

SOCIAL KONSEKVENSANALYS I REGIONAL TRANSPORTPLANERING

VERKTYG FÖR ATT INKLUDERA SOCIALA ASPEKTER



REGION
KRONOBERG

SOCIAL KONSEKVENSANALYS I REGIONAL TRANSPORTPLANERING

VERKTYG FÖR ATT INKLUDERA SOCIALA ASPEKTER

Utgiven av Region Kronoberg 2018 ©

Författare: Camilla Ottosson och Elsa Anderman (Region Kronoberg)
i samarbete med Lisa Wistrand (White Arkitekter)

Granskad av Lena Smidfelt Rosqvist (Trivector Traffic)

Design och formgivning: Länge Leve Kommunikation AB

Tryck: Löwex Trycksaker AB

INNEHÅLL

FÖRORD	5
KAPITEL 1 – BAKGRUND OCH RAMAR	6
VAD ÄR SOCIALA ASPEKTER I TRANSPORTPLANERING?	7
NORMER OCH MAKT	8
MÅL OCH STRATEGIER	10
KAPITEL 2 – NULÄGE OCH UTMANINGAR I KRONOBERG	12
INKLUDERANDE	13
SAMMANHÅLLEN	15
TILLGÄNGLIG	16
HÄLSOFRÄMJANDE	17
KAPITEL 3 - SOCIAL KONSEKVENSANALYS (SKA)	18
VILKA INSATSER SKA ANALYSERAS?	19
ARBETSPROCESS	19
VIKTEN AV DELTAGANDE OCH INVOLVERANDE PROCESSER	20
STEG 1: BEHOVSBEDÖMNING	21
STEG 2: NULÄGESBESKRIVNING	22
STEG 3: SOCIALA KNÄCKFRÅGOR	24
STEG 4: SOCIALA NYCKLAR	25
STEG 5: KONSEKVENSBEDÖMNING	26
STEG 6: KOMPLETTERINGAR	27
UPPFÖLJNING	27
TANKEKARTA	28
KÄLLFÖRTECKNING	30

FÖRORD

Olika grupperns tillgänglighet, rörlighet och livskvalitet påverkas av transportsystemets utformning och funktion. Vi reser på olika sätt beroende på vem vi är, var vi bor och vilka förutsättningar vi har att förflytta oss. Det kan handla om vilken inkomst en person har och/eller tillgång till kollektivtrafik, bil och cykel. En persons attityder och normer har emellertid också betydelse för färdmedelsval.

För att skapa nytta för alla regionens invånare behöver den regionala transportplaneringen ta hänsyn till olika grupperns resvanor, förutsättningar och behov när beslut fattas om exempelvis linjedragningar, placering av busshållplatser eller investeringar i vägar, gång- och cykelbanor.

Den här skriften innehåller en beskrivning av en arbetsprocess och verktyg för användning i planering, genomförande och uppföljning av regional transportplanering. Verktöget hjälper transportplanerare att identifiera och hantera sociala aspekter i transportplaneringen. Det handlar om att bredda perspektivet, ställa rätt frågor vid rätt tidpunkt och att göra sociala konsekvensanalyser av olika beslut och investeringar.

Förutom det konkreta verktyget beskriver skriften vad social hållbarhet kan vara i transportsektorn, vilka mål regionala aktörer har att förhålla sig till när det gäller sociala aspekter och vilka särskilda utmaningar som finns i Kronoberg kopplat till transportsektorn.

Utvecklingsarbetet att ta fram verktyget har skett inom ramen för regeringsuppdraget Jämställd regional tillväxt. Arbetet har skett i öppen dialog och i nära samverkan med en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner som regionalt arbetar med infrastruktur, kollektivtrafik, folkhälsa, jämställdhet, kompetensförsörjning, mänskliga rättigheter och miljö. Det har varit en lärande process med erfarenhetsutbyte och ny kunskap.

Det är en stor utmaning att gå från ord till handling avseende att skapa ett transportsystem som går i en hållbar riktning. Genom att tydligare inkludera sociala aspekter i transportplaneringen skapas goda förutsättningar för en social struktur som håller över tid och generationer.



Martin Myrskog
Regiondirektör Region Kronoberg



BAKGRUND OCH RAMAR

SOCIAL HÅLLBARHET

Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

Social hållbarhet är av avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle tål påfrestningar, är anpassningsbart och förändringsbenäget.¹

¹ Folkhälsomyndigheten (2018)

VAD ÄR SOCIAL HÅLLBARHET I TRANSPORTPLANERING?

Social hållbarhet i transportplaneringen handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplaneringen ska skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv för alla, med tillgång till varierande skolor, arbeten, fritids- och kulturliv. En socialt hållbar transportplanering underlättar också möjligheten till möten mellan människor, ett aktivt liv och deltagande i samhällsutvecklingen.

Att inkludera sociala aspekter i transportplaneringen innebär att utgå ifrån ett individperspektiv, att analysera olika gruppers behov och tillgång till transportinfrastruktur, kollektivtrafik och olika målpunkter. På samhällsnivå finns idag systematiska skillnader mellan olika gruppers resvanor som transportplaneringen behöver förhålla sig till. Till exempel använder männen bil i högre utsträckning än kvinnor, kvinnor gör fler men kortare resor och starttiderna för kvinnor och män skiljer sig åt. Personer med funktionsnedsättning reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsnedsättning. Utlandsfödda har i mindre utsträckning än andra körkort eller tillgång till bil, och reser oftare tidig morgon och sena kvällar med kollektivtrafik. Kvinnor anpassar sina resor efter upplevd otrygghet i högre grad än män.²

Vidare behöver konsekvenser av hur avvägningar och beslut påverkar olika grupper analyseras. Barn påverkas t.ex. mer än andra grupper av säkerheten i trafiken. Finns det inte en säker övergång eller en gång/cykelbana för att ta sig till skolan eller en fritidsaktivitet begränsas barns rörlighet. Barn blir då beroende av att det finns en vuxen

som kan ta dem säkert till dess målpunkt. Slutligen är det centralt att olika gruppers möjlighet att delta i planerings- och beslutsprocesser är likvärdig.

En annan viktig del att beakta i transportplaneringen är ett geografiskt perspektiv. Det handlar om att analysera hur olika insatser/projekt påverkar olika platser och orter. Förutsättningar för boende i städer och tätorter respektive på lands- och glesbygder ser olika ut beroende på platsernas och orternas varierande tillgänglighet.

Att lyfta sociala perspektiv i transportplaneringen handlar sammanfattningsvis om att kartlägga och analysera:

- Olika gruppers behov av infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Olika gruppers tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Konsekvenser för olika grupper av beslut kopplade till transportplanering
- Olika gruppers möjlighet att delta i och påverka planeringsprocesser kopplade till transportplanering
- Underlätta för möten mellan människor och stödja ett aktivt liv

NORMER OCH MAK

Normer och maktstrukturer påverkar hur transportplaneringen formas och dess resultat. Såväl medvetna som omedvetna normer styr hur beslut avvägs och lösningar ser ut. Det är de normer som tenderar att skapa eller förstärka en negativ struktur som vi behöver medvetandegöra genom ett normkritiskt perspektiv.

Normer är idéer, föreställningar och förväntningar kring vad som anses vara "normalt" i ett visst sammanhang. Det kan till exempel handla om vad som anses normalt att göra, säga, vem du förväntas bli kär i eller hur du förväntas se ut. Vi förväntar oss till exempel att kvinnor och män ska bete sig olika, ha olika egenskaper och klä sig olika. Normer handlar också om vilka människor vi förväntar oss i olika yrken och på olika platser i samhället. Normen i transportplaneringen är i regel att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Normer i transportplaneringen påverkar prioriteringar och fördelning men också lösningarnas karaktär.

