

Social exkludering i trafiksystemet

En undersökning om målkonflikter
i Malmö stads trafikplanering

Ana Gil Solá

SGE302:3, C-uppsats i samhällsgeografi, 10 p.
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Lunds universitet

Handledare: Guy Baeten
Ht 2004

Abstract

This essay compares the goal of social inclusion in our transport system with two important goals in transport planning. Firstly, I distinguish the causes of exclusion as well as the excluded groups. Secondly, I analyse the connection between social exclusion and environmentally sustainable transport planning, and mobility/accessibility planning respectively. Finally, Malmö City's approach to social exclusion is studied concerning the same issues. This study is based on three interviews with employees from the city and on text analysis of relevant goal documents.

The conclusion is that planning for social inclusion and environmentally sustainable transport planning are very much in line, although there can be significant contradictions in practice. There is also a great overlap between social inclusion and accessibility planning, although, again, there can be some contradictions in practice. The approach of Malmö City is that social exclusion exists in reality. The city thinks there is both overlap and contradiction between the social inclusion and environmentally sustainable transport planning. Lastly Malmö City does not discern a contradiction between mobility and accessibility, although they plan for more public transport, cycling and walking.

Keywords: social exclusion, environmentally sustainable transport planning, mobility, accessibility, concordance, contradiction.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	7
1.1 Introduktion	7
1.2 Syfte.....	8
1.3 Frågeställning	8
1.4 Avgränsning	9
1.5 Metod.....	10
1.5.1 Statistik från Malmö stad.....	10
1.5.2 Intervjuer och måldokument.....	11
1.6 Disposition.....	13
2. Teoretisk bakgrund	14
2.1 Trafiksystemet och hållbar utveckling	14
2.1.1 Ekonomisk hållbarhet.....	15
2.1.2 Ekologisk hållbarhet.....	15
2.1.3 Social hållbarhet	15
2.2 Social rättvisa i trafiksystemet.....	15
2.2.1 Vad är problemet?	16
2.2.2 Drabbade grupper	16
2.3 Hur kan man arbeta med problemet?.....	19
2.3.1 Bättre utbud av kollektivtrafik.....	19
2.3.2 Bestäm syftet med kollektivtrafiken.....	20
2.3.3 Bättre förutsättningar för cyklar och fotgängare	20
2.3.4 Trygghet och säkerhet	20
2.3.5 Stadsplanera.....	20
3. Hur färdas Malmö stads invånare?	22
3.1 Skillnader mellan inkomstgrupper	23
3.2 Skillnader mellan män och kvinnor.....	24
3.3 Skillnader mellan åldersgrupper.....	25
3.4 Skillnader mellan svenskar och utlandsfödda	26
3.5 Trygghet i trafikrummet	26
3.6 Slutsats om malmöbornas transportvanor.....	27

4. Miljöaspekten.....	28
4.1 Vad är problemet?	28
4.2 Analys av social exkludering och miljöanpassad trafikplanering	29
5. Rörlighet, tillgänglighet och den bilismanpassade staden	31
5.1 Vad är problemet?	31
5.2 Analys av förhållandet mellan social exkludering och rörlighets/tillgänglighetsfokuserad planering	32
6. Textanalys av policy, program och strategier som kan kopplas till frågeställningen.....	35
6.1 Översiktsplan 2000	35
6.2 Trafikstrategi för Malmö	36
6.3 Trafikmiljöprogram 2005-2010, remissversion.....	38
6.4 Trafiksäkerhetsprogram 2005-2010, remissversion	39
6.5 Välfärd för alla.....	39
7. Genomgång av intervjuer	40
7.1 Social exkludering	40
7.2 Miljöanpassning av trafiksystemet	42
7.3 Rörlighet och tillgänglighet	42
7.4 Motsättningar mellan pelarna i hållbar utveckling	43
8. Analys av Malmö stads inställning	45
8.1 Medvetenhet om trafiksystemets exkluderingspotential	45
8.2 Förhållandet mellan social exkludering och miljöanpassad trafikplanering ..	47
8.3 Förhållandet mellan social exkludering och rörlighets/tillgänglighetsfokuserad planering	48
9. Slutsats.....	51
Källor	54
Litteratur och artiklar	54
Tryckt material från Malmö stad	55
Internet.....	55
Intervjuer och föredrag	55
Bilaga 1. Begreppsordbok.....	57
Bilaga 2. Statistik från Gatukontoret i Malmö stad.....	59
Bilaga 3. Malmö stads organisation	60

Figurförteckning

Figur 1. De tre pelarna i hållbar utveckling	14
Figur 2. Val av färdmedel	22
Figur 3. Färdmedelsval beroende av hushållets inkomstklass	23
Figur 4. Tillgång till bil beroende av hushållets inkomstklass	23
Figur 5. Färdmedelsval beroende av kön.....	24
Figur 6. Tillgång till bil beroende av kön.....	24
Figur 7. Färdmedelsval beroende av åldersgrupp.....	25
Figur 8. Tillgång till bil beroende av åldersklass	26
Figur 9. Tillgång till körkort beroende av inkomstgrupp	59
Figur 10. Tillgång till körkort beroende av kön	59
Figur 11. Tillgång till körkort beroende av åldersklass.....	59

Jag vill passa på att tacka...

... några personer som hjälpt mig i arbetet med uppsatsen, in order of appearance: Fredrik för att han lyssnat på mina outsinliga funderingar och gett mig feedback, Guy Baeten för handledarskap, Johan Emanuelson för bl.a. intervju, Max Hansson för bl.a. framtagning av statistik, Stina Nilsson för bl.a. intervju, Anders Rubin för intervju, Malena Möller för intervju och slutligen min översättarvän Emma för språkgranskning.

1. Inledning

1.1 Introduktion

Motortransporterna har blivit källan till några av de mest aktuella miljöproblemen i i-världen, främst pga. växthuseffekten. Den ökade bilismen orsakar dock även trängsel, vilket leder till begränsad rörlighet och därmed sämre tillgänglighet till stadskärnan. Samtidigt som transporterna behövs för en fortsatt utveckling för de med sig problem som motverkar densamma. Transportfrågan är därför aktuell för stadsplanerare världen över, dock förbises ofta de sociala konsekvenserna av det rådande trafiksystemet i diskussionen.

Anpassningen av planeringen efter bilismen och den flexibilitet denna möjliggör, skapar problem då olika grupper i samhället transporterar sig på olika sätt, till stor del pga. individens ekonomiska situation. Den uttänjda stadsstruktur som skapas av en bilfokuserad planering och som bygger på individuell rörlighet, verkar begränsande för de grupper som *inte* har tillgång till bil. På så sätt skapas ett bilberoende och exkluderande samhälle. (Vilhelmsson 1990)

I trafikplaneringen finns, liksom i all annan planering, flera mål att leva upp till. Dessa kan stå i konflikt med varandra vilket kräver kompromisser. De aspekter som inte har uttalade mål kommer troligtvis inte att prioriteras eller beaktas, om de inte är starkt införlivade i beslutfattares och tjänstemäns värdegrund och arbetssätt. Inte minst visar det pågående arbetet med miljö- och jämställdhetsperspektiven i hela vårt samhälle prov på detta. Med anledning av den socioekonomiska och etniska bakgrund som våra politiker och tjänstemän har idag, kan man misstänka att förståelsen för den exkludering som låginkomsttagare eller etniska minoritetsgrupper upplever, inte baserar sig på en egen erfarenhet och att den därför på ett sätt är lägre. Därför är det viktigt att dessa problem synliggörs för att inte glömmas bort då kompromisser ska ske i planeringen.

Stadens rum är fullt av ekonomiska och symboliska hinder, vilka påverkar olika grupper på skilda sätt (Zukin 1995). Den bristande tillgången till rummet bör inte förstärkas genom en försämrad åtkomlighet. I en ekonomiskt, socialt och etniskt

heterogen stad som Malmö kan konsekvenserna av en oreflekterad planering vara omfattande. Därför är det viktigt med en målmedveten planering avseende detta.

1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka vilka problem i form av social exkludering¹ som trafiksystemet skapar, och vilka alternativ till en lösning av dessa som finns på lokal nivå. En lösning förutsätter samstämmighet med andra viktiga mål i trafikplaneringen, och därför diskuteras överensstämmelser och konflikter mellan social exkludering och miljöanpassad transportplanering samt rörlighets-/tillgänglighetsfokuserad planering. Denna teoretiska bakgrund används sedan för att belysa och ifrågasätta Malmö stads medvetenhet om problemet och de samband man ser gentemot miljöanpassad transportplanering och rörlighets/tillgänglighetsfokuserad planering. För att framhålla frågeställningens relevans ska statistik om malmöbornas användning av olika transportmedel undersökas.

1.3 Frågeställning

Huvudfrågorna i uppsatsen är:

- Vilka problem i form av social exkludering skapar trafiksystemet och vilka överensstämmelser och konflikter finns med miljöanpassad transportplanering och rörlighets-/tillgänglighetsfokuserad planering?
- Hur medveten är man i Malmö stad om social exkludering, och hur ser man till dess koppling med miljöanpassad transportplanering samt rörlighets-/tillgänglighetsfokuserad planering?

Huvudfrågeställningarna utvecklas med frågorna:

- Hur fungerar den sociala exkludering som orsakas av trafiksystemet?

¹ Med social exkludering menar jag oförmågan att fullt medverka i sociala och ekonomiska aktiviteter som är nödvändiga för att upprätthålla en rimlig livskvalitet. Denna exkludering har sitt ursprung i att man tillhör en social grupp. Klass, inkomst, kön, utbildning, ålder, ursprung, fysisk förmåga, mm är faktorer där man kan skilja mellan olika grupper. Grupperna kan vara inbördes heterogena och en person kan tillhöra flera sociala grupper.

- Vilka sociala grupper urskiljs som mest missgynnade i dagens trafiksystem och varför?

Förutsättningarna för en lösning av den sociala exkluderingen avgränsas till två frågor:

- Vilka åtgärder på lokal nivå kan lösa problemet?
- Hur förhåller sig den socialt utjämnande trafikplaneringen till miljöanpassad transportplanering samt rörlighets-/tillgänglighetsfokuserad planering?

Slutligen besvaras Malmö stads förhållningssätt genom frågorna:

- Hur medvetna är berörda politiker och tjänstemän i Malmö stad om trafiksystemets sociala exkluderingspotential?
- Hur kopplar de denna aspekt till miljöanpassad transportplanering samt rörlighets-/tillgänglighetsfokuserad planering?

1.4 Avgränsning

En avgränsning behövde göras i val av grupper då samtliga inte kunde täckas i teori, empiri och analys. Teoretiskt fokuserar uppsatsen på de i empiridelen (statistik från Malmö) dominerande sociala grupperna, vilka är låginkomsttagare, kvinnor samt yngre/äldre. En genomgång av funktionshindrade och invandrare/etniska minoritetsgrupper görs dock eftersom dessa bör nämnas i sammanhanget. Anledningen till att jag inte fokuserar på funktionshindrade är att de inte finns med i statistiken från Malmö och att det till antalet är en liten grupp. Varför inte invandrare tas upp till ingående analys diskuteras nedan. Kvinnor, äldre, ensamstående föräldrar och personer från etniska minoritetsgrupper är dock överrepresenterade i de lägre inkomstklasserna (Lucas 2004:32), därför täcker en analys av inkomstgrupperna delvis dessa grupper.

En del statistik som visas i kapitlet om malmöbornas transportvanor togs fram av Gatukontoret med syfte att användas till uppsatsen. Detta var tvunget att göras i ett tidigt skede och en avgränsning av grupper gjordes redan då. I efterhand har jag varit osäker på om avgränsningen borde ha gjorts annorlunda; till kön, inkomst och *ursprung*. Dock finns en del problem med hanteringen av denna grupp när man kommer till praktiska frågor. Utlandsfödda kan klumpas ihop för att man rent statistiskt ska kunna

se om det finns skillnader mellan dem och svenskfödda. Men det finns stora skillnader mellan olika invandrargrupper. Om skiljelinjen mellan svenskfödda och utlandsfödda är kulturen, så är det även det mellan olika grupper av invandrare. Skiljelinjen kan också vara den sociala och ekonomiska integrationsgraden, vilket då kanske också speglas i bosättningsmönstret och kan utnyttjas i en analys. Alla grupper skiljer sig dock inbördes.

Gällande transportmedel gjordes avgränsningen till persontransporter. En rumslig jämförelse av inkomst och användning av olika transportmedel hade varit intressant, dock fanns inte plats för detta. Den rumsliga avgränsningen görs till Malmö stad.

1.5 Metod

Både kvantitativ och kvalitativ metod används för att besvara frågeställningarna. Utifrån teorin har jag analyserat tryckt och muntlig information från kommunen avseende mål för transporterna i staden. Teorin bör vara generaliserbar för städer i i-länder i storleksordningen Malmö/Göteborg med en liknande socioekonomisk och åldersmässig sammansättning. Denna avgränsning görs då sociala och miljömässiga problem samt rörlighets-/tillgänglighetsproblem i i- och u-länder kan skilja sig avsevärt, och eftersom olika åtgärder i planeringen beror på stadens och trafikens storlek.

Materialet som framförs i teoridelen är till stor del från USA och Storbritannien, men vissa delar valdes bort så att teorin blev mer allmängiltig. Dock görs en jämförelse med statistik från Malmö för att visa på teorins giltighet för staden.

1.5.1 Statistik från Malmö stad

Statistik från Malmö stad användes för att belysa situationen i Malmö och för att poängtera frågeställningens relevans. Statistiken togs fram genom en attityd- och resvaneundersökning under hösten 2003. Resedagboken skickades ut till 10 797 personer mellan 18-75 år från kommuninvånarregistret och svar gavs av omkring hälften (Gatukontoret i Malmö stad 2004 b). En stor del av statistiken som tas upp i kapitel 3 kommer från resedagboken. Syftet med dagboken var att öka kunskapen om invånarnas resmönster, särskilja resvanor i de olika stadsdelarna och få underlag för framtida arbete med trafikplaneringen.

Undersökningen är en sekundär källa men den har relativt hög validitet eftersom undersökningspopulationen är samma som för uppsatsen och urvalet är stort. Dock diskuterades inte en av de missgynnade grupperna (funktionshindrade), och enkätfrågornas formulering var inte anpassade för uppsatsen syfte. Syftet med undersökningen stämmer dock delvis överens med mina frågor. En del av statistiken från Gatukontoret räknades ut från databasen med syfte att användas till uppsatsen, vilket ger denna del hög validitet. Det bör dock poängteras att en mindre justering av frågeställningen och avgränsningen i uppsatsen gjordes för att stämma överens med den tillgängliga datan.

1.5.2 Intervjuer och måldokument

För att kunna besvara den öppna frågan om medvetenhet och värderingar användes kvalitativa metoder, nämligen textanalys och intervjuer. Textanalysen gjordes på en begränsad mängd relevanta måldokument för att bl.a. urskilja mål för trafikplaneringen i Malmö stad. Analysen användes också som underlag för intervjufrågorna. Dokumenten valdes ut efter vad som hittades på Malmö stads hemsida, vilka hänvisningar som fanns i de studerade texterna, samt vad som togs upp i intervjuerna. Enligt *Trafikmiljöprogrammet* finns målsättningar för trafikområdet ställda i *Översiktsplan 2000*, *Miljöprogram 2003-2008*², samt i *Trafikstrategi för Malmö* (Malmö stad 2004b:17). En mer ingående analys av *Trafikstrategi för Malmö* görs då denna ”skall ses som ett planeringsunderlag med preciserade trafikpolitiska mål och exempel på åtgärder som stödjer målen” samt fördjupar och breddar trafikfrågornas behandling i *Översiktsplan 2000* (Malmö stad 2004c:8).

