

Vad kan kollektivtrafiken tillföra ur perspektivet socialt kapital?

– En studie om Tvärbanans roll för ökad tillgänglighet och social inkludering

Marcus Lindgren



Självständigt arbete • 30 hp

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2020

Vad kan kollektivtrafiken tillföra ur perspektivet socialt kapital? - En studie om Tvärbanans roll för ökad tillgänglighet och social inkludering

What can public transport offer from the perspective of social capital? – A study of Tvärbanans role for increased accessibility and social inclusion

Marcus Lindgren

Handledare: Christina Lindkvist, Malmö universitet, Institutionen för Urbana studier

Biträdande handledare: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Ingrid Sarlov Herlin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Matilda Alfengård, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

Kurskod: EX0859

Program/utbildning: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Omslagsbild: Författaren

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: *kollektivtrafik, socialt kapital, Tvärbanan, tillgänglighet, social inkludering*

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Tillhandahållandet av kollektivtrafik kan ses som en nyckelaspekt för mer jämlika förutsättningar till samhällsdeltagande. Ökade ojämlikheter och segregation är återkommande problem i stora och växande städer, och grupper med olika socioekonomiska förutsättningar blir allt tydligare åtskilda geografiskt och socialt. Bilism och funktionsuppdelning spär på avstånden och förstärker ojämlika nivåer av tillgänglighet, vilket bidrar till ett samhälle med en låg nivå av tillit. Detta kan beskrivas i termer av bristande socialt kapital. Kollektivtrafik som möjliggör en ökad tillgänglighet till olika målpunkter förebygger social exkludering och kan ha positiv inverkan på det sociala kapitalet. Socialt kapital kan definieras som de fördelar individer och grupper kan dra genom tillit och förtroende som finns mellan människor i ett samhälle, vilket har stor inverkan på möjligheterna till deltagande i samhällets sociala, politiska och ekonomiska liv.

I Stockholms län görs dagligen närmare en miljon resor med kollektivtrafiken, och samtidigt sker en omfattande befolkningstillväxt som ställer stora krav på samhälls- och trafikplaneringen. Ett av transportslagen som berörs är spårvägen, där Tvärbanan är en av befintliga linjer som går i det halvcentrala bandet utanför Stockholms innerstad och som fortsatt byggs ut. I Stockholmsregionen är ökade socioekonomiska skillnader och segregation identifierade problem, där kollektivtrafiken benämns som en möjliggörande faktor för att motverka en sådan utveckling.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur socialt kapital som teori kan bidra till att förstå innebörden av kollektivtrafiksatsningar för ökad tillgänglighet och social inkludering med särskilt fokus på Tvärbanan. Genom kvalitativa intervjuer med involverade aktörer och deltagande observationer, där spontanintervjuer med Tvärbaneresenärer utförts, har ambitionen varit att få en uppfattning om vilken möjliggörande roll Tvärbanan kan ha utifrån perspektivet socialt kapital. Resultatet visar att Tvärbanan kan betraktas som en investering för ökat socialt kapital då den bidrar med en ökad tillgänglighet till viktiga målpunkter och sammanlänkar geografiskt och socioekonomiskt åtskilda stadsdelar. Dessutom möjliggör det kollektiva resandet i sig att heterogena grupper kan interagera. Identifierade utmaningar som trafikinfrastruktursatsningar behöver hantera för att bli socialt hållbara har främst att göra med relationen mellan framkomlighet och stadsmässighet. Samverkan mellan olika aktörer är centralt för en mer integrerad samhälls- och trafikplanering, där olika intressen och perspektiv synliggörs. För att integrera sociala perspektiv i kollektivtrafikplaneringen visar resultatet även att kunskap, medvetenhet och systematik i planeringsprocessen är väsentligt. Det handlar om att jobba mer helhetligt med sociala frågor inom organisationerna och att det måste genomsyra hela arbetsprocesser. Även om socialt kapital är en omstridd teori är den användbar för såväl planerare som andra medborgare för att förstå och uppmärksamma transportsystemens sociala konsekvenser.

Abstract

The provision of public transport can be seen as a key question for more equal conditions for engaging with society. Increased inequalities and segregation are recurring problems in large and growing cities, and groups with different socioeconomic conditions are becoming increasingly geographically and socially separated. Motorism and the division of services in societies reinforce unequal levels of accessibility, which can result in a society with low levels of trust. This can be described in terms of lack of social capital. Public transport that enables increased accessibility to different target points prevents social exclusion and can have a positive impact on social capital. Social capital can be defined as the benefits individuals and groups can draw through trust and the participation that exists between people in a society, which has a major impact on opportunities for engaging with society.

In Stockholm County, almost one million trips are made daily by public transport, and at the same time there is an extensive population growth which places great demands on community and traffic planning. One of the modes of transport that is affected is the tram, where the Tvärbanan is one of the existing lines that runs in the semi-central band outside Stockholm's inner city and which is still being expanded. In the Stockholm region, increased socioeconomic differences and segregation are identified problems, where public transport is referred to as an enabling factor to counteract such a negative development.

The aim of the thesis is to investigate how social capital as a theory can help to understand the meaning of public transport initiatives for increased accessibility and social inclusion with a special focus on Tvärbanan. Through qualitative interviews with involved actors, participant observations and spontaneous interviews with Tvärbanan-travelers the ambition has been to get an idea of what role Tvärbanan can play in enabling increased accessibility and counteracting social exclusion from the perspective of social capital. The result shows that Tvärbanan can be regarded as an investment for increased social capital as it contributes to increased accessibility to important targets and links geographically and socioeconomically separated districts. In addition, the collective travel in itself enables social interaction. Identified challenges that traffic infrastructure investments need to address in order to become socially sustainable have primarily to do with the relationship between passability and urbanism. Collaboration and co-planning between different actors is central to a more integrated community- and traffic planning. The result also indicates that knowledge and systematics in the planning process are essential for integrating social perspectives in public transport planning. There is a need to work more holistically with social issues within the organizations and that it must permeate entire work processes. Although social capital is a contentious theory, it is useful for planners as well as other citizens to understand and pay attention to the social consequences of transport systems.

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1 Bakgrund	8
1.2 Syfte och frågeställningar.....	10
2. Litteraturoversikt	11
2.1 Kollektivtrafik, stadens utformning och social exkludering	11
2.2 Kopplingen mellan kollektivtrafik och socialt kapital	12
2.3 Integrerad stadsplanering och socialt kapital	13
2.4 Hållbar utveckling och tillgänglighet	14
2.5 Rättviseperspektivet	15
3. Teori - Socialt kapital	16
3.1 Socialt kapital: En introduktion.....	16
3.2 Bourdieu, Coleman och Putnam.....	16
3.3 Sammanlänkande och överbryggande socialt kapital	18
3.4 Mikro- och makronivåerna av socialt kapital.....	19
3.5 Hur socialt kapital kan synliggöra kollektivtrafikens sociala konsekvenser.....	20
3.6 Invändningar och kritik	21
4. Metod	23
4.1 Fallstudie	23
4.2 Kunskapsteoretiska perspektiv	23
4.3 Litteraturstudie och sökstrategier	24
4.4 Avgränsning	24
4.5 Insamlingsmetoder	25
4.5.1 Intervjuer	25
4.5.2 Utförda intervjuer	26
4.5.3 Deltagande observationer och spontanintervjuer	27
4.5.4 Utförda deltagande observationer och spontanintervjuer.....	28
4.6 Analysmetod.....	29
4.7 Kritisk metoddiskussion	29
5. Fallstudien - Tvärbanan	31
5.1 Spårvägen i Sverige och Stockholm.....	31

5.2 Dennispaketet och Tvärbanan	32
5.3 Involverade aktörer	33
5.4 Kollektivtrafik och tillgänglighet i en svensk kontext	35
5.5 Regional planering och RUFSS.....	36
5.6 Barriäreffekter	37
5.7 Socioekonomiska skillnader och socialt kapital i en Stockholmskontext.....	38
6. Resultatanalys	40
6.1 Hur involverade aktörer jobbar för att integrera social hållbarhet och tillgänglighet i kollektivtrafiken	40
6.2 Samverkan mellan berörda aktörer.....	42
6.3 Barriäröverskridare eller ytterligare barriäreffekt? - Tvärbanan som det tveeggade svärdet	45
6.3.1 Barriärfrågan ur kommunernas perspektiv.....	47
6.4 Tvärbanan integrerad med övrig stadsmiljö? - Konsekvenser ur ett tillgänglighetsperspektiv	49
6.4.1 Balansen mellan framkomlighet och stadsmässighet.....	51
6.5 Att sammanbinda på tvären i ett annars radialt strukturerat kollektivtrafiknät.....	53
6.6 Vikten av transportnoder.....	56
6.7 Socioekonomiska skillnader och Tvärbanans överbryggande roll.....	59
6.7.1 Socioekonomiska skillnader längsmed Kistagrenen	60
7. Diskussion	63
7.1 Slutsats	67
7.2 Reflektion av metod och arbetsprocess	68
7.3 Förslag till vidare studier.....	68
8. Referenser	70
9. Bilagor	77

1. Inledning

Enligt OECD (2015) kommer närmare 85 procent av jordens befolkning bo i städer vid nästkommande sekelskifte. Med en så tydlig urbanisering i åtanke blir det viktigare än någonsin att våra städer planeras med noggrannhet. För att möjliggöra mer jämlika förutsättningar till samhällsdeltagande för olika samhällsgrupper är tillhandahållandet av välfungerande kollektivtrafik fundamentalt (Banister, 2018, s. 53-60). En stadsutveckling där kollektivtrafiksystem prioriteras och integreras med övrig planering kan bidra med ökad tillgänglighet till olika typer av samhällsservice (ibid., 2008).

Vägtrafiken tar stora ytor i anspråk och i svenska städer används omkring 30 procent av all mark till biltrafik, detta trots att det i genomsnitt endast reser 1,5 personer per personbil och resa (Naturvårdsverket, 2019). Detta är mark som bör vara tillgänglig för alla grupper i samhället (Banister, 2018, s. 53-60). Dessutom bidrar trafikinfrastrukturen till att skapa barriärer i städer och landskap, där trafikleder eller järnvägar i värsta fall utgör hinder för människor att kunna ta sig till önskade målpunkter (Naturvårdsverket, 2019). Trafiken påverkar såväl människan som hennes omgivning genom utsläpp av försurande och ozonbildande ämnen, och är även en av de primära orsakerna till höga bullernivåer (ibid.). Dessutom är ökade ojämlikheter ett återkommande problem i stora och växande städer. Grupper med olika socioekonomiska förutsättningar blir allt tydligare frångående geografiskt med ökade skillnader i möjligheter till samhällsdeltagande (Currie & Stanley, 2008; Utsunomiya, 2016). Detta riskerar att resultera i ett samhälle med låg nivå av tillit mellan olika sociala grupper, något som kan beskrivas i termer av bristande socialt kapital (Schwanen et al., 2015). Forskning visar att kollektivtrafik som möjliggör en ökad tillgänglighet till olika målpunkter förebygger social exkludering och kan ha positiv inverkan på det sociala kapitalet (ibid.; Utsunomiya, 2016; Martens, 2017, s. 26-30).

I takt med att bilens centrala roll i våra samhällen blir allt mer problematisk ökar behovet och efterfrågan av alternativa transportmedel (Lewis-Workman & Brod, 1997). Transportsystemen kan definieras som socialt hållbara ifall möjligheten till mobilitet är jämlik mellan olika socioekonomiska grupper (Cervero, 2013). Minskade restider och en mer sammanvävd kollektivtrafik kan göra den mer attraktiv och tillgänglig för fler människor. Det handlar om att olika samhällsgrupper ska ha snarlika villkor att ta sig till arbete, skola, bostad, fritidssysselsättning och samhällsservice (ibid.). Möjligheten till en god mobilitet kan ses som en mänsklig rättighet och inte ett privilegium. Dessutom är transportfrågan en nyckelfråga för att möjliggöra mer inkluderande stadsmiljöer (Stanley et al., 2010). Givetvis handlar transportmedlen om att kunna röra sig och ta sig till önskade målpunkter, men det berör även andra aspekter. Resandet förenar människors vardagsliv med andra aktiviteter och leder till sociala interaktioner (Shove, 2002). Stationer och hållplatser är dit man tar sig för att röra sig vidare och ta del av utbudet i andra stadsdelar, men de kan även öka attraktiviteten och rörelsen i den lokala kontexten (Boverket, 2010).

Tillgänglighet är ett viktigt begrepp kopplat till samhälls- och trafikplaneringen, något som kan definieras som med vilken enkelhet medborgare, offentliga organisationer och näringsliv kan nå de utbud och aktiviteter som önskas (Martens, 2017, s. 52-54). Tillgång till transport och dess kostnad, turtäthet och trygghetsaspekter är avgörande (ibid.; Utsunomiya, 2016). Sådana faktorer är viktiga för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och att bli mer socialt inkluderande (Di Ciommo, Ortúzar & Comendador, 2016). Att samhället ska vara tillgängligt för alla är ett nationellt mål i Sverige i enlighet med de transportpolitiska målen (Trafikanalys, 2019). En sammanlänkande kollektivtrafik kan ses som en nyckelfråga i större städer för en ökad tillgänglighet för individer och att sammankoppla rumsligt segregerade områden (OECD, 2015). Tillgänglighet kan premieras genom att flertalet transportslag samspelar, men även stadens struktur och utformning spelar en stor roll (Martens, 2017, s. 178). Genomfartsleder och större trafikleder kan förhindra en enklare sammanlänkning inom städerna, vilket

kan bidra till olika former av exkludering (Boverket, 2010; Church et al., 2000). En kollektivtrafiknära och blandad stadsmiljö har således många fördelar jämfört med utglesade stadsmiljöer och bilism, något som tenderar att slå hårdast mot socioekonomiskt svaga grupper (Utsunomiya, 2016).

1.1 Bakgrund

Jacobs (1961, s. 440-455) menade att fungerande transportsystem är något av det absolut svåraste att åstadkomma inom stadsplaneringen, men också något av det viktigaste. Att sammankoppla stadsdelar är en aspekt som visar sig kunna motverka segregation och uppdelningar mellan olika samhällsgrupper (Legeby, 2013). Segregation kan betraktas som såväl ett socialt som ett spatialt problem, det vill säga en fråga om hur vi rör oss och interagerar med varandra samt hur vi formar våra städer (ibid.). En av de stora utmaningarna med segregationsfrågan är de geografiska avstånden mellan boende och sysselsättning, där kollektivtrafiken har en länkande roll med förmåga att dämpa de negativa effekterna av rumslig segregation (Penje & Wimark, 2017). Boverket (2010) identifierar en sammanlänkande kollektivtrafik som en nyckelaspekt även för att skapa starkare relationer mellan olika stadsdelar. I en stad där människor i högre utsträckning kommer i kontakt med varandra och rör sig på samma platser utvecklas lättare förståelse för sina medmänniskor där information och kunskap enklare sprids (Penje & Wimark, 2017). Även tillsynes ytliga och snabba möten kan öka känslan av trygghet och ger möjlighet till mer fördjupade interaktioner (Jacobs, 1961, s. 70-75). Detta är i förlängningen viktigt för forandet av socialt kapital (Kamruzzaman et al., 2014).

Att människor exkluderas från väsentliga samhällsfunktioner på grund av bristande möjligheter till transport kan benämnas som en typ av transportfattigdom, inte minst då det ofta korrelerar med möjligheten att behålla ett jobb eller ta sig till skola (Lucas et al., 2016; Berg et al., 2019). I dagsläget är skillnaderna mellan ekonomiskt svaga och starka grupper vad gäller resmönster och möjlighet till mobilitet stora i nästan alla världens länder (Currie & Stanley, 2008). Studier visar även att de mest utsatta grupperna sällan gynnas i lika hög utsträckning som andra av ny eller förbättrad transportinfrastruktur, vilket ofta beror på avsaknaden av bil (Lucas et al., 2016). Således kan marginaliserade gruppers situation förvärras ytterligare av effekterna från större infrastruktursatsningar om inte sociala konsekvenser tas i beaktande inom transportplaneringen (Schwanen et al., 2015). Frågor som berör jämlikhet, social inkludering och rättvisa anses dock ha haft svårt att få genomslag inom fältet (Banister, 2018, s. 53-60; Lucas, 2012).

Den traditionella trafikplaneringen, där vägsystemen och kollektivtrafiken bedöms separat och där infrastrukturen för cyklister och fotgängare andrahandsprioriteras, anses ha ökat de ojämlika förutsättningarna till samhällsdeltagande (Martens, 2017, s. 26-30). Social exkludering kan definieras som något bredare än fattigdom, där visserligen en begränsad ekonomi utgör en nyckelaspekt, men som även handlar om människors möjligheter till delaktighet i samhällslivet, god hälsa, trygghet och politiskt inflytande (ibid.). Det kan även ses som något kumulativt, det vill säga att det ofta leder till en ond spiral där människors möjligheter att ta sig ur en problematisk livssituation minskar (Hodgson & Turner, 2003; Lucas, 2012). Transportrelaterad social exkludering kan alltså ses som en process där människor hindras från att delta i det politiska, ekonomiska och sociala livet där otillräckliga transportalternativ helt eller delvis är orsaken till detta (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2003). Fenomenet blir alltmer aktuellt att uppmärksamma mot bakgrund av att dagens samhällen är formade kring tanken av hög mobilitet (ibid.).

I studier av transportrelaterad social exkludering och kollektivtrafik kan socialt kapital som teoretiskt ramverk vara användbart för att gå på djupet kring hur de ekonomiska, sociala och politiska delarna av samhället hänger samman och hur dessa kan förmedla kopplingen mellan mobilitet och social

exkludering (Schwanen et al., 2015; Currie & Stanley, 2008). Det finns flera definitioner av vad socialt kapital är, men generellt kan det ses som de fördelar individer och grupper kan dra genom tillit, förtroende och det deltagande som finns mellan människor i ett samhälle (ibid.). Det kan definieras som de tillgängliga resurser människor har genom sina sociala nätverk, vilket har stor inverkan på individers möjligheter till samhällsdeltagande och för tilliten på en större samhälls nivå (Wentink et al., 2017). Schwanen et al. (2015) argumenterar för att studier av transportrelaterad social exkludering skulle gynnas av mångsidiga perspektiv av socialt kapital som teori. Det kan bidra med att uppmärksamma relationen mellan mobilitet och social inkludering som ett medel för att skapa förändring, men även att redan existerande sociala ojämlikheter kan förstärkas (Schwanen et al., 2015; Currie & Stanley, 2008). Det handlar om, såväl för forskare inom fältet som planerare, att bättre kunna förstå hur avsaknaden av adekvata transportalternativ kan adresseras och vilka åtgärder som lämpar sig för att motarbeta ojämlika förhållanden (ibid.).

I Stockholms län görs dagligen närmare en miljon resor med kollektivtrafiken, och samtidigt sker en omfattande befolkningstillväxt som ställer stora krav på samhällsplaneringen (Region Stockholm, 2018). Tillgänglighet till sysselsättning och service för alla i samhället är uttalade mål på en regional nivå, och utveckling av och investeringar i transportsystemen måste ske i motsvarande omfattning som övrig bebyggelseutveckling för att målen om tillgänglighet och ett inkluderande samhälle ska kunna nås (ibid.). Alla invånare ska ha möjlighet att röra sig till önskade målpunkter där fotgängare, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer främjas. Det blir då av vikt att olika aktörer i regionens samhällsplanering samverkar och väver samman olika perspektiv (ibid.).

Ett av transportslagen som berörs är spårvägen, som i Stockholm utvecklades under andra halvan av 1900-talet till följd av satsningar på vägtrafik och prioriteringar av bilen (VTI, 2004, 2018). Spårvägen ansågs även utgöra ett hinder i stadsutvecklingen mot bakgrund av dåvarande stadsbyggnadsideal. Den har dock kommit tillbaka, där Tvärbanan är en av befintliga linjer som går i det halvcentrala bandet utanför Stockholms innerstad (ibid.). Mot bakgrund av behov av ökad tillgänglighet och förbättrad kommunikation byggdes en första etapp av Tvärbanan som invigdes vid millennieskiftet (Isaksson, 2001). Sedan dess har flera utbyggnationer skett och i skrivande stund pågår arbetet med Kistagrenen, där stadsdelar som anses vara några av Stockholmsregionens viktigaste utvecklingsområden berörs längsmed sträckan (Region Stockholm, u.å.a). Att sammankoppla bostäder med sysselsättning, öka tillgängligheten och sammanlänka övrig kollektivtrafik nämns som nyckelaspekter med Kistagrenen (ibid.). Spårvägen kan utöver dess sammanlänkande förmåga mellan geografiskt separerade områden anses vara ett gångbart transportsystem för att möjliggöra mer tillgängliga stadsmiljöer (VTI, 2004, 2018). Dess närvaro bidrar till en viss karaktär av stadsmiljön där hållplatserna kan utgöra knutpunkter med lokala mötes- och handelsplatser (ibid.). Sådana knutpunkter kan fungera som viktiga grundvalar i övrig stadsplanering, och dessutom genererar spårvägens strukturerande förmåga effekter på övrig stadsbyggnad (Vuchic, 2000, 2005). På flera håll i Europa börjar spårvägen återigen vara i ropet, inte minst som ett verktyg för att möjliggöra mer inkluderande städer (ibid.).

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur socialt kapital som teori kan bidra till att förstå innebörden av kollektivtrafiksatsningar för ökad tillgänglighet och social inkludering med särskilt fokus på Tvärbanan.

Frågeställningar:

På vilket sätt kan Tvärbanan betraktas som en investering för ökat socialt kapital?

Vilka utmaningar behöver trafikinfrastruktursatsningar hantera för att bli socialt hållbara?

Vad innebär det att integrera sociala perspektiv i kollektivtrafikplaneringen och i fallet med Tvärbanan?

2. Litteraturöversikt

2.1 Kollektivtrafik, stadens utformning och social exkludering

I tidigare forskning identifieras ett behov av att studera kopplingen mellan kollektivtrafik, städernas utformning och social exkludering (Kamruzzaman et al., 2014; Currie & Stanley, 2008; Di Ciommo, Ortúzar & Comendador, 2016; Di Ciommo & Martens, 2015; Utsunomiya, 2016; Gray, Shaw & Farrington, 2006). Detta för att öka förståelsen för hur viktig mobilitetsfrågan är för mer jämlika möjligheter till samhällsdeltagande och hur tätt den hör samman med övrig stadsutveckling.

Vanligtvis är det de fattigaste och mest utsatta grupperna som har sämst förutsättningar till goda transportalternativ (Currie & Stanley, 2008; Lucas, 2012). Utsatta grupper utsätts också i högre utsträckning för vägtrafikens negativa konsekvenser vilket kan få inverkan på hälsa, trygghet och levnadsstandard (Lucas et al., 2016). Ofta bor dessa grupper i mer perifera lägen av städerna vilket försämrar tillgängligheten ytterligare, ett fenomen som förstärkts med utglesade stadsmiljöer. Kopplingen mellan social exkludering och avsaknad av transportalternativ är viktig att göra för att uppmärksamma att problemet är mångfacetterat och påverkar såväl individer, processer, strukturer och institutioner i samhället (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2003). Urry (2000) argumenterar därför för att fokus inte uteslutande bör riktas mot att lösa problemen för mer utsatta grupper i arbetet med att minska transportrelaterad social exkludering, utan även att motverka en utveckling av hög mobilitet.

Utglesningen av städer kan förhindras genom planeringsrestriktioner och styrmedel, inte minst genom att satsa på transportsystem med en mer hänsynsfull markanvändning som väver samman stadsmiljön (Girardet, 1999, s. 47-51). Bland annat spårvägen kan ses som önskvärd ur det perspektivet. En stad med välutvecklad kollektivtrafik möjliggör att staden växer, men detta sker inom gång- eller cykelavstånd till hållplatser vilket ofta leder till kompaktet i stadsmiljön (Schiller, Bruun & Kenworthy, 2010, s. 26-29).

De perspektiv som förts fram på senare år inom forskningen bidrar till att förstå hur social exkludering bland annat kan ses som ett resultat av en norm kring hög mobilitet, som tenderar att reproduceras och förstärkas genom utformningen av transportinfrastruktur (Urry, 2000; Schwanen et al., 2015; Cass, Shove & Urry, 2005). Marginaliserade och missgynnade grupper kan vid normer av hög mobilitet drabbas ännu hårdare med ökade skillnader i nivå av tillgänglighet som resultat (Lucas, 2012). De ökade behoven av rörlighet och flexibilitet bidrar till nya former av ojämlikheter (Viry, Kaufmann & Widmer, 2009, s. 121-143). Mobilitet kan göra det möjligt för människor att förvärva social status, medan avsaknaden av transportmöjligheter kan leda till förlust av densamma (ibid.).

Ojämlika förhållanden till mobilitet uppkommer från skillnader i status, makt, tillgångar och geografisk utspridning av var människor bor och verkar (Honkaniemi et al., 2017; Urry, 2007). En trafik- och samhällsplanering med bilen som utgångspunkt tenderar att öka den geografiska segregationen och där resandet antingen sker ensamt eller med familj och vänner, personer man redan har en nära relation till, utan att komma i kontakt med andra grupper i samhället (Schwanen et al., 2015). Transportfrågan blir i förlängningen en fråga om makt, där en ekonomiskt stark grupp med bil enklare kan kontrollera hur man rör sig i tid och rum (ibid.). Dessutom kan fysiska hinder till följd av transportinfrastrukturen i värsta fall såväl framtvinga som förstärka olika former av utanförskap (Urry, 2002). Samspelet mellan transportsystemen är en viktig aspekt för att komma till bukt med flera av de problem som vägtransporten ofta skapar (Cervero, 2013). En jämlik kollektivtrafik kan ses som central vad gäller interaktion utöver det faktum att det är ett medel för ökad tillgänglighet (Schwanen et al.,

2015.). Städer där kollektivtrafik, cyklister och fotgängare prioriteras blir mer trivsamma och beboeliga och privatbilismen kan snarare anses ha motsatt effekt (Vuchic, 2000).

Detta är viktiga perspektiv för den här uppsatsen och ökar förståelsen för betydelsen av att studera hur tillgången till kollektivtrafik i berörda områden längsmed Tvärbanan ser ut och vad spårvägen kan addera ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det är även relevant att studera Tvärbanans inverkan i att sammanbinda fysiskt frånskilda områden och vilken roll den har i stadsmiljön. Att kunna bidra med en inblick i vilka som reser med Tvärbanan och varför kan också anses vara av intresse.

2.2 Kopplingen mellan kollektivtrafik och socialt kapital

Trots tidigare studier av kopplingen mellan markanvändning, byggd miljö och socialt kapital finns det enligt Schwanen et al. (2015) och Dempsey et al. (2012) relativt få empiriska analyser att tillgå vad beträffar kopplingen mellan socialt kapital och kollektivtrafik. Det överensstämmer med den strukturerade sökning som gjorts i denna uppsats. I identifierade studier har ofta kvantitativa insamlingsmetoder använts, men även *mixed methods* där bland annat enkätundersökningar kombinerats med intervjuer.

Flera av dessa pekar på att tillgången till kollektivtrafik och dess roll för att stärka det sociala kapitalet är svårstuderad men ändå tydlig och att satsningar på transporter riktade mot flera, även utsatta grupper, resulterat i ökad social inkludering (Currie & Stanley, 2008; Loader & Stanley, 2009; Utsunomiya, 2016; Stanley et al., 2010). Inte minst bland den äldre respektive yngre delen av befolkningen anses även det sociala kapitalet ha stärkts genom tillgång till kollektiva färdmedel (Loader & Stanley, 2009; Utsunomiya, 2016). Möjligheten till mobilitet korrelerar med nivån av interaktion mellan heterogena grupper samtidigt som geografisk utspridning och bilberoende samhällen kan resultera i minskat socialt kapital, inte minst mellan heterogena sociala nätverk (Gray, Shaw & Farrington, 2006; Utsunomiya, 2016). Även nivån av delaktighet och tillit korrelerar med tillgången till kollektivtrafik. Socialt kapital mellan heterogena grupper anses viktigt på en regional nivå för att minska risken för social exkludering och segregation (ibid.). Riskgrupper för social exkludering visar sig i somliga fall kunna resa relativt mycket, men med transportslag som inte stärker den överbryggande delen av socialt kapital (Stanley et al., 2019). I regel reser dock sådana grupper mindre, kortare distanser, äger sällan bil men åker även kollektivtrafik mindre jämfört med människor som anses mer socialt inkluderade (Stanley et al., 2010). Individer i riskzonen för social exkludering tenderar att utöva färre aktiviteter som kräver en resa jämfört med andra, och känner dessutom att de har mindre kontroll över sina liv (ibid.; Utsunomiya, 2016). Socialt kapital kan reducera individers risk för social exkludering och det finns enligt Stanley, Stanley och Hensher (2012) samhällsekonomiska vinster att dra av åtgärder som ämnar att stärka sociala nätverk, däribland möjlighet till mobilitet.

Geografiska avstånd är alltså centralt för hur människor interagerar med varandra och i förlängningen på vilken nivå det sociala kapitalet är (Gray, Shaw & Farrington, 2006; Utsunomiya, 2016). Långdistanspendling och ökade geografiska avstånd tenderar att försvaga sammanhållningen i lokalsamhällen, men samtidigt breddas det som för individen är sitt sammanhang (Viry, Kaufmann & Widmer, 2009, s. 121-143). Sociala relationer har alltså expanderat och de sociala nätverken fragmenterats (ibid.). Socialt kapital i den lokala kontexten med en hög nivå av lokalt deltagande, tillit och sammanhållning korrelerar med en låg nivå av långdistanstransporter enligt studier av Kan (2007) medan nivån av mobilitet inte påverkas lokalt. Individer med lågt socialt kapital använder mer privata färdmedel än kollektiva motsvarigheter, medan de med starkt socialt kapital tenderar att använda mer tidskrävande transportslag såsom kollektivtrafik (Di Ciommo, Ortúzar & Comendador, 2016).

Ändrade transportvanor till ny kollektivtrafik visar sig ske bland individer med större sociala nätverk (ibid.). Här förs ett omvänt resonemang, vilken inverkan nivån av socialt kapital får på människors transportval.

I studier av Utsunomiya (2016) visar det sig att en ny pendeltågslinje i Japan, med en infrastruktur präglad av få barriärer och ökad turtäthet jämfört med tidigare spårbunden trafik, ökat aktivitetsmönstret samt nivån av deltagande och sociala interaktioner längsmed linjen. Resultatet indikerar på att tillhandahållandet av kvalitativ kollektivtrafik resulterar i förändrade resvanor hos lokalinvånarna, ger dem fler möjligheter att socialisera med andra individer och att de även kan expandera sina sociala nätverk (ibid.). Om denna korrelation visar sig stämma kan det resultera i betydligt större sociala nyttor för samhället än vad som beräknas i dagsläget. Detta är ett särskilt intressant resultat att ta med vidare i den här studien om Tvärbanan, dels som spårbundet transportalternativ, men även att vikten av turtäthet samt spårets utformning framhålls. Detta inte minst utifrån perspektiven tillgänglighet och socialt kapital.