Att bryta mot normer bestraffas ofta på ett eller annat sätt. Konsekvenserna det får är beroende av vem du är

och vilka normer du bryter. Om du själv befinner dig på en position i samhället med relativt hög status kan ett normbrott ge små konsekvenser. Men många som bryter mot normer riskerar att exkluderas, hotas och diskrimineras.

Inom kollektivtrafiken återfinns flera risker för diskriminering på grund av etnisk tillhörighet och religion, framförallt framkallat av klädsel eller religiösa utsmyckningar. Det finns exempel på busschaufförer som väljer att inte stanna på en hållplats där en person med till synes utländsk bakgrund väntar. Andra exempel är att en person som inte tillhör normen blir misstrodd eller ifrågasatt, exempelvis i samband med biljettköp eller biljettkontroll.³

Normer är starkt förknippat med makt. Ingår du i normen har du i regel större makt än om du avviker från normen. Detta påverkar individers möjlighet till inflytande över samhället och över beslut som påverkar dem. I den regionala transportplaneringen ska alla människor ha lika förutsättningar för delaktighet och inflytande, oberoende av vem du är.

Det är förbjudet enligt lag att diskriminera någon på grund av: kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder (se faktaruta). Normer som är kopplade till kategoriseringarna – till exempel manlig norm, tvåkönsnorm, vithetsnorm, funkisnorm, heteronorm – ger människor olika förutsättningar, villkor och makt. De olika kategorierna samspekar också med varandra. Att titta på hur flera aspekter spelar roll för en persons möjligheter, förutsättningar och makt kallas intersektionalitet.

3 Trivector Traffic (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering - nulägesbeskrivning

DISKRIMINERINGSGRUNDER⁴

Kön: Kvinnor och män, inklusive personer som planerar att ändra eller har ändrat sin könstillhörighet.

Könsöverskridande identitet eller uttryck: Med könsöverskridande identitet eller uttryck avses att någon inte definierar sig som kvinna eller man, eller genom klädsel (eller på annat sätt) ger uttryck för att tillhöra ett annat kön.

Etnisk tillhörighet: Med etnisk tillhörighet menas en individs nationella och etniska ursprung, hudfärg eller liknande.

Religion eller annan trosuppfattning: Med religion avses religiösa åskådningar som exempelvis hinduism, judendom, kristendom och islam. Annan trosuppfattning innefattar till exempel buddism, ateism och agnosticism.

Funktionsnedsättning: Med funktionsnedsättning menas varaktiga fysiska, psykiska eller begåvningsmässiga begränsningar av en persons funktionsförmåga. En funktionsnedsättning kan märkas mer eller mindre i olika situationer som till exempel allergier, dyslexi, hörsel och synskador.

Sexuell läggning: Lagen definierar sexuell läggning som homosexuell, heterosexuell och bisexuell läggning.

Ålder: Uppnådd levnadslängd.

Kom ihåg att bredda blicken och inkludera andra kategorier, exempelvis stad och land eller socioekonomi. Dessa är också relevanta i transportplaneringen.

Det transportpolitiska målet fastställer att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Jämlikhet innebär att alla människor är lika mycket värda och ska behandlas likvärdigt oavsett till exempel kön, etnisk tillhörighet, könsöverskridande identitet och uttryck, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Jämställdhet handlar om jämlikhet mellan kvinnor och män. Det jämställdhetspolitiska målet är att kvinnor och män ska ha lika makt - möjligheter, rättigheter och skyldigheter - att forma samhället och sina egna liv.

⁴ Diskrimineringsombudsmannen (2018)

MÅL OCH STRATEGIER

EN ÖVERBLICK AV NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL OCH STRATEGIER KOPPLADE TILL SOCIALA ASPEKTER I TRANSPORTPLANERING

INTERNATIONELLA OCH NATIONELLA MÅL

Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart samhälle. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål som i sin tur är uppdelade i en rad delmål. Globala målen och Agenda 2030 är integrerade och odelbara. Flera mål rör transportplanering direkt eller indirekt. Till exempel är mål kopplade till hälsa, jämlikhet, klimatförändringen och ekonomisk tillväxt på flera sätt relevanta för transportplanering. Några mål som direkt rör sociala perspektiv i transportplaneringen är:

- Mål 9.1 "Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla".
- Mål 11.2 "Tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer".

Mer om de globala målen och Agenda 2030: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Transportpolitiska målen⁵

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Det transportpolitiska målet fastställer att transportsystemet

ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Jämställdhetspolitiska mål⁶

- Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Detta innefattar en jämn fördelning av makt och inflytande, ekonomisk jämställdhet, jämställd utbildning, jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, jämställd hälsa och att mäns våld mot kvinnor ska upphöra.

REGIONALA MÅL OCH STRATEGIER

Gröna Kronoberg 2025⁷

Den regionala utvecklingsstrategin för Kronoberg, Gröna Kronoberg 2025, syftar till att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling i länet. Jämställdhets- och mångfaldsintegrering är en förutsättning i arbetet.

- Kvinnor och män, pojkar och flickor ska ha samma förutsättningar att få inflytande i det regionala tillväxtarbetet och få tillgång till tillväxtresurser.
- Barnets bästa ska komma i första hand vid alla slags åtgärder och beslut som berör barnet.
- Utveckla attraktiva livsmiljöer där alla kan hitta sin plats.

⁵ Regeringen (2017) Transportpolitiska mål

⁶ Regeringen (2018) Jämställdhetspolitiska mål

⁷ Region Kronoberg (2015) Gröna Kronoberg 2025, Regional utvecklingsstrategi Kronobergs län

Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg (2016–2025)⁸

Trafikförsörjningsprogrammet syftar till att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regional hållbar tillväxt.

- Hållbar kollektivtrafik till alla. Kollektivtrafik för alla innebär att kollektivtrafiken som helhet erbjuder tillgänglighet för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket.
- Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa.
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda.
- Bytespunkter och hållplatser i linjetrafik där många barn och ungdomar reser, ska prioriteras.
- Arbeta fram metoder för att analysera sociala aspekter kopplat till olika gruppers villkor och behov inför trafikplanering.

Länstransportplan för Kronobergs län (2018–2029)⁹

Länstransportplanen för Kronoberg visar Region Kronobergs prioriteringar vad gäller infrastrukturinvesteringar och samfinansiering till nationell plan. För att synliggöra eventuella skillnader i förutsättningar och behov mellan flickor, pojkar, kvinnor och män så att insatser kan riktas till olika målgrupper lyfter planen upp vikten av jämställdhets- och mångfaldsintegrering vid transportplaneringen. Vidare hänvisar planen till de nationella transportpolitiska målen kopplat till jämställdhet, transportsystemets tillgängligt och att barns möjlighet att säkert vistas i trafikmiljöer ska öka.

Kopplat till den nationella infrastrukturplanen för planperiod 2018–2029 gav regeringen direktiv till Trafikverket

om att transportplaneringen ska bidra till ett inkluderande samhälle;

- Infrastrukturen ska genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas.
- Hur olika gruppers tillgänglighet, rörlighet och livskvalitet påverkas av transportsystemets utformning och funktion samt vilken betydelse transportsystemet har för integrationen av nyanlända i samhället ska analyseras.

Cykla i gröna Kronoberg (2017)¹⁰

Cykla i gröna Kronoberg är ett dokument som pekar ut inriktningen för vilka cykelvägar som bör utvecklas i länet. Strategin understryker att cykelresandet är viktigt för samhället och medborgarna, bl.a. för att ersätta kortare bilresor, för bättre hälsa, energieffektivitet och bidra till ett hållbart transportsystem. Ökad säker cykling är också en del för jämställdhet och integration av nya svenskar.

