron (eller frånvaron) av samhälleliga institutioner, såsom kulturhus, vårdcentraler eller kommunala arbetsplatser, påverkar hur människor rör sig i området och även människors upplevelse av att vara en del av samhället.

Vilka grupper som får del av samhällets resurser och investeringar är en minst lika angelägen fråga utifrån ett regionalt perspektiv. Tillgången till olika typer av service och kommunikationer skiljer sig idag mycket åt mellan olika kommuner och mellan stad och landsbygd (Trivector Traffic, 2015). En intervjuperson från akademien illustrerar detta:

Exempel:

Tillgänglighetsplanering i Storbritannien

Storbritannien har sedan början av 2000-talet arbetat med tillgänglighetsplanering ("accessibility planning"). Med tillgänglighetsplanering menas planering för olika samhällsgruppers tillgång till samhällsnyttor och -tjänster. Det handlar även om samplanering mellan transportsektorn och andra samhällssektorer för att uppnå tillgänglighet (Trivector Traffic, 2015). Tillgången kan dels ha att göra med fysisk tillgänglighet eller avstånd, men kan även handla om kunskap, upplevelse av tillit och trygghet eller ekonomiska förutsättningar (Social exclusion unit, 2003).

Även på landsbygden är det en viktig fråga hur man kan lösa tillgång till service eller hälsovård. Då handlar det mycket om transporter, om man nu inte kan ha sjukhus i alla kommuner och i alla delar av landet. Det kan ske med bussar, tåg, men även virtuella lösningar, distanslösningar. Men även tillfälliga bostäder för ungdomar som behöver åka långt för att utbilda sig.

(F11)

Ett socialt rättviseperspektiv kan också sätta fokus på bostadsbehov och bostadsbrist. Hemlöshet är inte bara ett individuellt, utan också ett strukturellt problem, främst orsakat av bristen på billiga hyresrätter (Länsstyrelsen, 2016). I dagens Sverige drabbas även människor som inte är socialt utsatta i övrigt av bostadsbristen. I fråga om social hållbarhet kan behovet av fler bostäder för att möjliggöra för alla människor att ha någonstans att bo ses som grundläggande (SABO, 2016). Att få fram bostäder för grupper med låga inkomster framstår som en särskilt stor utmaning inom bostadsplaneringen, vilket är något vi återkommer till under nästa rubrik, ”Blandning och variation”.

Blandning och variation

Blandning och variation är ett återkommande tema i litteraturen, särskilt i relation till stadsplanering och stadsbyggnad, men även bostadsförsörjning. Det kan handla om att en blandning av funktioner i stadsmiljön lyfts fram som viktig, för att skapa en levande och trygg boendemiljö. Den fysiska planeringen har exempelvis möjlighet att skapa förutsättningar för mötesplatser, men även för trygga gatumiljöer. Det senare kan exempelvis uppnås genom att möjliggöra för affärsidkare och andra verksamheter att finnas på bottenvåningen i flerbostadshus. (Dock, Johansson, Kristersson, 2012). Här kan kommunens markanvisningskrav fungera som ett viktigt verktyg (Bäcklin, 2017).

I bostadsförsörjningssammanhang handlar blandning och variation om ett varierat bostadsutbud. Det syftar till att tilltala olika befolkningsgruppers boendepreferenser och därför skapa större blandning av människor från olika samhällsgrupper. Boverket (2010) lyfter fram ett antal exempel på detta tema, såsom blandning av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och varierande hyresnivåer. Exempelvis kan en planering för fler fysiskt tillgängliga bostäder möjliggöra ett kvarboende i samma område

Exempel:

Modeller för varierad hyressättning

Ett exempel på hur kommunala aktörer kan gå till väga för att i praktisk handling uppmuntra social blandning i attraktiva områden är hämtat från Göteborg. Göteborgs Stads utvecklingsbolag Älvstranden Utveckling AB har i markanvisningen av området Frihamnen skrivit fram en målbild på ett varierat utbud av hyresnivåer. Detta för att öka tillgängligheten till bostadsmarknaden för ekonomiskt svaga hushåll. Målet är att hälften av alla hyresrätter ska erbjudas till en betydligt lägre hyra än normal nyproduktionshyra. Målet ska uppnås genom att testa nya affärsmodeller tillsammans med byggherrar, snarare än genom offentlig subvention. (Älvstaden, 2017)

trots förändrad livssituation, exempelvis högre ålder, sjukdom eller funktionsnedsättningar (Molnar, Enequist och Mjörnell, 2016). I en av intervjuerna, med representanter från civilsamhället, lyftes behovet av ändrade förhållningssätt och normer för att skapa bostäder för olika typer av hushåll:

Basen när man planerat boenden är familjen och så är det fortfarande. Förr byggde man små bostäder för kvinnor, och de finns kvar i Göteborg där det fortfarande bor endast kvinnor. [...] Men idag bygger man för familjer. Det är fler singelhushåll än familjehushåll och ändå bygger man för familjer med två barn och bil.
(C3)

I en kunskapsöversikt från 2012 undersöktes förutsättningarna för att skapa ett ”inkluderande boende” i nybyggda områden i Göteborg, med den praktiska innebörden att även låginkomsttagare ska ha råd att flytta in och bo kvar. (Törnquist & Olsson, 2012). Till skillnad från många andra länder har Sverige valt att inte skapa en särskild bostadssektor som riktar sig till resurssvaga grupper, utan har istället valt att använda andra styrmedel så som exempelvis bostadsförsörjningsbidrag och tilldelning av bostäder via socialtjänsten. Ett argument för att inte ha en särskild bostadssektor som riktar sig till resurssvaga grupper är att det antas leda till ökad segregation och stigmatisering, då vissa grupper utpekats som avvikande från en ”samhällsnorm” (Boverket, 2010; Guevara, 2014; SABO, 2016). De senaste åren har dock ”social housing”⁴ börjat diskuteras mer i Sverige och Boverket tog 2016 fram en översikt över den sociala bostadssektorn i Europa. Här framgår bland annat att många europeiska länder idag strävar efter att blanda upplåtelseformer ner på kvarters- och ibland på fastighetsnivå vid planering av subventionerade bostäder.

Att blandning och variation utgör en återkommande strategi som svar på att bryta segregationen i storstäderna bekräftas av Legeby, Marcus, Berghauer Pont och Tahvilzadeh (2015). De visar exempelvis på hur begrepp som ”blandstad” och ”funktionsblandning” återkommer som stadsbyggnadsideal i storstädernas mål- och visionsdokument. Samtidigt är det oklart om det verkligen finns empirisk grund för antagandet att blandning leder till minskad segregation och orsakssambanden har av många ansetts vara förenklade (Lind och Mjörnell, 2015). Att exempelvis planera för blandade upplåtelseformer är ingen garanti för att invånarna interagerar med varandra.

Boverket (2010) påpekar också att de åtgärder som kommuner tagit till inte tycks komma åt problematiken kring att fattiga och rika bor åtskilda i staden, och att väldigt lite görs för att bryta upp den ensidiga befolkningssammansättningen i de mer resursstarka områdena.

⁴ Med ”social housing” menas att bostadsmarknaden i ett visst land tar ett särskilt ansvar för hushåll med begränsad ekonomi. Det finns dock ingen internationell definition av begreppet och det tillämpas på en rad olika sätt (Boverket, 2016).

3.3. METODER OCH VERKTYG

Man har pratat om det [social hållbarhet] på en abstrakt nivå, men har inte brutit ned det på samma vis som man jobbat med miljö, klimat och ekonomi i planeringen. De tre dimensionerna har varit ojämnt behandlade i planeringssammanhang. Det kan handla om kunskap, men också svårigheten att räkna hem och sätta siffror på sociala frågor som rör människors vardagsliv.

(F8)

Behovet av att arbeta mer systematiskt med sociala hållbarhetsfrågor med hjälp av olika metoder och verktyg är ett tema som återkommer i flera av de intervjuer vi gjort, vilket citatet ovan av en planeringsforskare, är ett exempel på. I det här avsnittet diskuteras denna fråga med fokus på stadsplanering, regionplanering och transportplanering samt ekonomisk bedömning av sociala värden.

Analys-, design- och certifieringsverktyg i stadsplanering

Inom stadsplanering finns det idag en lång rad praktiskt orienterade verktyg med syftet att erbjuda stöd med analys, utformning och certifiering av stadsdelar och städer i relation till sociala frågeställningar, något som har fördjupats inom ramen för den separata verktygsöversikt som har tagits fram i detta projekt (för mer information se Eken m.fl., 2017). Med grund i verktygsöversikten kommer här ett antal sådana typer av verktyg kort att diskuteras.