Det jag tittade efter i analysen var främst hur social hållbarhet, social exkludering, missgynnade grupper, miljöaspekter, tillgänglighet och rörlighet behandlades i texterna. Jag såg då till: vilka grupper man ser som exkluderade och varför, hur ofta och hur ingående ämnena diskuterades, i vilket sammanhang de togs upp, hur social exkludering, miljöaspekter, tillgänglighet och rörlighet förhåller sig till varandra, mm.

Tre halvöppna intervjuer, samt en telefonintervju³, med nyckelpersoner från två förvaltningar och en nämnd genomfördes för att fördjupa slutsatserna från textanalysen.

² *Miljöprogram 2003-2008* har trafik som ett av sina åtgärdsområden, men tar bara upp dess miljöproblem (Miljöförvaltningen i Malmö stad 2003).

³ Följande diskussion avser inte den här intervjun då syftet med denna enbart var att få information om kollektivtrafiken i Malmö.

Intervjupersonerna kommer i uppsatsen att hanteras som om de i viss mån är representativa för sin avdelning, vilket är ett rimligt antagande. Så behöver dock inte vara fallet då deras svar kan representera bl.a. personliga åsikter. De intervjuade antogs kunna ge viktiga svar till frågeställningen och ansågs därför ha relativt hög validitet. Samtliga intervjupersoner tilläts läsa igenom och korrigera intervjuanteckningar efter att intervjun genomförts. Varje intervjuerna tog omkring en timme.

Intervjuer är i regel bättre än enkäter ur validitetssynpunkt eftersom följdfrågor kan ställas och intervjuaren kan säkerställa att den intervjuade uppfattat frågan rätt. Den är dock sämre ur reliabilitetssynpunkt. För att öka reliabiliteten användes en intervju-mall med frågor. Alla ställdes dock inte till samtliga intervjuade eftersom de har olika arbetsuppgifter och frågorna därför inte var relevanta. Då följdfrågor ställdes och kommentarer gjordes till intervjupersonernas svar minskades reliabiliteten i intervjuerna, men istället gavs mycket intressantare och innehållsrikare svar med hög validitet.

Ett problem som uppstod med den information som framfördes under intervjun var att kunna skilja på vad som egentligen var intervjupersonernas spontana åsikt, och vad som frammanades av mina följdfrågor (grundade på mina tidigare kunskaper och förförståelse). En annan svårighet var att förstå vad som var det ”verkliga” svaret bakom vad den intervjuade sa, dvs. om de svarade vad de trodde var ”rätt”, om de var medvetna om sina egentliga åsikter, mm. Att veta i vilken utsträckning jag borde läsa mellan raderna var också ett problem.

Den första intervjun genomfördes med Stina Nilsson, som är ansvarig för *Trafikmiljöenheten* inom Gatukontoret. Genom sitt arbete på gatukontoret var hon tänkt att ge en mer konkret bild av arbetet med trafiken i staden, speciellt miljöarbetet. Jag förklarade inte exakt vad jag menade med sociala aspekter när jag berättade om uppsatsen syfte före intervjun (dvs. poängterade inte social exkludering), vilket kan ha påverkat hennes svar i vissa avseenden. Validiteten för dessa frågor är därför ganska låg.

Anders Rubin medverkade i andra intervjun som ordförande för stadsbyggnadsnämnden. I sin roll av ledande politiker i denna nämnd har hans intervju hög validitet.

Johan Emanuelson är projektledare för *Trafikstrategi för Malmö* och arbetar vid översiktsplanavdelningen på Stadsbyggnadskontoret. Han intervjuades både per telefon i ett tidigt stadium och senare personligen. Intervjun anses ha hög validitet då han kunde mycket om frågorna.

En kort telefonintervju genomfördes med Malena Möller, som arbetar med kollektivtrafikfrågor vid Gatukontoret i Malmö stad. Hennes intervju används endast för att klargöra hur den lokala kollektivtrafiken drivs i Malmö stad.

Flera försök per e-mail och telefon gjordes under en lång period för att få en intervju med Emmanuel Morfiadakis, ordförande för tekniska nämnden, då han ansågs vara en viktig person att intervjua. Trots hans löfte om att ge mig en intervju, misslyckades försöken och intervjun kunde inte genomföras. Denna hade förmodligen gjort att jag kunnat besvara min frågeställning på bättre grunder, och det hade varit intressant att jämföra hans åsikter med Anders Rubins.

1.6 Disposition

I kapitel två ges en teoretisk bakgrund för att introducera läsaren till problematiken, och för att sätta frågan i ett större sammanhang. Tredje kapitlet belyser situationen i Malmö och ger därmed en förståelse för frågans relevans. Vidare analyseras sambandet mellan social exkludering och miljöaspekten, respektive rörlighet och tillgänglighet i trafikplaneringen, i kapitel fyra och fem. Avslutningsvis görs en genomgång av textanalys i kapitel sex, och intervjuer i kapitel sju. Dessa avslutas med en analys av Malmö stads inställning till frågorna i kapitel åtta.

Vissa begrepp finns förklarade i begreppsordboken (bilaga 1) för att klargöra med vilken betydelse de används i uppsatsen.

2. Teoretisk bakgrund

2.1 Trafiksystemet och hållbar utveckling

I FN:s rapport *Our Common Future* definieras hållbar utveckling på följande vis:

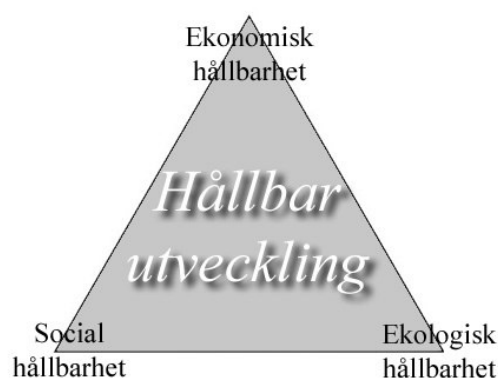
Sustainable development is development that meets the needs of the present generation without compromising the ability of future generations to meet their own needs. (Berke 2000)

De tre pelarna i hållbar utveckling kan på flera sätt stå i motsättning till varandra. Ekonomisk hållbarhet handlar om mer än att bara ta hänsyn till ekonomin, det handlar om en *långsiktig* hållbart ekonomiskt system. Ekologisk hållbarhet handlar om att ta hänsyn till naturen och dess förutsättningar. Båda aspekter är relativt närvarande i planeringen idag, medan den sociala hållbarheten ofta hamnar i bakgrunden, speciellt när det gäller transportfrågor.

Planeraren måste förena de tre motstridande aspekterna: ekonomisk tillväxt, rättvis fördelning av tillväxten samt vårdande av ekosystemet. Man måste hålla riktningen i trafikplaneringen, annars motarbetar projekt varandra (Ljungberg 2004-11-24). Det blir dock svårt att hålla en konsekvent och målinriktad planering om man inte är

klar med alla mål eller är medveten om de motsättningar som kan finnas mellan dem. Att dessa tre aspekter har olika perspektiv när de ser på staden underlättar inte arbetet (Campbell 1996).

Figur 1. De tre pelarna i hållbar utveckling.



2.1.1 Ekonomisk hållbarhet

För planeraren som arbetar med ekonomisk utveckling är den huvudsakliga inställningen att se på staden som ett rum för lokalisering av bl.a. produktion och konsumtion. Staden konkurrerar med andra städer och marknader för att locka till sig nya investeringar eller industrier. Rummet ses som bestående av bl.a. motorvägar, marknader och pendlingszoner. (Campbell 1996)

2.1.2 Ekologisk hållbarhet

För planeraren som arbetar med miljöfrågor är den huvudsakliga inställningen att se på staden som en konsument av naturresurser och en producent av avfall. Stadens verksamhet är alltid ett potentiellt hot mot naturen och rummet ses som ett ekologiskt rum av grönområden, vattenflöden och ekosystem. (Campbell 1996)

När man talar om hållbarhet, speciellt i transportsammanhang, så är det egentligen ekologisk hållbarhet eller hållbarhet i allmänna termer man syftar på.

2.1.3 Social hållbarhet

För planeraren som arbetar med sociala frågor är den huvudsakliga inställningen att se på rummet som en plats för konflikter kring distributionen av resurser inom staden och mellan dess olika sociala grupper. Rummet är ett socialt rum av tillgång och segregation. (Campbell 1996)

Sociala aspekter i trafiksystemet kan avse mer än den sociala exkludering som tas upp i uppsatsen, exempelvis trafiksäkerhet, hälsoaspekter, trivsamma gatumiljöer, mm.

2.2 Social rättvisa i trafiksystemet

När man ser till social exkludering i allmänhet är bl.a. socioekonomiska förhållanden, skillnader i utbildning samt tillgänglighet till arbetstillfällen, handel och fritidssysselsättningar påverkande faktorer. (Hine & Mitchell 2003:1)

2.2.1 Vad är problemet?

Transportmässig exkludering kan orsakas av:⁴

- *Geografisk exkludering* pga. dåligt utbud av kollektivtransporter eller infrastruktur till bestämda områden vilket begränsar tillgängligheten till området. Problemet ligger inte bara i transportmedlets tillgänglighet till området, utan även i de olika gruppernas lokalisering i staden (bostadsområden). Stadens form och omfattning kan förvärra denna typ av exkludering (se kapitel 2.3.5). (Lucas 2004:15)
- *Fysisk exkludering* pga. fysiska begränsningar hos individen som reducerar tillgängligheten till anläggningar och färdmedel. Detta kan påverka såväl kvinnor med barn, som äldre och funktionshindrade (Lucas 2004:21).
- *Ekonomisk exkludering* pga. transportmedlets höga kostnader. Inkomsten kan exempelvis påverka möjligheten till bilnehav och användning av kollektivtrafik.
- *Exkludering på grund av tid* eftersom befintliga tidsmässiga restriktioner hos vissa grupper (exempelvis kvinnor, se nedan) ställer hårdare krav på transportmedlets hastighet och ibland flexibilitet.
- *Exkludering på grund av rädsla* eftersom oro för hot, överfall eller olyckor påverkar val av transportmedel och den omfattning i vilken man rör sig i det allmänna rummet. Användningen av kollektivtrafik kan begränsas pga. otryggheten vid dygnets mörka timmar, likaså cykling, gång och vistelse i parkeringshus.
- *Exkludering på grund av brist på information* eftersom vissa grupper har svårt att få tillgång till eller att tillgodogöra sig den information som krävs för att kunna transportera sig på ett effektivt sätt.

2.2.2 Drabbade grupper

De grupper som mest sannolikt blir transportmässigt missgynnade är, enligt Hine & Mitchell, låginkomsttagare, kvinnor, äldre, barn och funktionshindrade (2003:13). Kopplat till detta är att kvinnor, äldre, ungdomar, funktionshindrade, samt personer från

⁴ Indelningen baseras till stor del på den som Hine och Mitchell refererar till, men är något omarbetad. (Hine & Mitchell 2003:7-8, 73)

etniska minoritetsgrupper och ensamstående föräldrar i regel mer sällan har bil (Lucas 2004:28). Kvinnor, äldre, personer från etniska minoritetsgrupper, samt funktionshindrade och ensamstående föräldrar är dessutom överrepresenterade i de lägre inkomstklasserna (Lucas 2004:32, Hine & Mitchell 2003:20). Den sociala exkluderingen är tydlig i både glesbygds- och tätortsområden (Salomon 2003:152).

Låginkomsttagare

Resornas kostnad är ett stort hinder för fattiga människor, vilket leder till en begränsad rörlighet (Lucas 2004:25). Denna begränsning kan inskränka fattiga människors möjligheter till arbete genom en rumslig limitation. I USA och Storbritannien hittas oftast hushållen utan tillgång till bil i de lägsta inkomstgrupperna och låginkomsttagarna gör färre och kortare resor (Lucas 2004:1, 22). Indirekt är även tillgången till körkort en orsak till att man inte har tillgång till bil.

Enligt Lucas finns troligen ett samband mellan att resorna utgör en större proportionell utgift för fattiga och att de reser mindre (2004:19). Holmberg menar att låginkomsttagare påverkas mer av höga biljettpriser i kollektivtrafiken än andra, och att de inte kan åka om det är för dyrt (2004-11-24). Eftersom denna grupp använder bil i lägre utsträckning, har de också längre tidsmässiga sträckor för att få tillgång till samma utbud av service (Hine & Mitchell 2003:78).

I Storbritannien har bilägandet ökat bland låginkomstgrupper, fastän deras inkomster inte har ökat. Detta skulle antyda att bilägande alltmer uppfattas som ett grundläggande behov även hos de fattigaste. Dessa bilar är förmodligen äldre, eftersom man inte har råd med nya och dyra bilar, och därför i regel mer miljöfarliga. (Lucas 2004:149)

Kvinnor

Kvinnor reser kortare sträckor än män (Lucas 2004:259). Dock är skillnaden inte stor när det gäller antal resor. Bilen är det vanligaste färdmedlet hos båda grupper, men vanligare hos män än hos kvinnor i alla åldrar. (Hine & Mitchell 2003:16-17) Män har oftare en mer regelbunden tillgång till bil, medan kvinnor oftare blir skjutsade (Hine & Mitchell 2003:59). Kvinnor går och åker oftare kollektivt än män (Hine & Mitchell 2003:16-17).

Kvinnor har ofta försämrade tillgång till kollektivtrafik pga. fysiska svårigheter vid resande med barn, och vid inköp till hushållet. Kvinnors transportmässiga inskränkning

förräddas genom den tidsmässiga begränsning som deras könsroll medför (förvärvsarbete och huvudansvar i hushållet). Kvinnor med barn kan också ha ett annorlunda transportmönster än män, med många målpunkter på samma resa, s.k. *trip-chaining*. För dessa kvinnor är användning av kollektivtrafiken ofta olämplig. (Lucas 2004:25, 45-46, 267, Berntsson 2002:171)

Kvinnor är ofta rädda för kriminalitet medan de väntar på, eller använder kollektivtrafik (Lucas 2004:45-46). En svensk studie om kollektivtrafik visar att kvinnor oftare upplever otrygghet än män. Faktorer såsom belysning, tidpunkt på dygnet, bristen på personal samt rädslan att resa ensam bidrar till känslan av otrygghet. (Alm och Lindberg 2000)

Med tanke på alla ovannämnda faktorer skulle man kunna tänka sig att kvinnor använder bil i högre grad än män, då detta skulle underlätta deras situation. Så är dock inte fallet, vilket också nämndes ovan. Därför skulle man kunna säga att kvinnans transportsituation förräddar de nackdelar som deras könsroll medför.