Slutsatserna från dessa studier förtydligar att kopplingen mellan transportfrågor och socialt kapital är relevant för att uppmärksamma både risker och möjligheter med transportplaneringen och hur viktigt det är att jobba med kollektiva transportsystem för att skapa mer jämlika förutsättningar till samhällsdeltagande. Det är insikter som i den här studien om Tvärbanan är mycket betydelsefulla. Expansionen av sociala relationer och fragmenteringen av sociala nätverk och dess konsekvenser med avseende på socialt kapital är relevanta i fallstudien om Tvärbanan och förtydligar vikten av sammanlänkande kollektivtrafik. I nämnda studier görs också en vidare differentiering av olika nivåer av socialt kapital, vilka också är nyttiga perspektiv vidare i uppsatsen.

Avsaknaden av kvalitativa studier kring socialt kapital kopplat till transportfrågor konstateras av flera författare (Currie & Stanley, 2008; Schwanen et al., 2015; Lucas, 2012, Honkaniemi et al., 2017). För att utläsa hur aspekter som mobilitet och tillgänglighet kan kopplas till social exkludering och socialt kapital anser författarna att kvalitativa studier är mer representativa. Kvalitativa insamlingsmetoder kan anses mer informativa och går på djupet vad gäller olika aspekter av socialt kapital jämfört med kvantitativa motsvarigheter (Quibria, 2003). Även vad gäller sociala effekter av kollektivtrafikens infrastruktur riktas kritik mot att de ofta studerats med hjälp av kvantitativa metoder (Honkaniemi et al., 2017). Mot denna bakgrund ämnar den här studien bidra med mer kvalitativa perspektiv i fallstudien av Tvärbanan.

2.3 Integrerad stadsplanering och socialt kapital

Vad säger då tidigare forskning av kollektivtrafikens betydelse i stadsmiljön kopplat till socialt kapital? Även här identifieras kvantitativa insamlingsmetoder samt *mixed methods*, och Kamruzzaman et al. (2014) menar att det finns en avsaknad av empiriska bevis för att kunna konstatera huruvida täta, funktionsblandade och kollektivtrafiknära stadsmiljöer stärker det sociala kapitalet eller inte. Enligt deras forskning har individer som bor i sådana områden dock betydligt högre nivåer av tillit, ömsesidighet och ingår i fler sociala nätverk än invånare i mer utglesade stadsmiljöer (ibid.). Detta förmedlas även av Dempsey et al. (2012). En mer integrerad kollektivtrafik och stadsutveckling kan vara ett steg för att möjliggöra mer jämlika levnadsförhållanden och möjligheter till samhällsdeltagande (Kamruzzaman et al., 2014). Människor i sådana områden är mer benägna att använda kollektiva färdmedel, gå eller cykla och mindre benägna att ta bilen. Kollektivtrafiknära blandstäder kan förenkla deltagandet i lokalsamhället och således minska behovet av längre motoriserat resande (ibid.). Även i andra studier visar det sig att en sådan typ av stadsmiljö kan förenkla interaktionen mellan människor precis som förandet av tillit, lokal anknytning och

sammanhang (Bullen & Onyx, 1998; Bertolini, 1999; Mason, 2010). Wood et al. (2008) identifierar i sin forskning skillnader i nivå av socialt kapital mellan områden där socioekonomiska faktorer är snarlika. Karaktärsdragen och utformningen av den byggda miljön i relation till kollektivtrafiken blir mot bakgrund av detta extra intressanta att studera. Hypotesen att en kollektivtrafknära och blandad stadsmiljö kan kopplas till starkt socialt kapital visar sig i andra studier inte behöva stämma, och att täthet av antal invånare och främst arbetsplatser i vissa fall kan ha negativ effekt, där en tydligare differentiering efterfrågas (Noland, Puniello & DiPetrillo, 2016).

För att summera förtydligar Utsunomiya (2016) med utgång i Currie och Stanley (2008) tre perspektiv varför den teoretiska kopplingen mellan socialt kapital och kollektivtrafik är relevant. Det handlar dels om sambandet mellan mobilitet och kollektivtrafik, där kollektivt resande ses som ett mer inkluderande sätt att resa och som möjliggör för fler grupper att förflytta sig, delta i samhällslivet och nå sociala nätverk. På så sätt ökar chanserna att människor från olika områden lättare beblandas, vilket kan stärka det sociala kapitalet mellan heterogena grupper. Teorin kan även anses viktig för att synliggöra kopplingen mellan kollektivtrafik och hållplatsnära, blandade stadsmiljöer. Här uppmärksammas vikten av samplanering samt hur kollektivtrafiken är en förutsättning och kan användas som ett verktyg inom stadsutvecklingen för att forma mer tillgängliga och inkluderande stadsmiljöer. Detta anses viktigt för att stärka det sociala kapitalet i en lokal kontext, i motsats till funktionsuppdelning och bilism. Ett tredje och avslutande förhållningssätt som Utsunomiya (2016) framför är att resandet med andra i sig möjliggör ökad interaktion, och att vardagligt kollektivt resande kan resultera i att även socioekonomiskt åtskilda grupper kommer i kontakt.

Detta förtydligande uppmärksammar dels komplexiteten i den teoretiska kopplingen, men även vikten av en mer översiktlig syn på vilka följd effekter transportsystemen och dess utformning kan få på människors möjlighet till samhällsdeltagande och interaktion. Ovan nämnda studier synliggör hur kollektivtrafiken kan användas som ett verktyg för att forma framkomliga och tillgängliga städer för icke-bilister, och att det finns resultat som visar att den även kan stärka det sociala kapitalet. Samtidigt identifieras motstridiga resultat, där det flaggas för behovet av en tydligare differentiering av hållplatsnära blandstäder. Det är viktiga perspektiv att ta med sig i den här uppsatsen baserat kring Tvärbanan och dess kontext.

2.4 Hållbar utveckling och tillgänglighet

Hållbar utveckling som koncept och vad det fått för resultat i praktiken anses i flera fall ha misslyckats med att förbättra mer utsatta gruppers livssituation och förändra ojämlika sociala förhållanden (Vallence, Perkins & Dixon, 2011). Olika konflikter kan uppstå inom stadsutvecklingen kopplat till diskursen kring hållbar utveckling då det existerar motstridiga intressen inom konceptet (Godschalk, 2004). Det beror helt på vilken grupp man tillhör och de intressen som representeras (ibid.). I studier av transportsystemens påverkan på våra samhällen har ofta störst intresse riktats mot ekonomiska och ekologiska aspekter, även om vikten av att inkludera de sociala dimensionerna i högre utsträckning börjat uppmärksammas (Stjernborg & Nilsson, 2018; Lucas & Jones, 2012). Detta gäller även den byggda miljön i stort (Dempsey et al., 2011). Sociala effekter som kan noteras mellan olika områden till följd av transportsystemen är av särskilt intresse (Stanley et al., 2019).

Tillgänglighet kan ses som förmågan att förverkliga olika typer av handlingar genom att länka samman platser och människor som är separerade i tid och rum (Martens, 2017, s. 52-54). Detta är inte minst viktigt enligt handboken *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST, 2015) för att människor ska kunna nå skolor, sjukhus och arbetsplatser, målpunkter som kan anses vara regionalt betydelsefulla och påverkar många människor även på längre avstånd. Offentlig service hör till målpunkter som genererar

många resor, men även mötesplatser, knutpunkter och rekreationsområden (ibid.). Hur fördelningen mellan sådana platser ser ut får stor påverkan på människors vardagliga resmönster och kan indikera hur tillgängligheten ser ut i berörda områden (ibid.). Tillgänglighet länkar samman markanvändnings- och transportfrågor och är starkt kopplat till individers frihet och möjligheter. Högre nivå av tillgänglighet resulterar i större valmöjligheter som i sin tur ökar chanserna för individer att förverkliga sig själva och öka sin livskvalitet (Martens, 2017, s. 52-54).

Sanchez (2007) är en av de forskare som undersökt sambandet mellan tillgång till kollektivtrafik och arbetsmöjligheter, där resultatet visar på en tydlig korrelation. Särskilt i mer utsatta områden visar sig dålig tillgång till kollektiva transportslag spä på utsatthet och utanförskap (ibid.). Currie och Stanley (2008) menar att bevisen för att ojämlikheterna som råder vad gäller tillgänglighet till transport och dess påverkan på människors liv finns, men att kommunikationen kring detta ofta brister. Vad gäller avsaknad av transportalternativ gäller det att beslutsfattare på såväl lokal som nationell nivå nås av sådana budskap (ibid.).

Dessa studier hjälper till att förstå hur transportteknologierna påverkar geografiska uppdelningar och att sociala perspektiv inom transportplaneringen anses ha halkat efter. Det framgår även hur marginaliserade grupper drabbas hårdast av utglesade stadsmiljöer och bilberoende där skillnaderna mellan centrum och periferi blir allt mer påtagliga. Kollektiva färdmedel framstår som mer inkluderande och kan öka tillgängligheten för olika socioekonomiska grupper.

2.5 Rättviseperspektivet

Banister (2018, s. 53-60) argumenterar för att i framtida arbeten med styrmedel inom transportplaneringen måste en större bredd av olika perspektiv och faktorer tas i beaktande för att kunna adressera ojämlikheter och skapa rättvist fördelade transportsystem. Transportrelaterade ojämlikheter och orättvisor ter sig öka med tiden i olika dimensioner där mer bemedlade grupper får ständigt ökad frihet och mobilitet samtidigt som mer utsatta gruppers situation blir sämre (ibid.). Därför menar författaren att rättviseperspektiven kopplat till trafikplaneringen måste finnas med tydligt inom arbetet med hållbar utveckling. Detta överensstämmer med Vallenge, Perkins och Dixon (2011) samt Winter (2015) i deras resonemang och förtydligar ånyo vikten av samverkan mellan olika aktörer och sektorer samt att involvera mångsidiga perspektiv i tidiga stadier inom transportplaneringen. Utifrån detta är det av intresse att bidra med en insyn i huruvida så är fallet med Tvärbanan i pågående utbyggnation.

3. Teori - Socialt kapital

3.1 Socialt kapital: En introduktion

Under senare decennier har socialt kapital kommit att bli en av de mest använda teorierna från sociologin till mer vardagliga sammanhang och samhällsvetenskaplig forskning, och har på gott och ont utvecklats till något av ett universalmedel för att analysera olika problem i samhället (Portes, 1998). Det som begreppet socialt kapital identifierar är inget nytt inom sociologin, inte minst med tanke på Durkheims tidigare betoning på vikten av sociala nätverk mot norm- och laglöshet eller Marxs syn på förhållandet mellan olika åtskilda samhällsklasser (ibid.). Socialt kapital fokuserar på de positiva resultaten av social interaktion, och understryker hur icke-monetära former av resurser är viktiga för inflytande och deltagande i samhällets olika nivåer (ibid.). Socialt kapital kan ses som de tillgängliga resurser som människor har, såväl individer som grupper, genom sina sociala nätverk vilket är vitalt för individens hälsa och välmående (ibid.; Noland, Puniello & DiPetrillo, 2016). Därför anses det önskvärt bland forskare och planerare att använda sig av teorin och uppmärksamma vikten av att främja socialt kapital (ibid.). Socialt kapital är också något som stärker sig självt då samarbeten, tillit och sociala nätverk tenderar att utvecklas och förstärkas med tiden (ibid.). Det kan ses som en form av resurs som ökar ju mer den används och är aktiv. Precis tvärtom blir läget om det sociala kapitalet istället är svagt, där tilliten och förtroendet mellan människor ligger på en låg nivå (Putnam, 2001). En sådan situation tenderar istället att resultera i en negativ spiral med polarisering mellan olika grupper. Sociologen James Coleman (1988, 1993) menade att det sociala kapitalet likt andra former av kapital är något produktivt som möjliggör att uppnå vissa mål som vore omöjliga utan dess existens.

3.2 Bourdieu, Coleman och Putnam

Den första samtida, systematiska analysen av socialt kapital gjordes av sociologen Pierre Bourdieu under 1980-talet och Portes (1998) argumenterar för att dennes analys är den mest teoretiskt raffinerade av dem som introducerat begreppet. Bourdieu (1986) såg på det sociala kapitalet som de samlade resurser i ens sociala nätverk och mer eller mindre ömsesidiga relationer resulterar i. I ett fungerande socialt nätverk kan samtliga individer åtnjuta en form av förtroendegivet kapital som kan vara såväl materiellt som symboliskt (ibid.). Kopplat till detta utvecklas olika typer av handlingar, tjänster och gentjänster, där de involverade individerna vet om vad en viss handling motsvarar antingen materiellt eller immateriellt. Etablerandet och upprätthållandet av ett sådant system förutsätter att samtliga som är en del av detsamma också accepterar dessa förutsättningar (ibid.). Volymen av det sociala kapitalet ansåg Bourdieu (1986) utgå från storleken på ens sociala nätverk, men även mängden av de övriga formerna av kapital, det vill säga ekonomiskt- samt kulturellt kapital. Författaren menade att dessa är tätt sammanbundna, reproducerar varandra och att de tillsammans utgör individens socioekonomiska status och position i samhället (ibid.; Portes, 1998). De fördelar som dras genom det sociala nätverket är enligt denna teori den huvudsakliga anledningen bakom den nödvändiga solidariteten som ligger till dess grund. På ett tillsynes känslolöst sätt menade alltså Bourdieu (1986) att en persons sociala nätverk kan ses som produkten av en form av investeringsstrategi, vilken kan vara såväl medveten som omedveten, för att genom just ett sådant nätverk kunna ta del av värdefulla fördelar. En sådan instrumentell hållning får författaren även kritik för (Schwanen et al., 2015).

Att socialt kapital skulle ha ett så tydligt instrumentellt och individualistiskt värde skiljer sig jämfört med många andra tankeströmmar kopplat till teorin (Portes, 1998). Samtidigt skiljde Bourdieu (1986) sig åt såtillvida att han inte utgick från tanken att socialt kapital uteslutande är något universellt

positivt, utan som i vissa fall kan förstärka olika former av ojämlikheter (Schwanen et al., 2015). Anledningen till att författaren intresserade sig för begreppet hade kanske främst med dennes intresse i att försöka förstå socioekonomiska skillnader och vad som spår på dessa att göra (ibid.).

De två strömmar inom litteraturen om socialt kapital som Poder (2011) tydligast särskiljer är dels den som fokuserar på resurser som kan vara till gagn för individer tack vare starka relationer, där Bourdieu (1986) nämns som en nyckelfigur. Den andra kategorin fokuserar snarare på naturen och skalan av informella sociala nätverk och olika formella sociala organisationer (ibid.). Socialt kapital ses då inte mot bakgrund av de resurser som genereras utan som relationer och hur de kommer till uttryck. Här nämns såväl Coleman (1988) som Putnam (1996) som två nyckelpersoner i tillgänglig litteratur.

Socialt kapital kan enligt Coleman (1988) definieras genom sin funktion och innehåller flera olika parametrar. Det finns inneboende i relationsstrukturer mellan individer, men även bland individer, och kan ses som produktivt precis som andra former av kapital såtillvida att en grupp där tillit och förtroende genomsyrar relationerna har möjlighet att förverkliga betydligt mer än en grupp med svaga motsvarigheter (ibid.). Coleman (1993, 1988) ansåg att det sociala kapitalet successivt avtog under 1900-talet mot bakgrund av den markanta industrialiseringen och urbaniseringen samt att människor parallellt rörde sig på ett helt annat sätt jämfört med tidigare. Anledningarna till detta var inte minst nya transportteknologier som möjliggjort en sådan utveckling. Han menade att bland annat dessa faktorer resulterat i att den lokala tillhörigheten, vikten av hemmet, kyrkan och andra institutioner minskat med tiden vilket ska ha påverkat det sociala kapitalet negativt (ibid.). Genom historien har det varit beroende på nivån av socialt kapital hur starka de sociala nätverken varit enligt författaren. Vid avsaknaden av socialt kapital i lokalsamhället blir det nya faktorer som spelar in vad beträffar den sociala kontrollen (ibid.). Författaren menade att man i samhället misslyckats med att identifiera det minskade sociala kapitalet och dess konsekvenser, insikter som behövs för att konstruera nya sociala strukturer. Coleman (1993) ansåg dock att det finns fördelar i detta, då de informella normerna och moralen som växte fram i traditionella samhällen ofta var ojämlika och diskriminerande.

Vidare definierar statsvetaren Robert Putnam (2001) det sociala kapitalet som förbindelserna mellan individer och sociala nätverk samt normer av ömsesidighet och tillit som dessa förbindelser resulterar i. Författaren anser att de informella och vardagliga interaktionerna i människors liv har en stor inverkan på det sociala kapitalet (ibid., 2000, s. 93-94). Till skillnad från formella kontakter är dessa mer oberoende av samhällsklass och utgår ofta från den lokala samhörigheten. Putnam (2000, s. 110-111) skriver vidare att medborgerlig gemenskap kännetecknas av förtroende och hjälpsamhet mellan människor. Det är mycket på grund av detta som ett samhälle kan hantera konflikterande intressen och olika åsikter i offentliga angelägenheter (ibid.). Författaren menar att engagemang och jämlikhet är två faktorer som kännetecknar den så kallade medborgarandan i ett tillitsfullt samhälle (ibid., s. 129-134). Indikatorer på att den sociala tilliten försvagats kan manifesteras genom minskad delaktighet i olika föreningar och det politiska livet. Det främsta tecknet kan dock anses vara alienation och ett minskat samspel mellan människor (ibid., s. 137-143).

Skillnaderna mellan samhällen med starkt och svagt socialt kapital är noterbart konsekventa enligt författaren (Putnam, 1996). Utöver missförtroendet mellan människor så är även förtroendet för institutioner och myndigheter lågt i samhällen med låg nivå av socialt kapital enligt dennes studier i Italien och USA. Ser man på sin omgivning med missförtroende tenderar man själv att i lägre utsträckning följa regler och lagar, inte minst då fördelarna med olika kollektiva nyttor inte framstår som lika väsentliga (ibid., 2000, s. 136-140). I författarens studier framgår även att traditionella samhällen inte bör idealiseras och att den urbana, välbefolkade kontexten inte är något som per definition behöver innebära en låg nivå socialt kapital (ibid.). Samhällssolidaritet, fungerande sociala nätverk och medborgerligt engagemang kan växa fram även med sådana förutsättningar (ibid.).

Nämnda författares perspektiv ökar förståelsen för varför socialt kapital kan ses som eftersträvanvärt både för individer, grupper och samhället i stort. Det berör samhällsdelaktighet, politiskt inflytande och förtroendet för medmänniskor och institutioner. Sådana aspekter är vitala för att minska ojämlikheterna mellan olika grupper, förebygga segregation och föra olika socioekonomiska grupper närmare varandra. Just därför understryks i litteraturen varför teorin kan ses som relevant kopplat till studier av kollektivtrafikens roll för en ökad social inkludering, då ojämlika möjligheter till mobilitet och geografisk uppdelning får långtgående konsekvenser i samhället där socialt kapital som teori kan öka förståelsen för detta (Schwanen et al., 2015; Currie & Stanley, 2008).

I den här uppsatsen ämnas en mer mångsidig syn på socialt kapital som teori användas med utgång i Schwanen et al. (2015) för att uppmärksamma olika perspektiv som ofta inte berörts i studier av kollektivtrafikens roll kopplat till social exkludering. Enligt Poder (2011) är det av vikt att se på Bourdieus, Colemans och Putnams perspektiv som komplementära snarare än motsättande, då samtliga berör intressanta och varierande aspekter av teorin. Bourdieus (1986) kapitalteori är användbar för att förstå hur individers och gruppers socioekonomiska status beror på flera tätt sammanknutna faktorer och hur dessa förstärker varandra. Det ökar även förståelsen för hur social exkludering och utanförskap kan reproduceras, att minskad tillgänglighet till olika målpunkter och sociala nätverk kan få långtgående effekter i samhällets olika nivåer och att socialt hållbara transporter i enlighet med Cervero (2013) utgör en viktig del för att motverka detta.

3.3 Sammanlänkande och överbryggande socialt kapital

Enligt Coleman (1988) är det mer homogena, stängda sociala grupper som genererar socialt kapital, där relationen mellan medlemmar, samarbetet dem emellan och information lättare byggs upp och sprids. Putnam (2000, s. 213-215) menar vidare att ökad bilism och dess effekter på våra städer har varit särskilt skadligt för det sociala kapitalet mellan heterogena grupper. Utglesning av stadsmiljöer leder också till ökad segregation där interaktionen för det mesta sker inom homogena grupper, och möjligheterna att komma i kontakt med andra människor minskar (ibid.). Detta leder till att små samhällen eller stadsdelar med en tydlig lokalkänsla blivit allt mer sällsynt, något som lett till att människors relationer till varandra förändrats.

Författarnas tankegångar uppmärksammar distinktionen mellan socialt kapital inom homogena grupper, vilket kan definieras som sammanlänkande (*bonding*), och relationen mellan mer heterogena grupper vilket benämns som överbryggande (*bridging*) (Schwanen et al., 2015). Förstnämnda kategori består i regel av personliga relationer i form av vänner eller familj, de som utgör den närmaste sociala sfären, medan den överbryggande motsvarigheten snarare berör relationer mellan olika sociala nätverk (ibid.). Överbryggande relationer kan även anses korsa socioekonomiska skillnader mellan människor medan sammanlänkande motsvarigheter ofta sker inom en homogen grupp även ur sociala och ekonomiska perspektiv (Geys & Murdoch, 2010). Flera studier visar att stärkt socialt kapital inom homogena grupper, inte minst de med en hög socioekonomisk status, kan få effekten att avstånden till andra grupper och ojämlikheter förstärks (ibid., Portes, 1998). Känslan av tillhörighet och tillit inom gruppen i fråga må vara stärkt, men om det resulterar i normer och sociala strukturer där andra beteenden och sociala nätverk exkluderas kan det försvaga nivån av socialt kapital i samhället i sin helhet (ibid.). Ett överbryggande socialt kapital kan å andra sidan resultera i starkare sociala och samhälleliga värderingar där tolerans, respekt för andra och jämlikhet tydligare genomsyrar relationer mellan olika individer, hushåll och grupper (ibid.). Samtidigt lyfts vissa varningsflaggor för att kategoriskt se på det ena som positivt och det andra som negativt, inte minst då socialt kapital inom homogena grupper kan vara avgörande även för människor i utsatta livssituationer för att vidare kunna delta i samhällslivet (Geys & Murdoch, 2010).

Denna distinktion av teorins innehåll är viktig att uppmärksamma i den här studien för att analysera det insamlade materialet utifrån olika perspektiv och få med den mångsidighet som efterfrågas i tidigare studier av kopplingen mellan socialt kapital och kollektivtrafik (Schwanen et al., 2015; Utsunomiya, 2016). Med distinktionen i åtanke kan ytterligare ett verktyg användas i studiens analys för att försöka förstå vilka konsekvenser Tvärbanan kan få i att olika heterogena grupper kan mötas, både genom resandet i sig och genom att sammanlänka olika områden och målpunkter. På så sätt uppmärksammas såväl rumsliga som sociala perspektiv, där särskilt överbryggande socialt kapital kan ses som eftersträfvansvärt för minskade ojämlikheter och segregation.

3.4 Mikro- och makronivåerna av socialt kapital

Enligt Putnams (2000, s. 110-111) studier är klasskillnaderna i samhällen med svagt socialt kapital tydligare än i de som präglas av tillit. Ett samhälle med mer horisontella relationer kan i regel anses vara mer jämställt och samarbetsinriktat, samtidigt som de med tydligt vertikala relationer ökar ojämlikheterna där de socioekonomiska skillnaderna mellan grupper får tydligare konsekvenser (ibid.). Coleman (1993) var tydlig med ett starkt socialt kapitals fördelar i den lokala kontexten och uppmärksammade flera av dessa, däribland större tillit och förtroende till sina medmänniskor. Tvärtom blir det enligt författaren när det sociala kapitalet snarare är svagt, då riskerar kriminaliteten att öka, så kallade gratisåkare blir flera, fler ungdomar hoppar av skolan och överlag kännetecknas lokalsamhället av misstro och svag tillit (ibid.).

Socialt kapital har ofta studerats genom ytterligare en uppdelning där skillnaden görs mellan den nivå av tillit, förtroende och deltagande som finns i den lokala kontexten, vilket kan vara på individnivå, inom hushåll och i lokalsamhället, och den del av det sociala kapitalet som finns på en större nivå, vilken kan vara regional eller nationell (Woolcock, 1998). Denna distinktion benämns som *mikro-* och *makronivåerna* av socialt kapital. Mikro-nivån kan anses beröra sociala relationer mellan individer, medan makro-nivån snarare berör det sociala kapitalet på en övergripande samhällsnivå (Bhandari & Yasunobu, 2009). På en mikro-nivå ses det sociala kapitalet som en tillgång för individen snarare än en kollektiv motsvarighet, som involverar normer, värderingar och sociala nätverk med horisontella relationer. I en sådan kontext ses det sociala kapitalet som en tillgång som kan stärka relationer och förenkla interaktioner mellan människor i det berörda sammanhanget (ibid.). På en makro-nivå är det snarare det sociala kapitalet mellan olika vertikala sociala nätverk som avses med fokus på möjligheterna till samarbete mellan grupper, organisationer och institutioner (ibid.). Denna nivå avser även integration och social sammanhållning i samhället i sin helhet. Socialt kapital kan alltså ses som något som finns såväl individuellt som kollektivt på olika nivåer och där varje nivå resulterar i olika utfall och konsekvenser i samhället (ibid.).

Denna uppdelning, om än inte lika central som distinktionen mellan sammanlänkande och överbryggande socialt kapital, kan i den här studien bidra ytterligare med mångfacetterade perspektiv genom att se på socialt kapital utifrån olika nivåer. Det kan i den här uppsatsen ses som ett medel för att analysera och förstå insamlad empiri på ett mer verklighetsförankrat sätt. Utöver dess sammanlänkande förmåga riktas dessutom intresse mot Tvärbanans inverkan i den lokala kontexten och om spårvägens utformning kan främja de stadsmiljöer som Putnam (2000, s. 110-111) identifierar som så viktiga för formandet av socialt kapital. Kollektivtrafikens utformning och inverkan i stadsmiljön får även enligt flera andra studier konsekvenser vad gäller aktivitetsmönster, delaktighet och ökad tillgänglighet till målpunkter (Kamruzzaman et al., 2014; Dempsey et al., 2012; Utsunomiya, 2016).

3.5 Hur socialt kapital kan synliggöra kollektivtrafikens sociala konsekvenser

Socialt kapital kan ses som en komplex och svårtolkad teori kopplat till transportrelaterade frågor (Currie & Stanley, 2008; Schwanen et al., 2015; Lucas, 2012). I studier där kopplingen mellan kollektivtrafiken och dess sociala konsekvenser studeras efterfrågas en mer mångsidig och lokalt baserad syn på socialt kapital (Schwanen et al., 2015). Det kan öka förståelsen för hur sociala, ekonomiska och politiska aspekter hör samman vilka tydligt spelar roll i hur transportsystemen är utformade och tillgängligheten för olika människor ser ut. På så sätt kan olika perspektiv som ofta inte uppmärksammas i studier av transportrelaterad social exkludering komma till ytan och öka förståelsen för att mobilitet, social exkludering och socialt kapital har en koppling och påverkas av varandra (ibid.). Kaufmann, Bergman och Joye (2004) argumenterar för att mobilitet har blivit så centralt i moderna samhällen att det kan ses som en form av kapital i sig som kan länkas samman med ekonomiskt-, kulturellt- och socialt kapital. Detta för ofrånkomligen tankarna till Bourdieus (1986) kapitalteori. På så sätt ses avsaknaden av mobilitet som ett hinder för individers möjligheter till ackumulering av andra former av kapital och resurser. Samtida utvecklingsprocesser gynnar olika grupper olika mycket och påverkar hur människor lever, rör sig och interagerar med varandra (Mohan & Mohan, 2002). Således kan socialt kapital även ses som ett geografiskt begrepp (ibid.). Genom en så mångsidig syn på teorin uppmärksammas kollektivtrafikens roll som en länk såväl för individer, grupper och för att sammanbinda fysiskt segregerade områden.

Tillhandahållandet av kollektivtrafik kan enligt Currie och Stanley (2008) möjliggöra formandet av sociala nätverk, tillit och förtroende och på så sätt stärka det sociala kapitalet i enlighet med Putnams (2000, s. 213-215) tankar. Detta anses av författarna vara ett av de största skälen till varför kollektivtrafiksatsningar är önskvärda, där socialt kapital som begrepp kan synliggöra sambandet (Currie & Stanley, 2008). Schwanen et al. (2015) menar att de olika teoretiska perspektiven av socialt kapital kopplat till transportrelaterad social exkludering inte nått ut inom forskningsfältet (ibid.). Tack vare studier under 2000-talet har intresset dock ökat och fokus börjat riktas mot fenomenet (Lucas, 2012).

Jacobs (1961, s. 70-75) menade att tillit och förtroende mellan människor i våra städer är något som växer fram över tid genom tillsynes obetydliga möten och händelser. Livfullhet och aktivitet på gator och torg för samman människor med olika bakgrund i såväl ytliga som mer djupa interaktioner (ibid.). Detta stämmer väl överens med Putnams (2000, s. 213-215) tankar kring lokalsamhället och socialt kapital, och kopplingen kan även göras till Coleman (1993). Vardagliga interaktioner är det som i den lokala kontexten skapar en känsla av tillhörighet och lokal identitet, vilket får stor betydelse i hur vi uppfattar vår omgivning (Jacobs, 1961, s. 70-75). Tillit är ingenting som kan institutionaliseras eller planeras, det är något som människor själva skapar (ibid., s. 73-75). I de stadsmiljöer där naturliga möten inte sker tenderar interaktioner med andra människor med olika förutsättningar att utebli och således även förståelsen och tilliten mellan heterogena grupper (ibid., s. 85-93). Avståndet till de människor som står utanför ens privata sfär blir då mer påtagligt. Jacobs och Putnams resonemang är även ur det avseendet slående lika och vidare identifieras resonemanget kring kollektivtrafikens roll i och för den typen av stadsmiljöer (Kamruzzaman et al., 2014; Dempsey et al., 2012). Jacobs (1961, s. 70-75) förtydligande kring vikten av flyktiga interaktioner för även tankarna till Shove (2002) som uppmärksammar det kollektiva resandet i sig som möjliggörare av sådana möten. Kopplingen mellan dessa studier indikerar på vikten av en helhetlig syn på kollektivtrafikens inverkan på det sociala kapitalet.

Genom att förstå, tolka och analysera insamlad empiri utifrån socialt kapital som teori finns ambitionen att uppsatsen ska bidra med en ökad förståelse för hur individers möjligheter till mobilitet och transport hänger samman med samhällsdeltagande och social inkludering. I studierna synliggörs även att agendan måste röra sig bort från att endast vara transportfokuserad och integreras med markanvändningsfrågor, välfärdsfrågor och bostadsbyggande. Endast då kan problematiken ses ur ett helhetligt perspektiv, där forskning och praktiska försök i olika typer av kontexter efterfrågas för att trafikplaneringen ska kunna ta steg framåt (Lucas, 2012, Martens, 2017., s. 178). Litteraturen uppmärksammar även vikten av att se på socialt kapital och den tillit, förtroende och deltagande som innefattas som något som inte kan planeras eller byggas, utan något som människor själva skapar. Däremot förtydligas stadsutvecklingens och kollektivtrafikens möjliggörande roll och hur olika medel kan användas för att förenkla interaktion, aktivitet och i förlängningen bättre förutsättningar för att forma socialt kapital (Currie & Stanley, 2008; Putnam, 2000, s. 213-215).

