

Den ”fria” rörligheten

- en uppsats om svårigheterna kring att uppnå socialt
hållbar mobilitet

Abstract

The thesis *Den "fria" rörligheten* aims to give deeper knowledge to the notion of social sustainable mobility. My previous knowledge within the subject is focused around mobility being biased and therefore gaining particular groups of actors within society and leaving others worse off. Therefore I chose to do a critical analysis of social sustainable mobility and more precisely show which problems that exist and why.

To start with, I have created a framework for social sustainable mobility, from which I have looked at the empirical material. The general empirical material is mostly based on mobility in Sweden also a more specific study is made of the Öresundregion. The empirical material shows that there are still many aspects that need further working for development and mobility to be socially sustainable. Although the policydocuments that I have studied enlighten the problems, there are still differences in mobility opportunities depending on factors such as income level, gender, age and ethnical heritage.

Keywords: social sustainable development, mobility, equity, the Öresundregion

Nyckelord: socialt hållbar utveckling, mobilitet, rättvisa, Öresundsregionen

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Syfte och problemformulering	3
1.2	Avgränsningar	4
1.3	Begreppsdefinitioner	4
1.3.1	Mobilitet	4
1.3.2	Sociala grupper.....	5
1.3.3	Öresundsregionen.....	5
2	Metod och material.....	6
2.1	Metodologiska överväganden	6
2.2	Material	7
3	Teori.....	9
3.1	Socialt hållbar utveckling.....	9
3.2	Teoretiskt ramverk för Socialt hållbar mobilitet.....	10
3.2.1	Idealmall för socialt hållbar mobilitet	10
3.2.2	Kritisk utgångspunkt för ramverket	11
4	Hur socialt hållbar är mobiliteten?.....	13
4.1	Bakgrund	13
4.2	Problemområden för socialt hållbar mobilitet.....	14
4.2.1	Bebyggelsens struktur	14
4.2.2	Bilens betydelse.....	14
4.2.3	Olika resmönster	15
5	Öresundsregionen	17
5.1	Bakgrund	17
5.2	Hur ser den typiska pendlaren ut?	18
6	Analys.....	20
6.1	Socialt hållbar utveckling.....	20
6.1.1	Problematiken kring begreppet	20
6.1.2	De formella dokumentens syn på hållbarhet	21
6.1.3	Generell problematik.....	21
6.1.4	Öresundsregionen.....	22
6.2	Möjlighet till förändring?	23

6.3	Avslutande diskussion.....	24
7	Referenser.....	25

1 Inledning

Immobil. Orörlig. Stillastående. Den negativa klangen hos nämnda ord är tydlig. Motsatser till dessa företeelser såsom rörlighet, tillgänglighet och flexibilitet är istället det som merparten av individer eftersträvar. Den moderna människan vill gärna betraktas som berest och känslan av rörelse är nära förknippad med frihet och välfärd. Möjligheten att röra sig betraktas nästintill som en rättighet var individ förunnad. Emellertid är denna mobilitet inte möjlig för alla människor i samhället. Att möjligheterna till mobilitet ska verka rättvist mellan olika grupper av människor i samhället belyses i begreppet socialt hållbar mobilitet, vilket går under den sociala dimensionen av hållbar utveckling.

Hållbar utveckling har i många fall blivit ett inneord. Begreppet myntades som något av en kompromiss mellan miljömässiga och ekonomiska faktorer. Det globala intresset för tillväxt och ekonomisk utveckling är fortfarande framträdande. Således är den ekonomiska aspekten av hållbar utveckling fortfarande högst relevant. Även problematiken kring miljö- och resursanvändande har uppmärksammats allt mer den senaste tiden. Det starka fokus på de miljömässiga och ekonomiska aspekterna av hållbar utveckling leder om möjligt till ett åsidosättande av processens tredje dimension; den sociala.

Mitt intresse för den sociala dimensionen av hållbar utveckling kommer från vetenskapen om att denna dimension, trots dess betydelse och relevans, är mindre utvecklad och har hamnat i något av skymundan. Min förförståelse grundar sig i att området för socialt hållbar mobilitet inte är totalt jämlikt och rättvist, detta då vissa grupper besitter bättre förutsättningar än andra till rörlighet.

Titeln på mitt arbete *Den "fria" rörligheten* åsyftar det vägledande konceptet inom europeiska unionen där fri rörlighet ska gälla för varor, tjänster, kapital och personer¹. Titeln på mitt arbete är inte direkt knuten till EU:s koncept utan verkar istället som en ifrågasättning om rörligheten verkligen är fri och möjlig för alla människor.