Olika åldersgrupper

Äldre personer har ofta lägre tillgång till bil (Lucas 2004:28). De uttrycker i högre utsträckning rädsla för kriminalitet i väntan på, eller vid användning av kollektivtrafik och har svårt att tillgodogöra sig information i vissa format, såsom Internet och texter i litet typsnitt. Detta kan resultera i att de blir fångar i det egna hemmet, speciellt under kvällstid. (Lucas 2004:45-46)

Ungdomar är den grupp som oftast utsätts för kriminalitet i väntan på, eller vid användning av kollektivtrafik, dock ses de av andra grupper som de kriminella. De har också ofta svårt att klara transportkostnaderna. (Lucas 2004:45-46)

Barnen rörelsefrihet begränsas av risken för olyckor i trafiken. I USA och Storbritannien råkar barn från lägre sociala klasser och etniska minoritetsgrupper oftare ut för trafikolyckor, vilket kan bero på att de oftare går. (Lucas 2004:27, 28)

Invandrare

I de fall där invandrare har en lägre inkomstnivå än ursprungsbefolkningen, begränsas deras möjligheter till bilinnehav och dyra resor med kollektivtrafik. Tillgången till bil skiftar dock mellan olika etniska grupper (Lucas 2004:24). Utlandsfödda kan missgynnas pga. svårigheter med språket och därmed med tillgodogörande av information

(Lucas 2004:45-46). Det kan även finnas kulturella faktorer som påverkar färdmedelsval, t.ex. att man inte lärt sig att cykla.

Funktionshindrade

Funktionshindrade upplever fysiska hinder pga. kollektivtrafikens, gatornas eller faciliteters utformning och kan ha svårt att tillgodogöra sig information i vissa format (Lucas 2004:45-46). En svensk studie har visat att funktionshindrade reser mer sällan än de som inte har något funktionshinder. De har ofta även lägre körkortsinnehav och lägre anställningsfrekvens. (Hine & Mitchell 2003:20)

2.3 Hur kan man arbeta med problemet?

Det finns flera olika sätt att arbeta för en minskad exkludering av socialt missgynnade grupper, här fokuseras på lokalt genomförbara åtgärder som gynnar låginkomsttagare, kvinnor och äldre. Äldre kräver dock även en del praktiska åtgärder i gaturummet som inte tas upp här pga. platsbrist.

2.3.1 Bättre utbud av kollektivtrafik

Att skapa ett bättre utbud av kollektivtrafik och en enklare tillgång till faciliteter är ett sätt att skapa ett mer inkluderande trafiksystem (Lucas 2004:41). Genom att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras tillgängligheten för de grupper som inte har tillgång till bil.

En svårighet med de exkluderade grupperna när det gäller kollektivtrafik, är att de rumsligt och tidsmässigt både är utspridda och fördelade i kluster. De olika rumsliga fördelningarna kräver olika arbetsmetoder i planeringen. När det gäller kluster är det enklare att tillhandahålla passande infrastruktur och kollektivtrafik eftersom individerna är koncentrerade till ett visst område (då de ofta bor i flervåningshus). (Hine & Mitchell 2003:3-4) Äldre boende i villaområden är exempelvis en utspridd grupp. Kundunderlaget i villaområden är lågt vilket orsakar dyrare och därför sämre bussförbindelser.

2.3.2 Bestäm syftet med kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken måste vara tydlig med sina mål (Lucas 2004:90), exempelvis med vilka de huvudsakliga målgrupperna är. Man kan då ha subventioner och rabatter till särskilda grupper för att ge lägre busspriser, om detta är viktigt för dessa grupper. Detta kan förbättra rörligheten och minska resekostnaderna för äldre och låginkomsttagare. Vissa viktiga bussträckor, som till Rosengård, skulle kunna finansieras på bekostnad av andra sträckor genom t.ex. fler turer. Det är dock svårt för planerare att driva igenom och argumentera för positiv särbehandling av en grupp på bekostnad av andra grupper (Hine & Mitchell 2003:121).

2.3.3 Bättre förutsättningar för cyklister och fotgängare

Genom att förbättra infrastrukturen för cyklister och fotgängare förbättras tillgängligheten i staden och fler väljer dessa färdmetoder. Ett bra cykel- och gångnät ökar cykel- och gångtrafikanternas status samtidigt som det skapas förutsättningar för bättre hälsa för individen (Hine & Mitchell 2003:127-128). Direkthet/snabbhet, säkerhet, kontinuitet, bekvämlighet och trevnad anses vara viktiga aspekter för en attraktiv cykelmiljö (Nilsson 2003:8-10).

2.3.4 Trygghet och säkerhet

Att minska otryggheten samt rädslan för kriminalitet i trafiksystemet är viktigt för alla transporter (Lucas 2004:41), men kanske viktigast för cyklister och fotgängare eftersom dessa reser ensamma och utan det fysiska skydd bilen ger dem. Att ta bort buskage och att lägga cykel- och gångvägar nära de trafikerade vägarna upplevs ofta som positivt av kvinnor som är rädda för överfall. För de oskyddade trafikanternas skull är det ur trafik-säkerhetssynpunkt också viktigt att sänka hastigheterna. (Newman & Kenworthy 1999)

2.3.5 Stadsplanera

Eftersom bebyggelse och trafik hänger ihop i verkligheten, bör den även göra det i planeringsstadiet. Man kan kalla detta för att stadsplanera, istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera. (Berntsson 2002:19)

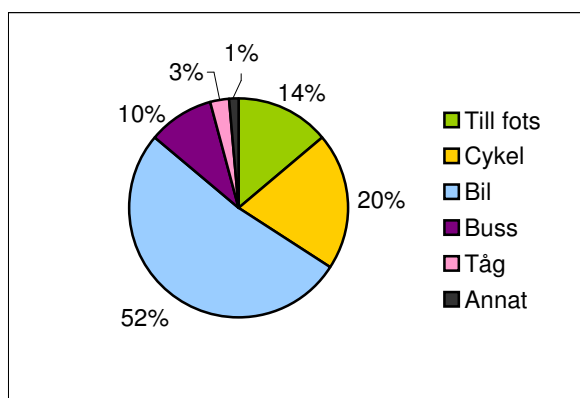
Staden bör förtätas för att bl.a. minska avstånden, vilket skapar bättre möjligheter för cyklism och gång samt ger kortare resor i allmänhet. Andra fördelar med förtätning av staden är att exploateringskostnaderna blir lägre och att kollektivtrafiken får bättre förutsättningar (Berntsson 2002:216). Tillgänglighet är även nära kopplat till stadens struktur och till hur bostäder och service ligger i förhållande till varandra (Berntsson 2002:168). Viktig service, som sjukvård, bör placeras i områden som är fullt tillgängliga för alla grupper (Lucas 2004:298). Planering för flerkärniga centra och verksamhetsintegrering är positiv då transporter minskar, samtidigt som en bättre tillgång till kollektivtrafik ges (Newman & Kenworthy 1999). För kvinnor med småbarn som kan ha komplicerade resmönster, är användning av kollektivtrafiken ofta olämplig. En lösning för denna grupp skulle kunna vara att placera exempelvis dagis och annan service vid centra nära transportnav (Lucas 2004:266).

3. Hur färdas Malmö stads invånare?

Malmöbon genomför i snitt 2,6 resor per dag⁵ (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:15). Bilen är det vanligaste färdmedlet i Malmö (se figur 2), men biltätheten är lägre än genomsnittligt i Sverige: 363 respektive 451 per tusen invånare (Malmö stad 2004b:10).⁶

Färdmedelsval beror delvis på inkomst, men även på rumsliga förhållanden såsom avstånd och barriärer. Även körkortsinnehav påverkar val av färdmedel. 80 % av malmöborna anger att de har körkort, talet är dock lägre för boende i Rosengård där endast 54 % har körkort (Gatukontoret i Malmö stad 2004a:12-13). Mellan övriga stadsdelar är skillnaden liten (Gatukontoret i Malmö stad 2004a:13). 80 % av respondenterna i Malmö stads undersökning anger att de har tillgång till cykel, och 14 % anger att de har tillgång ibland. 70 % anger att de har tillgång till bil, och 10 % anger att de har tillgång ibland. (Gatukontoret i Malmö stad 2004a:11-12)

Figur 2. Val av färdmedel ⁷



Källa: statistik från Gatukontoret i Malmö stad.

⁵ Denna beräkning baseras på respondentens egen beräkning av den genomförda sträckan och inräknar samtliga färdmedel använda under resan (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:16).

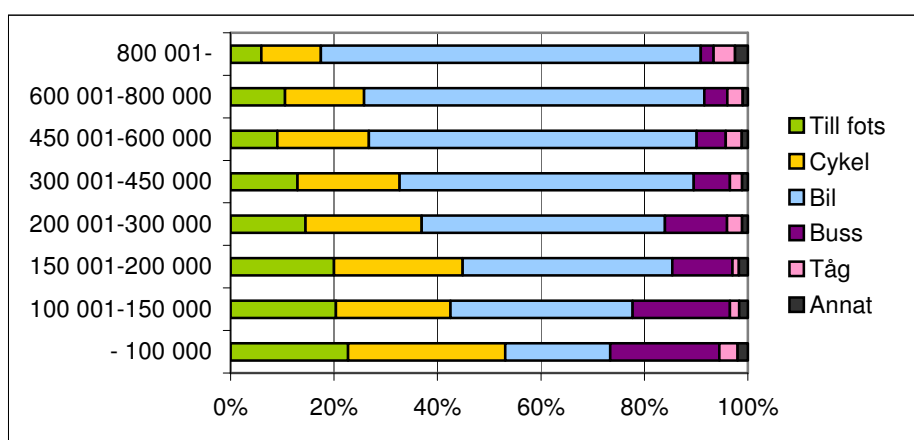
⁶ Den i kapitlet redovisade statistiken kommer framöver att avse respondenterna i Malmö stads undersökning.

⁷ All statistik om färdmedelsval avser *antal* resor.

3.1 Skillnader mellan inkomstgrupper

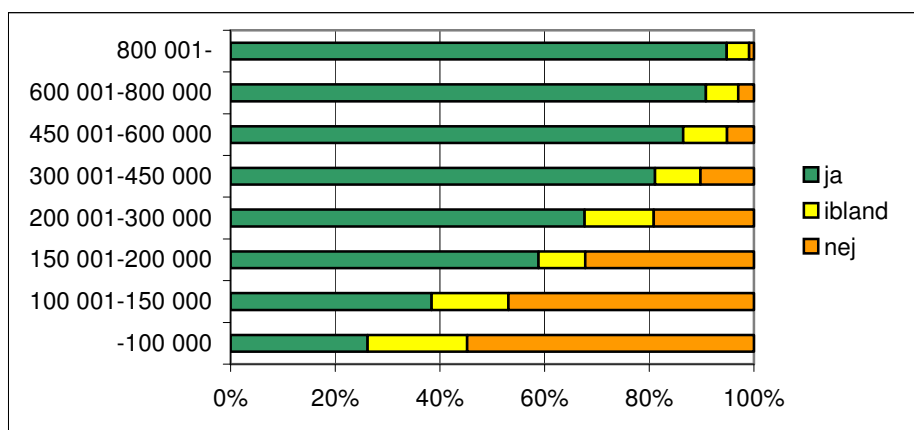
Hushåll med hög inkomst gör avsevärt längre resor än de med låg inkomst, med undantag för den lägsta inkomstgruppen som till stor del består av studenter och pensionärer. (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:18) Val av färdmedel speglar detta då användning av bil ökar med inkomsten. Figur 3 visar en tydlig trend där användning av bil ökar med inkomst. Färdmedelsval är starkt kopplat till tillgången till bil, vilket syns om man jämför figur 3 och 4.

Figur 3. Färdmedelsval beroende av hushållets inkomstklass ⁸



Källa: Gatukontoret i Malmö stad 2004b:21.

Figur 4. Tillgång till bil beroende av hushållets inkomstklass



Källa: statistik från Gatukontoret i Malmö stad, egen figur.

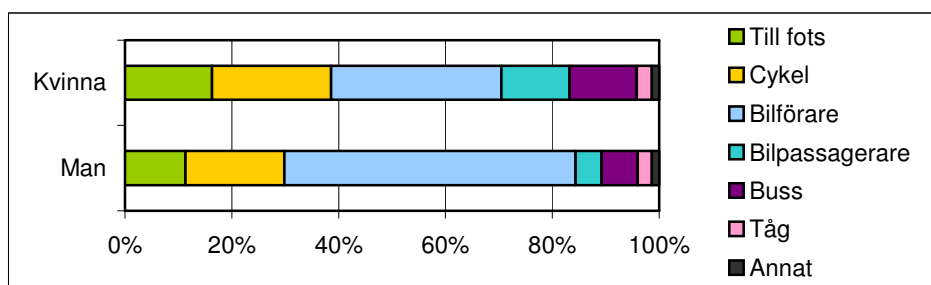
⁸ Avser huvudfärdmedel, dvs. det färdmedel som respondenten använt under resans längsta delsträcka. Inkomst avser hushållets *sammanlagda* (inte bara respondentens) årsinkomst, både förvärvs- och kapitalinkomst (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:11).

Statistik från Gatukontoret visar även att körkortsinnehavet tydligt ökar med inkomsten (se bilaga 2). Detta skulle i så fall peka på en strukturell snedfördelning som är svår att förändra då det idag är dyrt att ta körkort.

3.2 Skillnader mellan män och kvinnor

Män gör något fler resor än kvinnor, men skillnaden är inte stor. Män gör dock längre resor än kvinnor, i genomsnitt 13,2 respektive 10,5 km. Skillnaden mellan könen är bland utlandsfödda större än hos svenskfödda både när det gäller resornas antal och längd. (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:13, 16-17)

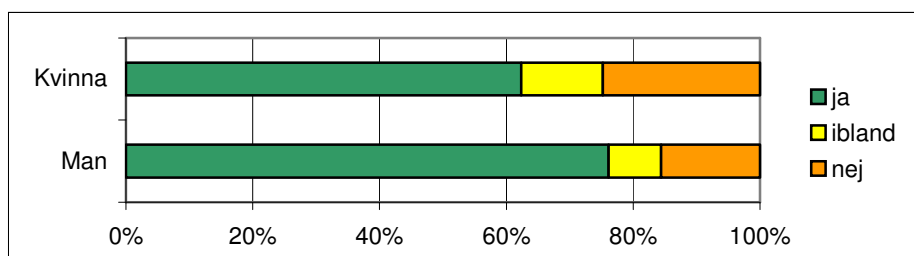
Figur 5. Färdmedelsval beroende av kön



Källa: statistik från Gatukontoret i Malmö stad, egen omräkning och figur.

Kvinnor cyklar och åker buss i högre utsträckning än män (Gatukontoret i Malmö stad 2004c). Skillnaden mellan antalet bilresor är inte stor mellan könen, männen står för 56 % (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:21). Dock finns en skillnad gällande vem som kör, vilket visas i figur 5. Tillgången till bil skiljer sig mellan könen (se figur 6), liksom tillgången till körkort då kvinnor som grupp ligger på 73 % och män 87 %.

Figur 6. Tillgång till bil beroende av kön



Källa: statistik från Gatukontoret i Malmö stad, egen figur.

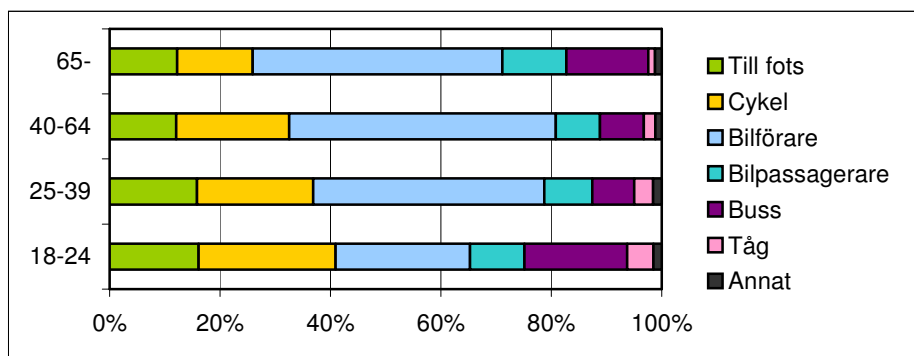
Resans syfte, exempelvis utbildning, arbete, och inköp, skiljer sig inte nämnvärt mellan män och kvinnor (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:32). I den enkät som skickades ut till malmöborna kunde respondenten bara kryssa i *ett* ärende per resa (Gatukontoret i Malmö stad 2003). Därför säger denna statistik inget om skillnader mellan könen avseende trip-chaining (se kapitel 2.2.2 under kvinnor).