3.6 Invändningar och kritik

Poder (2011) menar att begreppet socialt kapital ges så många typer av innehåll att det ter sig nästintill omöjligt att nå samförstånd kring en tydlig definition. Skillnaderna i synen på socialt kapital leder vidare in på att det råder delade meningar kring hur socialt kapital skapas, vilken typ av sociala nätverk som genererar socialt kapital och huruvida begreppet kan anses tillhöra individer eller grupper (ibid.). Inte minst Putnams (1996, 2000) syn har banat vägen för ett brett spektrum av dess användningsområde. Givetvis har det även med begreppets mångsidighet att göra, men enligt författaren även på grund av vissa svagheter i dess teoretiska grund (Poder, 2011). Trots problematiseringen menar ändå Poder (2011) att mångfalden av idéer och inriktningar inom socialt kapital kan ses som något positivt såvida det inte ses som alltför generellt. Trots den otydlighet som identifieras är ändå likheterna tydligare än skillnaderna bland flera författare som gett sig i kast med att studera socialt kapital (ibid.). Det råder konsensus kring att sociala interaktioner utgör kärnan av socialt kapital samt dess potential i att förverkliga människors intressen. Att deltagande i sociala nätverk kan underlätta kollektiva handlingar eller förbättra kommunikationsvägar och informationsspridning framgår också (ibid.).

Kritik riktas mot Putnam (1996) och Coleman (1988, 1993) även för att de i sina studier anses blanda ihop orsakerna med effekterna av socialt kapital och hur man ska förstå sig på processen kring hur det byggs upp (Poder, 2011; Portes, 1998). Är det sociala nätverk som genererar socialt kapital, eller är det socialt kapital som gör utvecklingen av sociala nätverk möjlig? (Portes, 1998). Sådana cirkulära resonemang identifieras i flera studier (Alvarez & Romani, 2017; Wentink et al., 2017) och är enligt Newton (1997) en fråga som likt den kring ägget eller hönan är väldigt komplicerad att få klarhet kring. Att det råder lite klarhet kring teorin behöver inte ses som en nackdel, men det förtydligar vikten av att i studier av socialt kapital ställa sig frågan ifall det är ett resultat, en process eller både och som studeras (Poder, 2011; Portes, 1998). Det understryker också vikten av att inte dra några förhastade slutsatser i uppdelningen av konceptet och se på socialt kapital som ett mångfacetterat och ännu inte helt utforskat område i samhällsvetenskaplig forskning (Alvarez & Romani, 2017; Wentink et al., 2017; Poder, 2011).

Coleman (1993) och Putnam (1996) anses även i för hög utsträckning uppmärksamma de positiva effekterna av socialt kapital, och utelämnar de mer svårdefinierade och tvivelaktiga aspekterna (Schwanen et al., 2015; Portes, 1998). Här kan Bourdieus (1986) perspektiv anses vara mer nyanserade. Inte minst Putnams (1996) studier anses röra sig i för hög grad mellan de olika skalorna av socialt kapital och somliga anser att han drar förhastade slutsatser av beteenden på en makro-nivå även i den lokala kontexten (Schwanen et al., 2015; Portes, 1998). Coleman (1993) anses ha en alltför

romantisk och föråldrar syn på lokalsamhället, och dessutom utgick han enligt flera kritiker alltför tydligt a priori från att just lokalsamhället skulle vara den främsta kontexten för att forma socialt kapital (Schwanen et al., 2015; Portes, 1998). Quibria (2003) menar dock trots vissa defekter att dessa studier varit betydelsefulla då de ökat förståelsen för vikten av att adressera sociala och ekonomiska problem utifrån socialt kapital som begrepp. Detta perspektiv berörs även i tidigare studier av kopplingen till kollektivtrafik där socialt kapital som teori uppmärksammas kunna bidra med just sådana perspektiv (Schwanen et al., 2015; Utsunomiya, 2016; Currie & Stanley, 2008).

4. Metod

4.1 Fallstudie

I den här studien används en fallstudiestrategi, där Tvärbanan studeras som ett specifikt fenomen med ambitionen att få en djupgående och detaljerad insyn i de händelser, relationer och processer som fenomenet i fråga består av. Det kan anses vara ett användbart tillvägagångssätt i småskalig samhällsvetenskaplig forskning som ämnar att belysa det specifika och djupa snarare än det breda spektrumet (Denscombe, 2016, s. 52-53). Genom att koncentrera sig på det specifika fallet kan kunskaper genereras som även kan ha en bredare innebörd, men främst kan sådant uppmärksammas som i mer kvantitativa metoder inte hade kommit till ytan (ibid.). Som Denscombe (2016, s. 52) och Flyvbjerg (2006) konstaterar är målet med fallstudien att belysa det generella genom att studera det specifika.

I studien används flera insamlingsmetoder för att länka samman olika relationer och processer av det studerade fenomenet. Detta benämns som triangulering (Denscombe, 2016, s. 54-55). Genom att se på det studerade fenomenet ur flera synvinklar genom olika insamlingsmetoder ökar chanserna till validitet. Studieprocessen har innefattat läsande av dokument och tidigare forskning för bakgrundsinformation, för att sedan alternera insamling av empiri med att dra sig undan för reflektion och analys. Genom att kombinera intervjuer med deltagande observationer har det funnits möjlighet att fråga om saker som observerats, eller vice versa att reflektera och iaktta fenomen på plats i relation till vad som sagts under intervjutillfällena.

Fallstudien berör ett enhetligt fenomen med tydliga gränser för att kunna urskilja den studerade kontexten och tillhörande sociala aspekter. Strategin innebär även att ett strategiskt urval görs, med syfte att utveckla en helhetsförståelse utifrån det specifika fallet (Denscombe, 2016, s. 56-57). Oavsett ämne innebär strategin att ett medvetet och avsiktligt val av fall görs med grund i distinkta karaktärsdrag som ställs i relation till andra alternativ (ibid.). Att tydligt identifiera dessa karaktärsdrag och informera om fallet är vitalt för att kunna rättfärdiga huruvida generella slutsatser kan dras eller inte (ibid.). Det är därför en viktig del av denna studie att bidra med kunskap kring förutsättningar och historiska skeenden kopplat till Tvärbanan. Det är viktigt att ha med sig, både som forskare och läsare, att även om en fallstudie berör ett specifikt fenomen med tydliga gränser är det samtidigt ett exempel av något större (ibid.). Möjliga generaliseringar beror helt på likheten mellan det studerade fallet och andra motsvarigheter, vilket i den här studien är Tvärbanan och annan kollektivtrafik.

4.2 Kunskapsteoretiska perspektiv

En kvalitativ forskningsstrategi används i den här studien där fokus ligger på ord snarare än kvantifiering vid insamling av empiri och i efterföljande analys. Det är ett induktivt och tolkande tillvägagångssätt (Bryman, 2008, s. 340-345). Att det är induktivt handlar om synen på förhållandet mellan teori och praktik, då teorin genereras med grund i forskningsresultaten från praktiken. Den kan ses som en mer tolkningsinriktad strategi där fokus läggs vid att förstå den sociala verkligheten och de människor som befinner sig i och utgör densamma (ibid.).

Begreppet kvalitativ forskning kan ses som mångfacetterat då det innefattar flertalet metoder som tydligt skiljer sig från varandra, däribland kvalitativa intervjuer och deltagande observationer som används i denna studie. Inte minst när det kommer till socialt kapital kan forskare använda intervjuer och observationer för att studera olika individuella beskrivningar och perspektiv av det studerade fenomenet (Honkaniemi et al., 2017). I den här studien är det av relevans att ta upp mer deskriptiva

detaljer för att få en kontextuell förståelse av olika beteenden i enlighet med Bryman (2008, s. 363-365). Att få med detaljerade beskrivningar kring vad som ägt rum i den kontext och sociala verklighet som studeras är viktigt för att förstå ämnet och de människor som berörs. Tonvikt vid kontext och sammanhang är en nyckelaspekt inom den kvalitativa forskningen, och det är mot bakgrund av detta som den lämpar sig i fallstudien av Tvärbanan. Det handlar om att inte i för hög utsträckning fastna i en på förhand utformad bild av verkligheten utan att snarare se den genom deltagarnas ögon (ibid., 2008, s. 366-368). Dessa perspektiv har varit nyttiga i fallstudien av Tvärbanan och lett till insikten att använda sig av insamlingsmetoder som inte förutsätter alltför utvecklade och specifika frågeställningar på förhand, utan att snarare under studiens tidslopp utforma ett tydligare fokus och avgränsning med grund i vad som observeras och noteras i verkligheten.

4.3 Litteraturstudie och sökstrategier

Använd litteratur utgör en central del av studien för att bidra med en god bakgrund både vad gäller det teoretiska ramverket samt tidigare forskning och studier inom fältet. Det rör sig främst om internationella källor, men även studier med svenska författare. Litteraturstudien ämnar att bidra med just en gedigen insyn i såväl det studerade forskningsfältet som det specifika ämnet och i vilka frågor det råder konsensus eller motstridigheter i tidigare forskning (Bryman, 2008, s. 113-116). Urvalskriterierna i studiens strukturerade sökning har sin utgång i identifierade nyckelord. Utöver detta har bland annat myndighetsrapporter, fysisk litteratur, webbtidningar och inslag från populärvetenskapliga källor använts för att bidra med kunskaper kring det specifika fallet Tvärbanan med dess kontext och historik.

Merparten av studiens litteratursökning har skett på elektroniska databaser i form av Web of Science, Google Scholar samt SLU:s och Malmö universitets sökmotorer. Sådana datorbaser är viktiga källor vad gäller sökande av publicerade verk av olika slag, inte minst för tillgänglig information om samhällelig forskning. Har krävs att författaren har en selektiv förmåga och identifierar vilka sökmotorer och källor som är tillförlitliga (Bryman, 2008, s. 113-116).

4.4 Avgränsning

I denna uppsats används ett kvalitativt och explorativt tillvägagångssätt, och studien ämnar inte att visa på siffror eller metoder för att beräkna social hållbarhet eller socialt kapital. Dessutom studeras ett specifikt fall med tydliga särdrag där det krävs noggrannhet i att dra slutsatser utanför dess kontext. Även beträffande den teoretiska kopplingen till socialt kapital kan det ses som en mångsidig teori som i litteraturen ges olika innehåll, och att denna mångsidighet kan ses som något positivt såvida teorin inte behandlas alltför generellt.

Studien innefattar en strukturerad litteratursökning med utgång i identifierade nyckelord, med särskilt fokus på socialt kapital och kollektivtrafik. Detta har gjorts för att få en god inblick i forskningsfältet och en gedigen grund att stå på vidare in i fallstudien om Tvärbanan. Det har varit vitalt för att öka förståelsen för vilka utmaningar och frågor som är särskilt relevanta, få en uppfattning om omfattningen av forskningen men även under vilka tidsperioder och på vilka geografiska platser forskningen av kopplingen mellan socialt kapital och kollektivtrafik bedrivits. Detta har inte minst lett fram till förståelsen för vikten av att kunna bidra med kvalitativa perspektiv vidare in i fallstudien och varit centralt för att kunna uppmärksamma mer generella drag även i det specifika studerade fenomenet. Utöver den strukturerade, kvalitativa sökningen har även ett viktigt inslag i studien varit att få en överblick över hur kopplingen mellan kollektivtrafik och sociala konsekvenser behandlas i en

svensk kontext och i den regionala planeringen i Stockholms län. Således har även tidigare studier och litteratur på en nationell och regional nivå varit av intresse.

I studier kring ökad tillgänglighet och kollektivtrafikens roll för mer jämlika förhållanden uppmärksammas ofta kostnadsfrågan som en viktig aspekt. Detta inte minst för att mer utsatta grupper ska ha råd att resa kollektivt. I uppsatsen görs dock inga beräkningar eller jämförelser av olika transportalternativs biljettkostnad.

4.5 Insamlingsmetoder

4.5.1 Intervjuer

En av de använda insamlingsmetoderna är den kvalitativa intervjuformen, vilket innebär att forskaren har ett antal specifika frågor att utgå från med grund i syfte och frågeställningar, men där intervjupersonen samtidigt har stort utrymme att forma svaren och uttrycka sig fritt (Bryman, 2008, s. 414-418). Frågorna har inte alltid kommit i den ordning som planerats på förhand, utan samtalen har haft sin naturliga gång där frågor som inte på förhand formulerats också ställts helt beroende på vilken riktning intervjuerna tagit. Tanken är att ett öppet och fördjupat samtal mellan jämlikar ska ske och inte en formell fråga-och-svara-relation (ibid.). Därför har förberedelserna inför intervjuerna varit viktiga för att förstå vad för typ av frågor som bör ställas och hur. Denna intervjuform anses lämplig som insamlingsmetod i den här studien då det ger möjlighet att upptäcka, förstå och reflektera kring det diskuterade ämnet, men även då det ger en insyn i respondenternas subjektiva och upplevda erfarenheter. Det är något som är fundamentalt för att komma åt mer kvalitativt material (Taylor, Bogdan & DeVault, 2015, s. 101-103).

Intervjuer är ett tillvägagångssätt som ger intervjuaren möjlighet att fördjupa sig i och bli påmind om komplexa fenomen som annars riskerar att hamna i skymundan (Tracy, 2013, s. 133-135). Det kan ses som en fungerande metod för att fånga det väsentliga i ens frågeställningar då respondenterna kan bistå med svårtillgänglig och erfarenhetsbaserad expertkunskap (ibid.). Det är en viktig anledning till varför insamlingsmetoden i fråga använts i fallstudien av Tvärbanan, men även att det är en betydelsefull metod för att komplettera och stärka annat material. Intervjuer kan även bidra med en rekonstruktion av händelser som skett bakåt i tiden, kunskap som av förklarliga skäl inte går att observera sig till (Bryman, 2008, s. 440-443).

Det är av intresse vad som sägs under intervjuerna, men även hur det sägs. Därför är det viktigt med en tydlig redogörelse för hur intervjuerna fortskridit och de utbyten och perspektiv som berörts, där inspelning och transkribering en viktiga delar av processen (Bryman, 2008, s. 428-432). Utförandet av intervjuer samt efterföljande transkribering och analys har tagit mycket tid under studieprocessen, där transkriberingen har utförts efter varje enskild intervju för att inte ha ett nästintill överväldigande arbete framför sig efter flera intervjuer. Det är en meningsskapande metod som för intervjuare och respondent närmare (Holstein & Gubrium, 1995). Flexibilitet och förberedelse är viktigt, så även vad gäller respondenters eventuella önskan att inte bli inspelade eller vid tekniska problem (Bryman, 2008, s. 428-432).

Med tanke på att det är intervjuaren som styr samtalet och har den större kontrollen av detsamma är även de etiska aspekterna viktiga att ta i beaktande, inte minst hanteringen av det insamlade materialet (Tracy, 2013, s. 130-132). Därför har det varit viktigt vid varje intervjutillfälle att fråga respondenten om denna haft några särskilda önskemål, särskilt vad gäller hantering av personliga uppgifter och inspelat material.

4.5.2 Utförda intervjuer

Respondent	Yrkesroll	Datum	Plats för intervju	Intervjulängd
Stéphane Blandeau	CRS-samordnare Program Tvärbanan Kista- och Solnagrenen, Trafikförvaltningen	27/2 2020	Arbetsplats	1 timme
Martin Bretz	Stadsplanerare, Stockholms stad	27/2 2020	Arbetsplats	50 minuter
Projektledaren	Projektledare, program av Kistagrenen	5/3 2020	Arbetsplats	40 minuter
David Saveros	Planarkitekt, Sollentuna kommun	17/3 2020	Telefonintervju	55 minuter
Emelie Greiff	Planarkitekt, Sundbybergs stad	27/3 2020	Telefonintervju	45 minuter
Martin Lindahl	Teknik- och designansvarig Program Tvärbanan Kista- och Solnagrenen, Trafikförvaltningen	18/4 2020	Telefonintervju	1 timme

Tabell 1: Studiens utförda intervjuer

Sex kvalitativa intervjuer har gjorts med respondenter från involverade aktörer i utbyggnaden av Tvärbanan, vilka har varit Trafikförvaltningen och de berörda kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna. En planerare från respektive kommun har intervjuats, och från Trafikförvaltningen har samtal skett med en CRS-samordnare som jobbar med social hållbarhet med utbyggnaden av Kistagrenen samt med den teknik- och designansvarige tjänstepersonen för samma program. Dessutom har en projektledare för ett av Kistagrenens program intervjuats, som leder en av flera pågående utbyggnationer med Kistagrenen som konsult. Detta för att få en inblick i hur de perspektiv som studien berör även tas upp i själva utförandet och för att bidra med ett exploaterings- och samverkansperspektiv.

Ambitionen har varit att få med flera perspektiv från involverade aktörer, dels från kommunernas håll och vilken roll Tvärbanan har i deras planeringsarbete, men även hur Trafikförvaltningen som ansvarar för utbyggnaden av Kistagrenen arbetar med sociala konsekvenser, tillgänglighet och spårvägens utformning. Relationen aktörerna emellan och deras olika syn på Tvärbanan har också varit av intresse, där resultaten har kunnat jämföras och ställas mot varandra, vilket är en av fördelarna med trianguleringen.

Intervjuerna förbereddes med ett antal frågeställningar (se bilagor) som vid önskemål mailades till respondenten i fråga inför intervjutillfället. De första två intervjuerna utfördes samma dag i ett tidigt skede av studien, där några mer övergripande frågor hade formulerats på förhand, inte minst med den första deltagande observationen i åtanke. En viktig aspekt har varit att intervjuerna även formats efter vad respondenterna själva ansett vara aktuellt kopplat till Tvärbanan. Detta har varit givande inte minst

i ett så tidigt stadiet och bidragit med viktiga perspektiv och synvinklar vidare in i studien, vilket är en av den kvalitativa forskningsstrategins fördelar (Bryman, 2008, s. 366-368). Respondenterna har bidragit med en god insyn i utvecklingen av Tvärbanan och hur perspektiv som berör sociala konsekvenser och tillgänglighet växt fram i utbyggnaden av Kistagrenen samt vilka lärdomar som dragits från existerande linje.

Intervjuerna som utfördes fysiskt spelades in med hjälp av mobiltelefon efter respondenternas godkännande samtidigt som diverse anteckningar gjordes. Dessutom förekom att respondenterna på eget bevåg kort gick igenom en powerpoint-presentation eller visade olika översiktsbilder. I intervjun med Projektledaren ville vederbörande på grund av tystnadsplikt varken spelas in eller att namnet skulle figurera i uppsatsen. Detta försvårade genomförandet av intervjun som då fick noteras helt för hand, vilket dock inte är ett hinder för att komma åt viktiga och relevanta perspektiv (Bryman, 2008, s. 428-432).

Efterföljande tre intervjuer skedde per telefon, där behovet av att pausa samtalet vid några tillfällen för att hinna anteckna relevant material uppstod. Intervjuerna utgick ifrån frågeställningar som formats ytterligare efter tidigare genomförda intervjuer och deltagande observationer, och i samtalen med planerarna riktades särskilt fokus på Tvärbanans koppling till övrig stadsbyggnad. I den avslutande intervjun med teknik- och designansvarige för Tvärbanans Kistagren på Trafikförvaltningen berördes främst tillgänglighetsperspektiv och relationen mellan stadsmässighet och framkomlighet.

4.5.3 Deltagande observationer och spontanintervjuer

Ytterligare en använd insamlingsmetod är den semistrukturerade observationsformen, som lämpar sig i samhällsvetenskapliga studier kring olika sociala fenomen (Fangen, 2005, s. 187-190). Detta har inte minst inneburit spontanintervjuer med Tvärbaneresenärer där specifika frågor men av öppen karaktär på förhand formulerats. Dessa har ökat möjligheten att ta till sig nya perspektiv och intryck. Metoden lämpar sig i studier av mer praktiska och vardagliga situationer som människor upplever (Gillham, 2008, s. 19-20). Spontanintervjuerna bidrar med att förstå deltagarnas tankar, känslor, intentioner och attityder, samtidigt som observation och iakttagande fungerar som ett bidrag för att verifiera om ord överensstämmer med handling (ibid., s. 1-5). En av de främsta styrkorna med deltagande observationer är just att kunna observera när saker och ting sker i sitt sammanhang.

Syftet med den deltagande observationen i den här fallstudien är således att kunna beskriva vad människor säger och gör i det studerade sammanhanget. Vilka grupper som är närvarande och vilka aktiviteter som dessa utför hör till det som studeras (Fangen, 2005, s. 30-33). Det har varit viktigt för att vidare skapa en uppfattning om Tvärbanans roll kopplat till tillgänglighet, social inkludering och socialt kapital. Det har varit av intresse att studera människors beteenden, interaktion med varandra samt vilka hållplatser som utgör transportnoder med störst flöde resenärer. Det har även varit relevant att observera vilka karaktärsdrag Tvärbanan har i respektive område, hur integrerad den är i stadsmiljön och vilka målpunkter som finns längsmed sträckan. Detta skedde främst under den första observationen för att kunna formulera lämpliga frågor vid senare intervjuer och samtal med resenärer. Således var det ett tids- och energikrävande uppdrag med stor vikt att vara öppen för fältet. Inför första observationen hade en förstudie med inblick i Tvärbanans historik gjorts, då det vid utförandet av en deltagande observation är viktigt att forskaren har en god kunskap om den kontext som är mål för studien (ibid., s. 139).

Deltagande observation handlar inte minst om att forskaren själv deltar i den naturliga kontext de studerade människorna befinner sig i (Fangen, 2005, s. 29-30). Metoden kan ge forskaren möjligheten att få en närmare kontakt med de människor och den kontext som studeras (Bryman, 2008, s. 440-

443). Det viktiga är att på egen hand göra sig en bild av det som faktiskt sker, och inte bara förlita sig på vad som finns dokumenterat eller uttalat kring ämnet (Burgess, 1984, s. 11-15.). Här krävs en balansgång då forskaren samtidigt bör påverka den studerade kontexten så lite som möjligt.

Den första vistelsen ute i fält blev extra viktig, med de första och starka intrycken, och här krävdes stor uppmärksamhet och noggranna anteckningar som sedermera analyserats. Det handlar om att ifrågasätta och tränga bakom vad som kan ses som självklart för deltagarna (Fangen, 2005, s. 76-89). Att föra fältanteckningar avser att skriva ner något som sker i ögonblicket som sedan kan användas vidare i studien. Detta har varit viktigt för att kunna läsa om, reflektera och koppla till övrig insamlad empiri. Något som också varit viktigt kopplat till de tre deltagande observationerna har varit att göra pauser från fältarbetet, inte minst för en så hög kvalitet på fältanteckningarna som möjligt. Genom att pausa och komma bort från kontexten som studeras undviks också lättare en mättnad av alla de intryck som sker under en deltagande observation (ibid., s. 119-120). Det har även varit viktigt för att justera använda tillvägagångssätt och tänka över vad som skulle kunna göras annorlunda vid kommande deltagande observation och spontanintervjuer.

4.5.4 Utförda deltagande observationer och spontanintervjuer

Datum och tid	Sträcka	Spontanintervjuer med resenärer
24/2 2020 kl. 9.30-11	Sickla udde-Solna station t/r	0
5/3 2020 kl. 13-14.30	Sundbyberg C-Sickla udde	14
10/3 2020 kl. 15-17	Solna station-Sickla t/r	19

Tabell 2: Studiens utförda deltagande observationer och spontanintervjuer

Totalt utfördes tre deltagande observationer under olika vardagar och tider. Dessa skedde såväl vid hållplatserna som ombord på Tvärbanan, med ambitionen att smälta in och vara en del av det studerade sammanhanget. Den mer deltagande delen skedde genom spontanintervjuerna, men även i rollen som resenär. De olika tidpunkterna syftade till att få en så övergripande bild som möjligt över resandet med Tvärbanan såväl under morgon och förmiddag, mitt på dagen samt runt rusningstid, med eftersträvan att få ut relevant och representativt material. Dessutom fanns tillfälle att fotografera och dokumentera olika aspekter av Tvärbanan. Samtliga foton i den här uppsatsen är tagna av författaren.

Totalt utfördes 33 spontanintervjuer med Tvärbaneresenärer och dessa skedde vid geografiskt utspridda hållplatser under de två sista deltagande observationerna. Ålder, kön och etnicitet togs i beaktande i valet av respondenter med ambitionen att få med en representativ mångfald, och totalt skedde samtal med 16 kvinnor och 17 män. Åtta korta frågor (se bilagor) ställdes och spontanintervjuerna pågick med ett fåtal undantag omkring en minut. Vid de tillfällen då respondenten ville få förtydligat vissa aspekter eller bad om att frågorna skulle utvecklas krävdes det att spontant kunna omformulera dessa, och i vissa fall formulera helt nya.

Det är även viktigt under deltagande observationer att själv reflektera kring vilken inverkan ens närvaro som forskare har och bedöma vilken roll det spelar (Fangen, 2005, s. 159-161). Under utförda deltagande observationer uppstod vissa svårigheter i att etablera kontakt, då somliga inte ville ställa upp och kände sig obekväma. Trots allt var de flesta tillmötesgående och ställde gärna upp på en kort intervju. Att försöka samtala med individer i så flyktiga miljöer var till viss del problematiskt och

därför var det extra viktigt med tajming och att närma sig potentiella respondenter i relation till Tvärbanans avgångar.

4.6 Analysmetod

En tematisk analys har använts i den här studien för att koda den insamlade empirin. Detta syftar till att identifiera, analysera och rapportera olika teman i det insamlade materialet (Boyatzis, 1998, s. 4-7). Det har gjorts för att kunna organisera och förklara den insamlade empirin från olika insamlingsmetoder på ett systematiskt och sammanbundet sätt i enlighet med Braun och Clarke (2006). Därför innefattar studiens resultatanalys uttryckta koder som utgår från de samband och mönster som identifierats genom de använda insamlingsmetoderna. I denna studie har teman genererats abduktivt, med grund i det insamlade materialet, men även med utgång i teori och förstudier.

En teoridriven kodning utgår från studiens teoretiska ramverk, i det här fallet socialt kapital, där olika indikatorer formuleras i den insamlade empirin som stöttar eller stämmer överens med denna (Boyatzis, 1998, s. 36-37). Utveckling av koder med grund i förstudierna å sin sida innebär att genomgången av tidigare litteratur ger kunskap och en översikt kring ämnet som sedan används i utformandet av tematiska koder (ibid.). En hybrid av tillvägagångssätten har alltså använts i den här studien, där en balansgång krävs mellan förkunskaper, syfte och frågeställningar samt att vara öppen för det studerade fältet.

4.7 Kritisk metoddiskussion

Fallstudien är ofta mål för kritik vad gäller huruvida resultatet är generaliserbart eller inte (Denscombe, 2016, s. 62-63). Därför har ambitionen varit att vara noggrann i kopplingar till andra fall och i förtydligandet kring det studerade fenomenets särdrag. Även viss försiktighet i att dra vidare slutsatser efterfrågas (ibid.). I fallstudien av Tvärbanan identifieras dessutom vissa svårigheter i att tydligt identifiera gränserna av studien, vilket är en risk med fallstudiestrategin (ibid.). Detta då även aspekter som stadsmiljö och tillgänglighet berörs. Således har det varit viktigt med tydlighet och riktat fokus mot Tvärbanan under intervjuer med involverade aktörer och spontanintervjuer med resenärer, men även noggrannhet i efterföljande analyser och tolkning.

Med intervjuer finns risken att vissa aspekter utelämnas på grund av glömska eller att en viss skönmålad rekonstruktion av verkliga händelser delges. Av den anledningen är det viktigt att göra en helhetsbedömning av det insamlade materialet från flera intervjuer och deltagande observationer, både vad gäller återkommande perspektiv och mer avvikande motsvarigheter. Ur ett etiskt perspektiv anses intervjun enligt somliga lämpa sig bättre än deltagande observationer då metoden uppfattas som mindre påträngande (Bryman, 2008, s. 440-443). Å andra sidan bidrar inte intervjuer med de egenupplevda perspektiven, något som deltagande observationer berikar med (ibid.). Här synliggörs använda insamlingsmetoders för- och nackdelar och hur de kan komplettera varandra.

Flera telefonintervjuer har utförts i den här studien, där intervjupersonens kroppsspråk, minspel och gester inte kunnat noteras. Dessa är annars viktiga i kvalitativa intervjuer, och dessutom ökar riskerna för tekniska svårigheter genom denna intervjuform (Bryman, 2008, s. 432-433). Det har inte varit fallet i den här studien, däremot uteblir möjligheten att backa bandet för att säkerställa vad som sades ordagrant vilket ökat svårigheterna i vidare analyser. Anteckningarna och efterföljande renskrivningar har således blivit oerhört viktiga. Däremot kan vissa fördelar med telefonintervjuer också noteras, då det är en tillgänglig metod som i den här studien inneburit att inte behöva ta sig till ofta

svårtillgängliga platser och personer. Dessutom framstod det nästan som lättare att urskilja vad respondenten ansåg som mest relevant utifrån tonläge, invändningar och vilka frågor som fick respondenten att uttrycka sig mer engagerat.

En kritik mot deltagande observationer och spontanintervjuer som metod är att forskaren kan inverka på den kontext och de människor som studeras. Denna tanke grundar sig i att människor uppför sig annorlunda när de blir observerade och känner sig iakttagna (Fangen, 2005, s. 218). Att försöka smälta in på ett naturligt sätt har varit viktigt under utförda deltagande observationer. Observationer kan vara personligt avslöjande och saker som är privata kan noteras, och därför är det viktigt att som forskare agera varsamt, inte minst när barn eller andra grupper med svårigheter att ta till vara sina egna intressen studeras (ibid.). Ju mer forskaren innehar en tydlig roll som observatör, desto större är risken att ens närvaro kan uppfattas som stressande för deltagarna (ibid., s. 155-156). Etiska bedömningar är liksom i all forskning viktiga, och således har tillfrågade resenärer informerats om forskarens studie och syfte. Av etiska skäl offentliggörs heller inget material som kan avslöja den personliga identiteten hos deltagarna. Även om risken finns för att vara blind för sin egen roll har inga större problem i att smälta in som resenär uppstått, då endast ett anteckningsblock skilt forskaren från övriga resenärer.

5. Fallstudien - Tvärbanan

5.1 Spårvägen i Sverige och Stockholm

Spårvägen i Sverige kan härledas till sent 1800-tal och började elektrifieras under efterkommande sekel (VTI, 2004). Linjer i innerstäder var den vanligaste formen även om förortsbanor förekom, inte minst i Stockholm. Tanken med detta var att förbättra kommunikationen mellan stadens periferi och centrum (ibid.). Höga kostnader för upprustningar av spårvägssystemen kombinerat med bilens frammarsch ledde till en succesiv avveckling av spårvägen såväl i Sverige som i andra länder under efterkrigstiden (ibid., 2018). Avvecklingen av spårvägen i landet har resulterat i att kunskaper om transportsystemet i hög utsträckning gått förlorade (ibid., 2018). VTI (2018) efterfrågar kunskaper och erfarenheter kring hur spårvägssystem kan användas både som attraktiv kollektivtrafik och ett verktyg för en god stadsmiljö, som ofta måste hämtas från internationella exempel.