1.1 Syfte och problemformulering

Som ämne för min uppsats har jag valt att kritiskt analysera socialt hållbar mobilitet. Då kritisk analys ämnar belysa och lyfta fram orättvisor och ojämlikheter i samhället blir således en kritisk utgångspunkt relevant för min uppsats. För att möjliggöra denna analys kommer min uppsats att ha ett tvådelat fokus. Då forskningen inom socialt hållbar mobilitet är relativt begränsad kommer en del utav mitt syfte vara att skapa en större förståelse för socialt hållbar

¹ Källa: Kommerskollegium: http://www.kommers.se/templates/Standard2_530.aspx

mobilitet detta genom att skapa ett ramverk för socialt hållbar mobilitet. När de sociala aspekterna av hållbar mobilitet är definierade blir därefter mitt syfte även att empiriskt undersöka vilken problematik som finns kring att uppnå socialt hållbar mobilitet. Då jag är intresserad av skillnader gällande möjligheter till mobilitet kommer jag att göra en generell studie kring problematiken. Dock kommer även en konkretisering av empirin att ske genom att jag mer specifikt studerar Öresundsregionen som ett exempel. Således är min ambition att i denna kandidatuppsats utifrån det teoretiska ramverket kring socialt hållbar mobilitet belysa hur hänsyn tas kring aspekterna om socialt hållbar mobilitet och svårigheterna i att uppnå dessa mål.

Frågeställningar i mitt arbete blir därför:

- Vad är socialt hållbar mobilitet?
- På vilket sätt är mobilitet socialt ohållbar?

1.2 Avgränsningar

Då mitt syfte med denna uppsats är att studera social hållbarhet och då problematiken kring mobilitet kan anta mycket olika former beroende på var i världen man befinner sig är således en geografisk avgränsning nödvändig. I den mer generella delen där problematiken kring socialt hållbar mobilitet tas upp, sker en geografisk avgränsning genom att jag väljer att främst studera befintlig problematik i Sverige. I den empiriska del där Öresundsregionen är i fokus kommer främst mobilitet över Öresundsbron att belysas. Då Öresundsbron fungerar som en ikon för hela regionen, kommer pendling över denna att vara min utgångspunkt gällande inriktningen på Öresundsregionen.

Vidare antar jag även en socialkonstruktivistisk utgångspunkt så till vida att jag utgår från att eventuella skillnader mellan de olika sociala grupperna jag undersöker är skapade utav den verklighet och sociala omgivning personerna befinner sig i (Backman, 1998:47).

1.3 Begreppsdefinitioner

1.3.1 Mobilitet

Redan i början av 1990-talet myntades begreppen ”hållbar transport”, ”hållbara transport system” samt ”hållbar mobilitet” (IMPACT, 2007:28). Trots mindre skillnader mellan begreppen tenderar de att ofta användas synonymt (IMPACT, 2007:28). Dock belyses hur mobilitet, främst i Europa, ges en vidare betydelse än transport. Mobilitet innebär då, utöver den faktiska förflyttningen utav människor och gods, även möjligheten och kapaciteten för förflyttningar (IMPACT,

2007:28). Då begreppen i mångt och mycket ändå används synonymt, kommer detta även ske i denna uppsats. Trots att mobilitet innefattar både gods och persontransporter kommer jag i denna uppsats enbart att fokusera på persontransporter.

I uppsatsen används även begreppet kollektivtrafik. Kollektivtrafik är när "resenärer i organiserad form tillsammans använder ett fordon". Således omfattas järnväg, flygtrafik, spårvagn, tunnelbana samt även båttrafik (www.ne.se).

1.3.2 Sociala grupper

Definitionen för socialt hållbar mobilitet kommer att göras i det teoretiska ramverket. Dock är det nödvändigt att klargöra att en avgränsning sker gällande vilka sociala grupper som främst kommer att belysas i det empiriska materialet. Till följd av det fokus som gjorts i den litteratur jag valt att studera, samt till följd av eget intresse, avgränsar jag mig till att vad gäller sociala grupper främst fokusera på skillnader mellan könen och mellan individer med olika ekonomisk status.

1.3.3 Öresundsregionen

Med Öresundsregionen menas Skåne, Själland, Lolland- Falster och Bornholm. Jag kommer i denna uppsats främst att fokusera på pendling över Öresundsbron. Pendling över Öresund sker även genom flyg- och färjetrafik men då merparten av statistiken som belyser pendling är fokuserad kring Öresundsbron väljer jag att anta detta fokus.

2 Metod och material

2.1 Metodologiska överväganden

Uppsatsen är en kritisk analys fokuserad kring social hållbarhet och socialt hållbar mobilitet och därmed även den möjliga frånvaron av dessa fenomen. Kritisk analys är fokuserad kring utredandet och belysandet utav ojämlikheter och orättvisor i samhället. Vidare utgår kritisk analys från att samhället på många plan är uppbyggt kring existerande orättvisor och maktförhållande mellan dominanta och underordnade grupper i samhället. Kritisk analys utgår även från att de orättvisa förhållandena som existerar i samhället tenderar att reproduceras och ofta ses som legitima (Hammersley, 2000:134). Då jag ämnar problematisera social hållbarhet och studera de eventuella orättvisor som existerar inom mobilitetsområdet blir således kritisk analys en relevant utgångspunkt för min uppsats.