En god hälsa för alla! För hållbar utveckling och tillväxt i Kronobergs län¹¹

En folkhälsostrategi med en läns gemensam vision som utgår från nationella folkhälsopolitikens övergripande mål.

- Delaktighet och inflytande i samhället. Barns och ungas uppväxtvillkor.

Strategiskt dokument för utveckling av näringslivet på landsbygden i Kronobergs län¹²

Utveckling av näringslivet på landsbygden, är ett dokument som lyfter upp vikten av ett landsbygdsperspektiv i regional planering. Det syftar till ökad kunskap om hur beslut påverkar landsbygden.

⁸ Region Kronoberg (2016) *Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016–2029*

⁹ Region Kronoberg (2018) *Länstransportplan för Kronobergs län (2018–2029)*

¹⁰ Region Kronoberg (2017) *Cykla i gröna Kronoberg*

¹¹ Region Kronoberg (2016) *En god hälsa för alla! För hållbar utveckling och tillväxt i Kronobergs län*

¹² Region Kronoberg (2017) *Strategiskt dokument för utveckling av näringslivet på landsbygden i Kronobergs län*

A photograph of a person sitting on a bench at a bus stop in a snowy landscape. The bus stop has a glass and metal structure with a curved roof. The person is wearing a dark coat and is looking out towards the snow-covered ground and trees. The sky is overcast and grey. The overall scene is quiet and wintry.

NULÄGE OCH UTMANINGAR I KRONOBERG

För att säkerställa att Region Kronobergs projekt och insatser möter olika grupperns förutsättningar och behov och att dessa skapar en utveckling som går i rätt riktning, behövs ett utgångsläge. Detta avsnitt beskriver de förutsättningar och de sociala utmaningar som Kronobergs län har idag och som är kopplade till transportplanering.¹³ Avsnittet ger en övergripande beskrivning som kan användas i djupare och bredare analyser kopplade till varje specifikt projekt eller insats.

Kapitlet är uppdelat i fyra sociala aspekter, vilka identifierats som huvudsakliga utmaningar i den regionala transportplaneringen, i Kronobergs län, idag. De fyra sociala aspekterna är; inkluderande, sammanhållen, tillgänglig och hälsofrämjande.

¹³ Källa för nulägesbeskrivning om inget annat anges: Trivector Traffic (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering - Nulägesbeskrivning

INKLUDERANDE

Ledord: Makt och delaktighet

Inkludering handlar om makt och delaktighet kopplat till regionala processer för transportplanering och beslutsfattande. I dessa processer innebär det en möjlighet att påverka sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället. Sett i ett samhälleligt perspektiv är det centralt att människor känner att de är delaktiga i samhället, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. Brist på makt och möjligheter att påverka har ett starkt samband med ohälsa.

Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Äldres delaktighet i sam-

hället minskar generellt med ålder. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga.

Förutsättningar för ökad delaktighet kan ges genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparenta och bjuder in till samtal och dialog. Känslan av att vara delaktig och ha makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmännsliga i vardagen.

NULÄGE I KRONOBERG

- Könsfördelning i beslutande nämnder kopplat till transportplanering (augusti 2018), Region Kronoberg:
 - Regionstyrelsen: 12 kvinnor och 18 män (40 % kvinnor, ordförande kvinna)
 - Trafiknämnden: 6 kvinnor och 8 män (43 % kvinnor, ordförande man)
 - Regionala utvecklingsnämnden: 10 kvinnor och 13 män (43 % kvinnor, ordförande man)

- För framtagandet av länstransportplanen 2018–2029 i Kronobergs län har det, från att processplanen antogs till oktober 2017, hållits 18 möten som har behandlat länstransportplanen. På dessa möten har 62 % varit män, 37 % kvinnor och 1 % ungdomar.
- Infrastruktur, kollektivtrafikens arbetsgrupp (IKA), är ett nätverk som samordnas och leds av Region Kronoberg. Nätverket träffas i genomsnitt en gång varan-

nan månad. Det är en sammanslutning av kommunala och regionala tjänstepersoner inom infrastruktur och kollektivtrafik. Sammansättningen av tjänstepersoner varierar, beroende på ämne som belyses under mötena, men en övervägande majoritet är män. Av de 36 tjänstepersoner som är med på sändlistan är 12 kvinnor (33%).

Normer är starkt förknippat med makt och möjligheter till delaktighet. Ingår du i normen har du i regel större makt än om du avviker från normen. Detta påverkar individers möjlighet till inflytande över samhället och över beslut som påverkar dem. I den regionala transportplaneringen ska alla människor ha lika förutsättningar för delaktighet och inflytande, oberoende av vem du är. Läs mer om normer och makt i kapitel 1.

SAMMANHÅLLEN

Ledord: Sociala och rumsliga samband.

Sammanhållen region utifrån ett socialt perspektiv i transportsammanhang handlar om att se på länet utifrån ett strukturellt perspektiv. Hur hänger regionen samman rumsligt och socialt? Var saknas det kopplingar? Finns det grupper och områden som är särskilt utsatta eller som missgynnas i det befintliga transportsystemet? Det finns ett direkt samband mellan hur det regionala transportsystemet är utformat med infrastruktur och utbud av kollektivtrafik, och förutsättningarna för sysselsättning, näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner. Resmöjligheterna påverkar var människor väljer att bo och arbeta, men också hur och var det byggs.

Att stärka rumsliga samband handlar om att stödja och tydliggöra regionala samband och strukturer mot en mer sammanhållen region. Det behöver finnas tydliga stråk och kopplingar inom och mellan länet och andra regioner som underlättar rörligheten. Förutsättningarna för rörlighet skiljer sig ofta mellan olika geografiska områden, som mellan stad och landsbygd. En allt större del av tillväxten sker i tätbefolkade områden. I landsbygds-län (likt Kronoberg) är det en utmaning att stärka kommunikationerna och tillgodose människor som bor i mer rurala miljöer med kollektivtrafik. Vissa grupper är i realiteten utestängda från en eller flera sociala aktiviteter eller samhällsfunktioner till följd av sina begränsade möjligheter att resa (i kombination med var dessa aktiviteter och funktioner är lokaliserade). Studier har till exempel visat på äldres begränsade rörlighet i rurala miljöer och då särskilt äldre som inte har tillgång till bil. Dessa riskerar att bli strandsatta hemma med låg tillgång till sociala aktiviteter och med risk för minskad livskvalitet som följd.

En sammanhållen region kännetecknas också av starka sociala samband. Här har människor från olika geografier och med olika social bakgrund möjlighet att se varandra och mötas, som mellan stad och land. Det viktigt att människor blir synliga för varandra, möts och att det ibland sker åsiktsutbyten. När människor med olika bakgrund möts kan vi tala om samspelsintegration som en viktig mekanism som kan överbrygga okunskap och fördomar människor emellan.

NULÄGE I KRONOBERG

- Det finns idag indikationer på en social och ekonomisk segregation i länet. Det gäller skillnader mellan områden kopplat till exempelvis sysselsättning, utbildningsnivå, födelseland och hälsa. Detta skapar olika förutsättningar för utveckling.¹⁴
- Länet har långa avstånd och är glesbefolkat.
- Flertalet invånare bor i de större infrastrukturstråken.
- Befolkningen på landsbygderna och mindre orter minskar. Det finns en underrepresentation av barn och unga på landsbygderna.
- En större del av befolkningen i Kronoberg blir allt äldre.
- Länets samtliga kommuner angränsar till andra län. Många av regionens invånare pendlar dagligen över både kommun- och länsgräns för arbete och utbildning.