I Sverige är det idag endast Stockholm, Göteborg och Norrköping som använder sig av spårvägstrafik av de totalt 13 städer som tidigare gjorde så. Det som ledde till spårvägens fall var konkurrensen om gaturummet till förmån för bil och buss (VTI, 2004). Vad som idag ofta nämns som ett positivt karaktärsdrag med spårvägen bland planerare, dess strukturerande förmåga, sågs i stort som något negativt (ibid.). Efter den slutgiltiga avvecklingen under 1960-talet, med undantag för förortslinjen Nockebybanan i egen banvall, dröjde det fram till 90-talet för att Stockholm skulle återfå spårväg i någon form då museilinjen mellan Östermalmstorg och Waldemarsudde öppnades (ibid., 2018). Intresset började så smått återigen ta fart för spårvägen i landet vilket i Stockholm ledde fram till invigningen av den nya Tvärbanan vid millennieskiftet. Idag finns spårvägen mellan T-centralen och Djurgården, Lidingöbanan, Nockebybanan och inte minst Tvärbanan som byggts i vad som benämns som det halvcentrala bandet strax utanför Stockholms innerstad (VTI, 2004, 2018; Stockholmshjärtat, 2019).



Figur 1: Tvärbanan vid Sickla udde

5.2 Dennispaketet och Tvärbanan

Befolkningstillväxten i Stockholm var påtaglig under 1900-talet och transportsystemen blev en av de viktigaste frågorna för att hantera denna tillväxt (Isaksson, 2001). Tvärbanan går att härledas till den så kallade Dennisöverenskommelsen, en uppgörelse mellan Socialdemokraterna, Moderaterna och dåvarande Folkpartiet i Stockholms län och stad. Uppgörelsen som nåddes år 1992 innefattade större investeringar i projekt för att utveckla väg- och kollektivtrafik i Stockholms län (ibid.). Trots att den hårt kritiserade överenskommelsen upplöstes endast fem år senare av den då sittande socialdemokratiska regeringen hann flertalet projekt ändå genomföras, däribland den första etappen i vad som skulle komma att bli Tvärbanan (Stockholmsförsöket, u.å). Bakgrunden till Dennispaketet var inte minst Storstockholms problematiska trafiksituation där det explicita syftet var att öka tillgängligheten, skapa bättre förutsättningar för regional utveckling samt en minskad miljöpåverkan. Det var då det största enskilda infrastrukturprojektet i Sveriges historia (Isaksson, 2001).

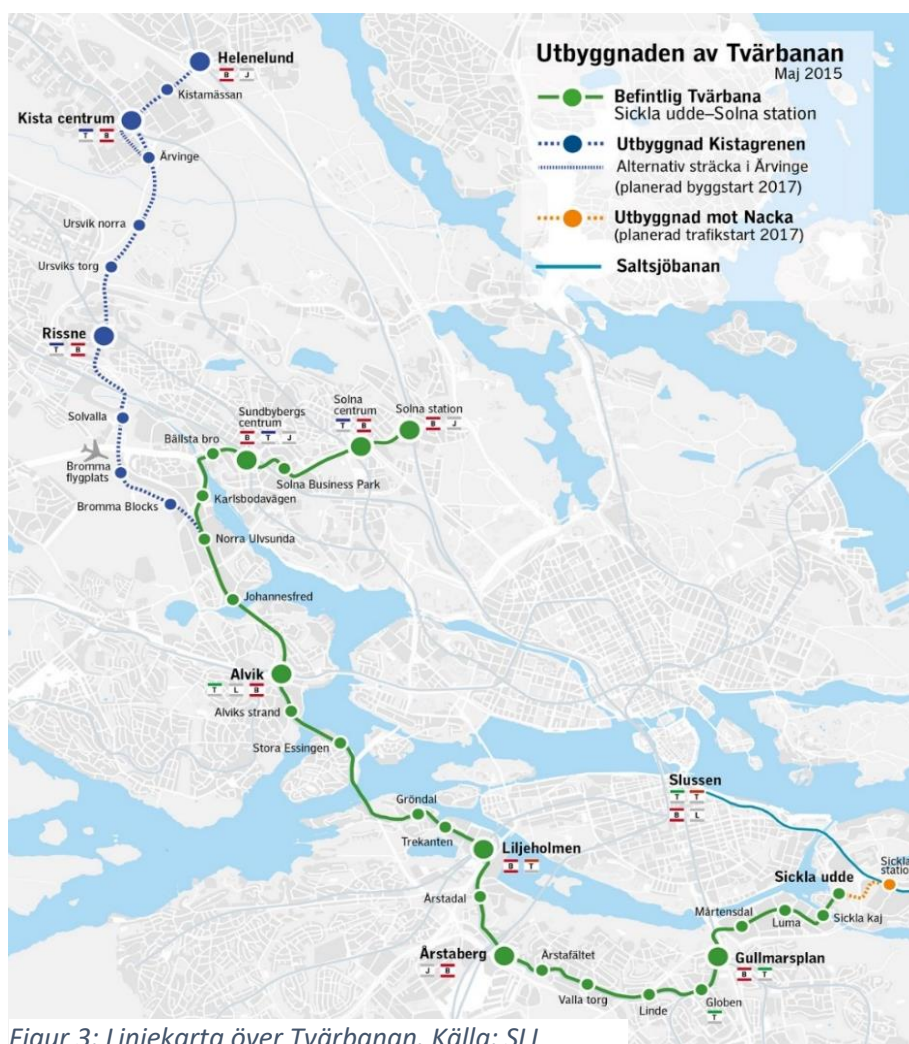
Tvärbanan var då till skillnad från många spårvägar i Europa ingen utbyggnad eller modernisering av redan existerande linje, utan ett helt nytt transportsystem med snabbspårvägskaraktär (VTI, 2018). Spårvägen invigdes år 2000 med åtta hållplatser mellan Gullmarsplan och Liljeholmen. Sedan dess har ytterligare förlängningar byggts i etapper, mot Alvik i nordvästlig riktning



Figur 2: Tvärbanans Solnagren i Sundbybergs centrum

men även genom Hammarby sjöstad och Sickla öster om Gullmarsplan (Stockholmshjärtat, 2019). År 2008 togs beslutet att en utbyggnad mellan Alvik och Solna via Sundbyberg skulle ske. Den omkring sju kilometer långa linjen invigdes som planerat fem år senare och projektet var ett samarbete mellan Region Stockholm och Solna stad (Svenska Dagbladet, 2008; Dagens Nyheter, 2013). I skrivande stund består Tvärbanan av cirka 19 kilometer räls med närmare 100 000 resenärer i snitt per dag (Stockholmshjärtat, 2019).

Idag sker en utbyggnad av Tvärbanans Kistagren mellan Norra Ulvsunda och Helenelund via Kista. Det är en åtta kilometer lång sträcka i nordvästra Stockholm vars byggstart tog vid år 2018 och passerar genom Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna (Region Stockholm, u.å.a).



Figur 3: Linjekarta över Tvärbanan. Källa: SLL

Region Stockholm som ansvarar för projektet menar att resandet längsmed den framtida linjen förväntas bli påtagligt då flera områden som benämns som Storstockholms viktigaste utvecklingsområden går att hitta längsmed sträckan (ibid.). Detta gäller såväl bostäder som arbetsplatser och utmed Kistagrenen prognostiseras en markant tillväxt med över 15 000 nya bostäder. Utbyggnadslinjen i sin helhet förväntas trafikeras år 2023 (ibid.).

5.3 Involverade aktörer

Region Stockholm som regional kollektivtrafikmyndighet har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken och ska verka för att denna är tillgänglig för alla resenärsgupper (SFS 2010:1065). I en utveckling där Stockholm tydligt växer sett till antalet invånare är det Region Stockholms uppgift att se till att kollektivtrafiken följer med en sådan utveckling (Region Stockholm, u.å.b). Det är Trafikförvaltningen som planerar, beställer samt följer upp kollektivtrafiken och har dessutom ansvar för underhåll och förnyande av infrastrukturen (ibid., u.å.d). Under den kommande femtonårsperioden förväntas länets invånarantal öka med över en halv miljon, vilket är en av huvudanledningarna till att det i skrivande stund sker rekordhöga investeringar i kollektivtrafiken. Region Stockholm förtydligar att kollektivtrafiken är till för alla människor i samhället och att inte minst mer utsatta grupper ska känna sig välkomna och se på det kollektiva resandet som ett självklart sätt att transportera sig på (ibid., u.å.c). Man menar att en ständigt pågående dialog sker med olika intresseorganisationer och föreningar med syfte att identifiera olika behov och kunna bidra med tillfredsställande lösningar (ibid.). I den här uppsatsen riktas bland annat intresse mot hur Trafikförvaltningen arbetar med sådana frågor i utbyggnaden av Kistagrenen.

I hållbarhetsbedömningen av Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) förtydligas att bedömningen sker för att säkerställa att bland annat den sociala hållbarhetsdimensionen ingår i programmet (Trafikförvaltningen Stockholms län, 2017). Syftet med en sådan TFP är att etablera långsiktiga mål

för kollektivtrafiken i regionen. Trafikförvaltningen har reviderat programmet för att förtydliga vissa mål. Ett av målen som nämns är *Sammanhållet*, där fokus ligger på att kollektivtrafiken ska bidra med ökad tillgänglighet till arbetsmarknad, service och fritidssysselsättning och där den ska vara väl integrerad med nybyggnationer och stornätet i sin helhet (ibid.). Detta är i sin tur en del av det mer övergripande målet *Attraktiv region* där andra faktorer som berörs för att nå en sådan attraktivitet nämns vara jämlikhet, öppenhet och ett inkluderande samhälle. Här uppmärksammas kollektivtrafiken som en viktig pusselbit för att nå dit (ibid.).

Stockholms stad (2020) skriver att Tvärbanans Kistagren kommer möjliggöra ett smidigare sätt att resa mellan hem, sysselsättning och service mellan berörda områden. Bytespunkterna som växer fram i takt med Tvärbanans utbyggnad anses kunna bli attraktiva lägen och kunna förstärka existerande bebyggelsekärnor med ytterligare bostäder, arbetsplatser och butiker (ibid.). Vid ändhållplatsen Helenelund har Sollentuna kommun ambitionen att skapa än tätare och mer levande stadsmiljö kopplat till Tvärbanan, där en ny knutpunkt kommer bildas (Sollentuna kommun, 2019). I utvecklingsarbetet ingår även ett stadsliknande stråk mellan Helenelund och Kista, där flera olika transportslag ämnas integreras (ibid.). Tvärbanans hållplats kommer att vara ansluten till pendeltågsstationen och dessutom planeras bostäder och arbetsplatser i närområdet. Tvärbanans Kistagren genom Sundbyberg ska på flera håll anläggas i befintlig gatumiljö och gå i mitten av gatorna, något som leder till breddning av dessa för att få plats med alla funktioner (Sundbybergs stad, 2018). Tillgänglighet med kollektivtrafik till offentlig och kommersiell service sägs öka i kommunen tack vare Tvärbanan, och målsättningen är att detta gäller alla grupper i samhället, oavsett faktorer som kön och funktionsnedsättning (ibid.).



Figur 4: Sträckningen av Tvärbanans Kistagren. Källa: Mitti.se

5.4 Kollektivtrafik och tillgänglighet i en svensk kontext

I de svenska transportpolitiska målen uttalas explicit att alla medborgare genom transportsystemet ska ges möjlighet till grundläggande tillgänglighet. De avgörande faktorerna nämns vara dess utformning, funktion och användning (Trafikanalys, 2019). I Statens offentliga utredning *Kollektivtrafik med människan i centrum* (SOU 2003:67) framhålls kollektivtrafiken som ett viktigt verktyg för ökat samhällsdeltagande. Den ska möjliggöra en ökad tillgänglighet till arbete, skola, fritidsaktiviteter, vård och kultur för alla i samhället (ibid.). Här nämns också att en adekvat kollektivtrafik kan anses vara ett jämställt transportsystem. Omkring hälften av alla invånare i Sverige är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken, vilket indikerar på vilken central roll den utgör i människors vardag. Dess fördelar i storstäderna anses främst vara att den kan bidra till ökad framkomlighet (ibid.). Som exempel nämns att resenärer som använder sig av spårbunden trafik tar upp mindre än en tiondel av den yta som en genomsnittlig bilist gör. I en stad där kollektivtrafiken, fotgängare och cyklister prioriteras ökar även rörligheten och framkomligheten för mer utsatta grupper (ibid.).

Enligt TRAST (2015) är den viktigaste förutsättningen för att skapa en effektiv och attraktiv kollektivtrafik samplaneringen mellan bebyggelse och linjenätets uppbyggnad, men även en god samverkan mellan olika färdstätt. Det handlar primärt om att bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter bör planeras längsmed befintliga alternativt planerade kollektivtrafikstråk (ibid.). Det är även av vikt att bytespunkter och transportnoder har en strategisk utplacering nära bostäder och arbetsplatser, där utformningen dessutom möjliggör att enkelt kunna byta transportslag (ibid.). Det som avgör huruvida kollektivtrafiken är tillgänglig för resenärer nämns främst vara restid, turtäthet, bytesmöjligheter, närhet till hållplats samt linjesträckningarnas effektivitet (ibid.). Även Boverket (2013) understryker vikten av samplanering, inte minst då dagens transportpolitik sägs lyfta tillgänglighet till målpunkter snarare än rörlighet som det väsentliga målet. Med en sådan politik spelar järnvägen och kollektivtrafiksystemen en allt viktigare roll (ibid.). I en svensk kontext är det på en regional nivå som det finns störst möjligheter till samverkan mellan statlig infrastrukturplanering och kommunal-regional markanvändningsplanering (ibid.).

Kollektivtrafiken benämns som en grundpelare i stadsutvecklingen bland planerare omkring i Sverige, inte minst med tanke på dess sammanlänkande egenskaper och att den kan överbygga barriärer, såväl fysiska som mentala (Stjernborg & Nilsson, 2018). Honkaniemi et al. (2017) menar att intresset för kollektivtrafikinfrastrukturens sociala konsekvenser ökat, bland annat mot bakgrund av den så kallade Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen, en kommitté under Näringsdepartementet, har på uppdrag av regeringen genomfört förhandlingen om nya stambanor för höghastighetståg mellan de tre svenska storstadsregionerna. Utöver detta har bland annat ett arbete med att öka tillgängligheten i nämnda regioner och att förbättra kollektivtrafiken även bedrivits (Winter, 2015; Sverigeförhandlingen, u.å).

Winter (2015) menar att Sverigeförhandlingen genom att överhuvudtaget beakta sociala aspekter av infrastrukturinvesteringar ”*satt ljus på en styvmoderligt behandlad del av transportplaneringen*”, samtidigt som inte heller de metoder man använt sig av inom Sverigeförhandlingen kan anses vara fläckfria. Hon identifierar framförallt behovet av att lyfta de sociala aspekterna till en mer övergripande diskussion kring hur olika faktorer sammantaget kan bidra till ett mer inkluderande samhälle (ibid.). Det vitala anses således vara att samhällsplaneringen måste involvera sociala frågor i större strategiska beslut och inte behandla dem separat i senare skeden. Dessutom beskrivs det att intresset för sociala frågor inom samhällsplanering och infrastrukturprojekt specifikt ökat (ibid.). Här belyses kollektivtrafikens roll för ökad tillgänglighet på en regional nivå, vilket inte minst gäller Storstockholm som berörs i den här studien, men även med utgång i Winters (2015) tankegångar

vikten av att involvera olika sektorer, aktörer och perspektiv för att sociala aspekter ska kunna genomsyra även större infrastrukturprojekt.

Kollektivtrafikens nyckelroll i frågan om tillgänglighet förtydligas således även i ovan nämnda rapporter och källor, där det är av intresse att undersöka om dessa rekommendationer och konstateranden överensstämmer med verkligheten i fallet Tvärbanan. Dessutom noteras att restid, turtäthet och framkomlighet framhålls som väsentligt samtidigt som kollektivtrafiken bör vara integrerad med övrig stadsbyggnad. Den identifierade balansgången tas med vidare i studien.

5.5 Regional planering och RUF5

En adekvat kollektivtrafik är en nyckelfråga för att människor ska kunna röra sig på ett önskvärt sätt till dagliga sysselsättningar och annan service, men även till fritidsaktiviteter och kultur (Stjernborg & Mattisson, 2016). I de tre storstadskommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö är det tillgänglighet, miljöaspekter och tillväxt som ofta framhålls när kollektivtrafiken kommer på tal i olika styrdokument (ibid.). Däremot är det inte lika självklart att dess potential i att motverka segregation eller ojämlika levnadsförhållanden framhålls.

I alla Sveriges län finns ett regionalt organ som ansvarar för samhällsplaneringen och som har hand om den regionala utvecklingsstrategin för sin transportinfrastruktur (Boverket, 2013). Denna utvecklingsstrategi avser att binda samman betydande planeringsprocesser för den regionala utvecklingen. Kollektivtrafiken och bebyggelsestrukturen lever i ett ömsesidigt beroende och därför är det viktigt att planeringen av kollektivtrafik görs tillsammans med andra lokala samhällsplaneringsprocesser (ibid.). Det är endast Stockholms län som har en formell regionplan, nämligen *RUF5 2050* (ibid.). Detta innebär att den har status som styrande för den statliga planeringen i länet, och ligger till grund för kommunernas strategiska planering och infrastrukturplaner. Regionplanering har i Stockholms län pågått i över ett halvt sekel och avser att se till de mer långsiktiga och övergripande frågorna som för kommunerna kan vara svåra att handskas med (Region Stockholm, 2018). Länet består av hela 26 kommuner med flertalet ihopkopplade funktioner, inte minst infrastruktur.

Det uttalade målet med regionplanen är att peka ut en samarbetsplan och fungera som en gemensam plattform för regionen, kommunerna och andra aktörer i det regionala utvecklingsarbetet (Region Stockholm, 2018). I utvecklingsplanen förtydligas att utvecklingen och utformningen av bebyggelsen i regionen behöver ske i en riktning där tillgänglighet och inkluderande livsmiljöer främjas (ibid.). Parallellt blir det viktigt att planera för att alla invånare ska ha möjlighet att röra sig till önskade målpunkter (ibid.). Hög intern tillgänglighet för fotgängare, cyklister och de som reser kollektivt i de regionala stadskärnorna är ett uttalat mål. För att öka den regionala tillgängligheten måste regionens aktörer arbeta med bebyggelsens lokalisering, vilken bör vara i så goda kollektivtrafiklägen som möjligt (ibid.).

Av de principer som nämns vara användbara för en kollektivtrafiknära stadsutveckling är att planera bostäder, arbetsplatser och service med utgång i avståndet till kollektivtrafikknutpunkter en av dessa (Region Stockholm, 2018). Att planera med målpunkter och stråk i åtanke behöver ske för att samordna flöden av människor och för att stärka kopplingen mellan viktiga målpunkter som kollektivtrafik och service (ibid.). Vad gäller transportinfrastrukturen måste förutsättningarna för attraktiva alternativ till bilen finnas, där en större andel resenärer kan resa med kollektiva färdmedel. Ökad turtäthet och framkomlighet i kollektivtrafiksystemet är ett av de större identifierade behoven i regionen, inte minst vad gäller tunnelbana, busslinjer och spårväg (ibid.).

Det är i de svenska storstadsregionerna som kollektivtrafiken används som mest, vilket inte minst syns i Stockholms län där närmare hälften av alla kollektivtrafikresor i landet sker (SOU 2003:67). Här kan också nämnas att invånarna i Stockholms län i snitt använder dubbelt så stor del av sin inkomst till att åka kollektivt jämfört med övriga Sverige, vilket främst har att göra med såväl resandets som utbudets omfattning. Grupper med en låg inkomst eller utan inkomst alls, främst barn och ungdomar, använder sig av kollektivtrafiken i högre utsträckning jämfört med andra.

5.6 Barriäreffekter

Fysiska hinder i form av bland annat vägar och järnvägar kan hindra människors fria rörlighet i landskapet och tillgängligheten till områden även i den urbana miljön. Detta problem benämns som barriäreffekter (Vägverket, 2005). Genom tidigare decenniers infrastrukturutveckling i takt med ökad bilism och hastighetsnivå har fragmenteringen av landskapet ökat successivt och den befintliga infrastrukturen lett till ytterligare barriäreffekter. Detta begränsar tillgången och rörligheten inom och mellan olika områden (ibid.). Transportsystemens utformning kan i värsta fall bidra med ökad social exkludering och minskad tillgänglighet för grupper utan bil (Church et al., 2000). Även stationsområdenas karaktär och transportinfrastrukturens roll i stadsmiljöerna får stor betydelse och kan minska framkomligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Satsningar på transportsystem eller ombyggnationer kan snarare än att öka tillgängligheten och minska sociala klyftor spä på på existerande ojämlikheter (ibid.). I sådana fall påverkas möjligheterna till samhällsdeltagande negativt främst för socioekonomiskt utsatta grupper, ökar avstånden mellan heterogena sociala nätverk och får i förlängningen negativ påverkan särskilt för det överbryggande sociala kapitalet (Utsunomiya, 2016; Schwanen et al., 2015; Currie & Stanley, 2008). Utöver hinder i form av rumslig segregation uppmärksammas även själva infrastrukturens inverkan, där bilism och funktionsuppdelning tydligt hänger samman. Dessutom kan flertalet indirekta former av transportnackdelar nämnas, inte minst buller och trafikolyckor, och det är oftast mer utsatta grupper som drabbas av dessa (Martin, 2007; Lucas, 2012).

Vilka effekter barriärerna kan få beror bland annat på infrastrukturens omfattning, hastighet, vägbredd och passagemöjligheter (Vägverket, 2005). Samtidigt kan ny transportinfrastruktur resultera i att redan befintliga motsvarigheters barriäreffekter minskar om den tas bort, leds om eller får minskad trafik (ibid.). Tillgängligheten till olika målpunkter som arbetsplatser, skolor och knutpunkter för kollektivtrafik påverkas av befintliga barriärer. Det finns åtgärder för att motarbeta detta fenomen, inte minst genom att lokalisera bebyggelse nära viktiga målpunkter i mindre utspridda stadsmiljöer (Trafikverket, 2017). Vad gäller spårbunden trafik kan åtgärder som stängsel, bullerplank och diken användas för att undvika spårspjäll och olycksrisker, vilket dock ökar risken för ytterligare fysiska hinder (ibid.). Med tanke på att barriärfrågan mot denna bakgrund framstår som central för mer jämlika möjligheter till samhällsdeltagande och tillgänglighet är det av intresse i fallet Tvärbanan att få en inblick i hur involverade aktörer arbetar med aspekter som framkomlighet, spårvägens utformning och stadsmiljöeffekter.

Enligt Trafikverket (2015) krävs en omsorgsfull planering där infrastrukturen anpassas till natur- och kulturmiljö för att minimera de negativa effekterna. Utöver infrastruktur kan även naturliga förutsättningar som vattendrag och berg i landskapen och städer utgöra hinder och resultera i barriäreffekter (ibid.). Här anses Stockholmsområdet ha speciella förutsättningar, inte minst då många delar av staden skiljs åt av vatten och där flertalet öar går att urskiljas, något som ökar utmaningarna vad gäller framkomlighet och sammanbindande av stadens olika områden (SOU 2006:061). Med tanke på förutsättningarna med naturliga barriärer har förstärkningen av stadens nord-sydliga kommunikationer utvecklats till en stor utmaning, där den initiala tanken med Tvärbanan var just att

förbättra den kopplingen i Stockholms halvcentrala band (Isaksson, 2001). För att undvika att Tvärbanan genererar barriäreffekter samtidigt som den ska vara attraktiv som transportslag förtydligas i exempelvis Sundbybergs stad att en balansgång måste ske mellan spårvägens framkomlighet, säkerhetsaspekter och stadsmiljöeffekter (Sundbybergs stad, 2018).

5.7 Socioekonomiska skillnader och socialt kapital i en Stockholmskontext

De socioekonomiska skillnaderna i Stockholmsregionen har inte haft en så tydlig geografisk dimension som i dessa tider, och när staden vuxit har den ekonomiska segregationen spridits ut i allt högre utsträckning (Region Stockholm, 2008:14). Separationen mellan sämre och bättre bemedlade grupper har blivit tydligare. Detta kan få stora konsekvenser med avseende på socialt kapital (Putnam, 2000, s. 213-215; Kan, 2007). Samhällen med en låg nivå av socialt kapital tenderar i sin tur att resultera i ytterligare ökande ojämlikheter och tydligare klasskillnader, och här identifieras en potentiell ond spiral som kan förstärka utsattheten för redan marginaliserade grupper (Putnam, 2000, s. 110-111). I Stockholm reser grupper med hög socioekonomisk status mer än andra och har betydligt större möjligheter att ta del av samhällslivet (Region Stockholm, 2008:14). Samtidigt är det ett uttalat mål i tidigare nämnda regionplan RUF5 2050 att alla stadens invånare ska ha en god tillgänglighet, och vidare anses kollektivtrafiken ha en nyckelroll för att möjliggöra detta (ibid; Region Stockholm, 2018). Här berörs Tvärbanan som ett av de kollektiva transportalternativen.

Boendesegregation är en av de primära anledningarna till orättvisor då den påverkar olika grupper olika mycket, och har stor inverkan på människors möjligheter att höja sin socioekonomiska status (Loit, 2014). Segregationen i Storstockholm har tilltagit markant sedan 1990-talet. Skillnaderna mellan hög- och låginkomstområden har vuxit, där inkomstökningen skett i redan väl bemedlade områden samtidigt som inkomstminskningar identifieras i redan utsatta stadsdelar och gamla miljonprogramsområden som Rinkeby, Tensta och Fittja (ibid.). Lilja och Pemer (2010) menar även att områden med blandade inkomstgrupper minskat vilket resulterat i en tydligare homogenitet, något som spår på de sociala skillnaderna mellan olika stadsdelar och avstånden mellan socioekonomiskt skilda grupper. Sådana förhållanden får negativ påverkan på relationer mellan heterogena sociala nätverk och det överbryggande sociala kapitalet (Schwanen et al., 2015). Dessutom har en gentrifiering, det vill säga en socioekonomisk höjning, skett i Stockholms innerstad vilket gjort uppdelningen mellan centrum och periferi allt tydligare (Lilja & Pemer, 2010).

Även om tillgängligheten till sysselsättning och service anses relativt god ur ett nationellt perspektiv identifieras stora och växande socioekonomiska skillnader mellan kommunerna i Stockholmsregionen (Region Stockholm, 2018). Detta syns bland annat genom ökade skillnader i tillgång till samhällsservice, hälsa och nivå av arbetslöshet. Olika villkor i livsvillkor ökar och för att motarbeta denna trend nämns att en av flera åtgärder handlar om att arbeta för att transportsystemen ska skapa förutsättningar genom att bryta barriärer och underlätta så att invånare som inte annars träffas ska kunna mötas naturligt där de bor och rör sig (ibid.). Offentliga aktörer anses ha en nyckelroll i detta arbete för att möjliggöra större tillit och delaktighet bland regionens invånare. Med tanke på att Tvärbanan går genom flera kommuner och att tre av dessa är involverade i pågående utbyggnad är sådana perspektiv intressanta i den här uppsatsen för att undersöka om spårvägen kan ha den efterfrågade sammanlänkande effekten, såväl rumsligt som socialt.

Angående socialt kapital framförs att Stockholmsregionen ska präglas av social sammanhållning och att individer ska kunna förverkliga sig själva (Region Stockholm, 2008:14). För detta krävs god hälsa, relevant utbildning, arbete och gynnsamma sociala sammanhang. Här förtydligas att den regionala planeringen inte kan planera eller bygga fram tillit, men att den har en viktig möjliggörande roll

genom att forma mötesplatser och områden med tydligare platskänsla samt skapa ett välfungerande kommunikationssystem (ibid.). Arbetet för att utveckla det sociala kapitalet inom regionen nämns som ett nytt område inom planeringen som behöver utvecklas successivt (ibid.). Tvärbanan tas upp som exempel, där tidseffektivitet och antal resenärer inte är de enda aspekterna att ta i beaktande, utan även resandet som ett gemensamt rum med möjlighet att utveckla sociala relationer (ibid.). Detta perspektiv uppmärksammas i flera studier och anses kunna få positiv påverkan på det sociala kapitalet (Shove, 2002; Schwanen et al., 2015; Stanley et al., 2019). Med socialt kapital centralt i åtanke förändras arbetet för planerare i regionen, med mål om att den fysiska planeringen ska främja sammanhållning och möten mellan olika grupper (Region Stockholm, 2008:14.). Knutpunkterna i transportplaneringen ska ges form och innehåll som uppmuntrar till interaktion samtidigt som man kan skapa gångstråk och ha service i markplan. Att invånare samspelar med varandra och att regionen ses som ett enhetligt socialt system nämns som fundamentalt, detta för att stärka det sociala kapitalet mellan heterogena grupper (ibid.). Här framförs att social hållbarhet och sociala konsekvenser ska finnas med i åtanke inom samhälls- och stadsplaneringen bland regionens aktörer, och i uppsatsen ges möjlighet att undersöka om det även är så i praktiken i fallet Tvärbanan.

6. Resultatanalys

6.1 Hur involverade aktörer jobbar för att integrera social hållbarhet och tillgänglighet i kollektivtrafiken

När beslutet om Kistagrenen efter en återremittering klubbades igenom år 2016 menar Blandeau på Trafikförvaltningen att inte minst sociala hållbarhetsperspektiv tidigt nämnts som en nyckelaspekt. Respondenten anser att det gav vind i seglen för arbetet med sociala konsekvenser då det är långt ifrån en självklarhet att de ens finns med i denna typ av infrastrukturprojekt. Inom branschen är det många som enligt respondenten inte har koll på sådana perspektiv, men att det blivit bättre. En väldigt stor utmaning som Bretz på Stockholms stad ser är att sociala insatser ofta ses som en stor kostnad och sällan som en givande investering. Respondenten vill också poängtera att vad som ses som vinst vad gäller samhällsnytta kan variera mellan vad regionen och kommunen tycker. Problematiken att sociala aspekter inte synliggörs i använda kalkyler identifieras även i flertalet studier (Currie & Stanley, 2008; Martens, 2017, s. 26-30; Honkaniemi et al., 2017). Kopplat till socialt kapital menar Stanley, Stanley och Hensher (2012) att det kan reducera individers risk för social exkludering och att olika styrmedel för att stärka sociala nätverk kan generera stora samhällsekonomiska vinster. Förbättrad kollektivtrafik riktade även mot mer utsatta grupper och områden visar sig kunna leda till ökad social inkludering och stärka det sociala kapitalet (Loader & Stanley, 2009). Författarna förtydligar att ökade möjligheter till mobilitet är en nyckelfråga i det avseendet.