3.3 Skillnader mellan åldersgrupper

Yngre malmöbor genomför fler resor än äldre. Skillnaden i reslängd är inte särskilt stor mellan åldersgrupperna, dock gör de som arbetar längst resor och pensionärer gör längre resor än studenter. (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:14, 18)

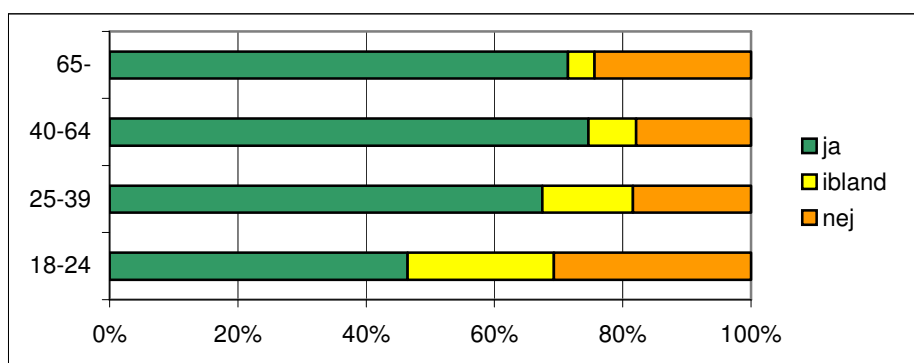
Som figur 7 visar, cyklar yngre mer än äldre. Bortsett från den äldsta åldersgruppen, använder yngre mer sällan bil. Den yngsta och äldsta åldersgruppen använder oftast buss och det är också de som har lägst tillgång till bil (se figur 8). Statistik från Malmö visar också att tillgången till körkort skiftar mellan åldersgrupperna, där innehavet hos den lägsta åldersgruppen bara är drygt 60 % (se bilaga 2).

Figur 7. Färdmedelsval beroende av åldersgrupp



Källa: statistik från Gatukontoret i Malmö stad, egen omräkning.

Figur 8. Tillgång till bil beroende av åldersklass



Källa: statistik från Gatukontoret i Malmö stad, egen omräkning.

3.4 Skillnader mellan svenskar och utlandsfödda

Malmöbor födda i Sverige reser mer än malmöbor födda utomlands, sett per dygn är skillnaden 2,75 resor mot 2,19. Gällande resans längd finns också en skillnad, men denna är procentuellt sett inte lika stor. (Gatukontoret i Malmö stad 2004b:13, 17).

3.5 Trygghet i trafikrummet

Drygt 60 % av respondenterna tycker att trygghet och risk för överfall kopplat till trafiken, är ett mycket eller ganska stort problem (Gatukontoret i Malmö stad 2004 a:48). En enkätundersökning om otrygghet som genomfördes i Malmö 2004 visar att gatuvåldet inte har ökat, varken genom stölder, skadegörelse, grövre gatuvåld eller våld utomhus. Oron och rädslan för att bli överfallen eller misshandlad i området där man bor har emellertid ökat. (Malmö stads hemsida 2004-12-01 a och b)

3.6 Slutsats om malmöbornas transportvanor

Ett tydligt mönster syns i skillnaderna mellan hur olika inkomstgrupper samt hur kvinnor och män använder färdmedel. Tillgången till bil skiftar också markant mellan olika inkomstgrupper. Detta är intressant med tanke på att kvinnor, äldre, ensamstående föräldrar och personer från etniska minoritetsgrupper är överrepresenterade i de lägre inkomstklasserna (Lucas 2004:32). Statistiken om malmöbornas transportvanor samstämmer med redovisad statistik från bakgrundskapitlet.

4. Miljöaspekten

4.1 Vad är problemet?

Alla transporter påverkar miljö och människor, men det är främst *vägtransporterna* och bilen som påverkar dem (Hoyle & Knowles 1998:112). Alla problem är dock inte direkt ekologiska. Exempelvis beräknar man att omkring 1,5 miljoner människor i Sverige utsätts för trafikbuller i sina hem. En förfylad stadsbild upplevs också som ett problem då 10-20 % av stadens yta täcks av vägar och gator. (STR Service AB 2002:15)

Trafiken påverkar även växtlighet och vatten genom de tusentals ton vägbeläggning som slits loss varje år, gummistoft som slits av från däck, och salt mot halka som sprids ut (STR Service AB 2002:15).

Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar i staden. Bl.a. bidrar den med koldioxid (se nedan), men även med koloxid som är giftig, kväveoxider som kan skada slemhinnor och andningsorgan, kolväten som kan vara cancerframkallande, samt olika partiklar (sot, aska, vatten och kolväten) som kan påverka andningsorganen. Marknära ozon skapas dessutom då syre reagerar med vissa utsläpp. (STR Service AB 2002:13)

Koldioxid är, jämte metan och ozon, en av de viktigaste växthusgaserna. Höjda halter påverkar därför klimatsystemet. Gaserna fångar upp solens värmande strålning och det blir varmare ju mer växthusgaser som släpps ut. (STR Service AB 2002:17) En temperaturökning på bara några grader kan leda till att havsytan stiger med en hel meter (Vägverket et al), att känsliga ekosystem störs, samt till att det uppstår extrema tillstånd såsom torka, stormar och översvämningar.

Katalysatorn minskar inte koldioxidutsläppen, vilka har ett direkt samband med bränsleförbrukningen (STR Service AB 2002:14). De korta bilresorna förbrukar stora mängder bränsle, och orsakar relativt sett mer giftiga utsläpp då katalysatorn inte fungerar helt förrän efter ett par kilometer (Malmö stad 2004-12-01).

4.2 Analys av social exkludering och miljöanpassad trafikplanering

Det finns svårigheter med att göra en analys om kopplingen mellan något som kan drabba olika grupper på olika sätt, och ett problem som man kan arbeta med genom flera olika metoder. Ett försök görs ändå, och de aspekter som tros vara viktigast tas upp till diskussion. Samma komplikation gäller för kopplingen till rörlighet och tillgänglighet (se nedan).

Kollektivtrafik, cyklism och gång är färdssätt som delvis löser problemen orsakade av social exkludering och av för stora avgasutsläpp från persontrafiken. Denna samstämmighet är grundläggande för analysen och i det stora hela är samstämmigheterna mellan social inkludering och miljöanpassad transportplanering större än motsättningarna.

En stadsplanering som minskar behovet av resor (speciellt bilresor) är också en lösning för båda problem, och en viktig samstämmighet i analysen. Dessa är de övergripande och mer strukturella delarna, och det är väldigt viktigt att det finns en samstämmighet här. Grunden för problemen är dock olika för den sociala exkludering och för miljöaspekten, vilket kan skapa konflikter när det kommer till det konkreta arbetet. För miljöperspektivet är problemen *mängden utsläpp*, för den sociala exkluderingen är problemet *fördelningen av transporterens fördelar och nackdelar*, det gäller främst tillgängligheten till staden och därmed bl.a. arbetstillfällen. Att bara påstå att aspekterna samstämmer ger en förenklad bild av planernas förutsättningar och därmed en anledning till att i-frånsäga sig ansvaret för att aktivt ta hänsyn till den sociala aspekten.

Den tydliga slutsatsen är att klara nackdelar finns hos bilismen både ur miljö- och exkluderingsperspektiv, då den bensindrivna bilen orsakar utsläpp och samtidigt kräver en viss inkomstnivå som alla invånare inte når upp till. Bilen som drivs med alternativa drivmedel är bra eller mindre dålig för miljön, men kräver i regel en större insatssumma än den bensindrivna bilen, varför låginkomsttagare har ännu lägre tillgång till denna (Nilsson 2004-12-02). Här finns alltså en motsättning.

Ett medel som ofta diskuteras när det gäller miljöanpassning av transportererna är att låta dem bära sina egna kostnader. Sett ur ett socialt perspektiv kan detta vara ett dåligt alternativ, i varje fall sett ur ett kortare tidsperspektiv. Åtgärder som fördyrar transporten lika mycket för alla grupper, lär slå hårdare mot de lägre inkomstgrupperna.

Därför kan man tänka sig att högre bensinpriser eller exempelvis biltullar missgynnar ekonomiskt utsatta grupper.

Man kan också vända på det och se det från ett annat perspektiv. Ett ökat bilägande bland låginkomstgrupper kan, som beskrevs ovan, tyda på att detta alltmer uppfattas som ett grundläggande behov. Problemet är att dessa bilar förmodligen är äldre eftersom man inte har råd med nya och dyrare bilar, vilket resulterar i mer miljöfarliga bilar för låginkomsttagarna. En lösning mot social exkludering genom att göra bilen fullt tillgänglig för låginkomsttagare och andra missgynnade grupper, skulle dock ha klart negativa effekter på miljön och inte vara långsiktigt hållbar, vare sig bilarna var nya eller inte.

Kollektivtrafiken kan i många fall vara lika exkluderande som bilen, då den ofta fortfarande är dyr, tar tid och ger upphov till känslor av otrygghet. Om den ska utgöra en socialt utjämnande kraft måste den subventioneras (vilket oftast görs) så att de allra svagaste grupperna kan använda den, samtidigt som den görs tryggare och tillgänglig för fysiskt nedsatta grupper. Om man istället investerar pengar i dyrare och miljövänligare drivmedel kan det uppstå en konflikt mellan miljömässiga och sociala aspekter. Samma sak gäller om man som målgrupp har bilister som man vill ska byta till kollektivtrafik. Då investeras kanske istället pengar i komfort, såsom trivsammare bussar, tåg och stationsmiljöer, vilket gör dem dyrare och därför otillgängliga för personer med låga inkomster (Emanuelson 2004-12-16).

Ett annat praktiskt problem kan orsakas av sträckor med litet kundunderlag som ska ges täta turer med målsättningen att förbättra tillgängligheten till området. Om de bussar som trafikerar dessa sträckor inte är mindre till storleken, så kommer de att åka halvtomma och dra bränsle i onödan. I sådana fall är det viktigt att stadsplanera, och att tänka på den framtida trafiken när nya områden planeras.

Orsaker till att kollektivtrafik, cykling och gång väljs bort är ofta kopplade till trafiksäkerhet och känslor av otrygghet, vilket för vissa grupper är viktigare än för andra. Då väljs hellre bilen, som är gatans "gated community" och ger individen en rustning att skydda sig bakom under färden. Dock finns dessa problem kopplade till bilen också, t.ex. kan kvinnor undvika att röra sig i parkeringshus på dygnets mörka timmar (Andersson 2001:38) pga. rädsla för överfall. Otryggheten är alltså starkare kopplat till användning av alternativ till bilen än vad den är till bilen, vilket gör det till ett socialt problem som kan stå i motsättning till miljöanpassning av transporterna.

5. Rörlighet, tillgänglighet och den bilismanpassade staden

5.1 Vad är problemet?

Man kan tala om två olika sätt att bedriva trafikplanering, antingen ligger fokus på rörlighet eller också ligger fokus på tillgänglighet. Ofta vill man gärna ha båda, men då det finns en inneboende motsättning mellan dem, vilket jag återkommer till nedan, är detta väldigt svårt.

Begreppet *rörlighet* innebär möjligheten att genomföra en fysisk förflyttning. En infrastruktur med individuell rörlighet som mål kan tillhandahålla bra och flexibla transportsätt men har också en del nackdelar. När Hoyle & Knowles berättar om rörlighet i sitt inledande kapitel om transportgeografi, menar de att:

The study of transport rests on two cardinal principles. The first is that *mobility is a fundamental human activity and need* (Hoyle & Knowles 1998:3)

Detta citat exemplifierar den gängse uppfattningen om rörlighet. Författarna nämner inte tillgänglighet, utan menar att det är *rörligheten* som utgör det grundläggande behovet.⁹

Transporterna har vidgat våra marknader och utgör idag en viktig grundpelare i ekonomin. Rörlighet har kommit att tolkas som välfärd då den ger oss möjligheter att nå en ökad fysisk räckvidd och därigenom tillgång till ett större utbud av varor, tjänster och arbetstillfällen. (Vilhelmsson 1990:62-65) Bilen är det dominerande färdmedlet i den rörlighetsfokuserade trafikplaneringen, och vi använder den för att den är mer flexibel och oftast snabbare i det rådande trafiksystemet. Jag menar dock att det inte är en ökad rörlighet, utan tillgänglighet, som vi egentligen bör sträva efter.

Begreppet *tillgänglighet* är ganska diffust. Jag återger här mina källors förklaring, och försöker reda ut ytterligare med min egen tolkning. *Tillgänglighet* avser

⁹ Den andra grundläggande principen är att transportstudier är tvärvetenskapliga (Hoyle och Knowles 1998:5).

möjligheten eller enkelheten med vilken man når eller tar sig fram till ett önskat mål. I *trafikplaneringen* är rörlighet förknippat med individen, medan tillgänglighet fokuserar på samhällsnyttan (Ross 1999). Jag skiljer på begreppen *tillgänglighet* och *tillgänglighetsplanering*. Tillgänglighet för alla – i tillgänglighetsplanering – innebär differentierade transportsätt i staden, vilket innefattar bilismen i en begränsad omfattning.

Det finns en grundläggande motsättning mellan rörlighet och tillgänglighet. En stad som planeras för rörlighet blir utspridd, försvårar i hög grad för andra trafikanter än bilisten, och har ofta trängselproblem (beroende på stadens storlek). Länder som USA har i regel hög rörlighet och låg tillgänglighet i sina städer, medan asiatiska städer istället har låg rörlighet och hög tillgänglighet (Ljungberg 2004-11-24). Planerar man istället med hela samhällets nytta som mål kan man bygga upp goda och snabba nätverk av kollektivtrafik, säkra cykelstråk och utrymmen för fotgängare.

Den stora ökningen av bilinnehav under 1900-talets senare hälft har möjliggjort en spridning av boende och ekonomiska aktiviteter i staden (Lucas 2004:16). Detta har också lagt grunden för bilismen då tillgänglighet har krävt rörlighet (Ross 1999). En trafikplanering som fokuserar på bilism leder också till ökad bilism, och fastän all trafik ökar idag så ökar biltrafiken i särklass mest. I trafikpolitiken är rörlighet ofta ett mål i sig, och man fokuserar på rörlighet istället för på tillgänglighet. (Ljungberg 2004-11-24)

Graden av tillgänglighet kan bero på olika faktorer såsom rumsliga och ekonomiska faktorer, samt rörlighets-, tids- eller trygghetsfaktorer. Tillgängligheten behöver dessutom inte endast vara fysisk utan kan också vara ”intellektuell”, för service till exempel, och uppnås då genom telefon och Internet (Ross 1999).