En grupp sådana verktyg utgörs av *sociala konsekvensanalyser* (alt. sociala konsekvensbedömningar) vilket är verktyg för att analysera sociala konsekvenser av insatser. Sociala konsekvensanalyser (eng. social impact assessment) har utvecklats internationellt och börjar få större och större spridning i stadsutvecklingssammanhang. Detta gäller inte minst i Sverige, där flera kommuner under de senaste åren har utvecklat egna modeller för social konsekvensanalys, många med inspiration från den matrismodell som tidigare har utvecklats av Göteborgs Stad. I planeringssammanhang används denna typ av analyser för att i förväg bedöma, över tid följa samt i efterhand utvärdera olika fysiska insatserns påverkan på människors livsvillkor, exempelvis i relation till frågor kring identitet, hälsa, trygghet och social sammanhållning. Även om många av de verktyg för social konsekvensanalys som utformas på kommunal nivå i Sverige är relativt generella i sin utformning, i meningen att de syftar till att ge en översikt över en rad olika sociala frågeställningar, finns det andra verktyg som fokuserar på specifika frågor eller sociala grupper, så som hälsokonsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser. (Eken m.fl., 2017)

En annan grupp av verktyg som liknar de sociala konsekvensanalyserna i deras fokus på sambandet mellan platsers fysiska utformning och människors livsvillkor är det vi här har valt att kalla för *stadsrums- och stadslivsanalyser*. Detta är ett samlingsnamn på olika typer av analyser som fokuserar på hur rumsliga aspekter av stadsutformning påverkar människors rörelsemönster och användning av rummet. *Stadsrumsanalyser* består av, ofta relativt statistiktunga, analyser som

beskriver stadsrummets utformning – exempelvis i termer av stråk, funktioner, siktlinjer och dylikt – men också deras relation till varandra. I svenskt sammanhang har stadsrumsanalyser utvecklats av både forskare och konsultföretag.

Stadslivsanalyserna å andra sidan, tenderar mer att lägga fokus på själva livet i staden och innehålla datainsamlingsmoment där människors användning av och flöden i offentliga rum kartläggs och analyseras. Stadslivsanalyser används av flera arkitektföretag används runtom i världen idag. (Eken m.fl., 2017)

Till skillnad från sociala konsekvensanalyser samt stadsrums- och stadslivsanalyser har den tredje grupp av verktyg som här behandlas inte analys som sitt huvudsyfte, utan snarare certifiering. Det finns flertalet sådana *certifieringsystem* för byggnader och stadsdelar som har etablerats och populariserats runtom i världen under de senaste årtiondena. Genom att nyttja dessa kan exempelvis fastighetsägare och/eller kommuner få en kvalitetsstämpel på sina byggnader eller områden, vilken kan användas såväl som stöd i designprocessen som marknadsföring. På internationell basis är LEED och BREEAM två stora certifieringssystem, medan Miljöbyggnad har vuxit sig starkt i Sverige under senare år. Även om dessa tenderar att ha miljöfokus, innehåller de också inslag av sociala frågeställningar, exempelvis med anknytning till hälsorelaterade frågor, ljus, ljud och inomhusmiljö. I Sverige är i skrivande stund ett nytt certifieringssystem under utveckling, nämligen CityLab Action, vilket i större utsträckning än andra verktyg fokuserar på att stödja själva processen till färdig stadsdel, snarare än själva utfallet. Ett annat verktyg av detta slag som är under utveckling, fast denna gång på internationell basis, är WELL, vilket syftar till att komplettera andra certifieringsverktygs miljöfokus, med ett hälsorelaterat sådant. (Eken m.fl., 2017)

En fjärde grupp av verktyg utgörs av olika former av det vi här väljer att kalla för *urbana designprinciper*. Som det låter tar sig dessa urbana designprinciper ofta uttryck i en form av handböcker eller webbplatser som innehåller listor med olika principer för hur städer idealiskt sett bör utformas. Detta kan gälla principer för exempelvis täthet på stadsdelsnivå, markanvändning och utformning av offentliga utrymmen. Exempel på två urbana designprinciper som har fått stort genomslag internationellt är UN Habitats fem principer för goda stadsmiljöer och Jan Gehls tolv designprinciper. Båda dessa lägger fokus på värden så som levande stadsmiljöer, promenadvänlighet och attraktivitet. Avslutningsvis kan påpekas att urbana designprinciper skiljer sig från ovan nämnda verktyg på så sätt att de erbjuder principer för utformning, snarare än metodiker för analyser eller certifiering. (Eken m.fl., 2017)

Den sista gruppen består av verktyg för analys av *ekosystemtjänster*, det vill säga de tjänster som jordens ekosystem bidrar med, exempelvis genom att gynna människors livskvalitet samt upprätthålla och förbättra livsvillkor och välmående. Till skillnad från övriga verktyg fokuserar verktyg för värdering av ekosystemtjänster på naturmiljöns effekter, snarare än på den byggda miljön. En vanlig typ av verktyg för att värdera ekosystemtjänster i en svensk kontext är så kallade grönytefaktorer. Liksom i fallet med sociala konsekvensanalyser, så

inspireras många svenska kommuner idag av varandras arbete med grönytefaktor; verktyg sprids från kommun till kommun och revideras i varje steg. (Eken m.fl., 2017)

Bedömning av sociala konsekvenser i transport- och regional planering

Även inom svensk planering av regioner och transportinfrastruktur finns det behov av att förstå och arbeta systematiskt med sociala frågeställningar. Den regionala planeringen ser, som nämnts i kapitel 2.1, olika ut i olika delar av landet. Planeringen sker utefter olika lagar, av olika instanser och utifrån olika förutsättningar. Det finns inget enhetligt arbetssätt som syftar till att förstå och analysera sociala aspekter av den regionala planeringen, även om flera regionala organ har utarbetat policys och metoder.

Ett intressant exempel där det finns lagstöd för att göra sociala konsekvensanalyser på regional nivå är Finland. En studie av arbetet med social konsekvensanalys i Finland visar på att detta verktyg kan fylla en rådgivande roll i regional planering, genom att visa på risker, fördelar och utvecklingsmöjligheter

(Heikinen & Sairinen, 2007). Sociala konsekvensanalyser kan generera en ökad sensitivitet för sociala aspekter av regional planering, även om det kan vara svårt att i detalj fånga dessa. Dock finns det också problem med sociala konsekvensanalyser på regional nivå. En sådan är att det är lätt att missa faktorer, framförallt de som är svåra att kvantifiera. Vidare är analyserna känsliga för maktaspekter, i betydelsen att resultatet tenderar att formas utifrån vem som har och inte har varit med i genomförandet. I sammanhanget kan det därför vara viktigt att tänka igenom vem som deltar i processen, men också att genomföra analysen i ett tidigt skede, för att öka möjligheten att frågorna förs in i planen i tid.

Gällande transportplanering så finns det också där exempel på verktyg som tar sociala frågor i beaktande. I väg- och järnvägsutredningar används exempelvis sociala konsekvensanalyser ibland för att utreda olika alternativ och Trafikverket har i flera år arbetat med att utveckla metoder för barnkonsekvensbedömningar, hälsokonsekvensbedömningar och jämställdhetsbedömningar (Trivector Traffic, 2015).

Exempel:

Malmöringen som social investering

Malmöringen är ett namn på en planerad järnvägssatsning som bland annat syftar till att knyta samman en ny tågstation i Rosengård med ytterligare stationer i centrala Malmö. I en fallstudie av Malmöringen som social investering testas mätverktygen Social return on investment (SROI) och samhällsekonomisk nyttoanalys. En slutsats av studien är att det behövs en kombination av existerande mätsystem för att kunna påvisa både de rent ekonomiska värdena och de kvantitativa värderingarna av icke marknadsprissatta faktorer i planeringsprojekt. Detta måste dessutom kombineras med ett kvalitativt system som kan förmedla upplevda värden som inte går att prissätta (Emilsson och Hollander, 2016).

Det pågår även utvecklingsarbete på flera håll. Myndigheten Trafikanalys genomförde år 2015 en utredning kring införande av sociala konsekvensbedömningar i svensk transportinfrastrukturplanering med hjälp av konsultföretaget Trivector. Här drogs bland annat slutsatsen att svensk transportplanering behöver bli bättre på att bedöma och hantera sociala aspekter och konsekvenser och att dessa förhållningssätt bör avspeglas och löpa genom hela planeringsprocessen och förankras hos alla aktörer (Trivector Traffic, 2015). Även VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) driver genom det nationella kunskapscentrumet för kollektivtrafik (K2), ett forskningsprojekt kring metoder för hur sociala konsekvensbedömningar kan integreras i transportplanering.

Inom transportområdet har även begreppet ”sociala nyttor” uppmärksammats under senare år. Stockholms läns landsting har exempelvis, tillsammans med Stockholms Universitet, studerat metoder och verktyg för ”sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken” (Wimark, 2017). Detta mot bakgrund av bristen på konsensus kring hur sociala nyttor ska kvantifieras och integreras i kalkyler vid kollektivtrafiksatsningar. I en delstudie har exempelvis trafikdata från SLL och rumslig statistik från Kulturgeografiska institutionen på Stockholms Universitet använts för att beräkna hur tillgänglighet till olika funktioner och kvaliteter är geografiskt fördelade bland Stockholms läns invånare och hur tillgängligheten relaterar till socioekonomiska faktorer, såsom inkomst, födelseort, utbildning och sysselsättning. Författarna menar att denna typ av analyser kan bidra till ökad förståelse för kollektivtrafikens sociala nyttor, samtidigt som de betonar att det finns brister i form av svårigheter med att fånga alla nyttor av en viss satsning. Författarna ger bland annat förslag på att kombinera kvantitativa modeller med mer kvalitativa analyser (Wimark, 2017).