En viktig del av socialt ansvarstagande i projektet menar Blandeau är att ibland lämna skrivbordet och vara ute bland människor. Att involvera olika typer av aktörer är ett måste för att förstå verkligheten. Ett instrument är att jobba med delaktighet och förankring där invånare längsmed utbyggnaden involveras. Vad gäller relationen till redan befintliga Tvärbanan, vilka sociala perspektiv som funnits med i bilden där och som tas med i utbyggnaden av Kistagrenen svarar Blandeau:

Tyvärr finns det inte så mycket lärdomar att arva från tidigare grupper, för det fanns inte på kartan. [...]. Så här var det, på ett ledningsmöte i programmets linda, vi var kanske tio pers som jobbade i programmet då, tog jag upp hur man hade tänkt med sociala konsekvenser och det var ett stort frågetecken, folk förstod inte vad jag pratade om. [...]. Men det var då, jättemycket han hänt sedan dess, inte bara vad gäller Tvärbanan utan inom TF då (Trafikförvaltningen, egen not.). (Stéphane Blandeau, personlig kommunikation, 27 februari 2020).

Vad gäller tillgänglighetsperspektivet menar Lindahl på Trafikförvaltningen att det kommit upp tydligare på agendan i utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren. Tidigare tänkte man mest på tidseffektivitet och snabbspårväg, men främst mot bakgrund av politiska direktiv och att existerande Solnagrenen anses vara alltför järnvägslik har synsättet förändrats. Däremot finns det inte med i översiktliga krav- och målbilder inom programmet, men det är något som spridit sig inom organisationen med tiden. Behovet av att skapa en mer integrerad och i förlängningen tillgänglig spårväg har enligt respondenten fått genomslag, och han med andra kollegor har bland annat varit på studiebesök i Centraleuropa för att lära av flera exempel där. Tidigare såg man kanske mest till det separata transportsystemet, numera är man mer underförstådda med vad Tvärbanan faktiskt får för större samhälleliga konsekvenser. Detta kom inte från tjänstepersonerna på Trafikförvaltningen enligt Lindahl, och respondenten menar att han har fått tjata för att lyfta sådana perspektiv, men direktiven från politikerna var så starka att det lett till insikt. Man har börjat jobba med riskanalyser på ett helt nytt sätt, där olika kompetenser finns med för att kunna bygga en tillgänglig spårväg.

Det som tidigare byggts av Tvärbanan har man inte lagt fokus på då det inte ligger i befintligt program att mäta satsningar enligt Blandeau, framförallt då det inte fanns några tydliga mål att uppfölja. Kring sociala aspekter fanns inga sådana målbilder eller ambitioner. Däremot görs vissa utredningar vad gäller exempelvis tillgänglighet och buller. Uttalandena för tankarna till Martens (2017, s. 26-30) som pekar på att traditionella förhållningssätt inom transportplaneringen tenderat att bortse från aspekter som berör tillgänglighet och social inkludering, och ofta snarare förstärkt eller genererat nya former av ojämlikheter.

Blandeau menar att det numera är mycket tydligare kring vilka faktorer som ska finnas med i tanken genom hela arbetet. Kring miljöfrågor fanns det redan många perspektiv när han kom in i bilden, men däremot lades inte mycket fokus på sociala aspekter. Greiff berättar att man i Sundbybergs stad börjat ta fram en mall för social konsekvensanalys, något som inte gjorts med Tvärbanan, men som finns med för övriga delar som är kvar i stadsdelen Ursvik där Kistagrenen ska gå. I varje stadsutvecklingsprojekt finns numera en projektledare för social hållbarhet som driver frågorna kring sociala konsekvenser. Att sociala dimensioner halkat efter de ekonomiska och ekologiska inom transportplaneringen, men att intresset börjat riktas mot dessa och att involverade aktörer i högre utsträckning har frågan på agendan, stämmer överens med Stjernborg och Nilsson (2018) samt Lucas och Jones (2012) i sina studier. Svårigheter i att förbättra mer utsatta grupper livssituation och motarbeta social exkludering inom hållbarhetsdiskursen identifieras av Vallence, Perkins och Dixon (2011).

Utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren har enligt Blandeau utvecklats till att bli något av ett flaggprojekt för social hållbarhet. En nyckelaspekt nämns vara att det genomsyrar hela projektarbetet:

Vi gör inget parallellt jobb med det. [...]. Nej, vi går ut till hela organisationen på tvären och säger att alla jobbar med detta, inte bara Nisse och Kalle där, utan alla. I alla beslut och alla tankar ska det finnas med på ett hörn [...]. Detta har verkligen gett effekt.

Citatet överensstämmer med Winters (2015) analys där intresset för sociala frågor inom infrastrukturprojekt anses ha ökat och där behovet av att samhällsplaneringen generellt bör involvera sociala frågor i större beslut genom hela organisationer och inte behandla dem separat identifieras.

Bretz menar att det är synd att sociala effekter av Tvärbanan inte tas med i arbetet med detaljplanerna han jobbar med, och konstaterar att de ekonomiska krafterna väger tungt. Stora investeringar har gjorts och hur sträckan ska dras är sedan flera år bestämt, men med tanke på utvecklingsmöjligheterna med att bygga ny infrastruktur så borde man också ha ambitionen att göra det bästa ur ett socialt perspektiv. Även Blandeau förtydligar att det finns möjligheter att påverka på olika sätt, där inte minst kommunikationen utåt blir avgörande. Att nå ut med information kring Tvärbanans utformning och vilka platser som kan nå genom densamma är viktigt, då den binder samman geografiskt segregerade områden där tillgängligheten tidigare varit dålig. Även Projektledaren menar att kraven kring socialt ansvar ökat med tiden för entreprenörerna, där kommunikation ut till invånarna fått större betydelse. Att kommunikation ses en nyckelaspekt för mer inkluderande transportsystem och hur detta kan adresseras, såväl till allmänheten som involverade aktörer, uppmärksammas även av Currie och Stanley (2008), där avsaknaden av densamma ofta identifierats.

Vikten av kunskap och systematik kring sociala aspekter i planeringsprocessen framgår i resultatet från intervjuerna och att förståelsen för vilka sociala konsekvenser Tvärbanan kan få, såväl positiva som negativa, ökat. Kollektivtrafiksatsningar kan ses av som ett medel för ökad tillgänglighet för flera samhällsgrupper och kan möjliggöra ett starkare socialt kapital, inte minst mellan heterogena grupper,

vilket eftersträvas i regionen (Schwanen et al., 2015; Currie & Stanley, 2008; Region Stockholm, 2008:14).

6.2 Samverkan mellan berörda aktörer

Blandeau förtydligar att Kistagrenen tillhör ett program som finansieras av staten, regionen och flera kommuner och som efter projektets slut kommer lämnas över till en förvaltningsorganisation. Det är helt vitalt att förstå vikten av utbyggnadens konsekvenser på lång sikt. Det gäller inte minst de sociala perspektiven, där det handlar om att förstå hur Tvärbanan påverkar de som bor, arbetar och går i skola längsmed spårvägen. Det finns flera exempel på infrastrukturprojekt där man enligt respondenten haft goda intentioner men ändå skapat mer problem än nytta, där stora insatser gjorts för att öka tillgängligheten och minska segregationen. Problematiken kring att infrastrukturprojekt kan förstärka ojämlikheter och social exkludering främst för utsatta grupper är ett resonemang och en insikt som även uppmärksammas i flera studier (Schwanen et al., 2015; Lucas et al., 2016). Stora investeringar och goda intentioner är inga garantier för att komma till bukt med sociala problem. Samverkan mellan de involverade parterna anser Blandeau mot bakgrund av detta är av absolut vikt, vilket även uppmärksammas av Lindahl som en nyckelfråga med Tvärbanan för att hitta synergieffekter kopplat till övrig stadsplanering. Region Stockholm håller ett forum med kommunerna för att diskutera olika synvinklar, däribland sociala konsekvenser. Det är just på en regional nivå som det finns störst möjligheter till samverkan mellan statlig infrastrukturplanering och kommunala markanvändningsplaneringen, precis som i fallet Tvärbanan (Boverket, 2013). Respondenternas uttalanden kan även kopplas till regionplanen där regionens berörda aktörer uppmanas arbeta med kollektivtrafiken centralt i åtanke och bebyggelsens lokalisering i så goda kollektivtrafiklägen som möjligt (Region Stockholm, 2018). Detta nämns på en regional nivå som möjliggörande av ökat socialt kapital inom Storstockholm (ibid., 2008:14).

Bretz menar att Tvärbanans Kistagren har fungerat bra ur ett tillgänglighetsperspektiv rent generellt där inte minst Trafikförvaltningen anses ha lärt sig av tidigare misstag. Vad gäller utveckling av stadsmiljö blir det mer problematiskt då främst Trafikförvaltningen och inte kommunen står för de större investeringarna av spårvägen. Här identifierar Bretz en tydlig konflikt där enligt hans synvinkel Trafikförvaltningen tänker i för hög utsträckning på att få till en effektiv kollektivtrafik snarare än att även väva in stadsmiljöeffekter:

I Hammarby sjöstad fanns det en vilja att det skulle vara stadslikt, boulevardaktigt, profilprojekt och så och då tror jag både Stockholms stad och Trafikförvaltningen hade den visionen liksom [...]. Sträckan Gröndal-Liljeholmen, den delen, det enda som var rimligt var att det skulle gå i gata, samma sak mellan Kista och Helenelund [...]. Trafikförvaltningen är ju inte nöjda med hur det är i Gröndal och Sundbyberg, för dom tappar tid på det, det är för mycket konflikter med bilar, så dom är ju emot det. Så när vi sitter och vill skapa stad och spårvagn då vill dom ju inte ha det. [...]. Dom vill köra den snabbare helt enkelt. (Martin Bretz, personlig kommunikation, 27 februari 2020).

Greiff anser även hon att Trafikförvaltningen ser mycket till sin anläggning och bör bli mer av en aktör i samhällsbygget i sin helhet, där kommunerna och planerarna å sin sida hela tiden ska göra avvägningar och väva in den allmänna nyttan. Även Greiff uppmärksammar en hel del diskussioner och konflikter där Sundbybergs stad har en stark roll och gärna vill ha Tvärbanan, men att den måste vara en del av mer attraktiva stadsmiljöer. Respondenten tror att Trafikförvaltningen säkert håller med om det kommunen vill göra, men att det möjligen anses lite för krångligt.

Vidare menar även Saveros på Sollentuna kommun att det inledningsvis fördes rejäla diskussioner om synen på Tvärbanan som effektivt transportslag kontra mer stadsmässig. Trafikförvaltningen förespråkade då optimerade restider, gärna med så mycket spår på egen banvall som möjligt, men där kommunen tryckte på för en integrerad spårväg. Helenelund, där Tvärbanans hållplats i kommunen kommer lokaliseras, är redan ett trångt område och därför var det kommunens fasta ståndpunkt. Trafikförvaltningen har sedan ändrat inriktning enligt respondenten, och då hittades till slut lösningar. Lindahl på Trafikförvaltningen menar ur sitt perspektiv att relationen till kommunerna på det hela är positiv, men att de i regel lägger för mycket tid på att detaljstyra i detaljplaner, men där är det enligt respondenten snarare Plan- och bygglagen som är felet. Kommunerna behöver förstå att Tvärbanans framkomlighet har stor relevans ur ett samhällsperspektiv och för att den ska fylla sin funktion som ett attraktivt transportslag.



Figur 5: Tvärbanan åker genom Gröndal i blandtrafik

Kopplat till denna situation menar Martens (2017, s. 173) att det inom trafikplaneringen krävs att flera sektorer och aktörer samverkar för att aspekter som berör tillgänglighet och social hållbarhet ska synliggöras. Synen på Tvärbanans framkomlighet och dess roll i att skapa en viss typ av stad varierar och har lett till konflikter enligt respondenterna. Fokus på flöde och effektivitet är ett återkommande fenomen inom trafikplaneringen, vilket inte minst är ett resultat av att fältet mestadels behandlats som en fysisk sektor och där förståelsen för transportsystemens vidare sociala konsekvenser ofta inte uppmärksammats (ibid., s. 26-30).

Relationen med kommunen där Projektledaren jobbar är enligt respondenten god även om olika meningsskiljaktigheter uppstår kring vad kommunen vill göra och vad som är Trafikförvaltningens ambitioner. Däremot menar respondenten att det finns en grundtanke bland involverade aktörer kring behovet av att minska antalet bilister och att satsa på kollektivtrafik samt att övrig stadsutveckling måste anknytas. Kommunens ambitioner kring stadsutvecklingen på lång sikt diskuteras. Detta ser respondenten som något positivt och ett kvitto på att man jobbar långsiktigt med Tvärbanan, men också att övrig stadsplanering kommer haka på och där spårvägen kommer skapa folkströmmar. Detta resonemang överensstämmer med Lewis-Workman och Brod (1997) som menar att integrerade kollektivtrafiksystem och formandet av knutpunkter ofta resulterar i en ökad tillgänglighet till målpunkter och samhällsservice, där spårbundna alternativ kan gynna flera olika grupper i samhället.

I det analyserade materialet identifieras konflikter i vad kollektivtrafiken ska vara och vad Tvärbanan ska bidra till, framkomlighet eller stadsmässighet, även om resultatet visar att aktörerna närmat sig varandra kring Tvärbanans roll som verktyg i stadsplaneringen. Denna balansgång är relevant att diskutera även ur perspektivet socialt kapital. Flera studier pekar på att framkomlighet är centralt för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och möjliggöra ökad tillgänglighet och interaktion mellan heterogena grupper (Di Ciommo, Ortúzar & Comendador, 2016; Utsunomiya, 2016; Cervero, 2013). Detta förtydligas även på en regional nivå (Region Stockholm, 2018; Region Stockholm, 2008:14). Samtidigt framförs i andra studier att tillgängliga, kollektivtrafknära och blandade stadsmiljöer som uppmuntrar till möten och aktivitet anses viktiga för forandet av socialt kapital (Dempsey et al., 2012; Kamruzzaman et al., 2014; Putnam, 2000, s. 213-215). Detta dilemma avspeglas alltså även i utbyggnaden av Tvärbanan och i relationen mellan involverade aktörer.

6.3 Barriäröverskridare eller ytterligare barriäreffekt? - Tvärbanan som det tveeggade svärdet

Under den första deltagande observationen är det tydligt att resenärer som reser med Tvärbanan kan ta sig förbi flertalet större barriärer, inte minst vid Skanstullsbron, över Essingesundet till ön Stora Essingen och vidare via Tvärbanebron där Alviks strand nås. Det handlar om såväl naturliga barriärer som infrastrukturella motsvarigheter. Värt att notera är även känslan att Tvärbanan i sig kan utgöra en barriär vid vissa platser, inte minst kring Årsta-området i Linde, Valla torg med stora skillnader mellan sidorna av spåret och i Solna. Vid Årstadal går spårvägen tydligt separat med mycket stängsel och staket, där det på ena sidan är lägenhetshus och den andra en motorväg. I Solna är känslan av järnväg snarare än spårväg påtaglig, med en bullrig stadsmiljö med mycket vägtrafik runtom. Där är spåret på sina håll praktiskt taget inhägnat med stora staket, och det finns heller ingen koppling till andra stråk. Även vid Bromma och köpcentret Bromma Blocks uppfattas det som relativt oframkomligt för fotgängare och cyklister på ett sätt som brukar känneteckna industriområden, inte minst sträckan vid Karlsbodavägen med vägar och buller. Gröndal och Hammarby sjöstad står ut i positiv bemärkelse, där Tvärbanan är integrerad i gaturummet och är en del av tydligare stråk med mycket människor i rörelse. I dessa områden noteras även många barn och äldre som passerar över spåret utan staket, och i Gröndal finns även en större lekplats intill en av hållplatserna, avskilt genom buskar och ett mindre staket.



Figur 6: Park och lekplats intill Tvärbanans hållplats i Gröndal

Under efterföljande intervju påpekar Blandeau att det som inte minst kännetecknar Tvärbanan är hur stora barriärer resenärer kan ta sig förbi, och det gäller även framtida Kistagrenen. Det är såväl berg som ska sprängas bort och långa broar på plats, med helt olika socioekonomiska områden längsmed sträckan. Enligt Bretz utgör vägleder, vatten och berg just i Stockholm ofta stora barriärer och därför försvåras sammanbindandet mellan områden. Barriäröverskridande faktorer blir då ännu viktigare vad gäller förflyttning, vilket inte minst berör Tvärbanan. Fysiskt avskilda platser med dåliga transportförbindelser ökar risken för socialt utanförskap och segregation (Stanley et al., 2019). Kollektivtrafikens sammanlänkande förmåga har en viktig roll för att stärka den överbyggande delen av socialt kapital mellan heterogena grupper, som särskilt på en regional nivå är vitalt för att motverka social exkludering (ibid.). Mohan och Mohan (2002) ser socialt kapital även som ett geografiskt begrepp då det skapas genom interaktioner och där kontexten där dessa interaktioner sker spelar en

avgörande roll. Shove (2002) samt Currie och Stanley (2008) anser vidare att själva resandet med kollektiva färdmedel ökar chanserna att olika grupper interagerar med varandra. Således kan Tvärbanan koppla samman separerade områden och möjliggöra möten på så vis, men även resultera i interaktioner genom själva resandet. Riskgrupper för social exkludering reser i vissa fall ofta, men med transportslag som inte stärker just den överbryggande delen av socialt kapital och innebär mer ensamresande (Stanley et al., 2019). Utglesning och bilism anses av Putnam (2000, s. 213-215) ge sådana effekter vilket hindrar det sociala kapitalet just mellan heterogena grupper. Med anknytning till resonmenaget synliggör Penje och Wimark (2017) kopplingen mellan segregationsfrågan och geografiska avstånd mellan boende och sysselsättning, där författarna belyser kollektivtrafikens länkande roll med förmåga att överbrygga rumslig segregation.

Lindahl på Trafikförvaltningen påpekar att man just med Kistagrenen har jobbat mycket med att motverka barriärer där staket, stängsel och en alltför snabb spårväg urskiljs som de främsta riskerna. På så sätt kan den även bli mer säker och tillgänglig att nå. Utformningen är av stor vikt, där den bör vara en del av gaturummet. Man vill verkligen undvika att det blir som i Solna, med egen banvall och alldeles för mycket barriärer. Blandeau menar angående Kistagrenen att den kommer vara helt utan staket för att i så hög utsträckning som möjligt undvika att Tvärbanan får motsatt effekt och utgör en barriär i sig. Ur en säkerhetssynpunkt blir då gestaltningen också viktig, så att människor kan notera att de befinner sig i ett spårområde även utan tydliga staket eller stängsel. Vad gäller lärdomar och jämförelse med Projektledarens tidigare arbete med Tvärbanan menar respondenten att den i Hammarby sjöstad är ett naturligt inslag i stadsmiljön där man också lyckats undvika att det blivit en barriär. Överlag menar Projektledaren dock att pratet kring att spåret i sig skulle kunna utgöra en barriär i stadsmiljön är överdrivet och att egentligen det mesta kan ses som barriärer. Ofta byggs bra övergångar som inte minst är anpassade för barn och äldre personer, så där ses inga större problem.

Under spontanintervjun med en av resenärerna i Solna centrum menar han att Tvärbanan fungerar bra, men att den just i Solna präglas av mycket staket och stängsel vilket känns olustigt och ogästvänligt. Däremot har han förståelse för detta då det säkert har att göra med restiden och framkomligheten. En äldre resenär på Stora Essingen menar att Tvärbanan där haft stor påverkan för att kunna ta sig över vattnet till Alvik och Gröndal. Tidigare var man tvungen att åka in till centrum och vidare vart man än skulle, men främst med bron där man även kan gå och cykla till Alvik har kopplingen blivit betydligt bättre. Själv åker han med Tvärbanan nästan varje dag i olika ärenden.

Även Bretz vill i så hög utsträckning som möjligt inte se att arbetet med Kistagrenen tar en liknande utveckling som Solnagrenen. Ibland glöms det nästa bort att människor ska ta sig till och från hållplatserna och där blir det viktigt att gångvägar längsmed spåret är framkomliga. Det är en fördel om spårvägen går i gatan som i Gröndal eller i mittflag som i Hammarby sjöstad. Går Tvärbanan i egen banvall påminnande om järnväg där tydligheten saknas får den motsatt effekt, så som även Lindahl poängterar. Det ser Bretz som en nackdel med existerande Tvärbanan, att den på sina håll går i egen banvall bredvid gata eller utanför områden. Då blir den ofta snarare till en barriäreffekt i sig och minskar tillgängligheten inom själva stadsdelen:

Tänk mer järnvägslikt liksom, att den går [...]. Jamen Solna-delen är ju jättebra exempel på dålig stadsplanering, för där går den ju bredvid gata, har staket, det är bullrigt och det är ingen trevlig miljö för boende bredvid heller. (Martin Bretz, personlig kommunikation, 27 februari 2020).



Figur 7: Tvärbanan rullar in vid Solna centrum



Figur 8: Tvärbanan mellan Solna station och Solna centrum

6.3.1 Barriärfrågan ur kommunernas perspektiv

I Sundbyberg menar Greiff att kommunen har fått stå på sig för att få till de gröna spår som Tvärbanans Kistagren ska gå i, utan avspärningar och med så få barriärer som möjligt. Stora gång- och cykelvägar längsmed Tvärbanan i den nya grenen och övergångsställen prioriteras och respondenten förtydligar att barriärfrågan är essentiell i väldigt många av kommunens projekt, inte minst i området Ursvik där man skapar nya gångbroar parallellt med Tvärbanan och försöker minska storleken på intilliggande Enköpingsvägen. Hon konstaterar att barriärfrågan är central för att skapa en tillgänglig och kollektivtrafikhärlig stadsmiljö:

Det vi håller på med är att ta bort alla trafikbarriärer så mycket som möjligt. (Emelie Greiff, personlig kommunikation, 27 mars 2020).

Saveros menar att i Sollentuna har en stor fråga varit staketet längsmed Tvärbanan. Kommunen ville inte att det skulle bli nya barriärer och hade det blivit staket hade det i princip omöjliggjort utvecklingen av området "Kylan" söder om Helenelunds station. Mot bakgrund av Blandeaus tidigare kommentarer ter det sig som att Trafikförvaltningen ändrat inriktning i frågan. Att undvika att Tvärbanan i sig skulle utgöra ytterligare en fysisk barriär är en nyckelfråga även enligt Saveros.

Kopplat till litteraturen uppmärksammas att den byggda miljön och förhållanden som reducerar eller hindrar mobilitet kan bidra till fysiskt utanförskap och försämma tillgängligheten (Honkaniemi et al., 2017; Church et al., 2000; Urry, 2002, 2007). En ökad förståelse för relationen mellan transportsystemen, markanvändning och tillgänglighet krävs för att trafikplaneringen ska kunna integrera tillgänglighetsaspekter (Martens, 2017, s. 178). Utglesade stadsmiljöer och ökade avstånd mellan områden och målpunkter med avsaknad av kollektiva förbindelser minskar möjligheten att komma i kontakt med andra grupper, men även deltagandet och tilliten lokalt (ibid.; Putnam, 2000, s. 129-132). Kollektivtrafiken är betydligt mer yteffektiv jämfört med vägtrafiken och kan bidra till ökad framkomlighet, och en stadsmiljö där kollektivtrafiken prioriteras ökar rörligheten och

framkomligheten för flera samhällsgrupper även lokalt (SOU 2003:67). Således kan både det sammanlänkande och överbyggande sociala kapitalet stärkas jämfört med geografisk uppdelning och bilism (Schwanen et al., 2015; Utsunomiya, 2016; Gray, Shaw & Farrington, 2006; Stanley, Stanley & Hensher, 2012). För ökad tillgänglighet till målpunkter och sociala nätverk för olika grupper krävs att fysiska begränsningar motarbetas genom förbättringar av transportsystemen (Church et al., 2000). Här synliggörs både möjligheter och risker med Tvärbanan ur barriärperspektivet, men främst indikatorer på att kollektivtrafiken kan främja det sociala kapitalet på olika nivåer.

Framkomlighet för Tvärbanan är prioriterat med Kistagrenen i Ursvik enligt Greiff, där tillgänglighet lokalt kan påverkas men att man satsar mycket på övergångsställen. Apropå tillgänglighet menar Saveros att det man vinner på att det inte är barriär förloras i reshastighet. Järnvägsaktig spårväg på egen banvall får naturligtvis kortare restider än alternativet med integrerad spårväg. Det är en ständig utmaning och del i ekvationen med liknande projekt. Denna återkommande balansgång identifieras även i studier av Utsunomiya (2016) samt Di Ciommo, Ortúzar och Comendador (2016). Även i TRAST (2015) uppmärksammas restid och turtäthet som nyckelaspekter för en tillgänglig kollektivtrafik. Lindahl på Trafikförvaltningen menar att balansgången handlar om att inte ha Tvärbanan i egen banvall, men samtidigt inte blanda den med övrig vägtrafik. Genom att ha spårvägen i eget kollektivtrafikutrymme i gaturummet kan framkomligheten ändå vara god. Så har man tänkt mycket i utbyggnaden av Kistagrenen enligt respondenten.

För att undvika att spårvägen blir till en barriäreffekt menar Bretz att just vad spåret läggs är av stor vikt. Spårvägen bör användas i att stärka stråk och öka framkomligheten till olika målpunkter. Att transportinfrastruktur med få barriärer kombinerat med hög turtäthet kan anses öka aktivitetsmönstret och nivån av tillgänglighet framgår i tidigare studier (Utsunomiya, 2016). Detta ökar i förlängningen möjligheten att komma i kontakt med andra människor och möjliggör att stärka det överbyggande sociala kapitalet enligt Utsunomiya (2016), ett resonemang som överensstämmer med Putnams (2000, s. 213-215) tidigare nämnda studier. Låg lokal tillgänglighet och ökade avstånd mellan olika funktioner anses även av Coleman (1988, 1993) ha minskat det sociala kapitalet.

I den analyserade empirin framgår vilka spänningar som kan uppstå mellan å ena sidan den konventionella synen på vad kollektivtrafik är, och hur den då bör utformas, och vad som krävs för att den ska vara ett medel för att möjliggöra ökad tillgänglighet och socialt kapital. Nästintill samtliga respondenter från intervjuerna förtydligar vikten av noggrannhet i utformningen för att minimera Tvärbanans barriäreffekter, detta inte minst då flera berörda kommuner handskas med trånga och täta stadsmiljöer. Trafikförvaltningen anses även ha ändrat inriktning och börjat prioritera barriärfrågan tydligare. Samtidigt varierar utformningen stort i befintlig dragning, där flera perspektiv tillkommit i pågående utbyggnad, men där vissa existerande delar stigmatiseras och målas upp som dåliga exempel med barriäreffekter som följd. Det är även intrycken från utförda deltagande observationer. Det framgår också i intervjuerna att Tvärbanan kan fylla en viktig funktion som barriäröverskridare, vilket upplevelsen från deltagande observationer och spontanintervjuerna med tillfrågade resenärer även pekar på. Detta kan i sin tur förenkla sammankopplingen mellan fysiskt segregerade områden.

6.4 Tvärbanan integrerad med övrig stadsmiljö? - Konsekvenser ur ett tillgänglighetsperspektiv

Sedan beslutet om Kistagrenen togs menar Blandeau och Lindahl på Trafikförvaltningen att en nyckelfråga har varit att grenen ska gå mer tydligt i stadsmiljö jämfört med tidigare, detta mot bakgrund av tydliga politiska direktiv. Skolor har tillkommit sedan Kistagrenen börjat byggas och dessa har enligt Blandeau i viss mån anpassats just efter Tvärbanan, så även mycket annat inom stadsutvecklingen:

Så är det med hela stadsplaneringen. Det är därför det inte alls blev populärt när man plötsligt började ifrågasätta Kistagrenen. Både Sollentuna, Stockholm och Sundbyberg kom och sa ”Hallå där, nu har vi planerat, vi ska bygga bostäder, butiker och skolor här med tanke på att det kommer en Tvärbana som gör att folk kan ta sig dit, vi kan inte bara ta bort det” [...]. All stadsplanering har anpassats till sträckan, så har det varit.

Lindahl anser att det med Kistagrenen skett ett skifte mot bakgrund av de nya politiska direktiven, och att folk på Trafikförvaltning börjat förstå att man måste ha spårvägen i mindre skala, med lägre hastighet och mer integrerad i stadsmiljön. Trots att respondenten anser att vissa kollegor fortfarande tänker lite väl mycket på Tvärbanans framkomlighet har spårvägen snarare blivit ett verktyg för stadsutveckling än en separat snabbspårväg, och så har man börjat jobba i organisationen. Det har blivit ett större helhetsgrepp med Tvärbanan som medel för ökad tillgänglighet, där spårvägens strukturerande förmåga är särskilt intressant att utgå ifrån. I befintlig sträckning har det enligt Lindahl utvecklats mycket i Hammarby sjöstad och i Kistagrenen kommer spårvägen vara mer integrerad, som vid Ursvik i Sundbyberg.

Saveros menar att Sollentuna i utbyggnaden av Kistagrenen tillsammans med övriga kommuner tidigt ville ha en mer integrerad stadsspårväg som en del av mer kollektivtrafiknära, blandade och tillgängliga stadsmiljöer. Respondenten ser annars Tvärbanan som en del i framtagandet och förstärkningen av stråk. I Sollentuna sker det mycket förtätning med byggande främst i befintlig stadsmiljö, så det gäller att kombinera detta med en tillfredsställande kollektivtrafik. För att Tvärbanan ska vara attraktiv och tillgänglig måste den vara en del av stadsmiljön enligt respondenterna. Detta för tankarna till Lucas (2012) som påpekar att trafikplaneringen behöver integreras med stadsplaneringen i stort. Endast då kan problematiken kring social exkludering och tillgänglighet ses ur ett helhetligt perspektiv, med betoning på tvärsektionellt arbete.

Nivån av socialt kapital kan enligt tidigare forskning variera mellan områden med likvärdig socioekonomisk status där utformningen av stadsmiljön och vilka transportsystem som prioriteras kan anses spela en viktig roll (Wood et al., 2008; Kamruzzaman et al., 2014). En blandad stadsmiljö med integrerad kollektivtrafik möjliggör interaktioner mellan människor precis som förandet av tillit, vilket är viktigt med avseende på det sociala kapitalet (Bertolini, 1999; Mason, 2010; Schwanen et al., 2015). I stadsmiljöer där naturliga möten inte sker tenderar interaktioner, förståelsen och tilliten mellan heterogena grupper utebli (Jacobs, 1961, s. 70-75). Samtidigt kan vardagliga interaktioner skapa en känsla av lokal tillhörighet vilket stärker lokalsamhället och det sociala kapitalet där (Putnam, 2000, s. 93-94). Motsättande resultat identifieras också då annan forskning visar att en sådan stadsmiljö inte behöver korrelera med starkt socialt kapital, där främst områden med en stor koncentration arbetsplatser istället kan ha negativa effekter (Noland, Puniello & DiPetrillo, 2016).