¹⁴ Se kartor över diversitetsindex, ohälsotal och socioekonomiskt index i rapporten; Trivector Traffic (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering - Nulägesbeskrivning

TILLGÄNGLIG

Ledord: Vardagsliv och räckvidd.

Tillgänglighet utifrån ett socialt perspektiv handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen. Idag sträcker sig människors vardagsliv ofta bortom det lokala. För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. En god transportplaneringen stödjer och tar hänsyn till dessa behov. Det handlar exempelvis om tillgången till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet, enkelheten att byta mellan olika trafikslag med mera.

Eftersom människor är olika och har olika förutsättningar måste tillgänglighet och rörlighet ses både ur ett individuellt och relationellt perspektiv. Funktionsvariation, olika åldrar, kön, socioekonomiska förhållanden m.m. som påverkar individers rörelsemöjligheter måste beaktas i planeringen. Projekt och insatser bör analyseras utifrån vilka nödvändiga och önskvärda funktioner som kan nås till fots, per cykel och med kollektivtrafiken i vardagen. Det har att göra med en rättvis fördelning av möjligheter för olika människor, men också förstås med miljö och hälsa. Många människor har till exempel inte tillgång till egen bil och då är kollektivtrafiken och gång- och cykelnätet avgörande för en fungerande vardag. För alla som inte kan läsa eller har svenska som första språk är det också viktigt att informationen i kollektivtrafiken är tydlig och på fler språk än svenska.

Det finns också en viktig koppling mellan vardagslivet och känsla av trygghet. För att människor ska vilja röra sig fritt och använda kollektivtrafiken även på kvällar och nätter måste det finnas attraktiva och trygga stationsmiljöer och hållplatslägen.

Generellt upplever kvinnor och nyanlända kvinnor och män i alla åldrar en större otrygghet i kollektivtrafiken än andra grupper. Gällande nyanlända kvinnor är detta sammankopplat med bland annat diskriminering och tillgänglighet till information.

NULÄGE I KRONOBERG

- Bilen är det vanligaste färdmedlet i Kronoberg även om resmönster i länet skiljer sig mellan olika grupper och olika geografier.
- Kvinnor reser 20 % färre kilometer per dag jämfört med män, men gör något fler antal resor än män varje dag.
- Kvinnor samåker, cyklar och går mer än män.
- Starttiderna för kvinnor och män skiljer sig åt. Kvinnor har en större och något tidigare topp på morgonen, männen en större topp på eftermiddagen.
- För kollektivtrafikresorna är männens resor något mer koncentrerade till rusningstid, medan kvinnornas resor är betydligt högre mellan rusningstiderna.
- Andelen män som använder bil som huvudsakligt färdmedel är högre jämfört med kvinnor. Andelen kvinnor som använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel är högre jämfört med män.
- Personer med funktionsnedsättning reser betydligt mindre än personer som inte har någon funktionsnedsättning (både antal resor och antal resta km).
- Den vanligaste resan för äldre över 65 år är kopplad till inköp och service.
- Den vanligaste resan för personer upp till 64 år är kopplad till arbete och skola.
- Personer under 25 år är mer beroende av kollektivtrafik, cykel och gång än andra grupper.
- Utlandsfödda kvinnor och män har i mindre utsträckning än andra grupper körkort eller tillgång till bil, och reser oftare tidigare morgnar och sena kvällar med kollektivtrafik.
- Resandet skiljer sig åt mellan stad och land med ett större bilberoende på landsbygd, även om det finns potential för ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

HÄLSOFRÄMJANDE

Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet.

I transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till grön- och vattenområden. Hur människor transporterar sig har också stor betydelse för hälsan. Med en välfungerande kollektivtrafik och ett sammanhängande gång- och cykelvägnät uppmuntras människor att välja mer hållbara och hälsosamma transportsätt.

Forskning pekar på att kollektivtrafikresenären i högre grad får sin vardagsmotion tillgodosedd jämfört med den genomsnittlige bilisten. Det hänger samman med promenaden eller cykelturen som behövs till busshållplatsen/stationen. Fysisk aktivitet har särskilt stor betydelse för barns hälsa, motoriska utveckling och inlärningsförmåga. Därför är det extra viktigt för barn och unga att de kan ta sig till skola och aktiviteter med cykel eller till fots. Närmiljön i deras vardag är avgörande för att de ska kunna aktivera sig och röra sig på egen hand.¹⁵

Buller och luftföroreningar som orsakas av transportsektorn påverkar folkhälsan. Därför är det viktigt att beakta detta i planeringen så att störningar och hälsorisker minimeras. Barn är särskilt känsliga för miljöpåverkan, som dålig luftkvalitet och buller. Trots detta görs de flesta mätningar av detta utifrån ett vuxenperspektiv.

I transportplaneringen är det viktigt att skilja på begreppen upplevd trygghet och trafiksäkerhet. Även om en gångtunnel är ett mer trafiksäkert alternativ för en fotgängare jämfört med att passera genom en stor korsning, är det många som väljer bort detta för att tunnlar kan uppfattas som otrygga. Utformning och gestaltning är i detta sammanhang viktigt. Att främja trygghet i transportsammanhang kan också handla om att belysa olika behov kopplade till ålder, kön, socioekonomisk ställning, om personen kan prata svenska eller inte, m.m.

NULÄGE I KRONOBERG

- Cyklingen i länet minskar, fler har en stillasittande fritid och ohälsan växer sig större speciellt bland grupper med sämre ekonomiska förutsättningar.
- Stillasittande fritid är vanligare bland personer med kortare utbildning.
- Många barn transporterar sig längre än en timme om dagen.
- Kvinnor är överrepresenterade i ohälsotalen.¹⁶
- Kvinnor upplever större otrygghet än män och avstår i större utsträckning från att gå ut kvällstid.
- I Kronoberg är männen i genomsnitt 19,3 minuter fysiskt aktiva per dag kopplat till sin transport medan siffran för kvinnor är 14,2 minuter. Detta på grund av att män reser längre med samtliga färdstätt än vad kvinnor i snitt gör, även med gång och cykel som skapar mer fysisk aktivitet.
- Fysisk aktivitet i minuter från transporter går ner drastiskt för åldersgruppen över 64 år.
- Fysisk aktivitet i minuter från transporter är något lägre för personer med funktionsnedsättning.

¹⁵ Trivector (2012) Rapport 2012:62 Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt

¹⁶ Region Kronoberg (2014) Hälsa på lika villkor. Folkhälsoenkät genomförd 2014 i Kronobergs län



SOCIAL KONSEKVENSANALYS

Den sociala konsekvensanalysen är ett verktyg för att beskriva en arbetsprocess. Verktöget hjälper transportplanerare att identifiera, hantera och prioritera sociala aspekter som är viktiga att beakta i transportplaneringen. Det kan användas på olika sätt beroende på förutsättningar och typ av projekt/insats. Det handlar om att bredda perspektivet, att ställa rätt frågor vid rätt tidpunkt och att göra sociala konsekvensbedömningar av olika beslut och investeringar. För att ge bäst effekt på process och resultat behöver verktöget vara integrerat i den ordinarie processen för projektet/insatsen, och alltid så tidigt som möjligt.

KAPITEL 3

SOCIAL KONSEKVENSS- ANALYS

VILKA INSATSER SKA ANALYSERAS?