För att ge ett sista exempel på hur sociala aspekter kan analyseras i transportplanering genomfördes inom Sverigeförhandlingen⁵ under hösten 2015 sociala nyttoberäkningar av involverade kommuner, regioner och andra intressenter, med syfte att förstå den upplevda framtida nyttan av de satsningar som förhandlingen inkluderade. Här gör Winter (2015) genom en analys av materialet, tolkningen att det egentliga intresset från förhandlingens sida varit att förstå ekonomiska värden som indirekt skulle uppstå genom genererandet av sociala nyttor. I stället har dock kommuner och regioner huvudsakligen fokuserat på sociala konsekvenser i sina underlag.

⁵ Sverigeförhandlingen genomförs på regeringens uppdrag (Direktiv 2014:106) en förhandling om nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm, Malmö och Göteborg (inklusive spår och stationer i berörda städer). En annan del i uppdraget är åtgärder för förbättrad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna. I förhandlingen ingår också att undersöka förutsättningar för utbyggnad av järnvägen i norr och ingå överenskommelser för att främja cykling. (Winter, 2014:8).

Beskrivning av sociala nyttor och investeringar

Den ovan nämnda Sverigeförhandlingen har haft som ambition att synliggöra kvantitativa värderingar av sociala nyttor i transportplanering. Det för oss in på nästa ämne, nämligen att beskriva sociala investeringar, nyttor och värden i ekonomiska termer.

Ekonomisk värdering av sociala effekter i relation till stadsutveckling tas exempelvis upp av Boverket (2010). En åtskillnad görs mellan företagsekonomiska effekter – som kan kopplas till bostadsbolagets ekonomi – och samhälls- vilka omfattar både direkta monetära effekter och mer långsiktiga sociala värden ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Sammantaget konstateras att intresset för att studera de ekonomiska effekterna av sociala insatser varit begränsat och att problemets komplexitet gör uppgiften svår att hantera. Om kunskap om de ekonomiska konsekvenserna saknas, finns samtidigt en risk för att beslut tas baserat på känslor och åsikter snarare än utifrån korrekta antaganden. Det kan i förlängningen

göra att socialt inriktade satsningar inte blir av, eller att resurser inte utnyttjas på rätt sätt.

På senare tid har metoder så som Social return on investment (SROI) och samhällsekonomisk nyttoanalys börjat användas. SROI är en metod för att visa på de sociala effekterna av investeringar. Verktuget mäter värdet av effekterna och beskriver dessa i relation till den finansiella investeringen (Emilsson & Hollander, 2016). Samhällsekonomisk nyttoanalys kan beskrivas som en metod som syftar till att “beräkna det samlade nettovärdet av alla ekonomiska effekter för alla medborgare i samhället” (Bångman citerad i Emilsson & Hollander, 2016).

Avslutningsvis skulle vi vilja betona att samtidigt som flera författare argumenterar för att metoder som SROI och samhällsekonomisk nyttoanalys har potential att bidra till socialt hållbarhetsarbete i samhällsplanering genom att åskådliggöra de vinster som går att göra genom sociala satsningar, finns det också risker med ett alltför ekonomistiskt synsätt. Flera av de sociala värden som det sociala hållbarhetsbegreppet brukar definieras i termer av, exempelvis trygghet, jämställdhet eller subjektivt välmående, är svåra att översätta till kronor och ören.

Exempel:

Social konsekvensbeskrivning för Spårväg syd

I förstudien för Spårväg syd framkom att den tänkta spårvägen inte skulle bli samhällsekonomiskt lönsam. En samhällsekonomisk kalkyl ansågs inte räcka för att beskriva alla effekter som en investering har på samhället. Vissa effekter går att kvantifiera men inte att värdera i pengar, medan andra effekter även är svåra att kvantifiera. Därför gjordes för första gången en social konsekvensbeskrivning i syfte att komplettera de samhällsekonomiska analyserna. De sociala effekterna i konsekvensbeskrivningen beskrivs på både lokal och regional nivå och en viktig del i arbetet var dialog med allmänheten, bland annat med grundskoleelever och gymnasieungdomar. (SLL, 2015).

Social hänsyn i upphandling och markanvisning

Den offentliga sektorn i Sverige upphandlar varje år varor och tjänster för mellan 500 och 600 miljarder kronor, vilket rymmer en stor potential att driva marknaden framåt inom olika områden. Sedan flera år tillbaka ställs miljökrav i upphandlingar och på senare tid har även krav på sociala åtaganden blivit vanligare. Syftet med dessa är att skapa olika mervärden, där goda arbetsvillkor eller inkludering på arbetsmarknaden är några exempel (Nilsson & Nilsson Lundmark, 2016).

Kritiker menar att detta leder till dyrare upphandlingar för den offentliga sektorn, medan de mer optimistiska hävdar att minskade samhällskostnader och ökade intäkter har möjlighet att kompensera för eventuella merkostnader (Nilsson & Nilsson Lundmark, 2016). Oavsett om man är pessimist eller optimist så befinner vi oss i en förändringsprocess. Hänsyn till sociala aspekter kommer allt mer att inkluderas i gängse upphandlingar och därmed spela en större roll (Petersen & Kadefors, 2016).

I den intervjustudie med kommuner som genomförts inom ramen för kunskapsöversikten lyfts social hänsyn i upphandling fram som en intressant åtgärd inom samhällsbyggnadssektorn. Det som avses i det sammanhanget är att kommuner eller bostadsbolag ställer sociala krav på exploitörer inom byggsektorn (Bäcklin, 2017 och SABO, 2016).

Social upphandling har även dykt upp som ett exempel på en metod som kan användas i kollektivtrafikupphandlingar eller upphandling av transportinfrastruktur. En intervjuperson som arbetar med kollektivtrafikplanering på regional nivå definierar i detta sammanhang social upphandling så här:

socialt ansvarstagande i upphandlingar och code of conduct handlar om mänskliga rättigheter i trafikavtal, fordon, tillverkning och produktion.

P9

Som vi ser av citatet tolkas social upphandling här i termer av att krav ställs på att tillgodose mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor i kollektivtrafikplanering. Men sociala krav eller krav på social hänsyn kan även handla om att ställa krav på att anställa eller ordna praktikplatser i viss omfattning till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. I vissa fall har även kraven haft

Exempel

Upprustning av Vivalla

Ett exempel på sociala krav i upphandling kan hämtas från upprustningen av området Vivalla i Örebro. Bostadsbolaget Örebrobostäder har tillsammans med entreprenören Skanska tagit fram ett arbetssätt för att erbjuda praktikplatser till långtidsarbetslösa. För att förstå de samhällsekonomiska effekterna av de sociala investeringarna gjordes en utvärdering av två nationalekonomer som länge har arbetat med att kartlägga kostnader av utanförskap. Utvärderingen gjordes halvvägs in i projektet och visar ett lyckat resultat. Femtio personer hade vid den tidpunkten fått praktikplats och dessutom hade 18 av dem erhållit fast anställning som direkt eller indirekt följd av projektet. Kostnaderna till följd av de sociala krav som ställts i upphandlingen, och då framför allt Arbetsförmedlingens, beräknades hamna på totalt cirka 3,5 miljoner kronor. De långsiktiga samhällsekonomiska vinsterna, främst för kommunen, låg dock på cirka 110 Mkr (Nilsson & Nilsson Lundmark, 2016).

arbetslösa hyresgäster i det berörda området som målgrupp (SABO, 2016, Petersen & Kadefors, 2016). En annan variant är att ställa krav på att exempelvis ett byggföretag ska kunna erbjuda bostäder till en specifik målgrupp som har svårt att få tillgång till bostadsmarknaden.

Det är även möjligt för kommuner att ställa sociala krav vid markanvisningar, det vill säga när en kommun överlåter mark till en privat aktör eller civilsamhället för att exempelvis bygga bostäder. Här kan kommunen exempelvis ställa krav på att en andel av de bostäder som byggs ska ha en viss prisnivå eller avsättas till särskilda målgrupper.

3.4 EGNA REFLEKTIONER

I det här kapitlet har vi bland annat försökt visa hur ett hållbart samhälle kan förstås som ett system, där olika nivåer och områden påverkar varandra. För att kunna växla mellan olika skalor och ha förståelse för helheten krävs nyanserade underlag och samverkan över gränser. Vi är medvetna om att vi i kunskapsöversikten främst lyckas fånga ett urbant perspektiv med utgångspunkt i större storstadsregioner. Här spelar sannolikt normer kring det urbana som ett hållbarhetsideal in. Då förutsättningarna skiljer sig avsevärt åt mellan olika delar av Sverige krävs det att social hållbarhet definieras och hanteras utifrån lokalt specifika sociala och kulturella förutsättningar.