I regionplanen framförs att ökad tillgänglighet för de som reser kollektivt i de regionala stadskärnorna är ett uttalat mål och att regionens aktörer måste arbeta med bebyggelsens lokalisering i så goda kollektivtrafiklägen som möjligt (Region Stockholm, 2018). Uttalandena från respondenterna

överensstämmer med detta. Vidare nämns vikten av hur regionens invånare samspelar med varandra och att se regionen som ett socialt helhetligt system och inte som enskilda kommuner (ibid., 2008:14). Knutpunkter och mötesplatser nämns som essentiella för människors relationer och för att motverka segregation (ibid.). Detta avspeglas i Greiffs uttalande då hon påpekar att en funktionsblandad stadsmiljö eftersträvas i Sundbyberg där kollektivtrafiknära lägen och att binda stråk utgör en central del. I Ursvik utgår man från Tvärbanan när man bygger, där spårvägen går i huvudstråket. Vid huvudstråket lägger man krav på verksamhetslokaler längsmed gatan i detaljplaner, och det förväntas vara mest människor som rör sig där. Man vill ha Tvärbanan centralt och skapa en stadsgata längsmed Tvärbanestråket med närhet till service.

Under den första deltagande observationen noteras alltifrån moderna statsutvecklingsområden till miljonprogramsområden, industriområden och villabebyggelse under resan, och det skiljer sig stort i vilken typ av stadsmiljö som präglar de hållplatsnära områdena längsmed Tvärbanan. I Hammarby sjöstad noteras vilken central roll den har i huvudstråket, något som även uttrycks i flera spontanintervjuer med resenärer, med service och verksamhetslokaler längsmed gatan. Stadsspårvägs känslan är tydlig med liv och rörelse runtom, där människor kan ta sig tillsynes enkelt till och från Tvärbanans hållplatser och över spåret. Under den totala resan mellan Sickla och Solna är skillnaderna dock noterbbara, där stadsspårväg och snabbspårväg alterneras. Även Gröndal utmärker sig med stadsspårvägskarakter med närhet till service och vad det innebär för resenärerna. Här är hållplatsläget precis intill trottoaren med möjlighet att nå bibliotek, apotek och matbutiker några få meter från denna. Exempelvis använde sig flera resenärer av Tvärbanan för att ta sig till och från Gröndals vårdcentral. I Gröndal rör sig mycket äldre personer och barnfamiljer men även yngre skolelever, så även på och av spårvagnen. Tvärbanan går i samma rum som övrig trafik och köer bildas vid hållplatserna. I områden där den är mer integrerad i stadsmiljön uppfattas den som ett lugnt och relativt sakta transportslag, medan den i områden som Johannesfred, Solna och Karlsbodavägen är tydligare snabbspårväg och går mer separat.

Under spontanintervjuerna med resenärer i Hammarby sjöstad och södra Hammarbyhamnen uttalar samtliga respondenter att Tvärbanan är det naturliga transportmedlet i området. En av dem gillar att den går strukturerat över mark, relativt snabbt men stör ändå inte i stadsmiljön. Hon reser med Tvärbanan varje dag till sysselsättning, service och för att hälsa på familj. En annan respondent uttrycker att hon bara ser fördelar av Tvärbanan i området och hon tar den nästan varje dag till skola, affärer och för att träffa kompisar. Ytterligare en tillfrågad resenär menar att det är krångligt att använda andra transportslag samma sträcka och att han knappt tänker på det, att åka Tvärbanan ter sig naturligt då den har en så tydlig roll i stadsdelen och är lätt att nå. I Liljeholmen uttrycker en respondent att Tvärbanan känns mer attraktiv då den ringlar genom stadsmiljön.

Under en andra deltagande observation noteras i Hammarby sjöstad att Tvärbanan delar hållplatser med bussar som går i samma körfält. Där rör sig många över spåret via olika övergångar. I Sundbyberg, där Tvärbanan går med övrig vägtrafik, menar en av resenärerna att hon ser det som en nackdel att Tvärbanan där går i samma körfält som övrig trafik, då det bildas köer och blir trångt. Det anser hon påverkar framkomligheten i centrum. I Gröndal menar en respondent att det känns naturligt med Tvärbanan i gaturummet, att det är ett enkelt och lättillgängligt transportslag i vardagen, främst till jobbet. Ytterligare en resenär i området menar att spårvägen saktar ner trafiken lite för mycket och att det lätt bildas köer. Han tycker dock att det är väldigt bra med en spårväg så centralt och lätt att åka med, att den har en självklar roll i området. Han åker själv en handfull gånger i veckan, främst till sina vänner.

6.4.1 Balansen mellan framkomlighet och stadsmässighet

Lindahl på Trafikförvaltningen menar att i Gröndal och Sundbyberg, där Tvärbanan går i blandtrafik med bilar, stoppas Tvärbanan upp alldeles för mycket, bildar köer och att det är för dyrt att ha det så. Där är Hammarby sjöstad istället idealet, där spårvägen går i gaturummet men i separat kollektivtrafikutrymme med bussar. Stadsmässighet och integrerad spårväg behöver inte innebära att den blir mindre attraktiv och framkomlig enligt respondenten, där en tydligare differentiering görs. Är spårvägen integrerad i stadsmiljön men i separat kollektivtrafikutrymme finns det möjlighet att öka turtätheten och göra hållplatslägena mer tillgängliga för resenärer. Går Tvärbanan i egen banvall riskerar den att bli mindre tillgänglig och utgöra en för tydlig barriäreffekt, men går den i blandtrafik påverkas framkomligheten för mycket. Alternativet som det är i Hammarby sjöstad är alltså önskvärt, och där har man på Trafikförvaltningen tagit inspiration från studiebesök i Frankrike i utbyggnaden av Kistagrenen. På så sätt kan Tvärbanan gå där människor är, blir lättare att nå för olika grupper och tillgänglighet i staden ökar.

I Sundbyberg menar Greiff att Kistagrenen i Ursvik kommer bli helt annorlunda jämfört med hur det är i centrum med befintliga Solnagrenen i blandtrafik och att den nya grenen kommer få sitt behövda utrymme i gatan. Det kan möjligen påverka tillgängligheten lokalt, men hon menar att alternativet med blandtrafik saktar ner för mycket och bildar köer. Här synliggörs likvärdiga resonemang från såväl Trafikförvaltningen som berörd kommun. Spontanintervjuerna med resenärerna understryker just den identifierade balansgången mellan Tvärbanans framkomlighet och roll i stadsrummet, och spårvägen i Gröndal framhålls av Lindahl på Trafikförvaltningen som problematisk just för att den där går i blandtrafik och skapar köer. Samtidigt pratar Bretz på Stockholms stad om Tvärbanan som väl integrerad i stadsmiljön och som ett positivt exempel just i Gröndal.

Perspektiven kring stadsmässighet kan kopplas till Coleman (1993, 1988) som menar att det är främst starka lokalsamhällen som genererar socialt kapital och Putnam (2000, s. 121-143) uppmärksammar samtida fragmentariska, sociala konsekvenser av uppdelningen mellan funktioner. Detta har lett till att mindre stadsdelar med identitet och lokalkänsla blivit allt mer sällsynt. Socialt kapital inom homogena grupper visar sig dock kunna få effekten att avstånden och ojämlikheterna till andra grupper förstärks (Portes, 1998). Utifrån respondenternas kommentarer framgår att ambitionen finns att skapa mer levande och tillgängliga stadsmiljöer i enlighet med regionplanen, och att Tvärbanan används som ett verktyg för detta (Region Stockholm, 2008:14, 2018). Även resultaten från spontanintervjuerna med resenärerna visar på vikten av att Tvärbanan är lättillgänglig och har en tydlig roll i stadsmiljön, vilket kan resultera i att såväl resandet som mer tillgängliga stadsmiljöer möjliggör interaktioner (Shove, 2002; Schwanen et al., 2015; Dempsey et al., 2012). Samtidigt uppmärksammas att individers sammanhang och sociala nätverk breddas genom pendling, något som kan stärka det överbyggande sociala kapitalet mellan olika socioekonomiska grupper (Viry, Kaufmann & Widmer (2009, s. 121-143). Genom ökad interaktion mellan heterogena grupper kan socialt kapital på en makro-nivå stärkas regionalt i enlighet med de mål som nämns i regionplanen (Woolcock, 1998; Bhandari & Yasunobu, 2009; Region Stockholm, 2018). Ökad tillgänglighet och framkomlighet i den lokala kontexten kan å sin sida stärka mikro-nivån av socialt kapital i lokalsamhället (ibid.).

Kistagrenen har även enligt Projektledaren en tydlig roll i övrig stadsplanering då ytterligare boenden, arbetsplatser och andra målpunkter kommer att komma till längsmed spårvägen. Greiff förtydligar att Tvärbanan har en central roll i stadsbyggnaden i Sundbyberg och att inriktningen generellt är att god kollektivtrafik ska finnas på plats från dag ett i ett område. Så blir fallet med Tvärbanans Kistagren i västra delarna av området Ursvik. Där har man längtat efter Tvärbanan och väntat länge på att klartecken skulle komma då det i dagsläget är relativt bilberoende, men med Tvärbanans invigning

kommer det inte vara så i samma utsträckning. Bretz menar att Tvärbanan gör det möjligt för en ny typ av stadsutveckling längsmed dragningen och understryker likt Greiff att idealet är att transportsystemet är först på plats och att sedan bostäder tillkommer, detta för att öka möjligheterna att människor etablerar ett visst resmönster redan vid inflyttning. Detta resonemang överensstämmer helt med vad som framförs i den regionala utvecklingsplanen (Region Stockholm, 2018). Finns det ingen fast kollektivtrafik blir ofta bilen det naturliga valet, och det ser Bretz som ett problem med Tvärbanan, att den ofta kommer in i bilden relativt sent. Det är något som även Lindahl på Trafikförvaltningen berör angående Kistagrenen, men att det mest beror på förseningar mot bakgrund av återremitteringen och osäkerhet från politiken bakåt i tiden. På flera håll finns det stora utbyggnadsmöjligheter, och då är det viktigt att spårvägen är på plats tidigt.

Mot bakgrund av respondenternas uttalanden är det viktigt att uppmärksamma att fördelningen i tid och rum av de politiska, sociala och ekonomiska delarna av samhället påverkas av stadsmiljön, dess utformning och transportsystemen (Cass et al., 2005). Detta får i förlängningen påverka på människors möjligheter att nå sysselsättning, service och sociala nätverk. Städer där kollektiva färdmedel prioriteras leder i sin natur till att dess fortsatta utveckling sker inom gång- eller cykelavstånd till hållplatser och stationer, vilket ofta resulterar i kompaktitet i stadsmiljön (Schiller, Bruun & Kenworthy, 2010, s. 26-29). Det kan i sin tur möjliggöra att fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer beblandas och interagerar. Resonemanget synliggör varför det är så viktigt att Tvärbanan utgör en del av en större samplanering, även då tillgängliga och blandade stadsmiljöer kan minska individens behov av att resa längre sträckor för att delta i samhällslivet (Urry, 2000, 2002). Enligt Projektledaren har målet att ta hänsyn till målpunkter funnits med sedan ett tidigt stadie i arbetet med Kistagrenen, och resultatet från övriga intervjuer pekar också åt den directionen.

Den här analysdelen understryker vikten av att Tvärbanan används som ett verktyg inom stadsutvecklingen och bidrar till nya knutpunkter i stadsmiljön. På så sätt kan lokala centrum växa fram och möjliggöra större aktivitet, ökad tillgång till samhällsservice för olika samhällsgrupper och samtidigt göra Tvärbanan mer tillgänglig för att resa vidare till andra områden. Resultatet pekar på att utvecklingen går åt det hållet inom Trafikförvaltningen och att det numera råder större konsensus mellan aktörerna jämfört med tidigare. Eftersträvandet av en integrerad kollektivtrafik kan få effekter såväl på det sammanlänkande sociala kapitalet som det överbryggande, men även mikro- och makronivåerna. Samtidigt uppmärksammas att Tvärbanans framkomlighet är viktig för människors vardagliga resande, där eget kollektivtrafikutrymme i gata framförs som det bästa alternativet för att även generera positiva stadsmiljöeffekter.

6.5 Att sammanbinda på tvären i ett annars radialt strukturerat kollektivtrafiknät

Blandeau på Trafikförvaltningen menar att Tvärbanans Kistagren kommer gå genom helt olika typer av områden, alltifrån industriområden, naturområden till tät bostadsbebyggelse. Respondenten anser att Tvärbanan i sin helhet på flera sätt är unik i Storstockholm, inte minst då den går på tvären och inte följer det radiala mönster som tunnelbanan och pendeltågen gör. På så sätt kan områden som annars inte haft någon större kontakt sammankopplas. Längsmed Kistagrenen har Blandeau med kollegor på Trafikförvaltningen identifierat flera olika behov då exempelvis vissa områden är fattiga på livsmedelsbutiker, där Tvärbanan nu möjliggör att nå sådana inom ett fåtal minuter. Att Tvärbanan går genom stadsmiljön som en rundslinga nämner även Projektledaren som nästintill unikt i en Stockholmskontext vilket leder till att den kan fylla en stor funktion i att binda samman olika stadsdelar på tvären där tillgängligheten annars är dålig. Respondenten pekar på exemplet om man ska ta sig från Rissne torg till Bromma i dagsläget med kollektiva färdmedel, vilket kan vara krångligt och innebära flera byten, såvida man inte åker bil. Med Tvärbanan på plats kan det förenkla om man vill göra den resan.

Även Lindahl på Trafikförvaltningen menar att Tvärbanan fyller en viktig funktion och förbättrar sammanbindandet på tvären, men för det krävs god framkomlighet. Då kan den både avlasta tunnelbanan och pendeltågen och möjliggöra för resenärer att åka längre sträckor utan byten. Enligt respondenten kommer Tvärbanans Kistagren kunna bidra med att binda samman områden där avsaknaden i dagsläget av framkomlig och strukturerad kollektivtrafik är påtaglig. Även Bretz menar att det i Stockholm funnits ett tydligt behov av kommunikationsmöjligheter som går på tvären då övrig kollektivtrafik i hög utsträckning går in och ut från centrum.

Under spontanintervjuerna med resenärerna uttrycker en respondent att det hade varit osmidigt utan Tvärbanan till och från jobbet i Hammarby sjöstad från bostaden i Liljeholmen, då bussar och tunnelbana inte fyller den funktionen. En respondent som bor i Sundbyberg och jobbar i Hammarby sjöstad menar att han tar Tvärbanan varje vardag just för att den är det enda bra alternativet på tvären. Att det är krångligare med buss menar även en ung respondent vid Globen, som går i skolan i Liljeholmen. För honom är det helt naturligt att ta Tvärbanan den vägen.

En äldre kvinna i Årstaberget anser att Tvärbanan har en stor fördel i att täcka upp ytterområdet runt centrum, och att inga andra transporter gör det på samma sätt. Tidigare när hon jobbade tog hon Tvärbanan varje vardag, men nu använder hon den för att hälsa på barnbarnen och menar att det hade varit besvärligt annars. I Gröndal menar en respondent att hon reser varje vecka med Tvärbanan då hon har vänner och familj i Årsta som hon hälsar på. Då är Tvärbanan ett enkelt och framkomligt alternativ. Under ytterligare en konversation menar respondenten att hon åker såväl i nordvästlig som östlig riktning med Tvärbanan varje vecka för att göra ärenden och hälsa på vänner, och uttrycker att det borde finnas fler linjer som Tvärbanan i ytterområdet runt Stockholm. Spontanintervjuerna med resenärerna vittnar om att Tvärbanan fyller den viktiga funktion på tvären som även framförs i intervjuerna med involverade aktörer.

I Solna centrum menar en respondent att Tvärbanan fyller ett stort behov när han ska röra sig i sydlig och sydöstlig riktning runt Stockholm, att det hade gått snabbare att åka in till centrum och sedan ut men att det känns osmidigt. Han åker Tvärbanan just denna gång för ett läkarbesök. En äldre kvinna som bor i närheten av Sundbyberg hälsar på sina barnbarn i Liljeholmen varje vecka och tar då Tvärbanan, och även hon vill undvika att åka tunnelbana via centrum. Hon tycker är Tvärbanan känns mer tillgänglig. På Stora Essingen menar en annan tillfrågad resenär att Tvärbanan är ett föredöme,

dels som spårväg men även att den går på tvären i ytterområdet, och att hon åker med Tvärbanan för ärenden och att träffa familj.

Även dessa spontanintervjuer förtydligar att Tvärbanan är ett uppskattat transportslag och att den används till många olika målpunkter och sammanhang. Uttalandena pekar på det som Urry (2000, 2002, 2007) understryker, att möjligheten till mobilitet spelar en viktig roll för ökat samhällsdeltagande och kan möjliggöra att enklare nå service, sysselsättning och ta del av sociala nätverk för olika grupper i samhället. Kopplingen mellan goda transportmöjligheter och ett mer inkluderande samhälle kan här identifieras, vilket kan ses som en förutsättning för att stärka det sociala kapitalet (Stanley et al., 2010). Ökat resande och stärkt socialt kapital kan minska riskerna för social exkludering och utanförskap för mer utsatta grupper (Stanley, Stanley & Henscher, 2012). Det sociala kapitalet mellan vertikala sociala nätverk på en makro-nivå kan främja integration och social sammanhållning (Woolcock, 1998). Sett till resenärernas uttalanden kan Tvärbanan ses som en bidragande faktor för en sådan utveckling, inte minst då den sammankopplar fysiskt åtskilda områden som annars inte anses väl anknutna. Resultatet från samtalen kan även ses mot bakgrund av Bourdieu (1986) som menar att volymen av det sociala kapitalet baseras på storleken av ens sociala nätverk och övriga former av kapital, alltså ekonomiskt- och kulturellt kapital. Dessa ses som tydligt sammanbundna och reproducerar varandra. Tvärbanan används av resenärerna för olika typer av samhällsdeltagande och interaktioner, och flera av dem uppmärksammar dess möjliggörande roll i att resa på tvären. Möjliggörandet att nå sysselsättning, sociala nätverk och samhällsservice kan således leda till många olika följd effekter, samtidigt som begränsningar kan reproducera och förstärka utanförskap och minskade möjligheter till samhällsdeltagande. Bourdieus (1986) tankegångar kan enligt Schwanen et al. (2015) bidra just med att förstå reproduktionen av ojämlikheter och social exkludering, och vilken möjliggörande roll kollektivtrafiken kan spela för att öka tillgängligheten. Möjligheten till mobilitet är så central för individers samhällsdeltagande att det kan kategoriseras som ytterligare en form av kapital, tätt kopplad och reproducerande med övriga former (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004).

Målet att koppla ihop fysiskt frånskilda områden i det halvcentrala bandet har enligt Bretz varit tydligt med Tvärbanan. Inom stadsplanering handlar det om att möjliggöra för möten och ökad tillgänglighet genom en god infrastruktur. Han anser att Tvärbanan möjliggör för människor att utveckla nya resmönster och koppla ihop stadsdelar som är fysiskt segregerade från varandra, vilket är ett tydligt Stockholmsdilemma då staden i hög utsträckning är uppbyggd i enklaver. En fördel med Tvärbanan är enligt Bretz att den skapar tydlighet och ett enklare resmönster just på tvären, då i relationen främst till bussen som inte har samma strukturerande karaktärsdrag. Även Saveros påpekar detta, vilket förenklar att planera och bygga med utgång i Tvärbanan, något som får effekt på den långsiktiga planeringen. Detta överensstämmer med rekommendationer från Boverket (2013) samt TRAST (2015) och nämns som en av de stora fördelarna med spårvägen som transportsystem av Vuchic (2000, 2005). Respondenternas kommentarer kan kopplas till tidigare studier som visar att överbryggande relationer och socialt kapital korsar socioekonomiska skillnader i högre utsträckning än de sammanlänkande motsvarigheterna (Geys & Murdoch, 2010). Om Tvärbanan har den möjliggörande roll som Bretz antyder kan den bidra med den ökade blandning av heterogena grupper som eftersträvas i regionen (Region Stockholm, 2008:14). Att sammankoppla fysiskt frånskilda stadsdelar är en aspekt som även Legeby (2013) anser kunna motverka social exkluderingen och segregation. Vidare identifierar Boverket (2010) kollektivtrafiken som en nyckelfaktor för att sammanlänka fysiskt segregerade områden, vilket är perspektiv som framgår i respondenternas uttalanden.

Även Saveros menar att det är ett uttalat mål bland kommunerna och Trafikförvaltningen med Kistagrenen att skapa förbättrade tvärförbindelser, då de som idag existerar längsmed den berörda

sträckan inte är bra. Greiff menar att kopplingen från Rissne till Sundbybergs centrum kommer bli mycket bättre med Tvärbanans Kistagren, där man i nuvarande projekt i Ursvik skapar en stadsgata där tvärförbindelser blir aktuellt. I dagsläget är tvärförbindelsen med Sundbyberg väldigt dålig, där Kistagrenen kommer fylla en viktig funktion enligt respondenten. Det kommer bli genare vägar och på sina ställen finns det inte kollektivtrafik sedan tidigare, och i så fall dålig sådan med svagt flöde mellan berörda områden. Tvärbanan kan bidra med att korta ner avstånden längsmed sträckan och öka möjligheterna att förflytta sig. Även detta uttalande förtydligar Tvärbanans roll för att öka tillgängligheten i det halvcentrala bandet. Med Tvärbanan riktas mindre fokus på Stockholms innerstad, där man nu istället binder ihop områden utifrån. Det bidrar enligt Greiff till att binda stråk och fokusera på andra områden med fokus på flerkärnighet.

I det analyserade materialet framgår Tvärbanans sammanlänkande funktion på tvären i relation till det radialt strukturerade kollektivtrafiknätet, främst med tunnelbanan och pendeltågen. Det pekar även på att Tvärbanan bidragit till ökad tillgänglighet till viktiga målpunkter för tillfrågade resenärer. Ett tydligt behov av kommunikationsmöjligheter på tvären i en Stockholmskontext identifieras, där Tvärbanan framstår som nästintill unik mot bakgrund av såväl kvalitativa intervjuer som spontanintervjuer med resenärer. Den strukturerande förmågan som spårvägen har jämfört med buss framförs som väsentlig för att sammanbinda fysiskt segregerade områden, men även som utgångspunkt i vidare stadsutveckling.

6.6 Vikten av transportnoder

Under de deltagande observationerna noteras möjligheten att kombinera Tvärbanan med annan kollektivtrafik för att röra sig mot centrum eller utåt, och att flödet av resenärer är påtagligt vid huvudsakliga transportnoder såsom Gullmarsplan, Liljeholmen, Årstaberget, Alvik och Sundbyberg. I Sundbyberg är flödet av resenärer relativt stort främst på eftermiddagen med mycket liv och rörelse på gatorna med flertalet butiker, många större kontor men också bostäder nära spårvägen. Utöver tunnelbana, spårväg och bussar går även järnvägen västerut från Stockholm här med möjlighet till byten. Även i Alvik är bytesmöjligheterna många, där Tvärbanans hållplats ligger precis vid ingången till tunnelbanan och med anslutning till busstorg. Här finns dessutom en koppling till spårvägslinjen Nockebybanan. Gullmarsplan utgör en av Tvärbanans huvudsakliga knutpunkter med många människor som går på och av, inte minst för att byta till tunnelbanans gröna linje i vertikal riktning. I Årstaberget kopplas Tvärbanan med pendeltåg och bussar, och även här är det ett relativt stort flöde med resenärer under samtliga observationer. I Liljeholmen noteras möjligheten att resa vidare med tunnelbanans röda linje samt buss. Dessa observationer vittnar om att Tvärbanan utgör en länk i ett större kollektivtrafiknät och kan utöver att sammanbinda områden längsmed linjen även möjliggöra en ökad tillgänglighet inom staden och regionen i sin helhet. Dessutom framgår på många håll hur dessa transportnoder utgör viktiga punkter för vidare stadsbyggnad, med mycket pågående arbete även längsmed existerande linje och med service, bostäder och arbetsplatser i närheten av hållplatserna.



Figur 9: Tvärbanans hållplats vid tunnelbanestationen i Alvik

Vad beträffar spontanintervjuerna med resenärer så menar flera respondenter i Hammarby sjöstad att de ofta tar Tvärbanan till Gullmarsplan och byter in mot centrum. Vid Sickla udde menar en respondent att hon alltid byter till Tvärbanan vid Gullmarsplan för att ha skolidrott, och att det är krångligt att ta sig den vägen annars. En nyligen inflyttad resenär menar att Tvärbanan är bra för att byta vid Gullmarsplan och Liljeholmen, till jobb och för ärenden, och vid Globen menar ytterligare en tillfrågad resenär att han byter varje dag till tunnelbana där för att ta sig till skolan.

Även i Årstaberget uttrycker en resenär att han endast åker Tvärbanan för att byta till pendeltåget eller tunnelbana, främst till skola och träning. Han tycker kopplingen är bra och menar att Tvärbanan möjliggör att ta sig vidare in till innerstaden. En kvinna vid samma hållplats uttrycker att även hon tar Tvärbanan för att byta mot centrum och tycker att det är en bra kombination med övriga kollektivtrafiknätet. Det förenklar när hon ska hälsa på barn och barnbarn. Resultatet från

spontanintervjuerna pekar mot att möjligheten till byte utgör en central aspekt med Tvärbanan för en ökad tillgänglighet till olika målpunkter och sociala nätverk, och i Gröndal menar flera av de tillfrågade resenärerna att de använder Tvärbanan helt eller delvis för att ta sig till Liljeholmen och tunnelbanans röda linje, och att den kopplingen är en av de stora fördelarna sedan Tvärbanan kom till. Vid Solna station menar flera respondenter att de byter till andra transportslag när de åker Tvärbanan, såväl för att handla som till jobb och skola.

Att skapa förbindelse med andra transportsystem är en viktig aspekt med Tvärbanan enligt Blandeau, inte minst för att individer lättare ska nå service och sysselsättning. Att skapa tydliga transportnoder är något som enligt Bretz funnits med från första början vad gäller utbyggnaderna av Tvärbanan och särskilt Kistagrenen, där det skapas fler bytespunkter. Att kunna kombinera olika transportslag är en prioriterad fråga. Vikten av att integrera transportsystemen för ökad framkomlighet och tillgänglighet för olika samhällsgrupper framgår i Cerveros (2013) studier. En ökad tillgänglighet till och från kollektivtrafiksystemen anses öka effektiviteten för kollektivt resande och vara en förutsättning för att fler människor ska resa kollektivt, och enligt TRAST (2015) bör transportnoderna ha en strategisk utplacering med en utformning som förenklar byten till andra transporter.

Även Lindahl på Trafikförvaltningen menar att det med Tvärbanan är ett uttalat mål att koppla ihop tunnelbanan, där samtliga linjer förutom Ropsten-Östermals torg kommer vara integrerade när Kistagrenen är på plats. Även anslutningar till pendeltåg finns med tydligt i arbetet. Han menar att många möjligheter skapas ur ett tillgänglighetsperspektiv, där kopplingen till hela kollektivtrafiksystemet blir tydligt. Tvärbanans Kistagren kommer även enligt Saveros koppla samman kollektivtrafiken för Sollentuna då pendeltåget i Helenelund integreras med tunnelbanan i Rissne och Kista, där Tvärbanan utgör en viktig länk. Greiff berättar att det finns ett mobilitetsprogram i Sundbyberg där transportsystemen planeras så samordnat som möjligt, och genom just Ursvik går exempelvis regionala cykelstråket från Kista där man i ett tidigt skede vill samordna transportsystemen och har Tvärbanan centralt med i bilden.

Bretz menar vidare att utbyggnaden av Kistagrenen innebär möjligheter till nya stråk främst vid den norra delen av linjen, där man kan sammankoppla olika transportsystem för att möjliggöra en enklare framkomlighet. Han nämner att Kista är den största arbetsplatsen utanför Stockholm city och att många åker bil till området, och förhoppningen med Tvärbanan är att det ska bli lättare att ta sig till och från arbetsplatsen med andra transportmedel. Även enligt Projektledaren är ambitionen att skapa transportnoder och att knyta samman det kollektiva resandet uttalat och väl förankrat i projektet med Kistagrenen. På så sätt kan kollektivtrafiken inneha en viktig roll för att öka tillgängligheten regionalt, vilket kan anses särskilt relevant för att stärka den överbyggande delen av socialt kapital (Stanley et al., 2019). Bretz tankegångar stämmer överens med ett sådant resonemang. Tvärbanans möjliggörande roll för att nå arbete, skola, service och sociala nätverk kan knytas till Bourdieus (1986) kapitalteori att nivån av det sammanlagda kapitalet utgör individens status i samhället, och förtydligar att vardagligt resande handlar om långt mycket mer än att ta sig från en punkt till en annan, utan förenar människors vardag och möjligheten till samhällsdeltagande (Shove, 2002; Geys & Murdoch, 2010; Schwanen et al., 2015). Urry (2007) menar vidare att ojämlika förhållanden till mobilitet uppkommer från skillnader i status, makt och tillgångar, vilket kan relateras till Bourdieus (1986) teori kring hur de olika kapitelen reproducerar varandra. Även i Stockholmsregionen ses det kollektiva resandet som ett gemensamt rum med möjlighet att interagera och utveckla sociala relationer, och där socialt kapital som begrepp förtydligar vikten av att möten mellan olika grupper bör främjas (Region Stockholm, 2018:14). Knutpunkter och sammanbindandet av kollektivtrafik nämns som en nyckelaspekt ur det perspektivet. Här synliggörs Tvärbanans möjliggörande roll för ökad tillgänglighet till olika

samhällsfunktioner genom att vara integrerad med övriga kollektivtrafiknätet och hur det i förlängningen kan påverka det sociala kapitalet.

Samtidigt menar Lindahl att man med Kistagrenen förbereder för att bygga en hållplats i Solvalla med anslutning till pendeltåg ifall man i framtiden vill bygga bostäder där. Tvärbanan kan innebära nya möjligheter vad gäller tillgänglighet och rörlighet såtillvida att de nya hållplatserna kan fungera som utgångspunkter vidare i stadsutvecklingen. Att utgå från hållplatslägena i den kommunala planeringen nämns även av Projektledaren och samtliga respondenter från involverade kommuner som en viktig aspekt med Kistagrenen. Hållplatsnära stadsmiljöer som växer fram med gångavstånd till kollektivtrafik nämns i flera studier som väsentligt för möjliggörandet av socialt kapital och mer inkluderande städer (Dempsey et al., 2012; Mason, 2010). Det kan dels öka framkomligheten till lokala målpunkter och motverka att grupper utan bil exkluderas från olika samhällsfunktioner, men också möjliggöra stadsmiljöer där människor lättare beblandas och interagerar (Kamruzzaman et al., 2014). På grund av ökad bilism och rumslig segregation har den typen av stadsmiljöer blivit allt ovanligare, vilket enligt Coleman (1988, 1993) resulterat i stora förändringar i människors relationer till varandra och försvagat den lokala anknytningen och sammanhållningen.

Analysen av insamlad empiri med utgång i transportnoderna uppmärksammar Tvärbanans möjliggörande roll även tack vare att den är integrerad med det övriga kollektivtrafiknätet, vilket ökar möjligheten till samhällsdeltagande för flera grupper och kan föra heterogena sociala grupper närmare. Inte minst uttrycker flera resenärer hur viktiga bytesmöjligheterna är för att nå önskade målpunkter. Detta kan kopplat till litteraturen anses få positiva effekter på det sociala kapitalet. Även att transportnoder kan fungera som utgång i vidare stadsutveckling för att möjliggöra mer inkluderande städer framgår, där resultatet indikerar på att sådana perspektiv tydligare integreras i utbyggnaden av Kistagrenen och att frågan är central i berörda kommuner.