5.2 Analys av förhållandet mellan social exkludering och rörlighets/tillgänglighetsfokuserad planering

Begreppet exkludering innefattar bristande tillgänglighet, vilket är grundläggande för analysen. Dock beror graden av tillgänglighet på olika faktorer för olika grupper. De verktyg som används för att skapa bättre tillgänglighet i allmänhet överensstämmer i stort sett med dem som behövs för minskad exkludering av de grupper som uppsatsen tar upp (låginkomsttagare, kvinnor, yngre/äldre). Om tillgänglighet för alla är målet, så bör man se till vilka som *inte* ges det idag och till vilken sorts exkludering de drabbas

av. Tillgänglighetsplaneringen är närmare kopplad till de missgynnade gruppernas möjligheter till goda transporter än var rörlighetsfokuserad planering är. Dock kan ökad tillgänglighet för vissa grupper medföra nackdelar för andra. Tillgänglighet uppnås ju för olika grupper på olika sätt eftersom de exkluderas av olika anledningar.

För att staden ska vara tillgänglig för alla är *närhet* viktigt. Detta bör man tänka på under hela planeringsprocessen (Berntsson 2002:175). Lösningar som leder till närhet, exempelvis verksamhetsintegrering, är omfattande och kräver större strukturella förändringar av staden. En ökad tillgänglighet kan också nås genom minskade trafikmängder, till viss grad genom lägre hastigheter för motorfordon vilket förbättrar de oskyddade trafikanternas säkerhet, och genom minskat transportbehov (Ross 1999:286-287, 294). För att minska transportbehovet kan man arbeta med beteendepåverkande åtgärder, som mobility management, och med att göra service tillgänglig per telefon eller via Internet. Man kan därför arbeta för tillgänglighet med både mjuka och hårda åtgärder.

Lösningar för ökad tillgänglighet för enskilda grupper kan vara av mer praktisk karaktär och kan påverka de olika grupperna på olika sätt. Exempelvis kan kollektivtrafik som anpassas för funktionshindrade eller barnvagnar uppfattas som sämre av andra grupper, liksom låggolvbussar som har färre sittplatser och är långsammare (Berntsson 2002:177). Att bussen stannar på fler hållplatser eller håller lägre hastigheter kan försämra för den som har ont om tid, åtgärder som ökar trygghetskänslan kan vara kostsamma och därför kännbara för den som inte har så mycket pengar, etc. Det handlar än en gång om motsättningar mellan olika målgrupper i kollektivtrafiken (se föregående kapitel) och om att göra avvägningar. Samma sak gäller när man på en övergripande nivå planerar för minskad bilism. Vissa individer eller grupper kommer att missgynnas av en planering som kräver mindre flexibilitet för vissa individer och istället fokuserar på samhället i sin helhet.

Av ovanstående kan man dra slutsatsen att de mer strukturella förändringarna inom tillgänglighetsplaneringen skulle gynna alla grupper som idag är missgynnade, men att mer praktiska eller specifika åtgärder kan orsaka konflikter mellan de olika målgrupperna.

Det är viktigt att i diskussionen skilja på den tillgänglighet och rörlighet vi har idag, och den som eftersträvas i teorin. I annat fall kan man av misstag förbise många problem i det praktiska arbetet. Vi har byggt upp staden kring rörlighetstänkandet och bilismen, vilket påverkar förutsättningarna för att förändra och förbättra tillgängligheten

för andra grupper i staden. Om man ser på tillgänglighet i termer av tid, sträcka, och säkerhet/trygghet är ofta dessa sämre för kollektivtrafik eller cykling som det ser ut idag. Det höga bilberoendet och därav bilinnehavet bland alla inkomstgrupper talar, enligt Lucas och Clifton, för att kollektivtrafik generellt är ett olämpligt transportmedel i det moderna samhället vad gäller rörlighet och tillgänglighet (Lucas 2004:19). Det kan idag vara svårt att se att alternativen till bilen skulle kunna vara bättre än bilen, men man måste se det i ljuset av att alternativen till stor del får agera i ett rum som inte är anpassat för dem. Ser man till exempel på Lunds innerstad, som är så gott som bilfri och som prioriterar buss, taxi och cyklister, är det inget problem att se dess fördelar. Lundalänken visar också att bussen är ett snabbt och smidigt alternativ till bilen om man planerar för den. Det är därför viktigt att peka på bra exempel och på vilka förutsättningar är, när man politiskt arbetar för något som missgynnas av den rådande diskursen.

Individer som är beroende av att cykla, använda kollektivtrafik eller av att gå har traditionellt sett inte varit viktiga i utvecklingen och implementeringen av transportpolitiken (Lucas 2004:28). Det är kanske dags att ändra på detta, om inte annat därför att hela samhällsekonomin främjas av att svaga grupper kan öka sina möjligheter att transportera sig till arbetsplatser.

6. Textanalys av policy, program och strategier som kan kopplas till frågeställningen

6.1 Översiktsplan 2000

Översiktsplanen har fem övergripande mål: att skapa fler arbetstillfällen, att stärka Malmö som regionalt centrum, att skapa social balans, att skapa en attraktiv stadsmiljö samt att upprätthålla en robust och hållbar struktur. Ett av delmålen är att behålla Malmö som en koncentrerad stad, bland annat därför att det då blir lättare att färdas miljövänligt. Ett annat är att främja ett miljöanpassat transportsystem. (Emanuelson 2004-11-24, Malmö stadsbyggnadskontor 2001:4)

Enligt översiktsplanens övergripande mål för trafiken ska transportsystemet vara utformat på så sätt att enskilda människor och näringslivet har möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. Samtidigt ska trafiksäkerheten prioriteras och miljöbelastningen från trafiken minskas. Angående miljöpåverkan menar man att "[m]ålen skall uppnås bland annat genom att andelen biltrafik minskas". (Malmö stadsbyggnadskontor 2000:210)

Konkreta mål för god tillgänglighet genom förbättrade förutsättningar för cyklist och kollektivtrafik tas upp, liksom utredning i flera situationer där cyklist och kollektivtrafik kan hamna i konflikt med andra intressen eller behöva en genomtänkt stadsplanering för att lyckas. Några av delmålen är att bilen ska styras till ett huvudgatunät, att bebyggelseplaneringen ska gynna kollektivtrafiken samt att den oskyddade trafikanten ska ges högre prioritet i konflikter med andra trafikslag så att dennes trafiksäkerhet ökar. (Malmö stadsbyggnadskontor 2000:216-224)

En diskussion förs om bilens roll som både välståndsskapare och störningskälla mot slutet av trafikavsnittet, och man tycker att båda aspekter är viktiga och bör tas i beaktande. Man skriver även angående att syftet inte är att avskaffa bilen, att "[s]yftet är istället att med bibehållen rörlighet främja andra färd sätt i den mån dessa kan erbjuda fungerande alternativ och att i övrigt begränsa biltrafikens negativa effekter på stads-

miljön” (Malmö stadsbyggnadskontor 2000:225). Man menar att andelen biltrafik ska minskas genom bl.a. en medveten satsning på kollektivtrafik, cykel och gång. (Malmö stadsbyggnadskontor 2000:210, 224-225)

I *Översiktsplan 2000* diskuteras flera av trafikens miljöaspekter, och även ekonomiska aspekter tas upp. Man snuddar vid de sociala aspekterna i form av exkludering när man menar att informationsflödet kräver kunskap vilket kan verka begränsande för barn, äldre och handikappade. Trafiksäkerhet tas upp, liksom gatans sociala miljö. (Malmö stadsbyggnadskontor 2000:210-233).

6.2 Trafikstrategi för Malmö

Trafikstrategi för Malmö hänvisar till både *Översiktsplan 2000* och *Välfärd för alla* (Malmö stad 2004c:8). I strategin beskrivs en framtida tillväxt av staden, för både arbetstillfällen, befolkning och trafiken. Man beräknar att transporter och biltrafik kommer att öka kraftigt i omfattning framöver. Ett av syftena med strategin är att visa vilka strategier och åtgärder som kan styra mot kommunens övergripande mål. Man menar att stadsbyggande och trafikplanering spelar en viktig roll för arbetet med *Välfärd för alla* (se nedan). Ökad tillgänglighet och rörlighet ger större möjligheter för att skaffa arbete och bostad samtidigt som trafikens negativa effekter måste minimeras. Man relaterar till den sociala och ekonomiska dimensionen och skriver att ”[e]tt långsiktigt hållbart Malmö förutsätter att hållbarhetens tre dimensioner ständigt vidareutvecklas och balanseras mot varandra” (Malmö stad 2004c:8). (Malmö stad 2004c)

Strategin har tre mål: *Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna*, *En starkare region*¹⁰ och *Effektivare transporter*. Under *Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna* ser man till ”alla dess invånare, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation” (Malmö stad 2004c:16) och man tror att trafikåtgärderna kan medverka till bl.a. ökad social balans och miljömässigt hållbar utveckling. Åtgärder är:

- Att skapa tryggare stadsmiljö (minska antalet skadade i trafiken, minska känslan av otrygghet).
- Att vidareutveckla Malmö som cykelstad.

¹⁰ Målet fokuserar på resor till och från Malmö och tas därför inte upp här då uppsatsen avgränsas till resor inom staden.

- Att skapa effektivare lokal kollektivtrafik (genom bussprioriteringar, trafik till Citytunnelstationer, införande av ett stomlinjenät, mm).
- Att sprida Citytunnelns effekter i Malmö (genom exempelvis kontinentalbanependeln).
- Att skapa smartare parkering i innerstaden med syftet att få ett samordnat och effektivt parkeringsutbud (i innerstaden ska boende och handel prioriteras på bekostnad av pendlare).
- Att bibehålla tillgänglighet med lugnare tempo. Här skriver man att "[m]er trafik innebär ökad konkurrens om utrymmet på huvudgatorna" och att "[m]ålet är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och fungerande kollektivtrafik" (Malmö stad 2004c:20). Författarna menar att prioriteringar i gaturummet måste definieras för att säkra bra tillgänglighet för alla trafikantgrupper och nämner ett antal punkter för förbättringar bl.a. att påverka trafikrytm på huvudgator, lösa bussarnas tillgänglighetsproblem och förbättra cykelnätet. (Malmö stad 2004c:14-21)

Trafikstrategi för Malmö gör en indirekt koppling mellan social exkludering och miljöaspekter då man menar att åtgärderna under *Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna* medverkar till både ökad social balans och en miljömässigt hållbar utveckling (Malmö stad 2004c:16).

Under målet om *Effektivare transporter* menar man att man måste effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet, vilket främjar en miljömässigt hållbar utveckling, skapar bättre villkor för näringsliv och minskar investeringsbehovet. Detta mål ska uppnås genom att bl.a. skapa möjligheter för nya resvanor genom *mobility management*. En styrning av trafiken, som i vissa fall skulle kunna ske på bekostnad av den enskilde bilisten eller transportören, diskuteras i form av miljözoner, tidszoner och vägavgifter. Dock verkar inte inskränkningar för personbilisten vara aktuella. (Malmö stad 2004c:26-29)

Strategin ska, som nämndes ovan, ses som ett planeringsunderlag med preciserade trafikpolitiska mål, och ska ge exempel på åtgärder. Detta uppfyller strategin, men den förbiser samtidigt en diskussion om konflikter som kan uppstå mellan de olika delmålen. Man förstår också att mer trafik innebär ökad konkurrens om utrymmet på huvudgatorna och menar att man måste prioritera. Man prioriterar i texten dock inte

mellan olika färdmedel och uttalar inga precisa mål för att begränsa bilismen, vilket jag tror är ett krav vid en förbättring av andra transportgruppers förutsättningar. Det lär bli svårt för Malmö stad att få till stånd goda förhållanden för kollektivtrafik och cyklism då trafiken förväntas öka i omfattning, samtidigt som man inte tydligt markerar att biltrafiken måste begränsas. I strategin menar man att "[t]render kan brytas och utvecklingen ta en annan riktning" (Malmö stad 2004c:10), men den ökade bilismen verkar tas för given då man säger att "[b]ilen är en grundläggande förutsättning för att dagens samhälle ska fungera. Så kommer det med all sannolikhet att fortsätta vara under överskådlig framtid" (Malmö stad 2004c:20).

6.3 Trafikmiljöprogram 2005-2010, remissversion

Målet för *Trafikmiljöprogrammet* är att "Malmö stad skall ha tagit avgörande steg i riktning mot ett miljöanpassat transportsystem då Citytunneln öppnar" (Malmö stad 2004b:17). För att uppnå målet ska man arbeta efter fyra inriktningar: renare, tystare, sundare och snålare transportsystem (Malmö stad 2004b:17).

I programmets inledning står det att "[t]rafikmiljöarbetet är en viktig del i arbetet att säkra en långsiktigt hållbar utveckling i Malmö – socialt, ekonomiskt och miljömässigt" samt att "ökad tillgänglighet och rörlighet vidgar befolkningens möjligheter att söka arbete och bostad" (Malmö stad 2004b:5). Som mål uttalas att transportsystemet för att främja ett hållbart resande bör vara uppbyggt på så sätt att malmöborna väljer att resa med bil så sällan att de inte behöver en egen bil. Gång- och cykeltrafik ska vara den mest attraktiva färdmetoden för resor inom staden och kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig med bilen. Nilsson förklarar genom en schematisk bild i programmet, att persontransportsystemet som gynnar hållbara transporter tar upp alla dimensioner: miljö, hälsa, och individens och samhällets ekonomi. (Malmö stad 2004b:18, Nilsson 2004-12-02)

Ingen djupgående koppling görs till sociala aspekter i form av exkludering av missgynnade grupper eller till att detta är ett mål i trafikplaneringen. Dock stämmer de *mobility management*-åtgärder som föreslås för ett miljöanpassat transportsystem väl med dem som används inom tillgänglighetsplaneringen.

6.4 Trafiksäkerhetsprogram 2005-2010, remissversion

I *Trafiksäkerhetsprogrammet* står det att ”[d]et huvudsakliga trafiksäkerhetsarbetet i Malmö ska inriktas på att minska antalet skadade cyklister och fotgängare eftersom dessa grupper är de som står för de flesta antalet skadade i malmötrafiken” (Gatukontoret i Malmö stad 2004d:3). Olyckorna i båda grupper är till största delen singelolyckor. Prioriterade grupper i programmet är barn, ungdomar och äldre. Metoder för att nå målen är bl.a. minskade hastigheter samt insatser för att minska alkohol och droger i trafiken. (Gatukontoret i Malmö stad 2004d)

6.5 Välfärd för alla

Välfärd för alla nämns av Emanuelson och i *Trafikstrategi för Malmö* som en av utgångspunkterna för trafikplaneringen (Emanuelson 2004-10-05 och 2004-12-16, Malmö stad 2004c:8). Här uttalas mål om höjd förvärvsfrekvens, bättre utbud av bostäder, höjning av andelen elever med fullständiga betyg, samt minskning av brotten. Man menar att fokusering måste ske på socialt och ekonomiskt utsatta grupper, där många ofta har utländsk bakgrund. Deras uppfattning är att ”arbete är det viktigaste och effektivaste medlet för att människor ska komma in i samhället och bli delaktiga” (Malmö stad 2004a:4). Ingen direkt koppling görs dock till transporter i texten.

7. Genomgång av intervjuer

Det främsta syftet med trafikplaneringen i Malmö är enligt Emanuelson ”att hantera balansen mellan positiva och negativa sidor av trafik och transporter, socialt, ekonomiskt och miljömässigt” (Emanuelson 2004-12-16). Rubin menar att det är tillväxt och ökat utbyte i första hand eftersom staden och dess ekonomi kollapsar utan infrastrukturen, men även miljö och sociala frågor (Rubin 2004-12-15). Nilsson menar att syftet är ”att trygga att alla trafikanter kan ha en säker, trygg och god tillgänglighet och att transporterna ska vara miljöanpassade” (Nilsson 2004-12-02).