I arbetet med kunskapsöversikten har det blivit tydligt att det å ena sidan finns en längtan inom samhällsplaneringen efter ett systematiskt sätt att arbeta med social hållbarhet utifrån en viss rationalitet – att hitta verktyg och indikatorer för att förenkla och göra området hanterbart. Å andra sidan påtalas behov av mer grundläggande förändringar som handlar om makt, strukturer, normer och rättvisa. En fundering som uppstått är om det är möjligt att kombinera dessa två förhållningssätt, eller om de står i motsättning till varandra? En av våra intervjupersoner uttryckte det träffande som att ”genom att hantera området ’för bra’ tar vi bort en del av sprängkraften i det”. Vi har trots allt försökt att ge utrymme åt båda dessa förhållningssätt. Vi har velat visa att det är fullt möjligt att ta sig an området social hållbarhet i ett praktiskt utvecklingsarbete. Samtidigt vill vi påminna om komplexiteten i de frågor som rör social hållbarhet.

Flera intervjupersoner har under arbetets gång påpekat att det viktigaste inte är att hitta det ultimata verktyget, utan snarare att starta en gemensam process som bidrar till nya förhållningssätt och arbetssätt. Ett sådant förändringsarbete tar tid och är en läroprocess. Om det ges utrymme för att samhällsplaneringsprocesserna ska vara flexibla och lärande så kommer troligtvis kvaliteten i det faktiska resultatet som syns i den fysiska miljön bli bättre och gynna fler.

Kapitel 4: Kunskapsbehov

Med utgångspunkt i syftet med kunskapsöversikten – att ligga till grund för fortsatta kunskapsbyggande processer i samverkan mellan forskning och praktik – beskriver vi i detta kapitel aktuella kunskapsbehov. Det handlar om kunskapsluckor som framhålls inom både forskning och praktiskt utvecklingsarbete.

4.1 VÄXELVERKAN MELLAN OLIKA NIVÅER OCH DIMENSIONER

Som vi beskriver i kapitel 2 argumenterar flera forskare för att en definition av social hållbarhet behöver relatera begreppet till övriga hållbarhetsdimensioner, som en del av ett övergripande perspektiv på hållbarhet. Specifikt i relation till frågan om vilka utvecklingsbehov som finns inom området så var detta ett återkommande tema även i våra intervjuer. En av våra intervjupersoner, en planerare på regional nivå, beskrev till exempel kunskapsbehovet så här:

Att uppgradera perspektiven kring hållbar utveckling förutsätter också en mycket större bild av sambanden. Man måste beskriva hur saker och ting hänger ihop. Exempelvis vilka mätbara delmål passar in under vilka mål. Även om vi lägger dem i olika fack måste vi också göra en analys över hur målen förstärker varandra eller inte, hur de påverkar varandra.

(P11)

Samma utvecklingsbehov lyfts även i flera av forskningsstudierna. Hedenfeldt (2014) betonar exempelvis i sin studie kring hållbarhetsanalys i städer, att det behövs bättre ramverk för att förstå städer som socioekologiska komplexa system, liksom Bradley m.fl. (2015) som uttrycker behovet av en socioekologisk stadsutveckling, det vill säga en utveckling som är både miljömässigt och socialt hållbar. Weingaertner och Mobergs (2014) forskningsöversikt lyfter även vikten av att sätta social hållbarhet i städer i relation till ett livscykelperspektiv. Med detta menas att det i högre grad än vad som görs idag finns potential att försöka förstå den påverkan som stadsutvecklingsprojekt har på människors livsvillkor, inte bara i termer av utfall (hur exempelvis en färdig byggnad eller utemiljö påverkar människor), utan också inför och under själva utvecklingsfasen, exempelvis i termer av arbetsvillkor eller råmaterial. Vidare menar Boverket (2010) att det finns ett behov av att koppla ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenser till socioekonomiska variabler. Detta för att synliggöra hur insatser kan få olika konsekvenser för olika grupper, med koppling till fördelningen av sociala och ekonomiska resurser mellan invånarna. Även Nilsen och Iversen (2015) lyfter behovet av att utveckla konsekvensanalyser för alla tre hållbarhetsdimensionerna i fysisk planering liksom att utveckla former för avvägningar mellan de tre dimensionerna. De beskriver exempel på försök att integrera dem i

översiktsplanering, men menar att det är otydligt hur avvägningar görs, liksom av vem och på vilken planeringsnivå.

För att ta ett exempel från transportplanering så framgår i den rapport om sociala nyttoberäkningar i Sverigeförhandlingen som tidigare har nämnts, att sociala nyttor behandlats som en separat kategori, frikopplade från nyttor inom exempelvis miljö, bostäder eller arbetsmarknad. Winter (2015) uttrycker att detta är olyckligt och att genomgången sammantaget visar på ”stora behov av att utveckla tänkande och metodik för att bättre förstå och fånga samspelet mellan transportsatsningar och sociala perspektiv på samhällsutvecklingen.”

Kunskapsbehovet kan summeras i följande frågeställningar:

- Hur kan metoder och arbetssätt utvecklas för att synliggöra de olika hållbarhetsdimensionernas roll och betydelse i planeringsprocesser?
 - Vilka målkonflikter kan finnas mellan de olika hållbarhetsdimensionerna?
 - På vilket sätt kan de olika hållbarhetsdimensionerna förstärka varandra?

4.2 UTVECKLA EXISTERANDE ANALYS- OCH CERTIFIERINGSVERKTYG

Ett annat identifierat kunskapsbehov berör metodutveckling i relation till den typ av existerande verktyg för exempelvis analys- och certifiering inom stadsplanering som tas upp i kapitel 3. Inom ramen för den verktygsöversikt (Eken m.fl., 2017) som har genomförts i projektet framkommer brister hos alla de typer av verktyg som har analyserats, detta vare sig det gäller urbana designprinciper, verktyg för stadsrums- och stadslivsanalys, system för värdering av ekosystemtjänster eller certifieringssystem såsom BREEAM, LEED och WELL. Merparten av verktygen skulle kunna utvecklas på en eller flera punkter. Dels behövs tydligare transparens och motiveringar gällande vilka sociala aspekter respektive sociala grupper som inkluderas eller inte i verktygen. Det saknas även i många fall transparens kring vilka kunskapsunderlag som verktygen är utformade utifrån. En annan utvecklingsmöjlighet berör tydliggörande av när, hur och av vem verktygen ska användas. Dessutom råder det brist på kunskap om vilka faktiska effekter på planeringsprocesser som dessa har eller förväntas ha. Det senare var också någonting som lyftes under en workshop med det så kallade SOMSA-nätverket (Nätverket för socialt medveten samhällsplanering) som arrangerades inom ramen för detta arbete. Flera av de deltagande praktikerna och forskarna lyfte det faktum att verktyg så som sociala konsekvensanalyser (SKA) har kommit att spela större roll i svensk samhällsplanering, samtidigt som vi inte vet så mycket om deras faktiska effekter för olika organisatoriska nivåer och typer av aktörer längs med planeringsprocessen. En kartläggning av skillnader mellan olika kommuner i deras

användning av olika typer av konsekvensanalyser, såsom sociala konsekvensanalyser och miljökonsekvensbeskrivningar, skulle också bidra med värdefull kunskap, enligt några av workshopdeltagarna.

Existerande SKA-verktyg skulle även behöva anpassas till olika geografiska platser och nivåer samt till fler sektorer. SKA-verktyg tenderar att förhålla sig till, och vara utvecklade inom ramen för, de svenska storstadskommunerna. Dock behövs arbete med att vidareutveckla SKA för såväl regional nivå som för mindre orter i gles- och landsbygd. Boverket (2010) lyfter exempelvis att boendesegregation även existerar regionalt sett, särskilt i storstadsområdena. Frågan är dock hur sociala konsekvenser kan beaktas på regional nivå, vid olika planeringsåtgärder eller förändringar i den fysiska strukturen? Skulle en utveckling av analysverktyg vara ett sätt att strukturera arbetet på? Mindre orter i gles- och landsbygd skiljer sig från storstadskommunerna på så sätt att de ofta har mindre resurser samt karaktäriseras av andra socioekonomiska och fysiska strukturer, vilket också ställer krav på andra typer av sociala konsekvensanalyser (Region Skåne, 2016)

Som tidigare nämnts finns också ett behov av att utveckla tänkande och metodik för att bättre förstå och fånga samspelet mellan transportsatsningar och sociala perspektiv på samhällsutvecklingen (Winter, 2015). Även om vi i kapitel 3 visar att det finns exempel på hur sociala konsekvenser kan integreras i transportplaneringssammanhang är metodiken ännu relativt oprövad och utforskad i en svensk kontext. En intervjuperson som arbetar med transportplanering på regional nivå beskriver exempelvis detta kunskapsbehov på följande vis:

Det är ett väldigt stort gap kring hur man kan mäta sociala nyttor, kvantitativt och kvalitativt. Vilka sociala nyttor ska vi fokusera på för att kunna bedöma konsekvenser av olika förslag för att det ska bli så rättvist och jämnt som möjligt? Just nu finns det ingen jättelätt metod. Det är tidskrävande och det finns sällan bra underlag.