Då litteraturen inom hållbarhetsområdet är mycket bred har jag valt att avgränsa mig genom att via en litteraturstudie skapa vad som kan liknas vid en ideallmall för socialt hållbar utveckling och mobilitet. För att stärka detta ramverk väljer jag även att koncentrera mig på Matthew Patersons teoretiska utgångspunkter. Paterson är professor vid *School of political studies* vid *University of Ottawa*. Paterson är även författare till boken *Automobile Politics* av vilken en stor del av det teoretiska ramverket är baserat. *Automobile Politics* ifrågasätter till stor del de existerande dominansförhållandena som finns inom området för mobilitet, och belyser även dess verkan för olika sociala grupper vilket gör hans utgångspunkter relevanta för min studie.

Förhållandet mellan den förförståelse som jag uttryckte i inledningen och det teoretiska ramverk jag utgår från exemplifieras i Sven Ove Hanssons *Konsten att vara vetenskaplig*. Hansson förklarar att de observationer vi gör, i mångt och mycket är teoribundna så till vida att ”de utgår från våra föreställningar om vilka slags empiriska beskrivningar som ger det bästa underlaget för att utröna naturens regelbundenheter” (2007: 38). Hansson poängterar att dessa föreställningar inte heller kan betraktas som helt teoretiska utan att de i sin tur är baserade på tidigare iakttagelser (2007:38). Även i Mats Alvessons och Stanley Deetz bok *Kritisk samhällsvetenskaplig metod* går liknande tankemönster att avläsa. Alvesson et al. framhåller att betydelsen bakom begreppet teori är mycket olik beroende på vilken vetenskaplig grund man väljer att luta sig på (2000:43 f). Alvesson et al. understryker även betydelsen av teori inom den kritiska skolan. Vidare betonar även de hur ”observationer är teoriladdade” och hur det inte går att studera observationer och teorier åtskiljda (2000:44). Således kommer det i min uppsats inte ske definitiva särskiljningar emellan de teoretiska och de empiriska delarna.

En viss uppdelning sker i de olika kapitlena men till följd av min kritiska utgångspunkt ämnar jag inte försöka göra delarna oberoende utav varandra.

Utifrån det teoretiska ramverket jag skapat kommer jag därefter att empiriskt undersöka vilka sociala problemområden som finns inom mobilitetsområdet. För att bäst belysa denna problematik kommer jag dels att göra en mer generell studie och dels mer explicit studera Öresundsregionen. Således är det ingen fallstudie på Öresundsregionen som kommer att göras, snarare en studie av svårigheterna att uppnå socialt hållbar mobilitet där Öresundsregionen agerar som ett mer konkret exempel. Valet att närmre studera Öresundsregionen är dels baserat på eget intresse till följd av tillhörighet till regionen men även på grund av den expansiva utveckling som sker inom regionen. Mitt val av regionen föll sig på att man inom regionen förespråkar allt högre integration mellan länderna vilket förutsätter hög rörlighet. Därav finner jag det intressant att närmre belysa huruvida denna mobilitet och integrering verkar för alla regionens medborgare eller enbart ett fåtal.

Viktigt att klargöra är att då jag undersöker en process är det omöjligt att försöka undersöka absoluta sanningar och detta är heller inte vad jag ämnar göra. Istället vill jag belysa och uppmärksamma händelseförlopp och följer utav de processer som sker. Möjligt är att de tolkas olika mellan olika individer. Således har uppsatsen sin grund i antaganden om att alla aspekter av verkligheten inte går att mäta. Istället är grunden att verkligheten är "en individuell, social och kulturell konstruktion" (Backman, 1998: 47). Då kritisk teori ämnar belysa sociala strukturer vilka eventuellt medför främjande av vissa aktörers intressen framför andra poängteras ofta att neutralitet inom kritisk forskning inte är ett krav (Humphries et al, 2000:7). Således utgår jag inte från att jag kan anta en neutral ställning inför det område jag undersöker och detta är inte heller något som jag finner eftersträvansvärt. I min forskning kommer jag naturligtvis redogöra för min val och tillvägagångsmetoder för att på så sätt göra forskningsprocessen så öppen som möjligt.

2.2 Material

Området för social hållbar utveckling är det minst utforskade inom hållbar utveckling vilket medför begränsad litteraturtillgång. Trots att detta kan medföra ökade svårigheter att finna väsentlig litteratur ser jag även det som ett tecken på att mer forskning behövs inom området.