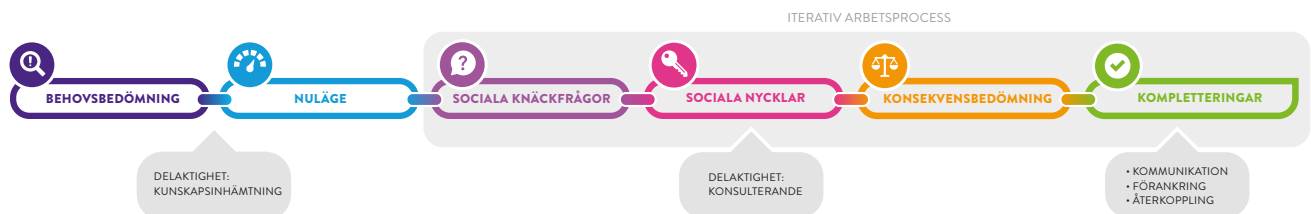
Verktöget är utformat för att kunna vara applicerbart från mindre och kortare insatser och projekt till att kunna användas i längre och större processer. Verktöget beskriver en process och en rutin som ska inarbetas i den övergripande projektplanen. Exempel på insatser där det är relevant att använda verktöget är:

- Länstransportplanen (LTP)
- Trafikförsörjningsprogrammet (TFP)
- Linjedragningar i kollektivtrafiken

- Arbete med tidtabell för kollektivtrafiken
- Utredningar kopplade till infrastruktur och kollektivtrafik
- Region Kronobergs bidrag i andra aktörers processer, till exempel inspel till åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och remisser

Arbetsättet som beskrivs här kan också fungera som inspiration till aktörer som arbetar med transportplanering på nationell och kommunal nivå.

ARBETSPROCESS



Den sociala konsekvensanalysen bygger på en arbetsprocess i sex olika steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar.

De olika stegen utgår ifrån fyra sociala aspekter; **inkludering, sammanhållen, tillgänglig och hälsofrämjande**, vilka beskrivits i föregående kapitel. De sociala aspekterna överlappar varandra, och det är inte heller önskvärt, att dra en tydlig gräns dem emellan. Det viktiga för det sociala perspektivet är att alla aspekter på ett medvetet sätt analyseras och hanteras i varje delsteg i processen.

För att kunna identifiera vem eller vilka som berörs av det aktuella projektet/insatsen, vilka geografier som gynnas och/

eller missgynnas och vilket transportmedel som gynnas/missgynnas, utgår varje social aspekt och delsteg från tre olika perspektiv; ett **individperspektiv**, ett **geografiskt perspektiv**, och slutligen ett **mobilitetsperspektiv**.

Att processen är iterativ innebär att de olika stegen kan ändras och kompletteras. Det kan vara nödvändigt att gå fram och tillbaka och revidera stegen löpande under hela processens gång.

Processen synliggör också intressekonflikter som kan finnas mellan olika grupper eller målområden. Intressekonflikterna behöver hanteras från fall till fall, genom dialog med olika intressenter. På detta sätt kan mer informerade beslut fattas.



INDIVIDPERSPEKTIV

Individperspektivet beskriver vilka som kan komma att beröras av en insats/projekt. Detta är viktigt eftersom en insats/projekt kommer att påverka olika grupper på olika sätt, utifrån exempelvis ålder, funktionsvariation, etnisk tillhörighet, socioekonomi m.m.



GEOGRAFISKT PERSPEKTIV

Det geografiska perspektivet beskriver vilka geografier som påverkas av en insats/projekt. Exempelvis tätort, vilka delar av tätorten, landsbygd, vilken typ av landsbygd. Transportsystemet påverkar olika gruppers förutsättningar att tillgodose sina transportbehov, beroende på var en person bor, arbetar eller har sin fritid.



MOBILITETSPERSPEKTIV

Mobilitetsperspektivet beskriver vilka transportmedel som gynnas av en insats/projekt. Detta är relevant eftersom olika grupper har olika förutsättningar och preferenser att använda olika transportmedel. Genom att inkludera detta perspektiv kan slutsatser dras kring vilka transportmedel och vilka grupper som gynnas av insatsen/projektet.

VIKTEN AV DELTAGANDE OCH INVOLVERANDE PROCESSER

För att göra en konsekvensanalys krävs kunskap om och insikt i andra människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Sådana kunskaper och insikter kräver en dialogkultur och ett ständigt pågående samtal för att alla människor som berörs av ett beslut skall ha tillgång till samma information och ha samma möjligheter att påverka. Detta är också en förutsättning för att besluten skall kunna uppfattas som legitima (och därmed också kunna genomföras med önskvärd effektivitet). Dialogen handlar således om att öka människors självtillit och kapacitet för att såväl kunna påverka sin vardagssituation som att aktivt kunna delta i och påverka samhällets utveckling.

För att kunna planera med ett socialt perspektiv är det centralt att säkerställa att rätt intressenter deltar och att kunskap hämtas in. För att veta vilka intressenterna är och vilken form av samverkan och dialog som behöver

ske när under arbetsprocessens olika steg är intressentanalysen ett bra verktyg. Exempel på hur en intressentanalys kan genomföras finns beskrivet på Region Kronobergs hemsida; <http://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/arbetsmetod/intressentanalys/>

För Region Kronoberg kan det handla om att diskutera frågeställningarna internt med representanter från olika berörda avdelningar, samt med representanter från exempelvis kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Detta kan ske genom olika typer av dialogmöten eller forum. Frågeställningarna i denna folder kan med fördel användas i dialogmöten. Den regionala nivån behöver säkerställa att relevanta medborgardialoger genomförs på kommunal nivå. Form av samverkan och dialog varierar emellertid beroende på steg i arbetsprocessen och insatsens/projektets storlek.



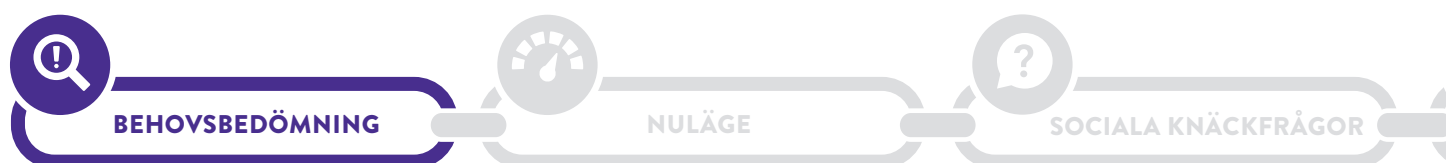
STEG 1: BEHOVSBEDÖMNING

En behovsbedömning genomförs i uppstarten av en insats/projekt. Behovsbedömningen ska kort dokumentera **omfattning, ansvarsfördelning, ramar** och **bakgrund**. Det handlar om att visa vilka politiska beslut eller inriktningar som är styrande för insatsen/projektet, vilka juridiska ramar som behöver tas hänsyn till i bedömningen och vem eller vilka som har ansvaret för genomförandets olika steg.

Alla insatser/projekt som rör transportplanering på den regionala nivån berör människors vardag på ett eller annat sätt. Därför är det alltid relevant att göra någon form av social konsekvensanalys, även om omfattningen varierar. Detta verktyg utgår ifrån två olika nivåer; förenklad social konsekvensanalys och full social konsekvensanalys. Denna uppdelning kan användas för att definiera omfattning. Hur omfattande den sociala konsekvensanalysen görs kan exempelvis bero på hur många som berörs, dess lokalisering, politiska direktiv, resurser etc.

Förenklad social konsekvensanalys innebär att befintlig data och kunskap används för att göra den sociala konsekvensanalysen. Exempelvis insamling av information från befintliga rapporter och planförslag på nationell, regional och kommunal nivå, samt inköp av statistik. Kunskap inhämtas också från experter eller representanter för olika verksamheter och nivåer.