(P9)

En kartläggning av hur EU:s medlemsstater arbetar med sociala konsekvensbeskrivningar, visar att svenska aktörer brister i att definiera och kategorisera sociala aspekter. Slutsatsen som författarna drar är att det behövs mer kunskap, men även metoder för att förstå människors beteenden och vardagsliv (Levin & Antonson, 2016).

Kunskapsbehovet kan summeras i följande frågeställningar:

- Hur kan diverse verktyg, så som sociala konsekvensanalyser eller certifieringssystem, utvecklas för att bli mer transparenta, tillförlitliga och effektiva?
- Hur utvecklas planeringsprocesserna så att de sociala konsekvenserna får genomslag i ett genomförandeskede?

- Hur kan verktyg och metoder anpassas till den regionala nivån, mindre orter i glesbygd eller inom transportplanering?

4.3 MÄTA, STRUKTURERA OCH VÄRDERA

Ett observerat kunskapsbehov som ligger nära det som behandlades i föregående avsnitt 4.2 är det som berör mätning, värdering och strukturering av social hållbarhet i planeringsprocesser. Detta i syfte att skapa goda underlag för beslut samt att följa upp och värdera effekter av insatser. Men också för att ge den sociala dimensionen mer tyngd i planeringen (Nilsson & Iversen, 2014).

Ett sätt att mäta, strukturera och värdera utveckling och förändringar är att utforma indikatorer. Indikatorer är vanliga i samhällsplanering. Dock menar vissa, såsom Gustavsson och Elander (2013) att det finns risker med att indikatorer utformas på ett allt för standardiserat vis samt utefter vad som är möjligt att mäta. De pekar på behovet av att indikatorer också ska utformas lokalt och med hänsyn till de specifika värden och mål ett visst projekt prioriterar, med känsla för det lokala sammanhanget och i dialog med de människor som är direkt berörda. Detta behov av att kontextualisera mätningar är också ett återkommande tema i de intervjuer som vi har genomfört. En praktiker som har intervjuats uttryckte det på följande vis:

Väldigt många vill att vi ska kunna skapa mätbarhet genom att sätta siffror på olika värden. Det är inte säkert att det är lösningen, men det finns en del siffror på vissa indikatorer och då är det nog bra att göra det. Andra saker har en mer kvalitativ funktion och då måste man nog visa vikten av det.

(P3)

Ett annat tema som lyfts i både intervjuer och forskningsstudier är behovet av att samla in olika former av rumsliga och geografiska data för såväl forskning som praktiskt utvecklingsarbete. Exempelvis diskuterar Legeby m.fl. (2015) hur genomförandet av geografiska och rumsliga analyser försvåras i och med att det är svårt att få tillgång till rätt data och statistik på relevant aggregeringsnivå. Här finns ett stort behov av kompetens- och metodutveckling samt tvärsektoriell samverkan.

I anknytning till frågan om databaser finns det också upprepade exempel på behov av kvantitativa data, exempelvis ekonomisk, som kan användas för att mäta, beräkna och följa upp sociala värden (Jones & Lucas, 2012). En av de forskare som vi har intervjuat beskrev det på följande vis:

Om beslutsfattare ska ta beslut om investeringar så behövs oftast ett underlag att grunda besluten på. Man behöver veta vad saker kostar och omsätta förbättringar i något slags numerärt värde.

(F11)

Kunskapsbehovet kan summeras i följande frågeställningar:

- Hur kan kvalitativa aspekter av social hållbarhet samlas in, struktureras och värderas för att komplettera kvantitativa data i planeringsprocesser?
- Hur kan sociala värden beskrivas i ekonomiska termer för att kunna användas i beslut om investeringar?
- Hur kan berörda målgrupper i varje specifikt projekt involveras för att säkerställa att exempelvis nyckelfaktorer eller indikatorer är relevanta?

4.4. UPPFÖLJNING

Ytterligare ett identifierat kunskapsbehov berör hur processer kan kvalitetssäkras genom uppföljning av investeringar och satsningar inom samhällsplanering på längre sikt. Detta i syfte att lära sig mer om vad som främjar social hållbarhet och vad som inte gör det. Här beskriver exempelvis Arfvidsson (2016), med fokus på arbete med social hållbarhet i svensk stadsplanering, svårigheten i att fånga sociala effekter och förändringar över tid i städer. För kunskap om mer långsamma förändringar skulle det behövas longitudinella studier⁶, för att på så sätt skapa ökad förståelse för långsiktiga sociala konsekvenser av de åtgärder som sätts in.

Med detta sagt bör det dock betonas att frågor kring uppföljning och utvärdering av planeringsinitiativ inte på något sätt är ett utforskat fenomen (se t.ex. Khakee & Hull, 2016). Planeringsforskaren Abdul Khakee (1998) menar till och med att planering och utvärdering inte går att separera. Att detta ändå lyfts som ett kunskapsbehov i många av de intervjuer som vi har genomfört kan därför förstås som antingen en okunskap om arbete som redan har gjorts inom området och/eller en medvetenhet om att genomförandet av träffsäkra utvärderingar helt enkelt är väldigt svårt, trots alla de metoder och angreppssätt som redan existerar. Tidsbrist och organisatoriska svårigheter, exempelvis personalomsättning, kan också vara faktorer som gör att utvärderingar på längre sikt sällan blir av.

I syfte att kunna kvalitetssäkra och följa upp vilka samhällsplaneringsinsatser är det många, såväl forskare som praktiker, som lyfter behovet av mer kunskap om sambandet mellan fysisk utformning av miljöer och olika aspekter av social hållbarhet. Här menar exempelvis Legeby m.fl. (2015) i sin diskussion som specifikt rör segregation i Göteborg, att stadsbyggnadspraktiken behöver bli bättre på att tillämpa befintlig kunskap och metoder för att i högre utsträckning förstå, synliggöra och kommunicera effekterna av stadsbyggnadsprojekt. Kunskapen behöver också sättas i relation till de politiska målen och viljeyttringar om vad den byggda miljön ska stödja. Andra betonar att forskare behöver bli duktigare på att paketera och kommunicera sin forskning så att samhällsplaneringspraktiken kan ta till sig denna. En av de forskare som vi har intervjuat menade att planeringsforskningen inte är tillräckligt verklighetensanknuten:

⁶ Med longitudinell studie menas undersökning under en längre tidsperiod där det görs upprepade mätningar eller uppföljningar utifrån samma variabler över tid.

Det finns behov av en planeringsforskning som är mer verklighetsanknuten, mer empirisk än teoretisk. Detta för att förstå vad olika platser egentligen har för betydelse för den sociala hållbarheten.

(F1)

Med detta sagt bör det påpekas att det redan finns en hel del forskning på området, exempelvis om hur utformning av stadsrum och boendemiljöer påverkar segregation (Boverket, 2010; Legeby m.fl. 2015), hur täthet och byggnadstyp i städer påverkar tillgång till service samt tillfredsställelse med närområdet (Bramley & Power 2009), hur urban grönska påverkar livskvalitet (Kabich m.fl., 2015), hur mental hälsa påverkas av tillgång till vatten i bostadsområden (Gascon m.fl., 2015), hur arkitektonisk design kan användas i brottsprevention (Cozens & Love 2015) samt hur tillgång till kollektivtrafik påverkar social hållbarhet (Wimark 2017). Eftersom syftet med detta projekt har varit att skapa förståelse för hur social hållbarhet som process kan hanteras i samhällsplaneringen, snarare än om fysiska miljöers påverkan på social hållbarhet, så görs här ingen bedömning av vilka kunskapsluckor som är större än andra eller vilka områden som är i behov av mer forskning än andra. Däremot kan det konstateras att det finns en tydlig upplevd kunskapsbrist inom såväl forskning och praktik, vilket om inte annat tyder på att de kunskaper som redan finns inte når samhällsplaneringssektorn. Denna fråga om hur existerande forskning kan nå ut till och nyttjas av samhällsplaneringspraktiken är inte på något sätt ny inom fältet och kan exempelvis förstås i termer av senare års diskussioner om behovet av en evidensbaserad planering. (se t.ex. Brown & Corry, 2011; Krizek m.fl., 2009)

Kunskapsbehovet kan summeras i följande frågeställningar:

- Hur kan uppföljningssystem som säkerställer kvalitetssäkring och kunskapsåterföring över tid utformas?
- Hur kan kunskap om samband mellan den fysiska miljön/rumsliga aspekter och sociala aspekter integreras i planeringsprocesser?

4.5 EGNA REFLEKTIONER

I det här kapitlet har vi lyft fram ett antal identifierade kunskapsbehov. Detta har varit en viktig del i projektet, då kunskapsöversikten varit tänkt som ett första steg i en fortsatt kunskapsbyggande process mellan olika aktörer från forskning och praktik. På det spridningsseminarium som ordnades i april 2017 framkom en reflektion kring kunskapsbryggor. Om vi vill åstadkomma en samhällsplanering som främjar social hållbarhet, är det kanske snarare bryggor än luckor som behöver identifieras; detta för att få till stånd ett samarbete över både organisationsgränser och discipliner? För att skapa bryggor mellan akademi och praktik behövs både en mer praktikorienterad och kommunikativ forskning, men även mer reflekterande och öppna planeringsprocesser som förmår hantera en flexibel omvärld och ta in ny

kunskap. Det behövs mer empirisk forskning som utgår från praktikens behov och som direkt kan omsättas i handling.