6.7 Socioekonomiska skillnader och Tvärbanans överbyggande roll

På en nationell nivå framhålls att det viktigaste med kollektivtrafiken är att den ska möjliggöra en ökad tillgänglighet till arbete, skola, fritidsaktiviteter, vård och kultur för alla i samhället (SOU 2003:67). I Stockholmsregionen identifieras ökade socioekonomiska skillnader och segregation, där transportsystemens roll är att skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet och interaktion (Region Stockholm, 2018). Att ha ambitionen att bygga broar mellan människor samtidigt som även de fysiska motsvarigheterna byggs är något som Blandeau menar är fullkomligt vitalt att ha med sig i ett så tidigt stadie som möjligt i arbetet med Tvärbanans Kistagren, inte minst då den binder ihop områden med olika socioekonomisk status. Respondenten förklarar att han och kollegor på Trafikförvaltningen gjort en kartläggning över olika socioekonomiska områden längsmed Kistagrenen för att öka kunskapen. Med hjälp av statistik och GIS-kartor ses inkomst, sysselsättning, hälsotillstånd och liknande parametrar över. I Stockholm rent generellt skiljer det sig oerhört mycket åt om man jämför mellan områden, och därför blir dessa frågor extra viktiga vid infrastrukturprojekt enligt respondenten. Trots det görs inte alltid sådana kartläggningar och analyser. Kartläggningen används enligt Blandeau för att rikta olika insatser, såväl byggandet som kommunikationen, och hur man på fält möter folk och gör aktiviteter. Det har ökat förståelsen för hur viktigt det blir att människor från olika områden längsmed Kistagrenen möter varandra, exempelvis genom konstprojekt där ungdomar involveras. Att involvera barn i berörda skolor bidrar också till ökad kunskap och förståelse för samtliga parter. Enligt Blandeau finns en förståelse för att allt som görs kopplat till utbyggnaden kommer få konsekvenser socialt på ett tydligare sätt jämfört med tidigare.

Socioekonomiskt starkare grupper med bil kan ofta resa på ett friare sätt och har större kontroll över sina liv än mer utsatta motsvarigheter, men där kollektivtrafiken kan inkludera fler grupper och skapa mer jämlika förhållanden (Schwanen et al., 2015). Blandeaus resonemang går att koppla till Banister (2018, s. 53-60) som menar att arbetet inom transportplaneringen måste integrera en mångfald av olika perspektiv och faktorer för att kunna skapa rättvist fördelade och mer inkluderande transportsystem. Blandeau anser att olika grupper gynnas olika mycket av Tvärbanan, och det visar sig att bilinnehav per capita skiljer sig åt stort mellan olika områden längsmed Kistagrenen, där de mest utsatta områdena med flest arbetslösa även är de med färre bilägare. Att då ha möjlighet till en god kollektivtrafik är vitalt.

Blandeau menar att Trafikförvaltningen jobbar med att involvera människor i lokalområdet, vilket även gäller krav på entreprenörer. Respondenten anser att det får påverkan på frågor som skadegörelse och trygghet i områdena och i tidigare studier framgår att socialt kapital har positiva effekter på människors hälsa, välmående och kan reducera brottslighet (Noland, Puniello & DiPetrillo, 2016). Att främja socialt kapital bör även ur det perspektivet vara eftersträvänsvärt bland de aktörer som ska verka för allmänhetens bästa. Coleman (1993, 1988) menar också att när det sociala kapitalet är svagt riskerar kriminaliteten att öka och misstron i samhället växa.

Vid en första deltagande observation noteras i Hammarby sjöstad främst stora åldersskillnader ombord på Tvärbanan med flertalet förskole- och skolklasser men också många äldre personer med vissa rörelsehinder. Vid stationerna Valla torg och Linde i Årsta reser flera föräldrar med barn, ungdomar samt pendlare. Intill Solna centrum och Solna station är variationen av olika etniska grupper som allra tydligast med relativt högt antal resenärer. Under en andra deltagande observation är det i Sundbyberg relativt få passagerare med någon förskoleklass och mestadels äldre ombord. Annars är variationen stor vad beträffar ålder, kön och etnicitet. Vidare vid hållplats Bällsta bro hoppar flera barnfamiljer ombord. I Gröndal är det framförallt en stor del äldre personer som stiger på och av Tvärbanan, och i Liljeholmen är det väldigt blandade åldrar, men mestadels medelålders resenärer och ungdomar. Även

under den avslutande deltagande observationen under rusningstrafik mellan Solna och Sickla är variationen av åldrar, kön och etnicitet stor längsmed större delen av sträckan. Skillnader vad gäller sistnämnda faktor noteras främst mellan ändområdena Hammarby sjöstad och Solna. Givetvis tas i beaktande att endast tre deltagande observationer utförts, men resultatet pekar ändå på att mångfalden av resenärer är relativt stor på Tvärbanan, åtminstone under dagtid.

Intrycken efter de deltagande observationerna är att Tvärbanan har stora möjligheter att sammanlänka olika typer av områden och beblanda olika grupper av människor, men att resan tar lång tid. Samtidigt noteras under samtliga observationer att flera resenärer reser långa sträckor, i vissa fall från ändområde till ändområde. Här är dock variationen stor, då många samtidigt reser fåtalet hållplatser främst till eller från större transportnoder. Bretz på Stockholms stad menar att i och med att Tvärbanan går över en lång sträcka i en båge ökar känslan av att den tar lång tid, men samtidigt är det heller inte tänkt att ta sig från ände till ände med Tvärbanan. Där ses andra transportsystem som mer attraktiva alternativ enligt respondenten, inte minst tunnelbana.

Ovan nämnda resonemang pekar på att det anses ta för lång tid att resa mellan ändområdena med Tvärbanan där stora socioekonomiska skillnader noteras, men samtidigt uttalar flera resenärer att de åker relativt långa sträckor. Vid Solna station menar en respondent att han ofta åker hela sträckan från Hammarby sjöstad till Solna och har inga problem med tiden det tar. I Solna centrum menar en kvinnlig respondent att hon bor i Bromma och hälsar på familj och vänner, åker till kolonilotten, går till tandläkaren samt når sitt jobb med Tvärbanan. Hon har det mesta längsmed linjen och tycker inte det är några tidsproblem att åka längre sträckor. En kvinna vid Sickla udde menar att hon ofta tar Tvärbanan för att hälsa på sin mamma i Alvik och att det tar lång tid, men respondenten menar trots det att spårvägen är det bästa alternativet. Respondenterna i Sundbyberg som reser mellan Liljeholmen och Årsta, i ena fallet för att hälsa på barnbarn och i det andra hem till bostaden från jobbet, åker även dem relativt långa avstånd med Tvärbanan varje vecka. Det finns även tillfrågade resenärer som riktar kritik mot att Tvärbanan inte lämpar sig för längre sträckor. En respondent vid Solna station anser att en nackdel med Tvärbanan är att den går relativt sakta, särskilt i de områden där köer lätt bildas och spårvägen stoppas upp. Ytterligare en resenär vid Solna centrum uttrycker liknande tankar, men att han åker den trots detta. På det hela pekar ändå resultatet på att Tvärbanan kan sammanlänka rumsligt segregerade områden på ett önskvärt sätt, vilket är en nyckelaspekt för att forma överbyggande socialt kapital och beblanda socioekonomiskt åtskilda grupper (Geys & Murdoch, 2010).

6.7.1 Socioekonomiska skillnader längsmed Kistagrenen

Vad gäller socioekonomiska skillnader menar Bretz att variationen är stor längsmed Kistagrenen. Där finns väldigt blandade områden med olika målpunkter och service inom omkring åtta kilometer spårväg som nu kommer länkas samman tydligare. Detta stämmer överens med Blandeaus uttalanden. Vad gäller Tvärbanans inverkan i den lokala kontexten kontra hela sträckan längsmed spårvägen menar Bretz att även här varierar det stort. I Kista kan den kanske till och med få negativ påverkan lokalt, där den inte är så stadsmässig och attraktiv, samtidigt som det kan bli betydligt mer tillgängligt för någon som reser från Sundbyberg eller Rinkeby. I området Ursvik menar Greiff att Tvärbanans Kistagren troligen kommer gynna mest lokalt i kommunen men att Rinkebykopplingen kommer bli viktig, med ömsesidig nytta för båda områdena. Hon vill understryka vikten av bron som byggs mellan Ursvik och Rinkeby för kollektivtrafik, cyklisterna och fotgängarna och som kommer koppla ihop områdena. I Ursvik kommer hållplatsen för Tvärbanan finnas, och i Rinkeby tunnelbanans blåa linje. Rinkeby kommer enligt respondenten få en betydligt bättre koppling till Kista i och med Tvärbanan och hela vägen ner mot Bromma och Alvik. Även Rissne kommer påverkas mycket av Tvärbanan enligt Greiff, där det parallellt byggs mycket i centrum.

Även Bretz uppmärksammar bron mellan Ursvik och Rinkeby där tunnelbanestationen kopplas ihop med Tvärbanan med omkring tio minuters promenad. Det handlar om områden med olika socioekonomisk status som nu får en tydligare koppling, där även Rinkebyborna kommer kunna ta del av tvärförbindelsen med Tvärbanan. Spårvägen möjliggör ett tydligare stråk och att koppla ihop Kista vidare in till Sollentuna kommun och pendeltågsstationen. Just vid Helenelund kommer det tack vare Tvärbanan bli enklare att ta sig förbi E4:an enligt Bretz och Saveros, där gångtunneln dessutom kommer bräddas parallellt. Då blir det enligt respondenterna lättare att koppla samman Helenelund och Kista.

Respondenternas resonemang kring kollektivtrafikens roll för ökad tillgänglighet för olika samhällsgrupper stämmer överens med tidigare studier (Cass et al., 2005; Utsunomiya, 2016). Tillhandahållandet av kvalitativ kollektivtrafik kan leda till förändrade resvanor hos lokalinvånarna och ger dem fler möjligheter att socialisera och expandera sina sociala nätverk, där kopplingen mellan transportsystemen, social exkludering och socialt kapital synliggörs (ibid.). Här gör sig återigen tankarna som Bourdieu (1986) framför sig påminna, där de olika formerna av kapital förstärker varandra och att de tillsammans utgör individens socioekonomiska status. Socialt kapital kan dock i vissa fall förstärka olika former av ojämlikheter och upprätthålla ojämlika sociala strukturer (Bourdieu, 1986; Portes, 1998). Det är särskilt socialt kapital inom homogena grupper som berörs. För ett mer inkluderande och jämlikt samhälle som efterfrågas i regionen är det således det överbyggande sociala kapital som kan anses eftersträvansvärt, men även på en makro-nivå med avseende på tydligare sammanhållning på en helhetlig samhällsnivå (Schwanen et al., 2015; Woolcock, 1998).

Projektledaren menar att de flesta berörda områden längsmed utbyggnationen av Tvärbanan med några mer socioekonomiskt utsatta stadsdelar redan har relativt god tillgång till kollektivtrafik. Detta inte minst genom tunnelbanan som koppling till centrum och andra delar av Stockholm, och ofta fyller pendeltågen en viktig funktion. Det som Tvärbanan bidrar med är att den binder samman områden som i dagsläget är dåligt sammankopplade. Saveros menar att Helenelund delvis är ett utsatt område där Tvärbanan kan leda till bättre tillgänglighet, även på en regional nivå genom att binda ihop Kista med Rissne, vilket är ett uttalat mål även i regionplanen (Region Stockholm, 2018). Respondenten anser att Tvärbanan kan bidra mycket med att binda samman stadsdelar som idag är relativt isolerade från varandra med olika socioekonomisk status. I övrigt anser även Saveros att alla områden redan har relativt god tillgång till kollektivtrafik, inte minst i Sollentuna med pendeltåget. Helheten blir dock bättre när man binder ihop stadsdelar med ett nytt transportsystem och respondenten tror att Tvärbanan kommer öka tillgängligheten inte minst till skolor i Helenelund, och kan möjliggöra ett större upptagningsområde. Greiff berättar att en högstadieskola ska byggas i Ursvik, och där vill man få till stationsnära läge till Tvärbanan. Det kan komma elever från andra områden och då är kollektivtrafik och specifikt Tvärbanan väldigt viktig som möjliggörare.

Att dålig tillgång till transportalternativ ofta korrelerar med bristande möjligheter att ta sig till jobb eller skola och där ekonomiskt svaga grupper påverkas mest framgår i tidigare forskning (Sanchez, 2007; Lucas, 2012; Lucas et al., 2016). Ökade alternativ leder tvärtom till större möjligheter att ta del av samhällets ekonomiska, politiska och sociala liv (Stanley et al., 2010). Utifrån respondenternas resonemang synliggörs Tvärbanans möjliga roll ur ett sådant avseende.

Resultatet som framförs strider i viss mån mot konventionen kring framkomlighet och tidsvinster inom trafikplaneringen, då resenärer reser med Tvärbanan trots att den i vissa fall tar längre tid än andra alternativ, och kan på så sätt stärka kopplingen mellan rumsligt segregerade områden med olika socioekonomisk status. Områden med olika socioekonomiska förutsättningar med en annars dålig förbindelse kan sammanlänkas genom Tvärbanan, där främst framtida Kistagrenen karaktäriseras av en stor variation av områden längsmed sträckan. Trafikförvaltningen gör socioekonomiska

kartläggningar och involverar olika parter och skolor i arbetet, och det framförs att detta lett till större insikter kring spårvägens sociala påverkan. Utsatta grupper utan bil anses komma kunna ha möjlighet genom Kistagrenen till tvärförbindelser som i dagsläget inte finns. Att socioekonomiska aspekter tas med i beräkningen i arbetet med Kistagrenen framgår, där Tvärbanan bland annat anses kunna bidra med utökade upptagningsområden för skolor och kortare resor till service. Spårvägens påverkan lokalt kontra längsmed hela sträckan varierar, men respondenternas resonemang tyder på att främst det överbyggande sociala kapitalet kan komma att gynnas av Kistagrenen.

7. Diskussion

Den analyserade empirin visar att Tvärbanan fyller en viktig funktion i att sammanbinda rumsligt segregerade områden och öka tillgängligheten till olika målpunkter. Den används av olika grupper för att resa till sysselsättning, service, fritidsintressen och sociala sammanhang och kan i enlighet med Currie och Stanley (2008) ha en möjliggörande roll för möten och samhällsdeltagande, och i förlängningen stärka det sociala kapitalet. Att Tvärbanan går just på tvären i en Stockholmskontext utgör en central aspekt, där avsaknaden av fungerande kommunikationsmöjligheter identifieras. Tvärbanans Kistagren anses kunna bidra med att binda samman områden med socioekonomiska skillnaderna och förväntas möjliggöra en större tillgänglighet för olika samhällsgrupper. Det utgör en viktig del av studiens resultat och överensstämmer med tidigare forskning som visar att strukturerad kollektivtrafik kan bidra med sådana effekter (Cass et al., 2005; Utsunomiya, 2016). Resultatet pekar också på att en fundamental aspekt med Tvärbanan är att den kontrasterar mot det radiala kollektivtrafiknätet men samtidigt är integrerad med detsamma, vilket ökar möjligheten för regional tillgänglighet och stärkt socialt kapital på en makro-nivå (Woolcock, 1998).

Det framgår också tydligt att förändringar skett på Trafikförvaltningen med utbyggnaden av Kistagrenen, detta inte minst efter nya politiska direktiv och stigmatiserade Solnagrenen. Numera finns socioekonomiska kartläggningar och riskanalyser med i arbetet på ett tydligare sätt. Att sociala aspekter inte integrerats nämnvärt bakåt i tiden konstateras men att de börjat få fäste, vilket stämmer överens med analyserna i tidigare studier (Vallence, Perkins & Dixon, 2011; Lucas & Jones, 2012; Honkaniemi et al., 2017). Här tas i beaktande att det finns olika traditioner bland aktörerna i att ta intryck från allmänheten och agera för det allmännas bästa. Den kommunala verksamheten står i regel närmare det allmänna vilket framgår i resultatet, men att även Trafikförvaltningen börjat väva in större sociala aspekter med Tvärbanan. Att involvera skolor, invånare, organisationer och andra aktörer anses vara fundamentalt för att tydligare integrera olika sociala perspektiv i enlighet med tidigare studier och regionplanen (Martens, 2017, s. 173; Banister, 2018, s. 53-60; Region Stockholm, 2018). En nyckelaspekt är att social hållbarhet måste genomsyra hela projektarbetet och organisationen i ett tidigt skede, vilket enligt Winter (2015) är fundamentalt för att arbetet med sociala aspekter ska ge effekt. Kunskap och systematik i planeringsprocessen, inte minst genom samverkan mellan aktörer, är fundamentalt. Resultatet visar att steg tas i rätt riktning i utbyggnaden av Tvärbanan och att positiva förändringar skett.

Resultatet indikerar även på en ökad medvetenhet beträffande riskerna med satsningar inom transportplaneringen, där exempel nämns på infrastruktursatsningar där utsatta gruppers situation förvärrats och segregationen ökat. Denna risk framförs i tidigare forskning, vilket det finns en medvetenhet kring även i utbyggnaden av Tvärbanan (Schwanen et al., 2015; Lucas et al., 2016). Det framgår bland annat genom att barriärfrågan blivit mer central på Trafikförvaltningen i utbyggnaden av Kistagrenen. För kommunerna uttrycks att en av de viktigaste frågorna med utbyggnaden av Tvärbanan varit att den inte får resultera i ytterligare barriäreffekter. Att detta är väsentligt för en mer tillgänglig kollektivtrafik framförs i tidigare forskning (Utsunomiya, 2016). Det får i sin tur påverkan på invånares aktivitetsmönster och formandet av överbyggande socialt kapital, där Tvärbanan kan fylla en viktig funktion. Med Kistagrenen jobbar aktörerna med att motverka barriärer, och att man med tidigare Solnagrenen konstaterat vilka misstag som begåtts. En viktig fråga är huruvida den är en del av en mer helhetlig stadsutveckling eller inte. Denna situation exemplifierar det som även framförs i litteraturen, att Tvärbanan kan ses både som ett barriäröverskridande verktyg med sammankopplande förmåga men att risken finns att den adderar fysiska hinder och kan förstärka redan existerande ojämlikheter (Urry, 2002, 2007; Loader & Stanley, 2009; Stanley et al., 2019). För att

motverka detta krävs noggrannhet i planeringsprocessen och att utformningen sker med så få barriärer som möjligt. Resultatet visar att ett sådant förhållningssätt finns med tydligare i arbetet med Kistagrenen.

Konflikten mellan framkomlighet och stadsmässighet framgår i resultatet, vilket även synliggörs genom litteraturen (Di Ciommo, Ortúzar & Comendador, 2016; Utsunomiya, 2016). Framkomlighet och en integrerad kollektivtrafik behöver kombineras för en ökad tillgänglighet. Enligt studiens resultat bör man undvika att Tvärbanan går i egen banvall, vilket riskerar att resultera i adderade fysiska barriärer, men även blandtrafik som saktar ner för mycket. Eget kollektivtrafikutrymme i gata anses ur det perspektivet vara önskvärt. Tvärbanan genererar även viktiga utgångspunkter för stadsutvecklingen genom sin strukturerande förmåga samt hållplatslägena, där resultatet indikerar att Tvärbanan kan möjliggöra mer tillgängliga och kollektivtrafiknära stadsmiljöer. Det kan öka möjligheten för olika socioekonomiska grupper att lättare nå viktig samhällsservice, men är också centralt för att stärka det sociala kapitalet på olika nivåer (Lucas, 2012; Schwanen et al., 2015; Putnam, 2000, s. 213-215; Dempsey et al., 2012). Tvärbanans påverkan lokalt kontra mellan områdena varierar, men det är främst dess sammanlänkande förmåga som uppmärksammas. Mot bakgrund av Viry, Kaufmann och Widmers (2009, s. 121-14) studier kan ett resonemang föras kring att utökade resmönster kan expandera människors sociala nätverk och stärka det överbryggande sociala kapitalet. Att genom Tvärbanan möjliggöra överbryggande möten mellan människor framgår som en viktig aspekt. Ökad tillgänglighet till skolor och större upptagningsområden anses vara en av Kistagrenens möjliggörande effekter, och många arbetsplatser och bostäder finns och byggs längsmed sträckan. Här belyses Tvärbanans länkande roll för en ökad social inkludering genom tidigare studier (Sanchez, 2007; Penje & Wimark, 2017). Längsmed Kistagrenen förmedlas även att skillnaderna i bilinnehav mellan områdena är stora, där Tvärbanan kan representera ett transportmedel flera grupper kan använda.

Samtidigt framgår från kommunernas håll viljan till integrerad stadsspårväg som en del av mer kollektivtrafiknära och tillgängliga stadsmiljöer, och att öka den lokala framkomligheten nämns som en nyckelaspekt med Tvärbanan. Det är ett intressant resultat, där det i tidigare studier framförs att samplanering är fundamentalt för möjliggörandet av en socialt inkluderande kollektivtrafik, ökade möjligheter till samhällsdeltagande och formandet av socialt kapital (Lucas, 2012; Dempsey et al., 2012; Kamruzzaman et al., 2014). Resultatet tyder på att Tvärbanan kan ha en bidragande roll för att möjliggöra en sådan utveckling.

Tvärbanan har en möjliggörande roll i den stadsutveckling som eftersträvas i kommunerna och även spontanintervjuerna med resenärer hintar om vikten att den har en tydlig roll i stadsrummet. Det kan förenkla interaktioner, stärka den lokala anknytningen och bidra till stärkt socialt kapital på en mikro-nivå (Woolcock, 1998; Bhandari & Yasunobu, 2009). Resultatet visar att Tvärbanan anses kunna spela en viktig roll för att forma den typen av relationer. Vardagliga möten kan bidra till att forma tillit och känsla av sammanhang och vidare stärka det sociala kapitalet (Coleman, 1988, 1993; Putnam, 2000, s. 93-94). En risk med starkt sammanlänkande socialt kapital inom sociala nätverk är att det kan öka ojämlikheterna till andra grupper, inte minst de med annan socioekonomisk status (Portes, 1998; Geys & Murdoch, 2010; Schwanen et al, 2015). För en minskad segregation, motverkande av social exkludering och att föra olika socioekonomiska grupper närmare varandra kan särskilt överbryggande socialt kapital och på en större samhällelig, makro-nivå anses mer eftersträvansvärt.

En mer integrerad stadsplanering som eftersträvas av involverade aktörer kan öka tillgängligheten till målpunkter för grupper utan bil. Resultatet visar med utgång i Putnam (2000, s. 129-134, 213-215) att Tvärbanan kan motverka de negativa effekterna av rumslig segregation och funktionsuppdelning för det sociala kapitalet och istället möjliggöra möten mellan heterogena grupper. Att främja socialt

kapital och motverka social exkludering blir fundamentalt då sociala nätverk med starkt socialt kapital har möjlighet att förverkliga betydligt mer än grupper med svaga motsvarigheter (Coleman, 1988, 1993). Mot bakgrund av resultatanalysen kan Tvärbanans potentiella påverkan på det sociala kapitalet uppmärksammas, såväl i den lokala kontexten som överbryggande mellan heterogena grupper, och hur tätt kollektivtrafiksystemet och övrig stadsplanering hänger samman.

I det analyserade resultatet identifieras en viss motsättning i hur väl Tvärbanan knyter an ändområdena med olika socioekonomisk status, men att resenärer även reser längre sträckor. Detta är ytterligare en indikation på att Tvärbanan fyller en viktig sammanlänkande och överbryggande funktion, och strider i viss mån mot konventionen kring tidsvinster inom trafikplaneringen och hintar om vad tillgänglighet i stadsrummet och spårvägens strukturerande förmåga innebär för transportsystemets attraktivitet. Samtidigt tas i beaktande att uteslutande tre deltagande observationer med tillhörande spontanintervjuer utförts. Att binda samman områden mellan kommungränserna är centralt med Tvärbanan, då kollektivtrafiken anses ha en viktig roll för det sociala kapitalet på en makro-nivå inom regionen (Region Stockholm, 2008:14; Region Stockholm, 2018; Stanley et al., 2019; Woolcock, 1998).

Resultatet visar att människor med olika åldrar, kön och etnisk bakgrund kan mötas genom resandet med Tvärbanan, då variationen överlag är stor. Med utgång i tidigare studier synliggörs Tvärbanans möjliggörande roll till ökad interaktion och stärkt överbryggande socialt kapital även ur det perspektivet (Shove, 2002; Currie & Stanley; 2008; Schwanen et al., 2015). Det är givetvis en svårbedömd fråga där många olika faktorer spelar in. Mot bakgrund av utförda observationer och spontanintervjuer kopplat till tidigare studier finns dock anledning att uppmärksamma denna potential med Tvärbanan.

Vikten av att integrera kollektivtrafiken med övrig stadsplanering och varför det är essentiellt för Tvärbanans bidrag ur perspektivet socialt kapital kan exemplifieras i såväl existerande dragning som i Kistagrenen. Genom bron mellan Stora Essingen och Alvik överskrids en naturgiven barriär där dessutom cykel- och gångväg finns parallellt med Tvärbanan, som haft stor påverkan på sammanbindandet vertikalt och där sedermera flera kollektiva transportalternativ integreras i Alvik. I Kistagrenen kommer Tvärbanan kunna förenkla kopplingen mellan Helenelund och Kista där E4:an utgör en markant barriär, och parallellt skapas ett tydligare stråk med breddning av gångtunnel. Kista är en viktig arbetsplats i regionen där bilberoendet idag är stort. Genom förstärkning av stråk och kopplingen mellan pendeltåget i Helenelund och tunnelbanan i Kista finns ambitionen att öka tillgängligheten med andra transportmedel genom en mer strukturerad kollektivtrafik på tvären.

Det kanske främsta exemplet är dock kopplingen mellan Stora Ursvik och Rinkeby vid Kistagrenen. Där överskrids vägtrafik genom en gång-, cykel- och kollektivtrafikbro där stråk på respektive sida knyts samman för att förenkla rörelsemönstret och tillgängligheten mellan områdena. Genom den nya bron kommer områden med helt olika socioekonomisk status sammankopplas, där Tvärbanan i Ursvik kopplas till tunnelbanan i Rinkeby. Detta genom en mer helhetlig stadsplanering med olika aktörer och kommuner involverade, där spårvägen utgör en pusselbit. Denna koppling förväntas kunna möjliggöra en bättre tvärförbindelse även för Rinkeby mot Alvik och ner mot Bromma och resultera i nya möjligheter att röra sig till jobb, skola och service. Tvärbanans roll i att förenkla och förtydliga kopplingen mellan Kista och Helenelund framgår, vilket även kommer bli tillgängligt för de som rör sig till och från Rinkeby tack vare bron. Här används Tvärbanan som ett verktyg inom stadsplaneringen och bidrar till de önskvärda synergieffekter som efterfrågas både av involverade aktörer och i tidigare studier. I Ursvik används Tvärbanan dessutom som en del av huvudstråket där hållplatsnära lägen, service och verksamhetslokaler i markplan prioriteras med uttalade mål om framkomlighet för icke-bilister.

I exemplen synliggörs det som Utsunomiya (2016) framför och som förtydligar varför den teoretiska kopplingen mellan socialt kapital och kollektivtrafik är relevant. Sambandet mellan mobilitet och kollektivtrafik för att sammankoppla rumsligt segregerade områden och lättare stärka det sociala kapitalet mellan heterogena grupper framgår. Hållplatsnära och blandade stadsmiljöer eftersträvas av involverade aktörer vilket också får stor inverkan på det sociala kapitalet, där samplanering och att använda Tvärbanan som ett medel inom stadsutvecklingen är centralt. Detta kan möjliggöra ökad interaktion och tillgänglighet till målpunkter, men även ökad tillgång till kollektivtrafiken, och att vardagligt kollektivt resande i sig kan resultera i att även socioekonomiskt skilda grupper kommer i kontakt (ibid.). Samtliga aspekter stämmer in med resultatet och förtydligar Tvärbanans möjliggörande roll för social inkludering och ökad tillgänglighet.

Tvärbanan kan mot bakgrund av studiens resultat ses som en bidragare för ökad tillgänglighet till sociala nätverk och i förlängningen ett starkare socialt kapital, och studien pekar på att Tvärbanan kan spela en betydande roll för att föra olika socioekonomiska grupper närmare varandra i enlighet med Geys och Murdoch (2010). Givetvis ligger det i uttalade respondenters intresse att framföra Tvärbanans positiva aspekter, och oerhört många faktorer spelar in utöver Tvärbanan och övrig stadsplanering för en jämlik och inkluderande samhällsutveckling. Däremot visar resultatet och exemplet Ursvik-Rinkeby att det som uttalas i ord även överensstämmer med handling och att utvecklingen med Tvärbanan som en mer integrerad stadsspårväg där sociala konsekvenser beaktas sker, samt att konsensus mellan Trafikförvaltningen och kommunerna kring detta råder i högre utsträckning jämfört med tidigare.

Studios resultat kan ställas i relation till Bourdieus (1986) tankar kring att volymen av det sociala kapitalet avgörs dels av individers sociala nätverk men även av den totala nivån av de olika formerna av kapital. Dessa perspektiv kan ses som användbara för att förstå Tvärbanans möjliggörande roll till samhällsdeltagande. Genom att uppmärksamma hur olika former av kapital reproducerar varandra och utgör individers position i samhället ökar förståelsen för att avsaknad av transportalternativ kan resultera i reproduktionen av ojämlikheter och förvärpa redan utsatta gruppers livssituation. Tillhandahållandet av kvalitativ och strukturerande kollektivtrafik leder till förändrade resvanor, möjliggör för olika samhällsgrupper att interagera och ökar aktivitetsmönstret längsmed sträckan (Utsunomiya, 2016). Mobilitet kan mot en sådan bakgrund ses som ytterligare en form av kapital som ökar olika gruppers möjligheter att delta i det sociala, politiska och ekonomiska livet (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004). Dessa tankegångar kan bidra med att förstå vilken möjliggörande roll kollektivtrafiken kan spela som ett mer jämlikt transportsystem och en av flera pusselbitar för att öka tillgängligheten och motverka social exkludering (Schwanen et al., 2015).

I litteraturen efterfrågas att inte dra förhastade slutsatser i uppdelningen av socialt kapital och dess olika former (Schwanen et al., 2015). Mycket tyder dock på att Tvärbanans överbryggande och sammanlänkande roll mellan geografiskt åtskilda områden är betydande, och om så är fallet kan spårvägen generera stora sociala nyttor för samhället som ofta inte synliggörs i använda bedömningar och analyser (Stanley, Stanley & Henscher, 2012; Utsunomiya, 2016). Kollektivtrafiksatsningar kan även resultera i att människor känner sig sedda och prioriterade, och ökar makten till egenmakt för grupper utan bil. Det kan motverka det som uppmärksammas i tidigare forskning, att utsatta grupper utövar färre aktiviteter som förutsätter resande och har mindre kontroll över sina liv (Stanley et al., 2010; Utsunomiya, 2016). Det kan även dämpa en utveckling där ojämlikheterna i möjligheter till mobilitet ständigt ökar (Banister, 2018, s. 53-60). Uppmärksammandet av sådana faktorer kan generera en ökad förståelse för kollektivtrafikens möjliggörande roll. Om det blir så med Kistagrenen får tiden utvisa.