Full social konsekvensanalys innebär att ny och/eller fördjupad kunskap behöver samlas in. Det kan handla om data kring specifika grupper och/eller geografiska områden. Detta kan ske genom mer kvalitativa metoder som olika former av intervjuer, observationer och/eller enkäter. En full konsekvensanalys innebär en breddning av aktörer, exempelvis aktörer från civilsamhälle och privat sektor.





STEG 2: NULÄGESBESKRIVNING

Nulägesbeskrivningen är basen och utgångspunkten för en trovärdig och konstruktiv konsekvensbedömning med tillhörande handlingsplaner, men också ett viktigt inspel till insatsen/projektet. Att göra en nulägesbeskrivning i tidigt skede av insatsen/projektet ger ett bra underlag för avvägningar och beslut.

Nulägesbeskrivningen beskriver förutsättningar och villkor hos olika grupper, områden och platser som berörs av insatsen/projektet. Detta görs genom att de tre olika perspektiven; individ, geografi och mobilitet. Befintlig kunskap samlas in och sammanställs och eventuella kunskapsluckor definieras. I detta steg identifieras också möjliga mållkonflikter.

EXEMPEL PÅ STÖDFRÅGOR TILL NULÄGESBESKRIVNING

Inkluderande

- Var har frågan initierats?
- Vilka antaganden ligger bakom?
- Vilka aktörer har genererat den kunskap som finns idag?
- Vem eller vilka kommer att påverkas av förändringarna? Är dessa hörda?

- Vilka grupper hörs/hörs inte?
- Är det relevant med dialog med de olika intressentgrupperna? När?
- Vem formulerar problemet och lösningarna som insatsen/projektet ska hantera?
- Analysera vilka normer som råder i sammanhanget. Hur påverkar normerna olika grupperns möjligheter till inflytande och tillgång till investeringar?
- Analysera normer och maktförhållanden hos beslutsfattare. Hur påverkar normerna prioriteringar och beslut?

Sammanhållen

- Hur ser åldersstrukturen ut i det berörda området/na?
- Hur är den socioekonomiska statusen jämfört med andra orter/länet?
- Vilket diversitetsindex¹⁷ har det berörda området/na?
- Hur är det berörda områdets rumsliga och sociala koppling med andra områden i länet och grannlän? Med vilket/a transportmedel, över dygnet och året?
- Hur är variationen och blandningen i närmiljö/orten av boende, service och andra funktioner?



BEHOVSBEDÖMNING



NULÄGE



SOCIALA KNÄCKFRÅGOR

¹⁷ Trivector Traffic (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering - nulägesbeskrivning

- Hur är kopplingen mellan boende, arbete, kultur och rekreation i aktuellt område/n?
- Hur är den fysiska kopplingen till andra funktioner och andra områden i övrigt? Finns det fysiska eller upplevda barriärer? Leder eventuella barriärer till att skilja olika funktioner eller grupper av invånare åt?

Tillgänglig

- Hur fungerar det för olika grupper i vardagen idag, att ta sig till jobb, skola, aktiviteter, sociala samlingspunkter?
- Hur är möjligheten för barn att själva ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter?
- Hur är tillgängligheten för att ta sig fram med barnvagn, rullstol eller rullator?
- Hur tar sig boende till funktioner som saknas i området? Är det lätt för vissa och svårt för andra? Över dygnet, året?
- Var finns närmsta lokala centrum med exempelvis handel, vårdcentral, bank, bibliotek, kulturverksamhet, fritidsgård? Hur är tillgängligheten dit, för vem och på vilket sätt?

Hälsofrämjande

- Finns det kunskap om några generella mönster vad gäller trygghet för olika grupper i området/na som berörs?
- Hur ser säkerheten ut för olika grupper i området/na som berörs?
- Finns det några generella mönster gällande hälsa för olika grupper i området/na som berörs?
- Hur är tillgängligheten till gröna miljöer?
- Vilka transportmedel främjas till viktiga målpunkter? Främjas fysisk aktivitet genom transporterna?





STEG 3: SOCIALA KNÄCKFRÅGOR

Sociala knäckfrågor är de utmaningar som insatsen/projektet behöver möta. Utifrån bakgrund (lagstiftning, direktiv etc) och nulägesbeskrivning identifieras och prioriteras de sociala utmaningar som är mest relevanta och betydelsefulla för insatsen/projektet. Dessa formuleras sedan som sociala knäckfrågor. Det är viktigt att de sociala knäckfrågorna är så specifika som möjligt, eftersom dessa sedan ska vara vägledande och utgöra grunden för konsekvensbedömningen av insatsen/projektet.

EXEMPEL PÅ SOCIALA KNÄCKFRÅGOR

Inkluderande

- Ligger normer och föreställningar till grund för avvägningar och beslut?
- Finns det en obalans i delaktighet?

Sammanhållen

- Saknas stråk och kopplingar (med vilka transportsätt?) till andra områden?
- Är det långa avstånd till kollektivtrafik? Låg turtäthet?
- Saknas trygga kopplingar med övriga områden, delar av länet?
- Skiljer sig området/platsen i fråga om ekonomiska, sociala och kulturella förhållanden, jämfört med andra delar av länet?

- Är det ojämna möjligheter att förflytta sig inom länet och dess målpunkter?
- Finns fysiska hinder, som exempelvis järnväg, bilväg, vattendrag, stora nivåskillnader som gör att området/platsen känns avskuret från övriga delar?

Tillgänglig

- Är rörelsefriheten mindre för vissa grupper?
- Saknas flexibilitet och koppling till vardagliga målpunkter för grupper i särskilt utsatta situationer?¹⁸
- Saknas trygga och säkra stråk till skola och andra vardagliga målpunkter för barn och ungdomar?
- Är området otillgängligt för de som kör barnvagn, eller för de som ta sig fram med rullstol eller rullator?

Hälsofrämjande

- Är det större otrygghet i vissa grupper?
- Är ohälsa större i vissa grupper och i vissa geografiska områden?
- Saknas säkra och trygga stråk till parker, lek, natur och rekreation?
- Saknas säkra och trygga gång- och cykelstråk till skolor, buss- och tågförbindelser?



BEHOVSBEDÖMNING



NULÄGE



SOCIALA KNÄCKFRÅGOR

¹⁸ Exempelvis barn, personer med funktionsnedsättning, äldre personer (Agenda 2030, mål 11.2)



STEG 4: SOCIALA NYCKLAR

Sociala nycklar är de sociala mål insatsen/projektet behöver fokusera på. Utifrån identifierade sociala knäckfrågor prioriteras de sociala nycklar som särskilt kan påverkas genom insatsen/projektet. Dessa nycklar ska direkt kunna tas i beaktande och vara vägledande i insatsens/projektets avväganden, åtgärder och beslut. De sociala nycklarna behöver sättas i relation till de juridiska och politiska ramarna.

EXEMPEL PÅ SOCIALA NYCKLAR

Inkluderande

- Bidra till en mer representativ problemformuleringsprocess.
- Bidra till ökad delaktighet för fler grupper i processen.
- Bidra till att fler perspektiv beaktas vid utformning av insatsen/projektet.

Sammanhållen

- Stråk och koppling till buss- och tågförbindelser.
- Stärka den sociala och rumsliga kopplingen inom och/eller mellan områden.
- Skapa nya fysiska kopplingar inom området eller till andra områden/platser.
- Stärka kopplingen mellan stad/land.
- Minska fysiska barriärer.

- Stärka kopplingen/kopplingarna till grannlän.

Tillgänglig

- Förbättrade kommunikationsmöjligheter för särskilt utsatta grupper till vardagliga målpunkter.
- Öka jämlikhet mellan olika grupper gällande rörelsefrihet i det vardagliga livet.
- Bidra till att särskilt utsatta grupper kan röra sig mer på egen hand.
- Ökad rörlighetsradie för de som bor på landsbygden.