En annan fråga som dykt upp under processens gång är maktförhållanden och normer som påverkar hur det sociala perspektivet tas om hand i planeringsprocesser, men även vilket genomslag det sociala hållbarhetsperspektivet får i ett genomförandeskede. Det handlar dels om mandat och det maktutrymme som olika aktörer har, exempelvis vid granskning av och yttranden kring översiktsplaner. Det handlar även om maktförhållanden mellan det offentliga och privata på exempelvis bostadsmarknaden. Det offentliga, det vill säga kommuner och myndigheter, näringslivet och civilsamhället har olika roller i samhällsplaneringen. Hur dessa roller definieras och vem som tar ansvar för vad är en ständig förhandling. För att ställa om till ett hållbart samhälle behöver alla ta ansvar. Om vi ska kunna skapa bostäder för alla i en tid av akut bostadsbrist behövs kunskap och initiativ från olika sektorer. Det finns också många exempel på platser med starka sociala värden som har växt fram utifrån lokala initiativ och gräsrotsengagemang.

Vi vill förtydliga att vi i detta kapitel fokuserat på gap som vi ser att det finns behov och intresse av att arbeta vidare med inom ramarna för fortsatta forskningsprojekt. Vi har alltså inte synliggjort den allmänna kunskapsbristen som kan finnas, exempelvis bland samhällsplanerare som yrkeskår. I intervjuerna framkom att det i många fall saknas tillräcklig förståelse och kunskap för arbete med social hållbarhet i samhällsplanering. Utbildning och fortbildning inom området är en viktig fråga för ansvariga aktörer att ta fasta på. Hur säkerställer vi att de som är involverade i planprocesser har rätt kunskap och kompetens för att hantera frågor som rör social hållbarhet? Det är också en fråga om utrymme för reflektion och lärande i det dagliga arbetet.

Kapitel 5: Sammanfattande diskussion

Med det här kapitlet närmare vi oss avslutningen av rapporten, som har analyserat och summerat resultatet från ett nästan ett år långt projekt. Projektet har bedrivits i gränlandet mellan forskning och praktik och involverat en lång rad personer i såväl referensgrupper, som workshoppar, möten och intervjuer. I kapitlet sätter vi in rapporten i ett större sammanhang och reflekterar kring utmaningar, möjligheter och tankar om projektet som helhet.

Ett mål med projektet har varit att erbjuda en lättförståelig kunskapsöversikt i relation till tre syften, nämligen att 1) åskådliggöra ett antal övergripande perspektiv på begreppet social hållbarhet i relation till samhällsplanering, 2) ge praktiska exempel på arbete med social hållbarhet inom ramarna för samhällsplanering i Sverige samt 3) visa på ett antal kunskaps- och utvecklingsbehov som är identifierade i forskning och praktiskt utvecklingsarbete.

När det gäller det första syftet har vi konstaterat att det inte finns några entydiga svar på vad social hållbarhet innebär i relation till samhällsplanering. Vi har dock lyft fram ett par centrala förhållningssätt som framträder i forskningslitteraturen, för att ge viss vägledning och lägga en grund för reflektion inför fortsatt arbete. Vi har också visat läsaren hur samhällsplanering kan tänkas bidra till (liksom hindra) social hållbarhet på olika sätt. Detta eftersom utvecklande av riktlinjer för planläggning och mark i högsta grad påverkar en mängd samhällsfunktioner och fysiska strukturer som har betydelse för människors livsvillkor, i termer av exempelvis hälsa, välmående, delaktighet och tillit.

Vad gäller rapportens andra syfte har vi bidragit med ett urval av exempel på hur aktörer inom ramarna för svensk samhällsplanering kan ta sig an frågor kring social hållbarhet. Vi har visat på möjligheten att använda sig av befintliga lagar, mål och konventioner för att försöka stärka den sociala dimensionen i samhällsplaneringen. Vi har också lyft fram ett antal övergripande strategier som kan ge vägledning i det egna planeringsarbetet. Slutligen har vi också gett exempel på verktyg och metoder som kan vara till stöd i ett mer strukturerat arbete med att lyfta in den sociala dimensionen i planeringsprocesser. Dessa verktyg och metoder bör dock inte betraktas som checklistor med rationella frågor och enkla svar eftersom det då finns en stor risk att komplexa samhällsproblem reduceras till något som enkelt går att bocka av på en lista. Social hållbarhet är inte ett statiskt tillstånd som är möjligt att uppnå en gång för alla, utan snarare en ständigt pågående process där samhällsplanering kan spela en viktig roll.

Slutligen, vad gäller det tredje och sista syftet att identifiera kunskapsbehov, så har vi åskådliggjort ett antal sådana. Dessa är tänkta att ligga till grund för fortsatta kunskapsbyggande processer. Utöver de kunskapsluckor vi presenterat har det framför allt i intervjuerna lyfts fram en mängd olika utmaningar. Dessa handlar till stor del om det begränsade handlingsutrymme som många organisationer och individer inom denna sektor tyngs av och utmaningarna är till viss del kopplade till styrnings- och ledningsfrågor. Vilket handlingsutrymme finns exempelvis för tvärsektoriell samverkan eller medskapande tillsammans med medborgare eller civilsamhälle?

I rapporten har vi främst fokuserat på hur ett arbete för social hållbarhet kan bedrivas inom de befintliga ramarna för samhällsplaneringen. Detta har varit ett sätt att avgränsa, men kan också ses som begränsande. Forskningen har en viktig roll i att kritisera rådande strukturer och visa på alternativa synsätt. I en fortsatt diskussion om social hållbarhet i relation till samhällsplanering, vore det kanske mer nytänkande att ta sig an frågan från andra hållet. Det vill säga att utforska hur samhällsplanering kan förstås och omförhandlas i relation till social hållbarhet. Vad skulle det innebära om vi med utgångspunkt i de lagar och ramverk som redan finns, verkligen behandlade social hållbarhet som ett överordnat mål i samhällsplaneringen? Finns det alternativa former för att styra och organisera samhällsplaneringen som på ett bättre sätt främjar social hållbarhet? Vad kan vi lära av ”det oplanerade”? Exempelvis olika gräsrotsinitiativ som uppstår utanför de ordinarie planeringsprocesserna, men som bidrar till att lösa samhällsutmaningar och samtidigt stärker den sociala hållbarheten. Det vore även intressant att närmare studera hur olika maktförhållanden och normer styr samhällsplaneringen, i syfte att synliggöra hur de ligger till grund för olika prioriteringar.

Projektet är sprunget ur Göteborgsregionens kommunalförbunds försök att skapa större förståelse för vad social hållbarhet kan tänkas innebära i relation till samhällsplanering. Projektet har samlat en rad aktörer från forskning och praktik, från lokal och regional nivå och från både små och stora kommuner. Det innebär att det har funnits många olika förväntningar och intressen. Att formulera frågeställningar som är relevanta för många olika aktörer, att inte avgränsa för snävt och att ge utrymme åt olika perspektiv har varit utmanande inslag i arbetsprocessen. Att projektet bedrivits i en konstellation av forskare och praktiker har också inneburit en utmaning i att hantera å ena sidan forskarvärldens vanligt förekommande krav på generaliserbar, systematisk och teoretiskt grundad kunskap och å andra sidan praktikens behov av konkreta arbetssätt och praktisk tillämpbar kunskap. Ambitionen är att rapporten ska kunna bidra till att forskare får en större förståelse för praktikens utmaningar och behov och att så kallade praktiker får en bredare referensram av teori att bygga vidare sitt arbete på. Vi tror och hoppas att projektet har kunnat bidra på denna punkt och att det också är en bra grund för framtida satsningar som förhoppningsvis uppstår i dess kölvatten.