7.1 Social exkludering

Nilsson (2004-12-02) anser att trafik och trafikplanering till stor del får sociala konsekvenser samt att kommunen i stort är väldigt medveten om frågan. Till de grupper som är särskilt svaga ser hon äldre och funktionshindrade. De har svårigheter att röra sig och man tittar alltid extra på dessa grupper. Hon tror också att kvinnor med utländsk bakgrund ibland kan vara utsatta om de inte kan cykla eller köra bil, och kanske på grund av etniska skäl inte tycker om att resa tillsammans med andra i kollektivtrafiken. Hon påpekar senare under intervjun att vissa grupper har sämre tillgång till bil.

På frågan om trafikens exkluderingsförmåga svarar Emanuelson att bilen bara är tillgänglig för vissa grupper, och på så sätt är exkluderande. Särskilt utsatta grupper tror han är barn, om man ser till lekmiljöer och skolvägar, samt vissa grupper av invandrare. Exempelvis menar han att Rosengård är dåligt uppkopplat till det regionala trafiksystemet, och att dess invånare har sämre möjligheter att hitta jobb än vad de borde ha. (Emanuelson 2004-12-16)

Rubin (2004-12-15) talar om att låginkomsttagare måste kunna ta sig till arbetstillfällena och menar att kollektivtrafiken kan vara ett kraftfullt verktyg för detta. Han tror att den sociala dimensionen absolut finns med i planeringskretsar i kommunen. Till

de grupper som är särskilt svaga ser han alla som inte förfogar över bilen: ungdomar, kvinnor och låginkomsttagare.

Angående hur man jobbar *mot* social exkludering när det gäller transporter i Malmö, nämner samtliga arbetet med kollektivtrafiken, som man tycker är viktig för att alla skall ha en god tillgänglighet. Emanuelson menar att man gör stora insatser för den lokala kollektivtrafiken, och att man håller på att bygga upp ett nära samarbete med Skånetrafiken (se nedan). Nilsson och Emanuelson nämner en kurs för invandrarkvinnor där de lär sig att cykla. Enligt Emanuelson arbetar man också ganska bra med cykeltrafiken. Nilsson tar upp arbetet med äldre och funktionshindrade. Rubin menar att utvecklingen kring Hyllie i viss mån verkar mot social exkludering; där finns ett utbud av kollektivtrafik, och verksamheter som annars skulle placeras långt ut placeras där istället. Emanuelson tycker att Citytunneln och Kontinentalbanependeln¹¹ är tunga insatser mot exkluderingen. Även Rubin nämner Kontinentalbanependeln och berättar att utgångspunkten för pendeln är den sociala aspekten av att kunna ta sig till arbete, utbildning, mm, fast man bor i vissa mindre populära delar av staden. Emanuelson menar också att möjligheten att transportera sig är viktig då den ökar möjligheten till jobb och utbildning, vilket i sin tur påverkar den sociala obalansen på ett positivt sätt. Emot social exkludering fungerar enligt Rubin externa köpcentra då de inte kollektivtrafikförsörjs. (Rubin 2004-12-15, Nilsson 2004-12-02, Emanuelson 2004-12-16)

Skånetrafiken ansvarar för lokalbussarna i Malmö. De styrs enligt Nilsson inte av ett ekonomiskt intresse då Skånetrafiken är en politisk nämnd under Region Skåne. Kommunen för en nära dialog med Skånetrafiken, men det är Skånetrafiken som fattar besluten. Det är även de som genom landstingsskatten subventionerar biljettpriserna i Malmös lokala bussar, dock står Malmö stad för den merkostnad som övergången från diesel till naturgas i bussarna orsakar. Kostnadstäckningsgraden, dvs. hur stor del av verksamheten som finansieras genom biljettpriserna, är i Malmö 59 %. (Nilsson 2004-12-02, Möller 2005-01-17)

Möller berättar om ett nytt linjenät som man planerar att öppna till sommaren. Här har man haft som mål att ”göra det så bra som möjligt för så många som möjligt” (2005-01-17). Man har prioriterat områden där det bor många människor och ökat turtätheten där det idag är trångt.

¹¹ Lokal tågtrafik planeras ta över Kontinentalbanan och nya stationer öppnas då det avlastas från genomfartstrafik som istället kör över Öresundsbron (Malmö stad 2004c:18).

7.2 Miljöanpassning av trafiksystemet

Angående frågan om miljöanpassningen av transporter utgör en naturlig del i trafikplaneringen, menar Rubin (2004-12-15) att det har varit den dominerande tråden i omkring tio år, och att det är den viktigaste utvecklingsfrågan. Även Nilsson (2004-12-02) menar att det utgör en naturlig del i arbetet. Emanuelson (2004-12-16) säger istället att det utgör en naturlig del för många unga tjänstemän, men inte nödvändigtvis för äldre tjänstemän och politiker.

7.3 Rörlighet och tillgänglighet

Angående frågan om vilket av tillgänglighet och rörlighet som är dominerande i planeringen i Malmö framkommer det att man arbetat mycket med rörlighet tidigare, men att man nu är mer styrande och gör medvetna kollektivtrafiksatsningar (Rubin 2004-12-15) och att man rör sig från rörlighet mot tillgänglighet (Emanuelson 2004-12-16). Nilsson (2004-12-02) menar att både tillgänglighet och rörlighet – eller framkomlighet, som också används – är viktiga i dagens planering. Ibland dominerar det ena och ibland det andra, men tillgänglighet med samtliga trafikslag (bil, cykel och buss) finns alltid med i planeringen. Rubin (2004-12-15) berättar att man i trafikplaneringen historiskt har sett till arbetarklassmannen och hans framkomlighet. Nästan all infrastruktur som finns idag är produkt av detta.

Utifrån analysen av *Trafikstrategi för Malmö* ställdes frågor om viljan att begränsa bilismen, om man ser någon rumslig konflikt mellan bilen och andra färdmedel, samt hur staden ska kunna bli tillgänglig för alla grupper om bilismen tillåts öka. Nilsson menar att ”det är viktigt att inte inkräkta på folks möjligheter att välja olika transportalternativ, samtidigt som alla tjänar på om man väljer miljöanpassade alternativ” (2004-12-02) och att andra grupper inte automatiskt behöver missgynnas av att bilisternas rum inte begränsas. Hon ser dock en rumslig konflikt mellan bilen och andra färdmedel. Hon anser också att det är en politiskt svår fråga att begränsa bilismen, och man försöker komma åt problemet genom *Trafikmiljöprogrammets* punkter: nya alternativ, stärkande åtgärder, dämpande åtgärder, renare alternativ.

Emanuelson (2004-12-16) menar att det finns en viss vilja att begränsa bilismen – inte drastiskt, men till att hantera de värsta problemen. Han säger också att man ser en

rumslig konflikt mellan bilen och andra färdmedel och att man samtidigt jobbar mycket med bussar, cykeltrafik och gående. Han upplever att man inte har tagit en tydlig linje när det gäller frågan om hur staden ska kunna bli tillgänglig för alla grupper om bilismen tillåts öka. Man hoppas kunna lösa det från plats till plats och testat olika lösningar.

Rubin (2004-12-15) hänvisar till andra dokument där det står att man vill öka kollektivtrafikens andel av trafiken. ”I utvecklingen [att bilismen och transporterna ökar] gäller det att gilla läget” säger han, och tillägger att ”[d]et är ganska meningslöst att försöka hantera ett problem som ingen annan har kunnat hantera”. Malmö stads huvudsakliga strategi handlar om att erbjuda andra alternativ till bilen. Han ser dock en klar rumslig konflikt mellan bilen och andra färdmedel. Han menar att man inte gör något för att förbättra för bilismen, tvärtom arbetar man för att förbättra för kollektivtrafiken.

7.4 Motsättningar mellan pelarna i hållbar utveckling

Nilsson ser en motsättning mellan ekonomisk och social hållbarhet genom att det finns en ”social orättvisa i möjligheten att åka bil, om det nu skulle vara en rättighet” (2004-12-02), dvs. att vissa grupper har sämre tillgång till bil. Hon ser en samstämmighet mellan miljö och sociala frågor i transportmedlen (gång, cykling och kollektivtrafik), och menar att det här går helt hand i hand. Motsättningar finns dock då det är svårt att vara miljöanpassad bilist för den som inte har pengar då miljöbilen är dyr. Hon berättar även att:

När vi skulle utveckla det nya trafikmiljöprogrammet så hade vi en diskussion om hållbar utveckling. Då bestämdes att man skulle fokusera på miljö, till stor del för att sociala frågor går hand i hand med miljöfrågor. Om man satsar på miljöanpassade transporter så tryggar man tillgängligheten för alla människor i samhället. De sociala frågorna täcks av trafikmiljöprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet, exempelvis för äldre. (Nilsson 2004-12-02)

I det här fallet ses inga större motsättningar mellan sociala aspekter och miljöaspekter.

Emanuelson (2004-12-16) tycker att trafiken, om man ser det ur ett övergripande perspektiv, är bra för ekonomin och de sociala aspekterna, men dålig för miljön –

förutsättningen för ett bra samhälle idag är bra och billiga transporter. På lokal nivå är det mer komplicerat och det kan finnas motsättningar mellan sociala aspekter/miljö och ekonomiska aspekter. I city gå det dock hand i hand, gågator är positiva ur alla tre aspekter. En samstämmighet är att miljövänliga transporter oftast är billigare och därför bra för socialt utsatta grupper.

Hög kvalitet på kollektivtrafik blir dock dyr. Emanuelson tror också att det kan finnas en konflikt mellan miljöhänsyn och social hänsyn; om man har de allra mest utsatta som målgrupp och subventionerar kollektivtrafiken för att sänka biljettpriserna, investeras pengarna på ett sätt. Om man istället har som målgrupp bilister som man vill ska byta till kollektivtrafik, satsas istället pengarna på komfort och attraktiva miljöer i bussar, tåg och hållplats- och stationsmiljöer.

Den enda motsättningen Rubin (2004-12-15) ser, är mellan ekonomiska och ekologiska/sociala faktorer. Han menar att det kanske inte finns en direkt motsättning mellan miljömässiga och sociala faktorer, utan snarare en indirekt motsättning. Man måste konstruera en problematik, eftersom den egentligen inte finns. Om man ställer orimliga krav på ekologisk hållbarhet, kommer detta genom ekonomin att påverka den sociala hållbarheten. Det kan även finnas en resursbristkonflikt, att man måste välja mellan att investera pengar på antingen miljövänligare drivmedel för kollektivtrafiken eller kontinentalbanependeln, som ska gynna svagare grupper.

8. Analys av Malmö stads inställning

8.1 Medvetenhet om trafiksystemets exkluderingspotential

I intervjuerna framkommer det att det finns en medvetenhet om att vissa sociala grupper är exkluderade i trafiksystemet, vilka grupper man främst ser till skiftar dock något. Nilsson (2004-12-02) ser till äldre, funktionshindrade, invandrarkvinnor och senare till dem som inte har tillgång till bil. Emanuelson (2004-12-16) ser till barn, de som inte har bil och invandrare. Rubin (2004-12-15) ser till ungdomar, kvinnor och låginkomsttagare. Samtliga intervjuade beskriver alltså bristen på tillgång till bil som exkluderande i trafiksystemet. Rubin säger också att, fastän ett mål inte står beskrivet i några dokument, så betyder det inte att man inte arbetar med det. Som exempel på detta nämner han jämställdhetsperspektivet.

Det framkommer också att de två intervjuade från Stadsbyggnadskontor och Stadsbyggnadsnämnd ser tillgången till arbete som en viktig orsak till problemet, vilket är en både samhällsekonomisk och för individen välfärdsmissig aspekt. Ett bra sätt att få människor ifrån fattigdom är att erbjuda dem möjligheter till arbete (Lucas 2004:292), vilket Rubin och Emanuelson kopplar till trafikplaneringen. Emanuelson berättar också att ”[h]ögst prioritet i Malmö har de sociala och ekonomiska frågorna” (2004-12-16), att det viktigaste är att folk har arbete. Trafikmiljöfrågor har inte hög prioritet. Från politisk nivå ser man på transporter som ett medel för sociala och ekonomiska mål, för tillväxt och arbete. Tjänstemännen på tekniska förvaltningar ser det inte likadant och har fokus på miljöfrågor, menar han och tillägger att det finns ett glapp mellan tjänstemannanivån och den högsta politiska dagordningen.

Emanuelson (2004-12-16) beskriver en rumslig koppling i den sociala exkluderingen då de östra delarna av staden inte är ordentligt kopplade till det regionala trafiksystemet. Rubin (2004-12-15) tycker inte att det finns något område i Malmö som inte är kollektivtrafikförsörjt på ett tillfredsställande sätt, vilket kan stå i motsättning till Emanuelsons uttalande.

Statistiken från kapitel 9 och bilaga 2 visar att mönstret för sociala gruppers användning av olika transportmedel i Malmö ser ut som man kunde förvänta sig utifrån uppsatsens teoridel, samt att tillgången till körkort är ganska snedfördelad mellan de olika inkomstgrupperna. Konsekvenserna i form av exkludering blir sannolikt även i Malmö påtagliga och man kan därför påstå att det finns ett problem. Vilka grupper man principiellt sett till i enkätens frågeformuleringar och uträkningen av statistik till rapporterna, visar ungefär var medvetenheten ligger i Malmö stad och vad man tyckt varit viktigt att fokusera på.

Bland måldokumenterna visar *Trafikstrategi för Malmö* tydligast en medvetenhet om kopplingen mellan social exkludering och trafiksystemet, då det ser till flera gruppers tillgänglighet och poängterar att trafiksystemet kan bidra till en ökad social balans (Malmö stad 2004c). *Trafiksäkerhetsprogrammet* gör en indirekt koppling då den ser till vissa utsatta grupper. I *Översiktsplan 2000* diskuteras flera av trafikens miljöaspekter och några ekonomiska aspekter. Sociala aspekter i form av trafiksäkerhet tas upp och social exkludering snuddas knappt vid, vilket knappast kan räknas som medvetenhet om problemet. *Trafikmiljöprogrammet* nämner social hållbarhet men utvecklar inte frågan. I allmänhet visar dock måldokumenterna att man vill förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, cykling och gång och målet diskuteras ingående.

De sociala aspekterna tas inte upp i samma omfattning som miljöaspekterna i måldokumenterna i allmänhet, eller som bakgrund till målen om förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik, cykling och gång (förutom i *Trafikstrategi för Malmö*). Dokumenterna diskuterar exkludering av de missgynnade grupperna på en grundläggande nivå och problematiserar inte frågan. Man ser till olika grupper i olika dokument och den stora gruppen invandrare, som tas upp i intervjuerna, ser man heller inte specifikt till i trafikplaneringen (förutom hänvisningen till *Välfärd för alla* i trafikstrategin).

De exkluderingsgrunder man primärt tar hänsyn till i måldokumenterna är trafiksäkerhet, trygghet och fysiska hinder. Inkomst, som verkar utgöra ett hinder för många malmöbor då tillgången till bil är lägre bland låginkomsthushållen, har inte alls den fokus den borde ha. Samtliga intervjupersoner nämner bristen på tillgång till bil som exkluderande, vilket visar att det finns en medvetenhet om problemet. Frågan är varför man inte fokuserar på det i planeringen. En anledning till detta skulle kunna vara att det är politiskt svårt att driva igenom frågan, samt att det kräver stora förändringar i infrastrukturen och i vårt, dvs. individens, sätt att tänka.