Fallstudien ämnar att kunna belysa generella drag utifrån det studerade fenomenet, samtidigt som flera författare understryker vikten av att i studier av kopplingen mellan kollektivtrafik och socialt kapital inte dra förhastade slutsatser utanför den studerade kontexten (Wentink et al., 2017; Poder, 2011; Portes, 1998). Tvärbanan har tydliga särdrag och måste bedömas i sitt sammanhang med rådande förutsättningar. Samtidigt uppmärksammas i resultatanalysen återkommande likheter mellan det studerade fenomenet och tidigare studier. Inte minst framgår de negativa konsekvenserna av funktionsuppdelning, bilism och det rumsliga åtskiljandet av olika samhällsgrupper, samtidigt som kollektivtrafiken och en mer integrerad stadsutveckling kan främja mer socialt inkluderande städer. Det framgår även hur sociala aspekter alltmer börjar tas på allvar inom trafikplaneringen.

7.1 Slutsats

Syftet med uppsatsen har varit att undersöka hur socialt kapital som teori kan bidra till att förstå innebörden av kollektivtrafiksatsningar för ökad tillgänglighet och social inkludering med särskilt fokus på Tvärbanan.

Även om socialt kapital är en omstridd teori är den användbar för såväl planerare som andra medborgare för att förstå och uppmärksamma transportsystemens sociala konsekvenser. Ambitionen med den här studien har varit att öka förståelsen för kollektivtrafikens inverkan utifrån ett socioekonomiskt perspektiv med hjälp av teorin. Det har lett till insikter kring det sociala kapitalets olika former och nivåer, och vad dessa får för konsekvenser i samhället, men även att allt socialt kapital nödvändigtvis inte är positivt. Teorins mångsidighet har i den här uppsatsen gett möjlighet till en mer nyanserad analys av det studerade fenomenet och har ökat insikten för hur central möjligheten till mobilitet är för jämlika levnadsvillkor. De olika perspektiven, vilket i den här studien primärt varit Bourdieus, Colemans och Putnams utgångspunkter, har använts som komplementära snarare än motsättande för att uppmärksamma flera perspektiv av Tvärbanas roll för ökad tillgänglighet och social inkludering.

Mot bakgrund av studiens resultat kan Tvärbanan betraktas som en investering för ökat socialt kapital såtillvida att den möjliggör för olika samhällsgrupper att resa på tvären i Stockholms halvcentrala band mellan geografiskt åtskilda områden med en annars dålig förbindelse. Den kan bidra med att sammanlänka olika socioekonomiska stadsdelar och en ökad tillgänglighet till viktiga målpunkter. Att Tvärbanan är integrerad med det övriga kollektivtrafiknätet och viktiga transportnoder är vitalt för en ökad regional tillgänglighet i en Stockholmskontext med växande ojämlikheter och segregation.

Identifierade utmaningar som trafikinfrastruktursatsningar behöver hantera för att bli socialt hållbara har främst att göra med konflikten mellan framkomlighet och stadsmässighet. Synen varierar på transportsystemen som främst transportmedel eller även som verktyg för att forma kollektivtrafiknära och funktionsblandade städer, även om aktörerna i fallet Tvärbanan närmat sig varandra. Samverkan mellan olika aktörer inom samhällsplaneringen blir fundamentalt för att integrera olika sociala perspektiv. Det handlar även om att konventionen kring tidsvinster och olika traditioner bland aktörer måste utmanas.

Vad innebär det då att integrera sociala perspektiv i kollektivtrafikplaneringen och i fallet Tvärbanan? Resultatet indikerar att kunskap och systematik i planeringsprocessen utgör en nyckelaspekt, och att det finns en medvetenhet kring både positiva och negativa effekter som transportsystemen kan generera. Här synliggörs vikten av att inkludera sociala aspekter tidigt och kontinuerligt i arbetet, men även att jobba med delaktighet, riskanalyser, socioekonomiska kartläggningar och att vara ute i fält. Det handlar även om att jobba mer helhetligt med sociala frågor inom organisationerna och att det måste genomsyra hela arbetsprocesser.

Andra intressen, strukturer och mekanismer i samhället väger tungt för att motverka segregation och ojämlika levnadsförhållanden, men en mer inkluderande kollektivtrafik kan utgöra en del av fundamentet. Kopplingen mellan Ursvik och Rinkeby är ur det perspektivet intressant och exemplifierar hur olika aspekter knyts ihop inom stadsutvecklingen och hur viktigt det blir med en integrerad samhällsplanering. Längsmed Kistagrenen berörs viktiga tillväxtområden med tydliga medelklassområden som växer fram, där tonvikten på sammankopplandet mellan nya bostäder, köpcentrum, mässor, flygplats och arbetsplatser framgår. Om mer socioekonomiskt utsatta grupper kommer gynnas i lika hög utsträckning är inte säkert och är något som tiden får utvisa.

Huruvida kollektivtrafiknära, täta och funktionsblandade stadsmiljöer främjar mer inkluderande och jämlika förhållanden kan vara svårbedömt, men tydligt är att motsatsen och det som ofta varit alternativet, en trafikplanering som kretsar kring bilism, adderar infrastrukturella hinder och att utglesning av stadsmiljöer ökar risken för ojämlika förutsättningar till samhällsdeltagande. I fallet Tvärbanan sker en utveckling i motsatt riktning, med spårvägen både som ett mer inkluderande transportmedel men även som ett verktyg i stadsutvecklingen i sin helhet.

Avslutningsvis förtydligas att social hållbarhet och socialt kapital inte är något som kan planeras eller institutionaliseras, utan är något som människor själva skapar. Däremot visar resultatet i den här studien att kollektivtrafiksatsningar kan inneha en viktig roll för tillgängligheten till sysselsättning, service och sociala nätverk för olika samhällsgrupper och kan på så sätt bidra till en ökad social inkludering.

7.2 Reflektion av metod och arbetsprocess

I den här studien har det varit fundamentalt med ett abduktivt tillvägagångssätt och att vara öppen för vad som skedde i fält, sades under intervjuerna och utlästes i använd litteratur under studieprocessens gång. Detta har lett till nya insikter som format studien där varje deltagande observation, spontanintervju och kvalitativ intervju fört studien framåt och öppnat upp ögonen för nya perspektiv. Varje moment har inneburit ett avstamp med möjlighet till reflektion för att kunna ta vidare steg i uppsatsprocessen. Att vara ute i fält och intervjua involverade aktörer har även varit betydelsefullt för att hitta en bra balans mellan självständigt skrivande och interaktion, något som bidragit med nödvändig energi under studiens gång. Kombinationen av olika insamlingsmetoder har även varit viktig för att verifiera om ord stämmer överens med verklighet, komplettera respektive insamlingsmetods för- och nackdelar och för att följaktligen sammanställa en trovärdig analys.

7.3 Förslag till vidare studier

Ett återkommande dilemma som uppmärksammas i tidigare forskning, styrdokument och under intervjuerna med involverade aktörer är att sociala nyttor av olika slag sällan syns i använda samhällsekonomiska kalkyler. Detta förtydligas inte minst av flera respondenter i den här studien som menar att det utgör ett stort problem för att jobba med frågor som berör social hållbarhet. Dessutom varierar synen på vad som är av samhällsintresse bland olika aktörer. Även om det ter sig nästintill omöjligt att mäta olika sociala värden i ofta strikt monetärt baserade kalkyler så identifieras ändå ett stort behov av alternativa mätinstrument och bedömningsmetoder. Detta om något kan urskiljas som en viktig aspekt att studera vidare kring för att uppmärksamma de stora samhällsekonomiska vinsterna som kan genereras genom sociala insatser.

Mot bakgrund av resultatet från flera spontanintervjuer med Tvärbanans resenärer, men även med intervjuade planerare och det uttalade behovet av kommunikationsmöjligheter i Stockholms

ytterområde, identifieras också ett intresse kring en utökad Tvärbanan. Spårvägens strukturerande förmåga nämns som positiv och flera resenärer efterfrågar flera motsvarigheter till Tvärbanan i stadens yttre band. Möjligheter till detta och vilka potentiella konsekvenser det skulle kunna få med avseende på tillgänglighet, social inkludering och socialt kapital kan vara av intresse i framtida studier.

8. Referenser

- Alvarez, C.E. & Romani, R.J. (2017). Measuring social capital: further insights. *Gaceta Sanitaria*, 31(1), s. 57-61.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, s. 73-80.
- Banister, D. (2018). *Inequality in Transport*. Oxfordshire: Alexandrine Press.
- Bertolini, L. (1999). Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice & Research*, 14, s. 199-210.
- Berg, J., Allanson, J., Henriksson, M., & Lindkvist, C. Hur kan kollektivtrafik bidra till tillgänglighet och social rättvisa? K2 Outreach 2019:4.
- Bhandari, H. & Yasunobu, K. (2009). What Is Social Capital? A Comprehensive Review of the Concept. *Asian Journal of Social Science*, 37(3), s. 480-510.
- Bourdieu, P. (1986). The Forms of Capital. (I *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, redigerad av J.G Richardson). New York: Greenwood Press, s. 241-258.
- Boverket. (2013). *Samordna planeringen för bebyggelser och transporter! – en kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket.
- Boyatzis, R.E. (1998). *Transforming Qualitative Information: Thematic Analysis and Code Development*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using Thematic Analysis in Psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), s. 77-101.
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber
- Bullen, P., & Onyx, J. (1998). Measuring Social Capital in Five Communities in New South Wales. *Neighbourhood and Community Centres*.
- Burgess, R.G. (1984). *In the field – An introduction to field research*. London: Routledge.
- Cameron, A. (2006). Geographies of welfare and exclusion: social exclusion and exception. *Programme Human Geography*, 30(3), s. 296-404.
- Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, 53(3), s. 539-555.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), s. 195-205.
- Cervero, R. (2013). *Transport Infrastructure and the Environment: Sustainable Mobility and Urbanism*. Berkeley: University of California.
- Coleman, J.S. (1988). Social capital and the creation of human capital. *American Journal of Sociology*, 94, s. 95-120.
- Coleman, J.S. (1993). The rational reconstruction of society. *American Journal of Sociology*, 58(1), s. 1-15.

- Currie, G., & Stanley, J. (2008). Investigating Links between Social Capital and Public Transport. *Transport Reviews*, 28(4), s. 529-547.
- Dagens Nyheter. (2013). *Tvärbanan till Solna invigd*. Hämtad 2020-02-04, från <https://www.dn.se/sthlm/tvarbanan-till-solna-invigd/>
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining social sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), s. 289-300.
- Dempsey, N., Brown, C., & Bramley, G. (2012). The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability. *Progress in Planning*, 77(3), s. 89-141.
- Denscombe, M. (2016). *The Good Research Guide for small-scale social research projects*, Fourth Edition. London: Open University Press.
- Di Ciommo, F. & Martens, K. (2015). Exploring the role of social capital on equitable and sustainable travel behavior, Nectar 2015 Conference, Ann Arbour University, Juni 2015.
- Di Ciommo, F., Ortúzar, J., & Comendador, J. (2016). New variables for detecting transport disadvantages. The role of social capital. Congreso de Ingeniería del Transporte, Universitat Politècnica de Valencia, 2016.
- Fangen, K. (2005). *Deltagande observation*. Malmö: Liber
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), s. 219–245
- Geys, B. & Murdoch, Z. (2010). Measuring the Bridging versus Bonding Nature of Social Networks: A Proposal for Integrating Existing Measures. *British Sociological Association*, 44(3), s. 435-545.
- Gillham, B. (2008). *Observation Techniques – Structured to Unstructured*. London: Continuum .
- Girardet, H. (1999). *Creating Sustainable Cities*. Bristol: The Schumacher Society.
- Godschalk, D.R. (2004). Land use planning challenges: coping with conflicts in visions of sustainable development and livable communities. *Journal of the American Planning Association*, 70(1), s. 5-13.
- Gray, D., Shaw, J., & Farrington, J. (2006). Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area*, 38(1), s. 89-98.
- Hodgson, F.C., & Turner, J. (2003). Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion. *Transport Policy*, 10, s. 265-272.
- Holstein, J.A., & Gubrium, F.J. (1995). *The Act Interview*. Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Honkaniemi, H., Wimark, T., Juarez, S.P., Lagerqvist, M., & Rostila, M. (2017). Social hållbarhet i kollektivtrafiken. I Wimark, T (Red.), *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- Isaksson, K. (2001). *Framtidens trafiksystem? – Maktutövning i konflikterna om rummet och miljön i Dennispaketets vägfrågor*. (Doktorsavhandling, Tema Teknik och Social förändring). Linköping: Linköpings universitet.

- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, inc.
- Kamruzzaman, M., Wood, L., Hine, J., Currie, G., Giles-Corti, B., Turrell, G. (2014). Patterns of social capital associated with transit oriented development. *Journal of Transport Geography*, 35, s. 144-155.
- Kan, K. (2007). Residential mobility and social capital. *Journal of Urban Economics*, 61(3), s. 436-457.
- Kaufmann, V., M.M. Bergman., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as a capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), s. 745-756.
- Kenyon, K., Lyons, G., Rafferty, J. (2003). Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting social exclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10, s. 207-219.
- Legeby, A. (2013). Patterns of co-presence: Spatial configuration and social segregation (Doktorsavhandling, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad). Stockholm: KTH. Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A662753&dsid=3641>
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E., & Patsios, D. (2007). The multi-dimensional analysis of social exclusion. *Department of Sociology and School for Social Policy*. Bristol: University of Bristol.
- Lewis-Workman, S., & Brod, D. (1997). Measuring the Neighborhood Benefits of Rail Transit Accessibility. *Transportation Research Record*, 1576(1), s. 147-153.
- Lilja, E., & Pemer, M. (2010). *Boendesegregation – orsaker och mekanismer*. Karlskrona: Boverket.
- Loader, C., & Stanley, J. (2009). Growing bus patronage and addressing transport disadvantage – The Melbourne experience. *Transport Policy*, 16(3), s. 106-114.
- Loit, J. (2014). En stad i världsklass – hur och för vem? En studie om Stockholms sociala stadsplanering. *Geographia*, 2. (Doktorsavhandling). Uppsala universitet: Kulturgeografiska institutionen.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport Policy*, 20, s. 105-113.
- Lucas, K., & Jones, P. (2012). Social impacts and equity issues in transport: An introduction. *Journal of Transport Geography*, 21, s. 1-3.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the institution of Civil Engineers - Transport*, 169(6), s. 253-365.
- Martens, K. (2017). *Transport Justice – Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge.
- Martin, G. (2007). Global motorization, social ecology and China. *Area*, 39(1), s. 66-67.
- Mason, G.S. (2010). Can community design build trust? A comparative study of design factors in Boise, Idaho neighbourhoods. *Cities*, 27, s. 456-465.

- Mohan, G., & Mohan, J. (2002). Placing social capital. *Progress in Human Geography*, 26(2), s. 191-210.
- Naturvårdsverket. (2019). *Transportsektorns miljöpåverkan*. Hämtad 2020-03-02, från <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/>
- Newton, K. (1997). Social capital and democracy. *The American Behavioral Scientist*, 40(5), s. 575-586.
- Noland, R.B., Puniello, O.T., & DiPetrillo, S. (2016). The Impact of Transit-Oriented Development on Social Capital. (MNTRC Report 12-67, 2008:10). San Jose: Mineta National Research Consortium.
- OECD. (2015). *The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and its Consequences*. OECD Publishing, Paris.
- Penje, O., & Wimark, T. (2017). Social hållbarhet och segregation: kvantitativ tillgänglighetsmodellering för rumsliga analyser av kollektivtrafik. I Wimark, T (Red.), *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Stockholm: Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- Poder, T.G. (2011). What is Really Social Capital? A Critical Review. *The American Sociologist*, 42(4), s. 341-367.
- Portes, A. (1998). Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology. *Annual Review of Sociology*, 24(1), s. 1-24.
- Putnam, R. (1996). *Den fungerande demokratin – Medborgarandans rötter i Italien*. Stockholm: SNS Förlag.
- Putnam, R. (2000). *Bowling Alone*. New York: Rockefeller Center.
- Putnam, R. (2001). The Prosperous Community: Social Capital and Public Life. *The American Prospect*, 13, s. 35-42.
- Quibria, M.G. (2003). The Puzzle of Social Capital: A Critical Review. *Asian Development Review*, 20(2), s. 19-39.
- Region Stockholm. (2008:14). *Socialt kapital i regional utvecklingsplanering*. Stockholm: Region Stockholm.
- Region Stockholm. (2018). *RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*. Stockholm: Region Stockholm.
- Region Stockholm. (u.å.a). *Tvärbanan till Kista och Helenelund*. Hämtad 2020-02-04, från <https://www.sll.se/tvarbanan-kista-helenelund>
- Region Stockholm. (u.å.b). *Kollektivtrafik*. Hämtad 2020-02-25, från <https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/>
- Region Stockholm. (u.å.c). *Kollektivtrafik för alla*. Hämtad 2020-02-25, från <https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/>

- Region Stockholm. (u.å.d). *SL:s allmänna kollektivtrafik i Stockholms län*. Hämtad 2020-03-23, från <https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/sl-trafiken-stockholmsregionen/>
- Sanchez, T.W. (2007). The Connection Between Public Transit and Employment. *Journal of American Planning Association*, 65(3), s. 284-296.
- Schiller, P.L., Bruun, E.C., & Kenworthy, J.R. (2010). *An introduction to Sustainable Transportation – Policy, Planning and Implementation*. Oxon: Earthscan.
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Solsona D.C., Carrasco, J.A., Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A*, 74, s. 123-135.
- SFS 2010:1065. *Lag om kollektivtrafik*. Stockholm: Infrastrukturdepartementet.
- Shove, E. (2002). Rushing Around: Coordination, Mobility and Inequality. Draft Paper for the Mobile Network meeting, October 2002, Lancaster University.
- Sollentuna kommun. (2019). *Centrala Helenelund*. Hämtad 2020-03-20, från <https://www.sollentuna.se/bygga-bo--miljo/stadsutvecklingsomraden/Centrala-Helenelund/>
- SOU 2003:061. *Trängselavgifter – Delbetänkande av Stockholmsberedningen*. Stockholm: Norstedts.
- SOU 2003:67. *Kollektivtrafik med människan i centrum*. Stockholm: Norstedts.
- Stanley, J., Stanley, J., Vella-Brodrick, D., & Currie, G. (2010). The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital. *Research in Transportation Economics*, 29(1), s. 280-286.
- Stanley, J., Stanley, J., & Hensher, D. (2012). Mobility, Social Capital and Sense of Community: What Value? *UrbanStudies*, 49(16), s. 3595-3607.
- Stanley, J., Stanley, J., Balbontin, C., & Hensher, D. (2019). Social exclusion: The roles of mobility and bridging social capital in regional Australia. *Transport Research Part A: Policy and Practice*, 125, s. 223-233.
- Stjernborg, S., & Mattisson, O. (2016). *Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället*. K2 Working Paper 2016:13.
- Stjernborg, S., & Nilsson, D. (2018). *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*. K2 Research 2018:2.
- Stockholmsförbundet. (u.å). *Dennisöverenskommelsen*. Hämtad 2020-02-04, från <http://www.stockholmsforsoket.se/templates/page.aspx?id=12561>
- Stockholmshjärtat. (2019, 22 augusti). *Historien om Tvärbanan – Lokalbanorna i Stockholm* [Videofil]. Hämtad från https://www.youtube.com/watch?v=y_9fhvqWPBs
- Stockholms stad. (2020). *Tvärbanan Kistagrenen*. Hämtad 2020-03-20, från <https://vaxer.stockholm/projekt/tvarbanan-kistagrenen/>
- Sundbybergs stad. (2017). *Detaljplan för Tvärbanans Kistagren genom Rissne i Sundbybergs stad*. Sundbyberg: Sundbybergs stad.
- Svenska Dagbladet. (2008). *Tvärbanan förlängs till Solna*. Hämtad 2020-02-04, från <https://www.svd.se/tvarbanan-forlangt-till-solna-47fE>

- Sverigeförhandlingen. (u.å). *Vad gör Sverigeförhandlingen?*. Hämtad 2020-02-17, från <http://sverigeforhandlingen.se/om-oss.html>
- Taylor, J.S., Bogdan, R., & DeVault, M. (2015). *Introduction to Qualitative Research Methods: A Guidebook and Resource*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Tracy, J.S. (2013). *Qualitative Research Methods: Collecting Evidence, Crafting Analysis, Communicating Impact*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Trafikanalys. (2019). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikförvaltningen Stockholms län. (2017). *Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet*. Stockholm: Trafikförvaltningen.
- Trafikverket. (2015). *Landskap i samhällsplaneringen*. Hämtad 2020-03-14, från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Miljo-halsa-och-landskap/Landskap/>
- Trafikverket. (2017). *Barriäreffekter och intrång*. Hämtad 2020-03-14, från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Lokalisering---principer-och-markanvandning/Barriareffekter-och-intrang/>
- TRAST. (2015). *Trafik för en attraktiv stad – underlag till handbok, utgåva 3*. Boverket, Trafikverket & Sveriges Kommuner och Regioner.
- Urban, S. (2002). *Grannskap, idé och planering*. (Rapport, 2002:4). Uppsala: Institutet för bostads- och urbanforskning, Uppsala universitet.
- Urry, J. (2000). *Sociologies beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. New York: Routledge.
- Urry, J. (2002). Mobility and Proximity. *Sociology*, 32(2), s. 255-274.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Utsunomiya, K. (2016). Social capital and local public transportation in Japan. *Research in Transportation Economics*, 59, s. 434-440.
- Vallence, S., Perkins, H.C., & Dixon, E.J. (2011). What is social sustainability? A clarification of concepts. *Geoforum*, 42, s. 342-348.
- Viry, G., Widmer, E.D., & Kaufmann, V. (2009). *Mobilities and Inequality, Chapter: Social integration faced with commuting: More widespread and less dense support networks*. Farnham: Ashgate Publishing.
- VTI. (2004). *Attraktiv och effektiv spårvägstrafik – Den moderna spårvägens egenskaper, funktioner och potential för urbana och regionala persontransporter*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- VTI. (2018). *Rekommendationer för funktionell utformning av spårvägssystem*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Vuchic, V. (2000). *Transportation for Livable Cities*. New Brunswick, NJ: Centre for Urban Policy Research Press.

- Vuchic, V. (2005). Light Rail and BRT: Competitive or Complementary?. *Public Transport International*, 5, s. 10-13.
- Vägverket. (2005). *Åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar*. Borlänge: Vägverket.
- Wentink, C., Vaandrager, L., van Dam, R., Hassink, J., & Salverda, I. (2017). Exploring the role of social capital in urban citizens initiatives in the Netherlands. *Gaceta Sanitaria*, 32(6), s. 539-546.
- Winter, K. (2015). *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen* (rapport Sverigeförhandlingen). Stockholm: Urbana och regionala studier, KTH.
- Wood, L., Shannon, T., Bulsara, M., Pikora, T., McCormack, G., & Giles-Corti, B. (2008). The anatomy of the safe and social suburb: an exploratory study of the built environment, social capital and residents' perceptions of safety. *Health Place*, 14, s. 15-31.
- Woolcock, M. (1998). Social capital and economic development: Toward a theoretical synthesis and policy framework. *Theory and Society*, 27, s. 151-208.

9. Bilagor

Frågor ställda till Tvärbaneresenärer under spontanintervjuerna:

- Bor du i området?
- Hur ofta reser du med Tvärbanan?
- Hur påverkar Tvärbanan ditt resmönster och möjliggör den att ta sig till andra områden smidigare?
- Tvärbanan går som bekant på tvären snarare än in mot centrum som flera andra transportslag – vad innebär det för dig?
- Hur många hållplatser brukar du åka?
- Anser du Tvärbanan vara sammankopplad med övrig kollektivtrafik, och brukar du byta till andra transporter?
- Vad spelar Tvärbanan för roll för dig i att ta sig till sysselsättning, samhällsservice samt familj och vänner?
- Har du någon spontan kommentar kring för- och nackdelar med Tvärbanan du själv tänkt på?

Frågor till intervjuerna med Stéphane Blandeau och Martin Bretz:

- Du får gärna presentera dig själv och vad du arbetar med kopplat till Tvärbanan
- Hur kan Tvärbanan bidra med ökad tillgänglighet och sammankoppla berörda stadsdelar?
- Vilken inverkan kan Tvärbanan ha för människors möjligheter till samhällsdeltagande och att interagera med sin omgivning?
- Tvärbanan går på tvären och inte radiallyt – vad betyder det ur ett tillgänglighetsperspektiv?
- Hur ser den socioekonomiska statusen ut långsiktigt befintlig dragning samt kommande Kistagrenen?
- Hur arbetar man med sociala konsekvenser med Tvärbanan, och hur bedöms dessa? Vilka metoder används, och vad pekar indikationerna på?
- Vilka lärdomar dras från tidigare arbete med Tvärbanan in i pågående utbyggnad, och hur har utvecklingen sett ut? (Apropå tillgänglighet och sociala konsekvenser)
- Hur ser relationen ut med andra involverade aktörer?
- Kan Tvärbanan gynna olika samhällsgrupper olika mycket? Får Tvärbanan störst genomslag i den lokala kontexten eller i att sammankoppla fysiskt frångående stadsdelar?
- Vilken roll har Tvärbanan i stadsrummet, och vilka karaktärsdrag har den? Vad får detta för konsekvenser ut perspektivet tillgänglighet?
- Vilka risker finns med Tvärbanan att den i sig kan utgöra ett hinder i stadsmiljön? Hur kan man jobba med utformningen, och vad får det för konsekvenser angående tillgänglighet och sociala konsekvenser?

Frågor till intervjun med Projektledaren:

Desamma som i föregående intervjuer samt...

- Just att Tvärbanan som namnet hintar om går på tvären – vad innebär det ur ett tillgänglighetsperspektiv? Hur sammankopplade är berörda stadsdelar sedan tidigare?
- Hur kan man jobba med tillgänglighet och sociala frågor i din roll? Vilka förväntningar och krav finns från Trafikförvaltningens sida?

- Hur ser relationen ut till Sundbybergs stad, och vilken roll spelar Tvärbanan enligt dina erfarenheter i övrig stadsplanering i kommunen?
- Vad är det som främst kännetecknar pågående utbyggnad jämfört med tidigare? Har perspektiv tillkommit?

Frågor till intervjun med David Saveros:

- Du får gärna presentera dig själv och vad du arbetar med kopplat till Tvärbanan
- Hur kan Tvärbanan bidra med ökad tillgänglighet och sammankoppla berörda stadsdelar?
- Vilken inverkan kan Tvärbanan ha för människors möjligheter till samhällsdeltagande och att interagera med sin omgivning?
- Hur ser den socioekonomiska statusen ut i de områden som berörs av Tvärbanan i Sollentuna? Vad kan Tvärbanan innebära för olika grupper?
- Hur arbetar man med sociala konsekvenser med Tvärbanan, och hur bedöms dessa? Vilka metoder används, och vad pekar indikationerna på?
- Vilken roll spelar Tvärbanan kopplat till övrig stadsutveckling i kommunen?
- Hur jobbar ni med transportnoder och knutpunkter, och vilken inverkan har Tvärbanan ur det perspektivet?
- Hur ser man på tillgänglighet och framkomlighet i kommunen, och vilken roll spelar kollektivtrafiken i er stadsutveckling?
- Hur ser relationen ut med Trafikförvaltningen?
- Hur jobbar ni med barriärfrågan i kommunen? Vilken roll har Tvärbanan ur det perspektivet och i att binda stråk?
- Tvärbanan går på tvären och inte radiallyt – vad betyder det ur ett tillgänglighetsperspektiv?
- Vad gäller arbetet med tillgänglighet kopplat till Tvärbanan verkar något ha hänt efter Solnagrenen – vad? Vilka perspektiv finns med från involverade aktörer?

Frågor till intervjun med Emelie Greiff:

- Du får gärna presentera dig själv och vad du arbetar med kopplat till Tvärbanan
- Hur kan Tvärbanan bidra med ökad tillgänglighet och sammankoppla berörda stadsdelar?
- Sundbyberg är en tät och ständigt växande kommun – vilken roll har Tvärbanan i kommunens stadsplanering?
- Hur jobbar ni med transportnoder, såväl i centrum som i kommunen i stort?
- Hur ser man på tillgänglighet och framkomlighet i kommunen, och vilken roll spelar kollektivtrafiken i er stadsutveckling?
- Hur ser den socioekonomiska statusen ut i de områden som berörs av Tvärbanan i Sundbyberg? Vad kan Tvärbanan innebära för olika grupper?
- Hur arbetar man med sociala konsekvenser med Tvärbanan, och hur bedöms dessa? Vilka metoder används, och vad pekar indikationerna på?
- Hur ser relationen ut med Trafikförvaltningen?
- Hur jobbar ni med barriärfrågan i kommunen? Vilken roll har Tvärbanan ur det perspektivet och i att binda stråk?
- Tvärbanan går på tvären och inte radiallyt – vad betyder det ur ett tillgänglighetsperspektiv?
- Vilken syn har man i kommunen på spårvägen, och vilka lärdomar och perspektiv finns att delge från befintliga Solnagrenen?
- Vad var det egentligen som hände med Solnagrenen, och vilka konsekvenser har det resulterat i ur ett tillgänglighetsperspektiv? Hur resonerar man i kommunen kopplat till Kistagrenen?

- Hur har diskussionerna sett ut med Trafikförvaltningen och anser du att de ändrat inriktning med pågående utbyggnad?

Frågor till intervjun med Martin Lindahl:

- Hur jobbar Trafikförvaltningen med Tvärbanan ur ett tillgänglighetsperspektiv, och hur har utvecklingen sett ut? Vad kännetecknar pågående utbyggnad av Kistagrenen?
- Hur ser relationen ut mellan involverade aktörer och kanske främst till kommunerna? Hur förs diskussionerna och uppstår det meningsskiljaktigheter?
- Hur central är barriärfrågan och hur kan man jobba med utformning och design för att undvika negativa konsekvenser?
- Tvärbanan som transportslag och som verktyg i stadsutvecklingen – hur tar ni med den balansgången i beräkningen på Trafikförvaltningen? Har perspektiven förändrats med tiden?
- Kan du förtydliga hur diskussionerna förts kring Solnagrenen samt vilka perspektiv som tillkommit sedan dess och som finns med i pågående utbyggnad?
- Hur arbetar ni på Trafikförvaltningen med knutpunkter och transportnoder kopplat till Tvärbanan, och hur centralt är det ur ett tillgänglighetsperspektiv?
- Vilken roll kan Tvärbanan ha i att sammanbinda socioekonomiskt skilda områden?
- Hur påverkar utformning och design frågor som berör stadsmässighet och framkomlighet, och kan Kistagrenen bidra med tillgänglighet lokalt eller snarare i att sammanbinda fysiskt frånskilda stadsdelar?
- Att sammanbinda på tvären i ett annars i hög utsträckning radially strukturerat kollektivtrafiknät – vad kan Tvärbanan bidra med där i relation till befintliga transportalternativ?