Gällande utformandet av mitt teoretiska ramverk ämnar jag studera relevant litteratur på området. Idealmodellen för socialt hållbar mobilitet är främst fokuserad kring artiklar och rapporter. Två utav rapporterna som jag fokuserar kring är Impact och Extra. Impact är utvecklat av Transportmistra, ett tvärvetenskapligt forskningsprogram vilket ämnar föra transportsektorn närmre hållbarhet. Extrarapporten är en del av Extraprojektet inom *European Community's Transport programme*. Projektet är fokuserat kring att behandla olika faktorer som påverkar mobilitet. För att möjliggöra den kritiska analysen har jag även

fokuserat kring Matthew Patersons bok *Automobile Politics*. Då kritisk teori omfattar ett stort område väljer jag för att möjliggöra denna studie att enbart belysa Paterson.

I den empiriska delen av uppsatsen kommer jag främst att fokusera på primärmaterial. Då fokus inom det mer generella problemområdet ligger på Sverige blir således relevant litteratur *Statens offentliga utredningar*, rapporter från Vägverket etcetera. Dessa källor torde till följd av bred allmän acceptans betraktas som opartiska. Till följd av att de källor jag använder främst är primärmaterial borde detta även vara positivt då det minskar risken för att tidigare forskare feltolkat materialet, vilket i större utsträckning är en risk vid användandet av sekundärmaterial (Ejvegård, 2003:18).

För att undersöka den sociala mobiliteten inom Öresundsregionen kommer jag koncentrera mig på rapporter, statistik och dokument från Region Skåne samt från Öresundskomiteen och Statistiska centralbyrån. Även dessa källor torde betraktas som opartiska.

Strukturen i den empiriska delen av uppsatsen är liknande både gällande den generella problematiken och Öresundsregionen. Inledningsvis börjar jag med att undersöka hur socialt hållbar utveckling och socialt hållbar mobilitet belyses ur styrande policydokument. I denna uppsats ligger fokus vid regeringspropositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* samt Öresundskomiteens stadgar och även till viss del dokument från Region Skåne. Genom att belysa hur dessa dokument behandlar socialt hållbar mobilitet ämnar jag först att ge en mer formell syn på problematiken. Via de källor nämnda ovan kommer jag därefter att mer konkret undersöka hur mobiliteten verkar i verkligheten och vilka sociala skillnader i möjligheter som kan uppstå.

Min kritiska utgångspunkt i samband med min förförståelse medför om möjligt att jag har större benägenhet att se vissa förklaringar och svar framför andra men genom att tydligt redovisa mitt materialanvändande ämnar jag genomgående uppnå öppenhet i min studie.

3 Teori

Som nämnt tidigare kommer jag för att möjliggöra min studie skapa ett teoretiskt ramverk baserat på socialt hållbar mobilitet. Inledningsvis kommer jag för att skapa djupare förståelse för mitt ramverk ge en bakgrund till problemområdet genom att redogöra för diskussionen kring socialt hållbar utveckling. Då socialt hållbar mobilitet i mångt och mycket är sprunget ur socialt hållbar utveckling anser jag att en djupare insikt inom detta område är en nödvändighet.

Då syftet med min uppsats är att belysa och kritiskt granska hur mobilitet kan verka socialt missgynnande för vissa grupper i samhället blir det således nödvändigt att skapa ett teoretiskt ramverk för detta. För att bäst kunna kritiskt belysa de existerande förhållanden anser jag att detta ramverk dels ska innehålla hur den ideala sociala mobiliteten ska vara utformad, och dels även ett kritiskt ställningstagande till varför problematik uppstår kring processen och dess verkställande.

3.1 Socialt hållbar utveckling

Den mest välkända definitionen av hållbar utveckling härstammar från FN: s Brundtland rapport. I rapporten definieras hållbar utveckling som ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (Utbildningsdepartementet, 2004:6).

Hållbar utveckling ses oftast inte som ett slutmål utan betraktas istället som en process vilken man ständigt måste arbeta för (IMPACT, 2007: 8). Den dominant synen på hållbar utveckling är att begreppet, eller processen, består av tre dimensioner, nämligen ekonomisk, miljömässig och social samt att förbättringar inom alla dimensioner är nödvändig för att en förändring ska ses som hållbar (IMPACT, 2007: 10f). Även fast de flesta aktörer poängterar vikten av balans mellan de olika dimensionerna tenderar policytolkningar av begreppet ofta vara starkt fokuserade vid miljömässiga mål (Bruyninckx, 2006:271). Emma Partridge, verksam vid *Institute for Sustainable Futures* vid Sydneys *University of Technology*, menar att den sociala dimensionen inom begreppet är minst utvecklad till följd av att hållbar utveckling först enbart var fokuserat kring de andra två dimensionerna. Detta fokus uppstod då idén om hållbar utveckling till en början främst belyste den miljömässiga utmaning som uppstått till följd av ett allt för economicentrerat agerande och tänkande (Partridge, 2005:5).