Referenslista

LITTERATUR

- Abrahamsson, Hans; Guevara, Birgitta och Lorentzi, Åsa (red.) (2016) *Kunskap om och arbetssätt i rättvisa och socialt hållbara städer*. KAIROS Slutrapport, Mistra Urban Futures report 2016:1.
- Arfvidsson, Helen (2016) *Kunskapsagendan för hållbar stadsutveckling. Social polarisering och sammanhållning*, Mistra Urban Futures Working paper 2016:13.
- Berglund, Ylva; Brembäck, Helene och Sörum, Niklas (2017) *Platsar kulturen i den nya staden?* Göteborgs Stadsmuseum.
- Blom Adapa, Nirmala, Guevara; Birgitta och Sahl, Torbjörn (2015) *Social hållbarhet inom fysisk planering och boende*, Länsstyrelsen i Västra Götalands län.
- Boström, Magnus; Casula Vifell, Åsa; Klintman, Mikael; Soneryd, Linda, Tamm Hallström Kristina och Thedvall, Renita (2015) Social sustainability requires social sustainability procedural prerequisites for reaching substantive goals, *Nature and Culture*, 10 (2), s. 131-56.
- Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling – En kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket (2016) *Den sociala bostadssektorn i Europa*, rapport 2016:16. Karlskrona: Boverket.
- Bradley, Karin; Tunström, Moa och Gunnarsson-Östling, Ulrika (2015) *Socioekologisk stadsutveckling. Begrepp och lokal praktik*. Stockholm: Arkitektur förlag.
- Bramley, Glen och Power, Sinéad (2009) 'Urban Form and Social Sustainability: The Role of Density and Housing Type', *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36 (1), s. 30-48.
- Brorström, Sara (2015) Strategizing sustainability: The case of River City, Gothenburg, *Cities*, 42 (PartA), 25.
- Bäcklin, Oskar (2017) *Kartläggning av sociala aspekter i samhällsplanering och samhällsbyggnad i Göteborgs- och Boråsregionen*. Göteborgsregionens kommunalförbund.
- CSDH (2008) *Closing the gap in a generation: health equity through action on the social determinants of health. Final Report of the Commission on Social Determinants of Health*. Geneve, Världshälsoorganisationen.
- Cuthill, Michael (2010) Strengthening the 'social' in sustainable development: Developing a conceptual framework for social sustainability in a rapid urban growth region in Australia, *Sustainable Development*, 18 (6), s. 362-73.
- Dempsey, Nicola; Bramley, Glen; Power, Sinéad och Brown, Caroline (2011) The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability, *Sustainable Development*, 19 (5), s. 289-300

- Dock, Marianne; Johansson, Bertil och Kristersson, Håkan (2012) *Stadens rumsliga påverkan på hälsan*, Malmö Stad.
- Eken, Anna; Magnusson, Josefine; Hildesson, Anna; Molnar, Stefan och De Fine Licht, Karl (2017) *Rätt verktyg för jobbet? En översikt över verktyg för social hållbarhetsanalys i städer*, Mistra Urban Futures Papers (kommande).
- Emilsson, Lovisa och Hollander, Charlotte (2016) *Att definiera och mäta social hållbarhet – Fallstudie av Malmös trafikplanering och Malmöringen som social investering*, Malmö Högskola
- Eriksson, Leif (2015) *Från elefanten i rummet till kanariefågeln i gruvan – om socialt utsatta EU-migranter i det Svenska folkhemmet*. Mistra Urban Futures Report 2015: 9.
- Fainstein, Susan (2009) Planning and the just city. *Searching for the just city – Debates in urban theory and practice*, Marcuse, Peter, Connolly, James, Novy, Johannes m.fl. (red.), New York, Routledge.
- Faskunger, Johan (2011) Promoting Active Living in Healthy Cities of Europe, *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine* doi:10.1007/s11524-011-9645-7
- Guevara, Birgitta (2014) *Segregation. Utbredning, orsaker, effekter och möjliga åtgärder*. Mistra Urban Futures, Working paper 2014: 3.
- Ghahramanpouri, Amir; Lamit, Hasanuddin och Sedaghatnia, Sepideh (2013) Urban Social Sustainability Trends in Research Literature, *Asian Social Science*, 9 (4).
- Gustavsson, Eva och Elander, Ingemar (2013) Social hållbarhet inte bara ”sustainabble”? Från mångtydig vision till analytiskt redskap vid uppföljning av stadsbyggnadsprojekt, *Centrum för Urbana och Regionala Studiers skriftserie*, 69, Örebro: Örebro Universitet, Centrum för Urbana och Regionala Studier.
- (2014), Social hållbarhet i stadsutveckling? Uppföljning av tio projekt i svenska städer, *Centrum för Urbana och Regionala Studiers skriftserie*, 70, Örebro: Örebro universitet, Centrum för Urbana och Regionala Studier.
- Hamiduddin, Iqbal (2015) Social sustainability, residential design and demographic balance: neighbourhood planning strategies in Freiburg, Germany, *Town Planning Review*, 86 (1), s. 29-52.
- Harvey, David (2009) *Social justice and the city*. Athens, University of Georgia Press.
- Healey, Patsey (1997) *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*. Basingstoke, Palgrave Macmillan.
- Hedenfelt, Eva (2013) Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling – Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system, *Malmö University Publications in Urban Studies (MAPIUS)*, Malmö högskola, Institutionen för urbana studier.
- Heikinen, Timo och Sairinen, Rauno (2007) *Social impact assessment in regional land use planning, best practises from Finland*, Nordregio.

- Honkaniemi, Helena; Wimark, Thomas; Pía Juárez, Sol; Lagerqvist, Maja och Rostila, Mikael (2017) Social hållbarhet i kollektivtrafiken, i Wimark (2017).
- Jones, Peter och Lucas, Karen (2012) The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications, *Journal of transport geography*, 21, s. 4-16.
- Khakee, Abdul (1998) Evaluation and the planning process: Inseparable concepts, *The town planning review*, 69 (4): s. 359-374.
- Khakee, A. (2009) New principles in planning evaluation. Portland, Ringgold, Inc.
- Legeby, Ann; Berghauser Pont, Meta och Marcus, Lars (2015) *Dela[d] Stad: Stadsbyggande och segregation: 5 Summerande reflektioner*, KTH Royal Institute of Technology.
- Legeby, Ann; Marcus, Lars; Berghauser Pont, Meta och Tahvilzadeh, Nazem (2015) *Storstäder i Samverkan: Stadsbyggandets sociala dimension*. Stockholm: KTH.
- Levin, Lena och Antonson, Hans (2016) *A crack in the Swedish welfare façade? A review of Social Impact Assessment in the transport infrastructure sector* (kommande).
- Lind, Hans och Mjörnell, Kristina (2015) *Social hållbarhet med fokus på bostadsrenovering – en antologi*, SIR:en, Rapport 2015:4, ISBN 978-91-88001-80-1.
- Lind, Hans (2016) *Åtkomliga bostäder – så gör vi det möjligt för hushåll med låga inkomster att hitta en bostad*, SNS förlag, ISBN 978-91-86949-75-4.
- Marcuse, Peter (1998) Sustainability is not enough, *Environment & Urbanization*, 10 (2), 103-12.
- Murphy, Kevin (2012) The social pillar of sustainable development: a literature review and framework for policy analysis, *Sustainability: Science, Practice, & Policy*, 8 (1).
- Missimer, Merlina (2013) *The Social Dimension of Strategic Sustainable Development*, Blekinge Institute of Technology licentiate dissertation series No 2013:03.
- Molnar, Stefan; Enequist, Erica och Mjörnell, Kristina (2016) ”Socialt hållbar stadsdelsomvandling, indikatorer och verktyg” i Lind, Hans och Mjörnell, Kristina (red.) *Social hållbarhet med fokus på bostadsrenovering – en antologi*, Stockholm: KTH och Formas.
- Nilsson, Ingvar och Nilsson Lundmark, Eva (2016) *Mer än bara hus, en socioekonomisk analys av det sociala investeringsarbetet i Vivalla*.
- Nilsson, Kristina L. och Iversen, Emil (2015) *Hållbar utveckling i fysisk planering och PBL-processer*, Luleå Tekniska Universitet.
- Nyström, Jan och Tonell, Lennart (2012). *Planeringens grunder, en översikt*. Studentlitteratur AB. Lund.
- OECD (2011) *Country Note: Sweden, part of Divided we stand: Why inequality keeps rising*, Paris, Frankrike: OECD inequality.htm.
- Olsson, Sören (2012) *Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv*

- Petersen, Daniella och Kadefors, Anna (2016) Social Procurement and Employment Requirements in Construction. In: Chan, Paul W. och Neilson, Christopher J. (Eds.) Proceedings of the 32nd Annual ARCOM Conference, 5-7 September 2016, Manchester, UK, Association of Researchers in Construction Management, Vol 2, 997-1006.
- Region Skåne (2016) *Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*, Region Skåne.
- SABO (2016) *Allmännyttans bidrag till en socialt hållbar utveckling*, Sverige, Stockholm: SABO.
- SLL Stockholms Läns Landsting (2015) *Programstudie – spårväg syd–Flemingsberg, Skärholmen, Älvsjö. Social konsekvensbeskrivning, samrådshandling*, oktober 2015, Sverige, Stockholm: SLL.
- SOU (2015:59) *En ny regional planering – ökad samordning och bättre bostadsförsörjning, Betänkande av Bostadsplaneringskommittén*, s. 85–172.
- Social exclusion unit (2003) *Making the connections: Final report on transport and social exclusion*. Storbritannien, London: Office of the deputy prime minister.
- Stenberg, Jenny (2015) ”Medskapande renovering” i Lind, Hans och Mjörnell, Kristina (red.) *Social hållbarhet med fokus på bostadsrenovering – en antologi*, Stockholm: KTH och Formas.
- Stockholmsförhandlingen (2013) *Tunnelbana som investering i socialt kapital*, Stockholm: 2013 års Stockholms förhandlingskansli.
- Tahvilzadeh, Nazem (2015) Socialt hållbar stadsutveckling? Stadsdelsnämnderna, stadsutvecklarrollen och sociala konsekvensanalyser i planeringen av Göteborgs stad, *Förvaltningshögskolans rapporter*, 136; Göteborg: Förvaltningshögskolan, Göteborgs universitet.
- Tunström, Moa (2014) *Livability på Svenska – kunskapsutveckling kring livability som begrepp, politik och praktik i svensk transportplanering*, Trafikverket.
- Tjörns kommun (2016) *Att skapa bostäder för nyanlända och unga genom att utgå från platsen. Sammanfattning av dialogarbete december 2016*, Tjörns kommun.
- Trivector Traffic (2015) *Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*, Rapport 2015:39.
- Vallance, Suzanne; Perkins, Harvey C., och Dixon, Jennifer E. (2011) What is social sustainability? A clarification of concepts, *Geoforum*, 42 (3), s. 342-48.
- Vifell, Åsa Casula och Soneryd, Linda (2012) Organizing matters: how ‘the social dimension’ gets lost in sustainability projects, *Sustainable Development*, 20 (1), 18-27.
- Wang, Xiaohu (2001) Assessing Public Participation in U.S. Cities, *Public Performance & Management Review*, 24 (4), s. 322-336.
- Weingaertner, Carina och Moberg, Åsa (2014) Exploring Social Sustainability: Learning from Perspectives on Urban Development and Companies and Products: Exploring Social Sustainability, *Sustainable Development*, 22 (2), s. 122-33.