En annan anledning till att man inte fokuserar på bristen på tillgång till bil som en exkluderingsgrund i trafikplaneringen, skulle kunna vara den socioekonomiska bakgrund som de tjänstemän och politiker som arbetar med frågan har, och att den dominerande diskusen därför inte tar hänsyn till den problematik som låginkomsttagare ställs inför. Emanuelson (2004-12-16) kastade ljus på den demografiska sammansättningen hos Malmö stads anställda, vilket kan relateras denna hypotes. Han berättar att en stor andel män födda på 40-talet jobbar i Malmö stad. De har varit med om en utveckling där bilen uppfattats som väldigt positiv. En annan grupp är 60- och 70-talisterna, som till antalet är lika många av varje kön. Dessa har en bakgrund som medelklassvenskar, och de tänker på miljön som det största problemet. Detta är enligt honom förmodligen ett arv från deras bakgrund, där de sällan levt med allvarligare sociala eller ekonomiska problem.

Om man från politisk nivå ser på transporter som ett medel för sociala mål, för tillväxt och arbete, så kan man tycka att man inte har lyckats föra fram budskapet till hela organisationen. Speciellt om man ser till hur miljöanpassning av transporter behandlas i måldokumentet sett både ur kvalitativ och kvantitativ synvinkel.

8.2 Förhållandet mellan social exkludering och miljöanpassad trafikplanering

Nilsson (2004-12-02) tycker att det finns stor samstämmighet mellan social inkludering och miljöanpassad transportplanering, i så stor utsträckning att man tryggar tillgängligheten för alla människor i samhället när man satsar på miljöanpassade transporter. De sociala frågorna täcks av trafikmiljöprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet, säger hon. Motsättningar finns dock i praktiken då det är svårt att vara miljöanpassad bilist för den som inte har pengar.

Emanuelson (2004-12-16) tycker att en samstämmighet finns då miljövänliga transporter oftast är billigare och därför bra för socialt utsatta grupper. I vårt första korta samtal (2004-10-05), menade han att den sociala aspekten är viktigast i Malmö eftersom man har problem med hög arbetslöshet och segregation. Han jämförde Lund med Malmö och menade att i Lund mår folk väl, och att de då kan jobba med miljön. Jag tolkar detta som att man kan satsa på antingen miljö eller sociala frågor (om man har

begränsade resurser), att de därför implicit inte går hand i hand. Denna tanke stämmer när man ser till konflikten mellan kollektivtrafikens målgrupper, som han höll med om och gärna utvecklade.

Sett till vad Emanuelson berättade om att man från politisk nivå ser på transporter som ett medel för sociala och ekonomiska mål och att trafikmiljöfrågor inte har hög prioritet där, kan man se en motsättning i att Malmö stad investerar pengar i den merkostnad som övergången från diesel till naturgas i stadsbussarna orsakar. Dessa pengar skulle man istället kunna använda för att anpassa kollektivtrafiken till låginkomsttagarnas behov (därmed inte sagt att det inte är bra att man gör denna investering i miljön!).

Under intervjuerna framkommer alltså en blandad bild om hur kopplingen mellan social exkludering och miljöaspekter är i trafiksystemet. Både samstämmigheter och motsättningar tas upp, beroende på hur man ser det och vem som tillfrågas.

8.3 Förhållandet mellan social exkludering och rörlighets- /tillgänglighetsfokuserad planering

Malmö är ingen en jättestor stad, därför finns här inte samma behov av att satsa på tillgänglighetsfokuserad planering som i andra större städer som lättare drabbas av trängsel och stora avstånd. Dock kvarstår problemet i en relativt stor utsträckning, speciellt då staden och dess transportarbete förmodas växa inom den närmaste framtiden. I de mest centrala delarna av staden har bussarna redan svåra problem med framkomligheten (Malmö stadsbyggnadskontor 2000:226). Trafikmängderna har varit konstanta i centrala Malmö samtidigt som de i resten av Malmö har ökat med 1-2 % (Nilsson 2004-12-02). Detta skulle kunna tyda på att innerstaden redan har betydande trängsel och därför tillgänglighetsproblem.

Malmö stad uttrycker i sina måldokument målsättningen att öka tillgängligheten för färdmedel som utgör ett alternativ till bilen, samt i *Trafikstrategi för Malmö* olika sociala grupper. Eftersom man i en begränsad omfattning ser till sociala grupper i dokumenten är det svårt att avgöra hur medveten kopplingen är mellan social exkludering och tillgänglighet eller rörlighet. Samtliga intervjupersoner menar dock att

man är medveten om att en social exkludering finns, samt att man ser vissa grupper som missgynnade.

Rubin och Emanuelson menar att det finns en koppling mellan trafik och samhällsekonomisk nytta när de säger att man måste kunna ta sig till arbetstillfällena. De formulerar inte detta som den tillgänglighet som beskrevs i kapitel 5, men det kan tolkas som det.

Ett problem som finns i arbetet för social inkludering i trafiksystemet och tillgänglighetsplaneringen är trygghetsaspekten. Detta är ett bekymmer då bilen uppfattas som det säkraste och tryggaste färdmedlet. För att få malmöborna att åka kollektivt eller att cykla, måste man få dem att känna sig trygga i trafikrummet. Det handlar inte bara om trafiksäkerhet, utan också om att slippa oroa sig för överfall eller obehaglig kontakt av annat slag. I Malmö kan detta vara ett väsentligt problem då känslan av otrygghet är stor. Malmö stad arbetar dock redan med otrygghet och trafiksäkerhet i sin planering.

Hur man i Malmö stad ser på relationen mellan rörlighetsplanering och tillgänglighetsplanering såsom den beskrivs i uppsatsen, är svårt att bedöma. Det verkar som om man i Malmö stad för det mesta inte tycker att en planering som skapar goda förutsättningar för bilismen oftast även medför försämrade förutsättningar för de transportsätt där de missgynnade grupperna är överrepresenterade. Nilsson (2004-12-02) menar att det finns en rumslig konflikt mellan bilen och andra färdmedel, men att andra grupper inte automatiskt behöver missgynnas av att bilisterna inte får ett begränsat rum. Rubin (2004-12-15) menar att strategin för att minska bilismen är att erbjuda alternativ till bilen, och att man vill öka kollektivtrafikens andel av trafiken, vilket han talar mycket om. Han uttrycker emellertid en uppgivenhet inför att minska bilismen (se kapitel 7.3). Det finns enligt mig en motsägelse i hans inställning då han samtidigt ser en klar rumslig konflikt mellan bilen och andra färdmedel; utgör inte denna konflikt ett väsentligt problem?

I *Trafikstrategi för Malmö* står som mål att Malmö ska vara trygg och tillgänglig för alla, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation. De medel som tas upp för att arbeta för detta är bra. När det talas om att *Skapa smartare parkering*, vilket kan ha positiva effekter för en begränsad bilism genom att man ser till olika användargrupper och prioriterar mellan dessa, talas dock samtidigt om att "Malmöns roll som regionalt centrum för handel och service stärks om det blir lättare för besökare att hitta p-platser"

(Malmö stad 2004c:19). Detta, och liknande, uttryck väcker frågan om vilket mål Malmö stad egentligen sätter fokus på.

Trafikstrategi för Malmö är det måldokument som tar upp den övergripande trafikplaneringen mest ingående. Jag utläser här en brist på ställningstagande i frågan om konflikten mellan bilism och alternativa färdmedel, som jag inte heller hittar i andra måldokument. Detta bekräftar Emanuelson när han säger sig känna att man i trafikstrategin inte har valt en tydlig linje när det gäller frågan om hur staden ska kunna bli tillgänglig för alla grupper om bilismen tillåts öka. Han berättar att man hoppas kunna lösa problemet från plats till plats och testat olika lösningar, samt att ”politiskt verkar bilen faktiskt ha högsta prioritet trots allt i Malmö” (2004-12-16). Emanuelson menar att man jobbar mycket med både kollektivtrafik och bilism, vilket kanske inte går ihop i slutänden, men att man *är* tydlig med att man vill förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. (Emanuelson 2004-12-16)

Min poäng är att det finns en svaghet i att uttala flera mål (eller förutsätta en utveckling) som kan stå i motsättning till varandra, och att inte beskriva hur målen ska prioriteras inbördes. Jag tror att om man menar allvar med att staden ska vara tillgänglig för alla grupper, så måste man samtidigt diskutera hur konflikter med andra mål ska hanteras. Under intervjuerna framkommer det trots allt att det finns en medvetenhet om konflikten mellan att bilens ställning i trafiksystemet och alla gruppers tillgänglighet i staden. I måldokumentet diskuteras den dock inte. Givetvis är det, som Nilsson (2004-12-02) menar, svårt för kommunen att på egen hand minska bilismen, och att man behöver arbeta med frågan regionalt och nationellt också, men ställning kan man ändå ta.

9. Slutsats

Syftet med uppsatsen var inledningsvis att undersöka dels hur trafiksystemet skapar social exkludering och dels vilka lösningar på detta problem som finns på lokal nivå. Den sociala exkluderingen i trafiksystemet orsakas av olika faktorer såsom inkomst, fysisk hinder hos individen, avstånd, otrygghet, tidspress, mm. I det rådande bilistsamhället är det till stor del de grupper som i mindre utsträckning har tillgång till bil som missgynnas, dvs. de i uppsatsen undersökta grupperna (låginkomsttagare, kvinnor, barn, ungdomar och äldre). Dessa grupper påverkas även på olika sätt av exkluderingsfaktorerna. Det finns därför inte en lösning på den sociala exkluderingen, utan många olika. Vissa lösningar är strukturella, som att begränsa utspridning av staden, skapa verksamhetsintegrering och skifta från bilismfokuserad planering till ett mer diversifierat trafiksystem, medan andra lösningar är mer konkreta, som att byta till låggolvbussar och att klippa ner buskage.

Då en lösning på den sociala exkluderingen förutsätter harmoni med andra viktiga mål inom trafikplaneringen, diskuterades överensstämmelser och konflikter mellan social exkludering och miljöanpassad trafikplanering respektive rörlighets- och tillgänglighetsfokuserad planering.

Det finns en grundläggande överensstämmelse mellan miljöanpassning av transportsystemet och social inkludering då samma färdmedel – kollektivtrafik, cykel och gång – avhjälper problemen inom båda aspekter. Dock finns det flera motsättningar då målgrupper för kollektivtrafiken är olika i de båda aspekterna, och att miljöanpassade transporter i regel är dyrare.

Ser man till rörlighet och tillgänglighet kan man konstatera att det finns en inneboende överensstämmelse mellan tillgänglighetsfokuserad planering och social inkludering. Rörlighetsfokuserad planering gynnar bilismen, som i sin tur missgynnar ekonomiskt svaga grupper och en närhetsinriktad stadsplanering. Då vi idag främst har en rörlighetsfokuserad trafikplanering förstärks den sociala exkluderingen. Dock kan

åtgärder som ökar tillgängligheten för vissa grupper minska densamma för andra, då grupperna upplever exkludering av olika skäl.

Statistik om malmöbornas användning av olika transportmedel visades för att konstatera att problemet är aktuellt även i Malmö. Utifrån denna statistik kunde man bland annat dra slutsatsen att användningen av bil och tillgången till körkort skiftade markant mellan olika inkomstgrupper i staden.

Textanalys och intervjuer med två tjänstemän från både Gatu- och Stadsbyggnadskontoret, samt med en politiker från stadsbyggnadsnämnden, gjordes för att ifrågasätta Malmö stads medvetenhet om problemet och för att se vilka samband man ser gentemot miljöanpassad transportplanering och rörlighets- och tillgänglighetsfokuserad planering.

Analysen visade att man i Malmö stad har satt upp som mål att Malmö ska vara en trygg och tillgänglig stad för alla, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation. Man har dock inte problematiserat frågan i något måldokument, trots att målet kan stå i motsättning till andra mål som i praktiken verkar prioriteras högre. I intervjuerna framkommer det att det finns en medvetenhet om den sociala exkluderingen. Intervjupersonerna är medvetna om att det finns en ekonomisk exkludering, liksom statistiken om Malmö visar. Måldokumentet fokuserar dock på trafiksäkerhet, trygghet och avhjälpan av fysiska hinder. Samtidigt har Malmö stad genomarbetade mål för att öka kollektivtrafikens andel av transporterna och för att förbättra förutsättningarna för cykling och gång, vilket gynnar ekonomiskt svaga grupper.

Intervjupersonerna är i olika hög utsträckning medvetna om vilka grupper som exkluderas och om olika sorters exkludering. Samtliga intervjuade anser dock att inte ha tillgång till bil är problem.

Kopplingen mellan social exkludering och miljöanpassning av transportsystemet görs endast i intervjuerna och visar både motsättningar och samstämmigheter.

Måldokumentet visar att man vill öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cyklar och fotgängare, fastän bara *Trafikstrategi för Malmö* sätter detta i förbindelse till sociala gruppers exkludering. Bakgrunden till detta mål skulle därför lika gärna kunna vara miljömässigt. Intervjupersonerna gör dock en mer djupgående analys av denna koppling. En intervjuad tjänsteman från Stadsbyggnadskontoret menar att man från politisk nivå ser på transporter som ett medel för sociala och ekonomiska mål, men att tjänstemännen på tekniska förvaltningar istället har fokus på miljöfrågor.

Med utgångspunkt från det konfliktförhållande som beskrivs mellan rörlighet och tillgänglighet i uppsatsens teoridel, finner jag en kliven bild hos Malmö stad vad gäller

relationen mellan bilens rörlighet och samtliga transportgruppers tillgänglighet i staden. Det vore intressant att fördjupa sig i detta under en kommande uppsats.

Utifrån min analys anser jag att Malmö stad till att börja med måste erkänna och problematisera den sociala exkluderingen i trafiksystemet på *alla* nivåer i organisationen, om man vill göra staden tillgänglig för alla malmöbor. Där har Malmö misslyckats då man har stannat vid medvetenhet på individuell och politisk nivå. Det finns ingen genomgående överensstämmelse med andra mål i trafikplaneringen som kan göra att behovet för att fastställa mål för social inkludering inte finns. Att mena att man är medveten om att det finns social exkludering i trafiksystemet räcker därför inte för att uppnå de mål man säger sig ha. För att lyckas krävs en genomgång av vilka grupper som är drabbade, hur de färdas eller skulle vilja färdas, samt av vilken anledning. Slutligen krävs en diskussion om eventuella konflikter med andra mål.

Att tänkandet rör sig mot tillgänglighet, och att hållbarhetsperspektivet är en naturlig del i trafikplaneringen är positivt för de missgynnade grupperna i Malmö, eftersom detta till stor del gynnar deras situation. Malmö stad kommer dock inte att komma långt med målet om en trygg och tillgänglig stad för alla malmöbor, om man fortsätter att brista i ställningstagande angående konflikten mellan bilism och alternativa färdmedel. Trafiken är, som den intervjuade tjänstemannen från Gatukontoret påpekade, en politiskt känslig fråga, och det är i det här fallet de svaga grupperna som får ta bördan om man tar ställning.