Den sociala dimensionen av hållbar utveckling berör främst aspekter vilka kan definieras som ”human development apart from income” (IMPACT, 2007:27). Sett ur ett mer kortsiktigt perspektiv berörs hälsa, yrkesstatus/anställning, och

utbildning, och ur ett mer långsiktigt perspektiv belyses vikten av sociala nätverk och humankapital. (IMPACT, 2007: 27) Partridge framhåller sex aspekter som är centrala för att utvecklingen ska betraktas som socialt hållbar, nämligen: livskvalité, rättvisa, inkludering, tillgänglighet, framtidsfokus samt deltagande processer (2005: 9ff). Hon nämner rättvisa som den mest centrala aspekten inom den sociala dimensionen och belyser att flertalet av de andra aspekterna är nära förbundna med rättvisebegreppet.(Partridge, 2005:10). Principen kring rättvisa innebär att strävande efter att distributionen av möjligheter, vinster och förluster ska vara skälig och opartisk och därmed inte bero på andra faktorer såsom kön, nationalitet, etnisk härkomst etcetera (Beder, 2006:70).

Juliette Koning framhåller även denna problematik. Hon betonar att rättviseaspekten ofta är nära förbunden med mål om att minimera social exkludering(2001: 9). Centralt för social hållbarhet är även, enligt Koning, aspekter kring tillgänglighet och inkludering gällande livsfrämjande aktiviteter såsom arbete, boende, tillgång till hälsofrämjande aktiviteter etcetera. Vidare framhävs rättvisa mellan könen och rättvisa mellan nuvarande och framtida generationer som centrala aspekter (2001: 9). Problematiken kring social hållbarhet har, enligt Koning, visat sig i urbana områden även i USA och Västeuropa främst genom exkludering utav olika sociala grupper (2001:9). Många utav dessa aspekter är även relevanta för skapandet och bevarandet utav socialt kapital. Socialt kapital benämns anses vara av hög vikt för det mänskliga välbefinnandet då det tenderar att medföra större känsla av gemenskap och samhörighet (Koning, 2001:10f).

3.2 Teoretiskt ramverk för Socialt hållbar mobilitet

3.2.1 Idealmodell för socialt hållbar mobilitet

Begreppet hållbar mobilitet härstammar från begreppet hållbar utveckling, båda dessa begrepp är omdiskuterade och kan definieras på en rad olika sätt. Definitionerna av begreppet hållbar mobilitet är många och därmed försvåras även mer konkreta mätningar utav processen.

“Sustainable transportation involves infrastructure investments and travel policies that serve multiple goals of economic development, environmental stewardship, and social equity. The objective is to optimize the use of the transportation system to achieve economic and related social and environmental goals, without sacrificing the ability of future generations to achieve the same goals.” (Zietsmann och Rilett's, definition i IMPACT, 2007: 46)

Definitionen ovan liknar den välkända definitionen om hållbar utveckling från Brundtland rapporten, och citatet belyser, trots viss vaghet, vikten av att ta hänsyn till de tre olika dimensionerna inom begreppet. Det mest centrala begreppet inom socialt hållbar mobilitet är likt socialt hållbar utveckling rättvisa (Extra, 2001:9). I

OECD:s rapport *Towards Sustainable Transportation* benämns rättvisa som en vägledande princip för att uppnå hållbar transport.

” Nation states and the transportation community must strive to ensure social, interregional and inter-generational equity, meeting the basic transportation related needs of all people including women, the poor, the rural, and the disabled..” (OECD, 1996: 62)

Betydelsen av rättvisa medför att det är av stor vikt att beslut och policys som ämnar förbättra mobilitet av miljömässiga eller ekonomiska skäl, även har påverkan för olika sociala grupper i åtanke (Extra, 2001:9). För att kunna uppnå en större grad av socialt hållbar mobilitet ligger således stort fokus vid att minska socialt utanförskap. Beroendet av bil kan exempelvis medföra att individer utan tillgång till bil har mindre möjligheter att ta sig till jobb, skola, fritidsaktiviteter etcetera. Då kvinnor, yngre, äldre, handikappade och arbetslösa i större omfattning inte har tillgång till bil tenderar dessa grupper i högre grad att riskera att bli socialt exkluderade (Extra, 2001:15). Sociala effekter av mobilitet är svåra att kvantifiera och betrakta som isolerade från andra händelser (Extra, 2001:10). Aktiviteter såsom, val av bostad, livsstil etcetera, är ofta nära sammanbundet med transport och mobilitet. I och med att mobilitet aldrig går att betrakta isolerat så kan mobilitet heller aldrig vara hållbart i sig självt, utan är beroende av andra skeenden i samhället (IMPACT, 2007: 42). För att stärka den sociala hållbarhet framhålls vikten av att minska beroendet av bilen som transportmedel. Bättre möjligheter för kollektivtrafik samt gång och cykelstråk betraktas istället som önskvärt (IMPACT, 2007:37).