Hälsofrämjande

- Gynna resor till fots, med cykel eller kollektiva medel.
- Bidra till förbättrad trygghet och säkerhet för särskilt utsatta grupper.
- Bidra till att öka tillgängligheten till aktivitet eller rekreation för särskilt utsatta grupper.
- Bidra till att socioekonomiskt utsatta områden får förbättrad tillgänglighet till aktivitet eller rekreation.
- Bidra till förbättrad tillgänglighet till aktivitet och rekreation för boende på landsbygden.





STEG 5: KONSEKVENSBEDÖMNING

I steg 5 görs en bedömning av insatsens/projektets konsekvenser. Bedömningen bygger på nulägesanalysens slutsatser genom de sociala knäckfrågorna och de sociala nycklarna som identifierats för projektet/insatsen. En konsekvensbedömning kan endast göras om det finns en nulägesanalys med tillhörande knäckfrågor och nycklar.

Konsekvensbedömningen ska dokumenteras utifrån om insatsen/projektet **bidrar/stärker, inte påverkar/eller inte är tillämpbar**, alternativt **motverkar/hindrar** när det gäller att nå de sociala nycklarna. Det kan förekomma att insatsen inte påverkar den sociala nyckeln eller att den delvis gör det. Konsekvensen ska beskrivas och motiveras med en kommentar. Som stöd för motivering av effekter kan dessa grupperas in i **direkta, indirekta** och **kumulativa effekter**. Indirekta effekter kan uppstå som en följd av insatsen/projektets direkta effekter eller genom de "möjligheter" som insatsen/projektet ger. Kumulativa effekter handlar om att den aktuella insatsen/projektet sätts i ett större sammanhang. Då bedöms sammanlagda effekterna av både aktuell insats/projekt i samverkan med effekter av andra genomförda, pågående eller framtida insatser/projekt.

En konsekvensbedömning kan göras vid flera tillfällen i en planeringsprocess, men först när det finns ett eller flera alternativa lösningar att bedöma.

En konsekvensbedömning görs fördelaktigt av eller tillsammans med någon utanför projektgruppen för att kunna få en mer objektiv bedömning och resonemang av konsekvenserna.

Konsekvensbedömningen avslutas med en samlad bedömning av hur väl insatsen/projektet möter de sociala utmaningarna och nycklarna. Detta blir ett medskick i en iterativ planeringsprocess för insatsen/projektet eller ett medskick till nästkommande aktörer.



BIDRAR/STÄRKER EN POSITIV UTVECKLING



PÅVERKAR INTE /ELLER ÄR INTE TILLÄMPBAR EFTERSOM...



MOTVERKAR/HINDRAR EN POSITIV UTVECKLING



BEHOVSBEDÖMNING



NULÄGE



SOCIALA KNÄCKFRÅGOR



STEG 6: KOMPLETTERINGAR

Vid steg 6 är en konsekvensbedömning och beskrivning gjord. Men ofta kvarstår frågor i projektet och andra frågor kräver att någon annan aktör tar vid. Utifrån de conse-

kvenser som identifierats formuleras ett medskick till dessa aktörer, eller en konkret handlingsplan, för att förbättra och hantera effekterna av insatsen/projektet.

UPPFÖLJNING

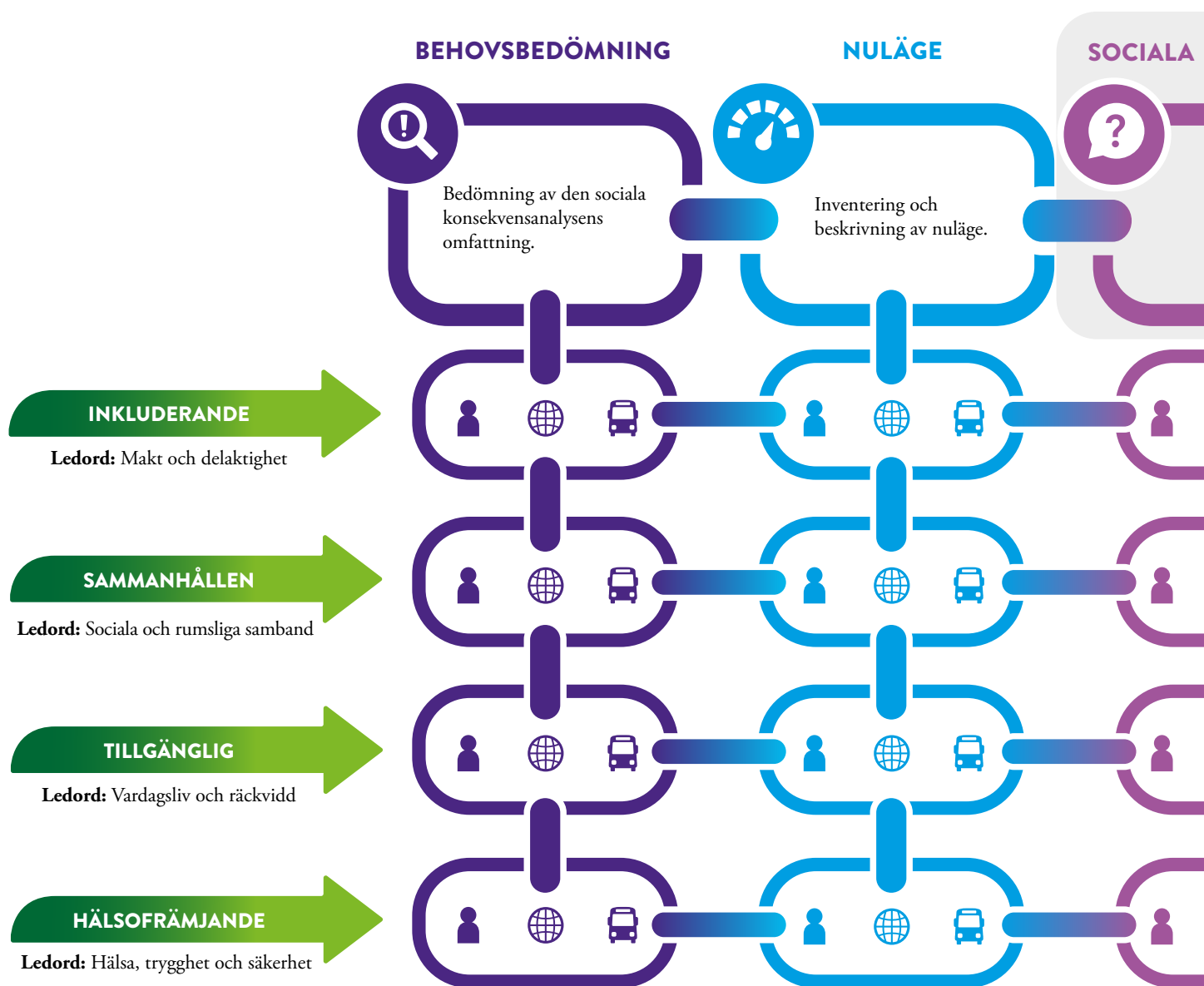
Konsekvenserna måste följas upp för att organisationen ska kunna lära sig och förbättra sitt arbete. Därför ska en plan för uppföljning göras för respektive insats eller projekt. Förslagsvis görs också en årlig uppföljning av alla genomförda konsekvensanalyser för att ge Region Kronoberg en övergripande bild av hur regionen arbetar med de sociala aspekterna i transportplaneringen. En medveten uppfölj-

ning av regionens arbete med de sociala aspekterna kan vara avgörande för att kunna höja kunskapen men också för att veta om utvecklingen går i rätt riktning genom insatser och projekt. Med resultatet från den återkommande, samlade uppföljningen kan verktyget med fördel justeras och förbättras.