- Wimark, Thomas (red.) (2017) *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*, Kulturgeografiska institutionen Stockholms universitet, Kulturgeografiskt seminarium 2017:1.
- Winter, Karin (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*, Kungliga tekniska högskolan KTH.
- Världskommissionen för miljö och utveckling (1987) *Our common future*. Oxford: Oxford University Press

WEBBPLATSER

- Boverket (2017a) *Kommunal fysisk planering* hämtad 2017-06-13 från <http://boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunal-planering/>
- Boverket (2017b) *Regional planering – för en stärkt samordning*, hämtad 2017-06-13 från [http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/regional-planering /](http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/regional-planering/)
- Boverket (2017c) *Regional utvecklingsplanering*, hämtad 2017-06-13 från <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regionplan/regional-utvecklingsplanering/>
- Boverket (2017:d) *Så planeras Sverige*, hämtad 2017-06-13 från <http://boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/>
- FN (2017) *Goal 11: Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable*, hämtad 2017-07-13 från <https://unstats.un.org/sdgs/report/2016/goal-11/>
- Healthy cities Sverige (2017) *Healthy cities nätverket*, hämtad 2017-08-08 från <http://www.healthycities.se/>
- Kungälv kommun (2017) *Social översiktsplan*, hämtad 2017-07-12 från <http://www.kungalv.se/kommun--politik/kvalite-och-uppfoljning/social-oversiktplan/>
- Malmö stad (2017) *Station Rosengård och Malmöringen*, hämtad 2017-08-15 från <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Framtidens-kollektivtrafik/Station-Rosengard-och-Malmoringen.html>
- NE, (u.å.) *Samhällsplanering*. Hämtad 2017-03-12 från www.ne.se
- SKL (2017) *Regionalt trafikförsörjningsprogram*, hämtad 2017-06-13 från <https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/regionalttrafikforsorjningsprogram.5829.html>

Älvstaden (2017) *Socialt blandat boende*, hämtad 2017-03-26 från <http://alvstaden.goteborg.se/vara-delomraden/frihamnen/socialt-blandat-boende>

MUNTLIGA KÄLLOR

Ref.	Sektor
C1	Civilsamhälle
C2	Civilsamhälle
C3	Civilsamhälle
F1	Forskning
F2	Forskning
F3	Forskning
F4	Forskning
F5	Forskning
F6	Forskning
F7	Forskning
F8	Forskning
F9	Forskning
F10	Forskning
F11	Forskning
P1	Kommun
P2	Kommun
P3	Konsult
P4	Konsult
P5	Konsult
P6	Myndighet
P7	Myndighet
P8	Myndighet
P9	Myndighet
P10	Myndighet
P11	Myndighet
P12	Myndighet
P13	Myndighet
P14	Myndighet
SOMSA 2017 (Socialt medveten samhällsplanering)	Nationellt nätverk med representanter från offentlig sektor, näringsliv och forskning

Bilaga 1: Projektdeltagare och intervjupersoner

Roll	Namn	Organisation
Projektledare arbetsgrupp	Lisa Ström	Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
Projektdeltagare arbetsgrupp	Stefan Molnar	RISE (Research Institutes of Sweden) och Chalmers Tekniska Högskola
Projektdeltagare arbetsgrupp	Sanna Isemo	Mistra Urban Futures
Praktikant arbetsgrupp	Oskar Bäcklin	Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
Praktikant arbetsgrupp	Anna Hildesson	RISE (Research Institutes of Sweden)
Praktikant arbetsgrupp	Samar Ramli	Mistra Urban Futures
Praktikant arbetsgrupp	Josefin Magnusson	RISE (Research Institutes of Sweden)
Praktikant arbetsgrupp	Anna Eken	RISE (Research Institutes of Sweden)
Deltagare i referensgrupp	Jacob Hellström och Elisabet Ebeling	Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Deltagare i referensgrupp	Neda Sherafat	Göteborgs Stad
Deltagare i referensgrupp	Ulrika Lundqvist	Göteborgs Stad
Deltagare i referensgrupp	Sara Eriksson och Elisabeth Bengtsson	Västra Götalandsregionen (VGR)
Deltagare i referensgrupp	Karin Winter	Trafikverket/KTH
Deltagare i referensgrupp	Lina Hellström och Inger Sellers	Region Skåne
Deltagare i referensgrupp	Henrietta Palmer	Chalmers Tekniska Högskola
Deltagare i referensgrupp	Johanna Linnarsson	Trollhättans Stad
Deltagare i referensgrupp	Magnus Fredricson	Skaraborgs kommunalförbund

Namn på intervjuperson	Tidpunkt för intervju	Organisation
Abdi Abdikadir	Jan 2017	Neutrala Ungdomsföreningen / Hyresgästföreningen
Anna Gil Solá	Jan 2017	Göteborgs universitet
Ann Legeby	Feb 2017	Kungliga Tekniska Högskolan KTH
Birgitta Guevara	Mars 2017	Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Birgitta Nyström	Feb 2017	Staden vi vill ha
Birgitta Rand och Inga Alander	Mars 2017	Bo ihop
Camilla Ottosson	Mars 2017	Region Kronoberg
Christina Scholten	Feb 2017	Malmö Högskola och K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
Daniella Petersen	Nov 2016	Chalmers Tekniska Högskola
Eva Hägglund och Filippa Myrbäck	Feb 2017	Sveriges Kommuner och Landsting

Evert Kroes	Jan 2017	Stockholms läns landsting SLL
Fredrik Högberg	Jan 2017	Region Sörmland
Hanna Wennberg	Feb 2017	Trivector
Helena Maalin	Feb 2017	Stockholms läns landsting SLL
Joakim Forsemalm	Jan 2017	Radar arkitektur & planering AB
Johanna Linnarsson	Jan 2017	Trollhättans Stad
Jonathan Metzger	Feb 2017	Kungliga Tekniska Högskolan KTH
Karin Winter	Jan 2017	Kungliga Tekniska Högskolan KTH
Kerstin Andersson	Dec 2016	Boverket
Kim Weinehammar	Feb 2017	Hyresgästföreningen
Lena Levin	Feb 2017	Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI och K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik
Lina Hellström	Jan 2017	Region Skåne
Lina Olsson	Feb 2017	Malmö Högskola
Lisa Wistrand	Dec 2016	White
Magnus Johansson	Jan 2017	Malmö Högskola
Marianne Dock	Jan 2017	Malmö stad
Micael Nilsson	Dec 2016	Boverket
Moa Tunström	Dec 2016	Nordregio
Per Larsson	Feb 2017	Malmö Högskola

Mistra Urban Futures strives towards Realising Just Cities which are Accessible, Green and Fair.
This is achieved through transdisciplinary co-production and comparative urban research at Local-Interaction Platforms in Cape
Town, Gothenburg, Kisumu, Sheffield-Manchester and Skåne.
It is funded by the Mistra Foundation for Strategic Development,
the Swedish International Development Agency (SIDA), and seven consortium members.

MISTRA URBAN FUTURES
Postal address: Chalmers University of Technology, SE-412 96 Göteborg, Sweden
Visiting address: Läraregatan 3, Göteborg, Sweden
www.mistraurbanfutures.org



CONSORTIUM: CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY | CITY OF GÖTHENBURG | IVL SWEDISH ENVIRONMENTAL RESEARCH INSTITUTE | REGION VÄSTRA GÖTALAND
THE COUNTY ADMINISTRATIVE BOARD OF VÄSTRA GÖTALAND | THE GÖTEBORG REGION ASSOCIATION OF LOCAL AUTHORITIES (GR) | UNIVERSITY OF GÖTHENBURG