3.2.2 Kritisk utgångspunkt för ramverket

Matthew Paterson problematiserar hållbarhetsbegreppet och menar att det inom begreppet finns en inbyggd problematik. Problematiken uppstår enligt Paterson dels genom att världen är kapitalistiskt organiserad vilket han menar är problematiskt då följer som globala orättvisor, ”tillväxthysteri” och marknadstävlan ofta medför ständiga krav på ökad resursanvändning vilket tenderar att orsaka sämre miljö. Paterson menar även att det är problematiskt att vissa levnadssätt som förespråkas runt om i världen, exempelvis genom då somliga beteenden, objekt och ageranden anses vara positiva och eftersträvansvärda, trots att de leder till ökad miljöförstörelse (Paterson, 2007: 15). Således är en förändring av det kapitalistiska samhället en nödvändighet. Denna aspekt, i samverkan med hur människans agerande och prioriterande bör förändras, anser Paterson vara dominant utmaningar gällande producerandet och uppnåendet av hållbarhet (2007:15).

Vidare menar Paterson att dagliga rörelsemönster i sig ofta verkar reproducerande för vissa former av politiska och sociala system. Han poängterar att till följd av att bilkörning har blivit den främsta formen av mobilitet så påverkas även de som inte använder bil, detta då majoriteten av beslut i samhället styrs av antaganden om tillgång och nyttjande av bil (2007:9). Att besluten är baserade på ett samhälle med tillgång till bil kan även medföra att

rörlighetsmöjligheterna försämras för de utan tillgång, vilket då medför att dessa individer upplever en reducerad mobilitet (2007:50). Paterson belyser även vad han kallar för sociala rättvisedimensioner inom bilism. Han menar att det finns en stark symbolik invävd i ikonskapandet kring bilen och att denna symbolik ofta bygger på ojämlikheter. Således menar han att faktorer såsom etnicitet, kön och klassojämlikheter även återfinns i sättet att se och propagera för bilar (2007:45ff.). Främst anses bilen vara ett uttryck för manlig kraft och symbolik. Symboliken och ikonerna kring bilen härstammar från att användandet av bilar inledningsvis var få förunnat, men stereotyperna och ikonerna har i många fall stannat kvar. Då många samhällen är starkt fokuserade kring bilen som källa för mobilitet fortsätter dessa mönster att reproduceras (2007:45ff).

Paterson menar även att det finns stor risk att sociala- och miljömässiga förskjutningar sker när samhällen struktureras och organiseras kring bilism (2007:32). Denna utveckling menar Paterson dock inte är ny. Han betonar istället att trots att bilen under många decennier betraktats som ett tecken på välfärd och frihet utav majoriteten av människor, ifrågasattes även den tidigt även ifrån många håll. Ifrågasättandet berodde främst på att bilen ansågs vara bidragande orsak till sociala och miljömässiga problem. (2007:33).

4 Hur socialt hållbar är mobiliteten?

I följande kapitel ges en generell inblick i hur mobilitetsproblematik belyses och även vilka sociala följder som är mest märkbara. Då syftet med min uppsats är att studera vilka svårigheter som socialt hållbar mobilitet kan innebära är således en generell framställning nödvändig. Kapitlet inleds med hur socialt hållbar mobilitet belyses i regeringsformen. Detta följs sedan utav åskådliggörandet av centrala problemområden för socialt hållbar mobilitet.

4.1 Bakgrund

I propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* poängterar den Svenska regeringen under ledning av Göran Persson att processen mot hållbar utveckling är en utmaning för hela det svenska samhället. I rapporten betonas vikten av att integrera ekonomisk, ekologisk, social och kulturell hållbarhet samt att dessa fyra aspekter alla måste tillgodoses för att en utveckling ska ses som hållbar (1997/1998: 11). Med hänsyn därtill uttrycks det övergripande målet med den svenska transportpolitiken vara att ”åstadkomma ett transportsystem som är miljömässigt, ekonomiskt, kulturellt och socialt hållbart och som på sikt uppfyller alla delmål om tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, god miljö och positiv regional utveckling” (1998:17).