TANKEKARTA

SOCIAL KONSEKVENSANALYS I REGIONAL TRANSPORTPLANERING



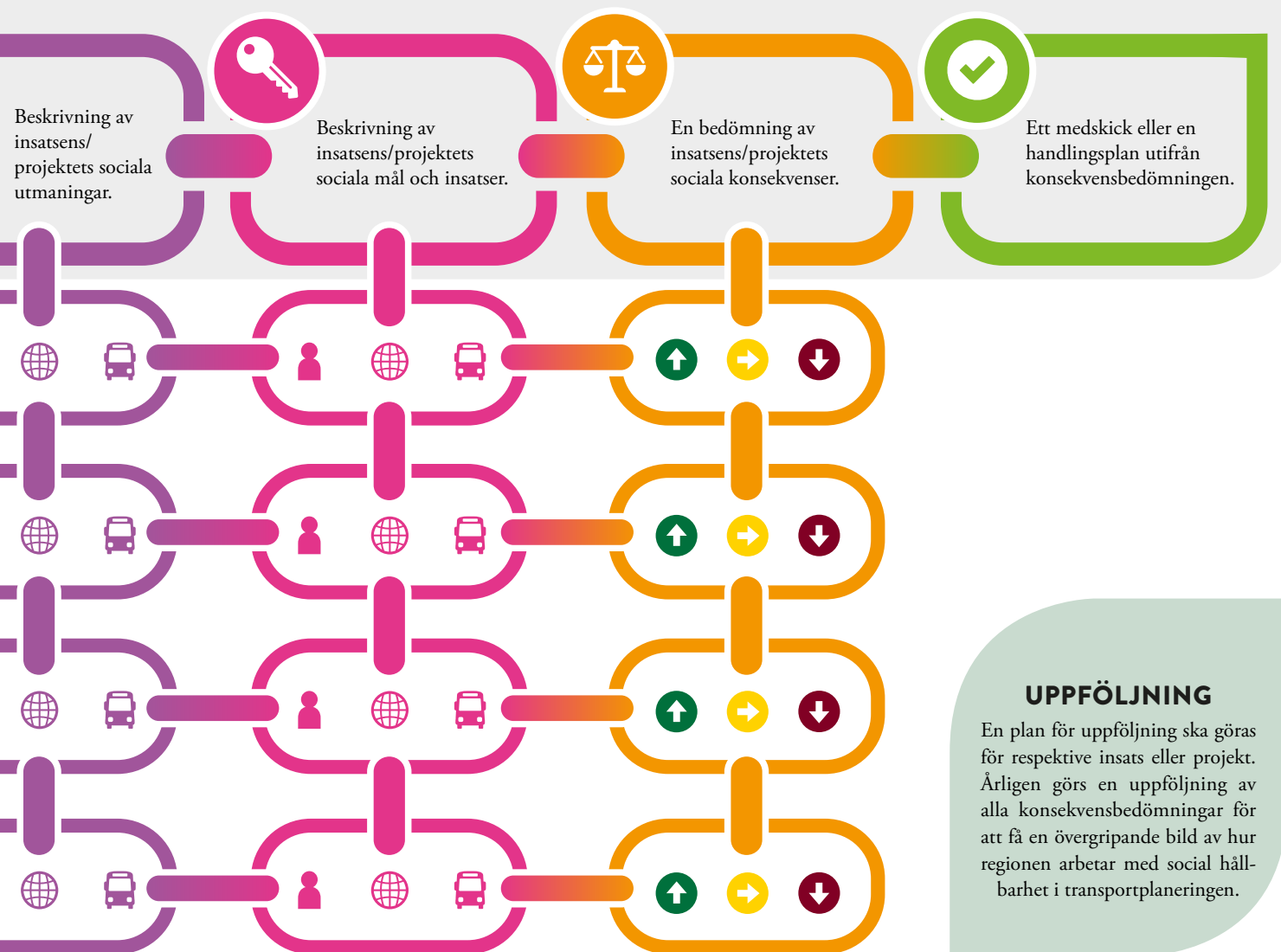
ITERATIV ARBETSPROCESS

KNÄCKFRÅGOR

SOCIALA NYCKLAR

KONSEKVENSBEDÖMNING

KOMPLETTERINGAR



KÄLLFÖRTECKNING

Agenda 2030, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Diskrimineringsombudsmannen (2018), <http://www.do.se/om-do/vanliga-fragor/fragor-om-diskriminering/vilka-ar-diskrimineringsgrunderna/>

Folkhälsomyndigheten (2018) <https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>

Regeringen (2017) Transportpolitiska mål, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Regeringen (2018) Jämställdhetspolitiska mål, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/>

Region Kronoberg (2014) Hälsa på lika villkor. Folkhälsoenkät genomförd 2014 i Kronobergs län, http://www.regionkronoberg.se/contentassets/a73fcbce1ae04c8ca144338acd7cf73e/hlv-rapport-2014_final.pdf

Region Kronoberg (2015) Region Kronoberg (2015) Gröna Kronoberg 2025, Regional utvecklingsstrategi Kronobergs län, http://www.regionkronoberg.se/globalassets/om-region-kronoberg/projektstod-fonder/grona-kronoberg-2025_beslutad_17_juni.pdf

Region Kronoberg (2016) En god hälsa för alla! För hållbar utveckling och tillväxt i Kronobergs län, http://www.regionkronoberg.se/contentassets/2de18aa9cb12494c84ed21f9de06f895/lansgemensam-folkhalsopolicy-2016_slutgiltig.pdf

Region Kronoberg (2016) Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg (2016–2025), <http://www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/mal-med-kollektivtrafiken/regional-kollektivtrafikmyndighet/>

Region Kronoberg (2017) Cykla i gröna Kronoberg, <http://www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/utveckling-av-cykelvagar/>

Region Kronoberg (2017) Strategiskt dokument för utveckling av näringslivet på landsbygden i Kronobergs län, Diariernr: 17RK504

Region Kronoberg (2018) Länstransportplan för Kronobergs län (2018-2029), <http://www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/utveckling-av-vagar-och-jarnvagar/>

Trivector (2012) Rapport 2012:62 Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt

Trivector Traffic (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering – nulägesbeskrivning

REGION KRONOBERG HAR DET SAMLADE REGIONALA UTVECK-
LINGSANSVARET FÖR LÄNET. PLANERING AV INFRASTRUKTUR
OCH KOLLEKTIVTRAFIK ÄR NÅGRA AV FLERA VIKTIGA OMRÅDEN
FÖR ATT SKAPA REGIONAL UTVECKLING OCH TILLVÄXT.

DEN HÄR SKRIFTEN INNEHÅLLER EN BESKRIVNING AV EN AR-
BETSPROCESS OCH VERKTYG FÖR ANVÄNDNING I PLANERING,
GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING AV REGIONAL TRANS-
PORTPLANERING. VERKTYGET HJÄLPER TRANSPORTPLANE-
RARE ATT IDENTIFIERA OCH HANTERA SOCIALA ASPEKTER I
TRANSPORTPLANERINGEN. DET HANDLAR OM ATT BREDDA PER-
SPEKTIVET, STÄLLA RÄTT FRÅGOR VID RÄTT TIDPUNKT OCH ATT
GÖRA SOCIALA KONSEKVENSBEDÖMNINGAR AV OLIKA BESLUT
OCH INVESTERINGAR.

MED FINANSIERING FRÅN



REGION
KRONOBERG