Källor

Litteratur och artiklar

- Alm, C och Lindberg, E (2000): *Perceived risk, feelings of safety and worry associated with different travel modes*, KFB meddelande nr 7.
- Andersson, B (2001): "Rädslans rum". VINNOVA Rapport VR 2001:32.
- Berke P R (2000): "Are we planning for sustainable development?", *Journal of the American Planning Association*, 1 januari 2000.
- Berntsson V (red) (2002): *Stadsplanera - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*, Boverket.
- Campbell, S: "Green Cities, Growing Cities, Just Cities?", *Journal of the American Planning Association*, Vol. 62, Issue 3, 1996.
- Hine, J & Mitchell F (2003): *Transport disadvantage and social exclusion: exclusion mechanisms in transport in urban Scotland*. Ashgate.
- Hoyle, B & Knowles R (red) (1998): *Modern transport geography*, Chichester: John Wiley & Sons.
- Lucas K (red) (2004): *Running on empty: transport, social exclusion and environmental justice*, Bristol: Policy.
- Newman, P & Kenworthy, J (1999): *Sustainability and Cities – Overcoming Automobile Dependence*, Washington, D.C: Island Press
- Nilsson, A (2003): *Utvärdering av cykelfälts effekter på cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft mot bil*. Bulletin 217. Lunds tekniska högskola, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds universitet.
- Ross, W (1999): *Personal Mobility or Community Accessibility: A Planning Choice with Social, Economic and Environmental Consequences*, Murdoch University. Hittas under:
<http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/wross/wross.html>
- Salomon J: "What is Transport Social Exclusion?". Ur: Root, A (red) (2003): *Delivering Sustainable Transport – A Social Science Perspective*, Amsterdam: Pergamon.
- STR Service AB (2002): *Du och jag i trafiken, lärobok i trafik kunskap*, Landskrona.
- Vilhelmsson, B (1990): *Vår dagliga rörlighet – Om resandets utveckling, fördelning och gränser*. TFB-rapport 1990:16, Transportforskningen.
- Vägverket et al: *Minska växthuseffekten. Lätta på gasen är du snäll.*, broschyr.
- Zukin, S (1995): "Whose Culture? Whose City?". Ur: Fainstein S & Campbell S (red) (2002): *Readings in Urban Theory*, Blackwell Publishing.

Tryckt material från Malmö stad ¹²

Gatukontoret i Malmö stad (2003): *Resvane- och attitydundersökning i Malmö*. Enkät som skickades ut till undersökningen.

Gatukontoret i Malmö stad (2004a): *Malmöbornas attityder till trafik och miljö*.

Gatukontoret i Malmö stad (2004b): *Så reser malmöborna - Sammanställning och analys av resdagbok*.

Gatukontoret i Malmö stad (2004c): *Sammanfattning av attityd- och resvaneundersökning*.

Gatukontoret i Malmö stad (2004d): *Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad 2005-2010*, remissversion (finns ej på hemsidan).

Malmö stad (2004a): *Handlingsplan "Välfärd för alla – det dubbla åtagandet"*.

Malmö stad (2004b): *Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010*, remissversion.

Malmö stad (2004c): *Trafikstrategi för Malmö*.

Malmö stadsbyggnadskontor (2000): *Översiktsplan för Malmö 2000*. Sid 210-233.

Malmö stadsbyggnadskontor (2001): *Översiktsplan för Malmö 2000, sammanfattning*.

Miljöförvaltningen i Malmö stad (2003): *Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008*.

Internet

Malmö stad 2004-11-15: *Organisation Malmö stad*. Hittas i pdf-format under:

<http://www.malmo.se/html/www/indexOrganisation.html>

Malmö stad, 2004-11-29 a. Hittas under: www.malmo.se > Förvaltningar & bolag > Gatukontoret.

Malmö stad, 2004-11-29 b. Hittas under: www.malmo.se > Förvaltningar & bolag > Gatukontoret > Förvaltningen > Organisation.

Malmö stad, 2004-11-29 c. Hittas under: www.malmo.se > Förvaltningar & bolag > Stadsbyggnadskontoret.

Malmö stad, 2004-12-01. Hittas under: www.malmo.se > Gator, torg & trafik > Hållbara transporter > Med tanke på miljön > Vägtrafik.

Mobility management 2004-12-22. Hittas under:

<http://www.mobilitymanagement.se/teori/?tabIndex=1>

Intervjuer och föredrag

Emanuelson, Johan: Projektansvarig för *Trafikstrategi för Malmö*, Stadsbyggnadskontoret. Telefonintervju, 10 minuter 2004-10-05.

Emanuelson, Johan: Projektansvarig för *Trafikstrategi för Malmö*, Stadsbyggnadskontoret. Intervju, 70 minuter 2004-12-16.

¹² Materialet hittas i pdf-format på www.malmo.se om inte annat anges.

- Emanuelson, Johan: Projektansvarig för *Trafikstrategi för Malmö*, Stadsbyggnadskontoret. Föredrag på *mobilitymanagement.2 - ett steg vidare mot miljöanpassade resvanor*, heldagsseminarium arrangerat av *Miløre Centre*, 2004-11-24.
- Holmberg, Bengt: Professor vid Lunds Tekniska Högskola. Föredrag på *mobilitymanagement.2 - ett steg vidare mot miljöanpassade resvanor*, heldagsseminarium arrangerat av *Miløre Centre*, 2004-11-24.
- Ljungberg, Christer: Trafikexpert på Trivector. Föredrag på *mobilitymanagement.2 - ett steg vidare mot miljöanpassade resvanor*, heldagsseminarium arrangerat av *Miløre Centre*, 2004-11-24.
- Möller, Malena: arbetar med kollektivtrafikfrågor vid Gatukontoret i Malmö stad. Telefonintervju, 10 minuter 2005-01-17.
- Nilsson, Stina: Ansvarig för Trafikmiljöenheten inom Gatukontoret i Malmö stad. Intervju, 50 minuter 2004-12-02.
- Rubin, Anders: Ordförande i Stadsbyggnadsnämnden i Malmö stad. Intervju, 60 minuter 2004-12-15.

Bilaga 1. Begreppsordbok

Hårda åtgärder: fysiska åtgärder såsom anläggande av cykelvägar, mm.

Miljöproblem: här menas främst de problem som direkt orsakas av transportmedlen, liksom ekologiska problem och buller. Problem av mer social art, såsom trafikolyckor och rädsla för våld och hot vid användning av transporter, kategoriseras inte som miljöproblem.

Mjuka åtgärder: åtgärder som fokuserar på ändrat beteende, exempelvis attitydpåverkande kampanjer.

Mobility management: arbetar för att påverka person- och godstransporter genom att ”uppmuntra användandet av miljöanpassade färdsätt, förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer, öka effektiviteten i transporter och markanvändning, minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande” (Mobility management 2004-12-22). Metoden ersätter eller utesluter inte tekniska lösningar utan försöker vara ett komplement. Konkret arbetar man med bilpooler, video- och telefonkonferenser, attitydpåverkan, mm. (Mobility management 2004-12-22).

Praktiska åtgärder: avser åtgärder för ökad tillgänglighet vilka görs i en mindre skala, exempelvis att klippa ner buskage, att införa låggolsbussar, att ta bort skarpa trottoarkanter vid cykel- och gångvägar, mm. Se även *strukturella åtgärder*.

Rörlighet: möjligheten att genomföra en fysisk förflyttning. Se även *tillgänglighet*.

Social exkludering: oförmågan att fullt medverka i sociala och ekonomiska aktiviteter som är nödvändiga för att upprätthålla en rimlig livskvalitet (Lucas 2004:IX).

Social grupp: grupper som har en viss ställning pga. samhällsstrukturen eller normerna i samhället. Man kan skilja på grupper efter klass, inkomst, kön, utbildning, ålder, ursprung, fysisk förmåga. Grupperna kan vara inbördes heterogena och en person kan tillhöra flera sociala grupper.

Strukturella åtgärder: avser åtgärder för ökad tillgänglighet vilka kräver en förändring av stadens struktur, exempelvis verksamhetsintegrering och att begränsa stadens utspridning. Se även *praktiska åtgärder*.

Säkerhet: avser trafiksäkerhet, dvs. olyckor i trafikrummet som orsakas av att man färdas på något vis. Skilj mellan *säkerhet* och *trygghet*.

Tillgänglighet: möjligheten eller hur enkelt det är att nå eller ta sig fram till ett önskat mål. I planeringen fokuserar tillgänglighet på samhällsnyttan. Tillgänglighet kan bero på olika faktorer såsom rumsliga och ekonomiska faktorer samt rörlighets-, tids- eller trygghetsfaktorer. Tillgänglighet är inte endast ett fysiskt fenomen, utan kan också vara 'intellektuellt' och uppnås då genom telefon eller via Internet (Ross 1999). Se även *rörlighet*.

Trafik: "Upprepade förflyttningar av personer eller gods. Ordet används ofta synonymt med samfärdsel eller kommunikation" (Nationalencyklopedin).

Trafikplanering: Nilsson och Emanuelson använde begreppet *trafikplanering* när jag i intervjuerna frågade om *transportplanering*. Emanuelson menar att *trafik* är ett bredare begrepp än *transport*, och att det rymmer sociala frågor och miljö. Inom trafikplaneringen arbetar man med att hantera trafik, dvs. effekten av människors resande och varors transporter. (Emanuelson 2004-12-16, Nilsson 2004-12-02) Dock används i måldokumenterna de båda begreppen inte konsekvent på det här viset. I uppsatsen används i regel begreppet trafikplanering. *Transportplanering* används i "miljöanpassad transportplanering" eftersom detta anses vara ett begrepp i sig, samt när jag refererar till måldokument som använt detta begrepp. Samma logik gäller för *trafiksystem* och *transportsystem*.

Trafiksystem: Det komplexa system vi har byggt upp kring transporter inom staden, och mellan städer över hela jorden. Enorma investeringar i infrastruktur hör hit och ekonomin bygger på att trafiksystemet fungerar utan större problem. Till trafiksystemet hör även diskurser, normer, lagar, mm. Se även *trafikplanering*.

Transport: "Förflyttning av gods eller personer" (Nationalencyklopedin). Transporter handlar enligt Emanuelson om att förflytta sig från en punkt till en annan (2004-12-16). Se även *trafikplanering*.

Transportmedel: person- och godstransporter. Eftersom uppsatsen avhandlar persontransporter syftar begreppet här på cyklar, bussar, tåg och bilar. Jag syftar även i viss mån på gång.

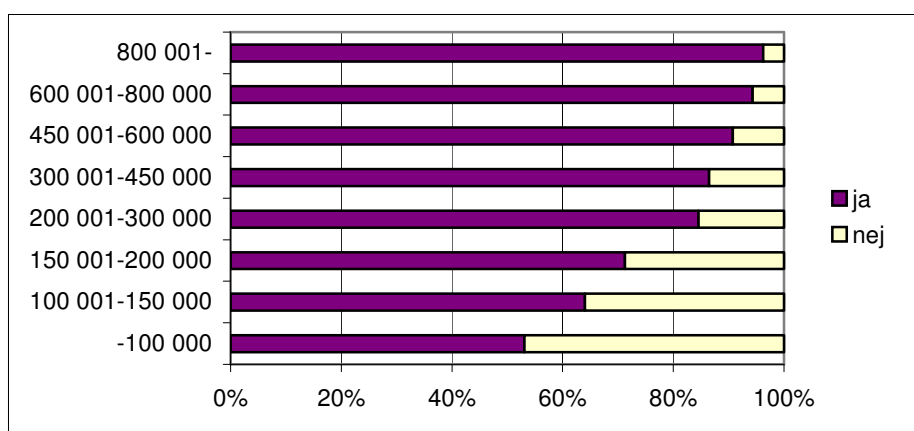
Transportplanering: Se *trafikplanering*.

Trygghet: avser trygghet i trafikrummet. Många känner man sig otrygga i trafikrummet på grund av oro för överfall, kriminalitet eller ofrivillig eller obehaglig kontakt med andra personer. Skilj mellan *säkerhet* och *trygghet*.

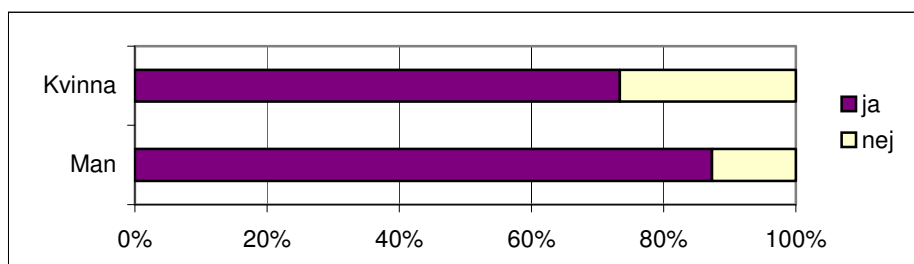
Bilaga 2. Statistik från Gatukontoret i Malmö stad

Denna statistik är framtagen ur Gatukontorets databas. Att tillgången till körkort ökar med åldern, som visas i figur 11, är inte konstigt. Dock säger det mycket om ungdomars tillgång till bil. En tydlig skillnad visas mellan könen i figur 10, vilket här inte kan argumenteras bort med naturliga förklaringar. Den tydliga skillnaden mellan inkomstgrupper i figur 9 är uppseendeväckande då den antyder strukturella skillnader i tillgången till bil (den lägsta inkomstgruppen utgörs dock delvis av studenter).

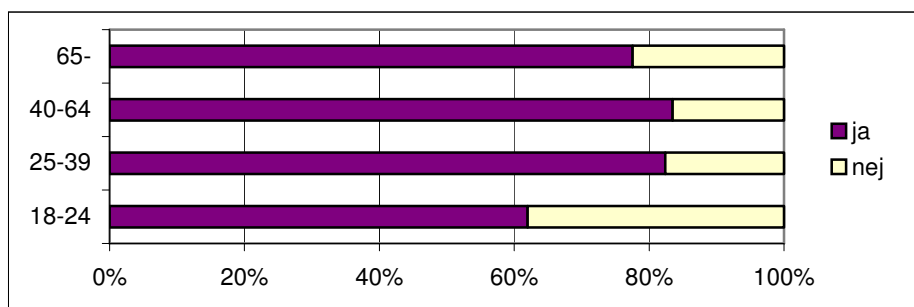
Figur 9. Tillgång till körkort beroende av inkomstgrupp



Figur 10. Tillgång till körkort beroende av kön



Figur 11. Tillgång till körkort beroende av åldersklass



Bilaga 3. Malmö stads organisation

Nedan presenteras de delar av Malmö stads organisation som arbetar med trafikfrågor och trafikplanering. Dessa är viktiga att känna till för att förstå den diskussion som uppsatsen för och orsaken till val av intervjupersoner.

Under *Boende- och stadsmiljöroteln*, där Anders Rubin (s) är kommunalråd, finns bland annat:

- Stadsbyggnadsnämnden, och Stadsbyggnadskontoret som lyder under nämnden,
- Tekniska nämnden, och Gatukontoret, Fastighetskontoret samt VA-verk som lyder under nämnden,
- Miljönämnd, och Miljöförvaltning som lyder under nämnden.

(Malmö stad 2004-11-15)

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för planering av staden och svarar för myndighetsfrågor enligt plan- och bygglagen, mm. Man arbetar även med översiktlig planering, detaljplanering och olika byggfrågor (Malmö stad, 2004-11-29 c).

Gatukontoret ansvarar för stadsmiljö, trafik och infrastruktur. Bland kontorets ansvarsområden finns gator, torg, parker, gång- och cykelstråk, belysning, trafiksignaler, renhållning, vinterväghållning, mm. Gatukontorets verksamhet är uppdelat i administrativa avdelningen, trafikavdelningen, stadsmiljöavdelningen samt drift- och underhållsavdelningen (Malmö stad 2004-11-29 a och b).