Delmålet gällande tillgänglighet motiveras med att ”transportsystemet ska vara utformat så att det kan utnyttjas av alla medborgare” (1998:18). Främst problematiseras under detta delmål att kollektivtrafiken inte är tillräckligt utvecklad för att tillgodose funktionshindrades behov. Vidare framhålls vikten av att transportsystemet ska verka så att medborgarna utan svårigheter kan upprätthålla arbete, vardagliga göranden samt bevara sociala kontakter. Dock belyses även att transportsystemet inte ensamt ansvarar för god tillgänglighet utan att faktorer såsom lokaliseringen utav bebyggelse och service även spelar in (1998:18 f). Delmål fem berörde positiv regional utveckling och motiveras med att transportsystemet ska verka för att minska skillnaderna gällande möjlighet till utveckling för landets olika delar. Således är aspekter kring lika förutsättningar och rättvisa centrala (1998: 33). Efter regeringspropositionen har även ett sjätte delmål lagts till nämligen: ett jämställt transportsystem. Detta delmål beskrevs mer ingående som att systemet ska tillfredsställa både män och kvinnors transportbehov och även att båda könen ska ha samma möjlighet att utforma och påverka transportsystemen och dess framkomst (Vägverket, 2005:13). I propositionen poängteras även att långsiktigt torde inga direkta konflikter mellan

de olika delmålen existera, dock kan dessa förekomma på kortare sikt då inte alla mål är möjliga att uppfylla i samma takt (Regeringen, 1998:17).

4.2 Problemområden för socialt hållbar mobilitet

4.2.1 Bebyggelsens struktur

Bebyggelsens struktur är av stor betydelse för rörligheten. Trots att Sverige i stor omfattning är ett urbaniserat land så finns det i många tätorter tecken på stadsutglesning, vilket innebär att befolkningstätheten minskar (SOU, 2006:33). Minskad befolkningstäthet är exempelvis en följd av större välstånd, ökad villabebyggelse samt fler enpersonshushåll. Sett ur mobilitetsperspektiv medför minskad befolkningstäthet och glesare tätortsstruktur större behov av ett välfungerande transportsystem. Denna utveckling i bebyggelsestrukturen tenderar att ofta leda till större tillförlit till bil och mindre efterfrågan på cykel-, gång- och kollektivtrafikmöjligheter (SOU, 2006: 33f).

Samtidigt som utglesning äger rum sker i Sverige även regionförstoring. Regionförstoring innebär att lokala arbetsmarknader vilka tidigare varit separata sammanknyts med andra arbetsmarknader (SOU, 2006:31). Regionförstoring innebär därmed en geografisk utvidgning men medför även att samhället i allt större grad karakteriseras av geografisk flexibilitet (Wärneryd et. al, 2002: 75). Den geografiska utvidgningen visar sig genom större samarbete inom den utvidgande regionen inom områden såsom arbete, bostad, service och utbildning (SOU, 2006:31). Således kan regionförstoring innebära större valmöjligheter gällande arbets- och bostadsort vilket kan verka sporrande för ekonomisk tillväxt (Region Skåne, 2007:3). Dock medför den utökade regionen även större krav på pendling och ofta längre pendlingsavstånd (Vägverket, 2006:15). För individer som inte karakteriseras utav denna geografiska flexibilitet, utan vars rörelsemönster istället är mer lokalt betingade innebär regionförstoring således andra förutsättningar (Wärneryd et. al., 2002: 76). Denna problematik kommer att belysas närmre i stycket angående olika resmönster. Sammanfattningsvis kan konstateras att både regionförstoring och glesare tätortsstruktur medför förändrade möjligheter till rörelse vilka främst tenderar att vara fokuserade kring bilen.

4.2.2 Bilens betydelse

I majoriteten av de industrialiserade länderna har bilen och mobiliteten blivit nära sammankopplade med välfärd (SOU, 2005: 109). David Banister beskriver bilen som en ikon för 1900- talet och han menar att makten bakom ikonerna och beroendet av bilen ofta är, och har blivit underskattat. En stor del av synen på bilen som ikon är baserat på individualitet, frihet och flexibilitet (Banister, 2005a: 5f.).

För att visa på hur resandet har utvecklats belyser vägverket att reslängden är ständigt ökande. Vi reser längre sträckor och oavsett ifall det rör sig om arbetsresor, fritidsresor eller övriga resor är bilen det dominanta medlet för rörelse gällande antal resta personkilometer (SOU, 2006: 27ff). Upp till 60 procent av alla resor görs med bil och cirka 30 procent av resorna görs med cykel eller till fots (SOU, 2001:45). Samtidigt som möjligheten att röra sig och förflytta sig medför större flexibilitet i samhället och allt mer avancerade rörelsemönster blivit en del av många individers vardag så kan olika sätt att förflytta sig även vara en följd av social status (Wärneryd et al., 2002: 80f.). De sociala aspekterna av mobilitet är dock mycket varierande inom samhällen.

4.2.3 Olika resmönster

Beroende på kön, inkomst och boendeort ser mobilitetsmönster mycket olika ut (SOU, 2006: 32). Gällande användandet av bil finns stora skillnader i samhället. De 10 procent av den svenska befolkningen som förflyttar sig mest med bil står för 60 procent av den totala reslängden avståndsmässigt sett. (Vägverket, 2005:70). Sett ur ett genusperspektiv äger männen inte bara fler bilar och har större tillgänglighet till dem utan män och kvinnor har även olika rörlighetsmönster. Kvinnor använder sig i högre grad av kollektivtrafik än män och är även mer positivt inställda till att resa kollektivt (SOU, 2001: 47, Polk, 1998: 18). Trots detta är kollektivtrafiken främst konstruerad till att uppfylla det manliga resmönstret då servicen är mer baserad på att tillgodose resvanor grundade på heltidsarbete och mer direkta resor till arbetet. Då kvinnor i större grad deltidsarbetar, samt i mindre utsträckning gör direkta resor till arbetsplatsen eftersom de även, i större grad, stannar vid exempelvis dagis och skola, kan kollektivtrafik baserad på andra rörelsemönster verka hindrande (SOU, 2006: 120f., Polk, 1998: 18). Trots att ovanstående aspekt tyder på att kollektivtrafiken är mer manligt utformad, nyttjar män i större utsträckning bilen för att förflytta sig till arbetsplatsen (BIL Sweden, 2004: 4, 6). Även de tidsmässiga pendlingsmönsterna ser olika ut mellan könen, då män gör fler och längre resor per dag än kvinnor. Medelålders män är den grupp i samhället som reser längst dagligen (SOU, 2001:45). Även då bilen är det dominanta transportmedlet för båda könen, märks en tydlig skillnad då kvinnor i betydligt större utsträckning åker bil som passagerare (Polk, 1998:47).

En del av skillnaderna gällande användandet av bil kan tillskrivas som följd utav en delad arbetsmarknad (Vägverket, 2005: 15). Aspekterna kring geografisk flexibilitet spelar även in i resmönstrena. Den delade arbetsmarknaden tenderar att bidra till att kvinnor, i större utsträckning än män, anses vara lokalt orienterade. Den lokala orienteringen beror främst på närmre avstånd till arbetsplatser (Polk, 1998: 17). Stora skillnader kan även ses då kvinnor med yngre barn hemma markant minskar resandet. När barnen blivit äldre återupptas inte de tidigare resvanorna utan för att undvika de längre resorna skaffar många kvinnor istället arbete mer lokalt, vilket kan innebära mindre kvalificerade och utvecklande jobb (SOU, 2006: 32 f). Gällande män med barn är förhållandet annorlunda då män, när de får barn, istället ökar sitt resande (SOU, 2001:45).

SOU rapporten *Strategi för minskat transportberoende* belyser att avståndsmässigt sett så pendlar män dubbelt så långt som kvinnor (2006: 32). Det finns även skillnader inom könen där högutbildade män i störst utsträckning pendlar. Förhållandet mellan inkomst och mobilitet belyses även av Banister. Han poängterar att policy kring transport, i utvecklade länder, kan verka missgynnande för individer med låg inkomst för att istället gynna de med hög inkomst och även medelklassen (2005a: 193).

Gällande tillgång till bil i förhållande till inkomst finns ett positivt samband där ökad ekonomisk inkomst tenderar att leda till öknings i persontransporter (SOU: 2006:28). Samtidigt belyses hur mäns resande ökar mer med högre inkomst än vad kvinnors resande gör (SOU, 2006: 120). Resmönstrena har även förändrats över tid. Medan fler kvinnor har tillgång till bil så har trenden varit motsatt bland ungdomar då allt färre äger bil. Samtidigt som det blir allt vanligare att hushåll skaffar fler bilar så har även ensamåkandet ökat (SOU, 2001: 46). Trenderna visar även på att förflyttningar genom kollektivtrafik och till fots är avtagande (SOU, 2001: 46).

5 Öresundsregionen

I ovanstående kapitel gavs en mer generell inblick i problematiken kring socialt hållbar mobilitet. I detta kapitel kommer likartad problematik att belysas med fokus på Öresundsregionen. Den expansion som skett och den betydelse som mobilitet i olika former har för regionen medför ett intresse för att djupare studera hur socialt hållbar mobiliteten är. Fokus i kapitlet kommer att vara på pendling över Öresundsbron samt även hur policydokument belyser förhållandet till socialt hållbar mobilitet. Likt föregående kapitel inleder jag med att studera hur policydokument, i detta fall från Öresundskomiteen och Region Skåne, behandlar hållbarhet.

5.1 Bakgrund

Öresundskomiteen bildades 1993 och verkar som ett samarbetsforum för regionala och lokala politiker på båda sidor av sundet.²I paragraf två i komiteens stadgar går det att läsa ”[s]yftet med Öresundskomiteens verksamhet är att stärka och synliggöra regionen såväl nationellt som internationellt för att därigenom skapa en grund för ökad tillväxt i Öresundsregionen i ekonomiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition skall vara en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling.” (Öresundskomiteen, 2007a). I samma paragraf står även [ö]resundskomiteen skall arbeta för en utveckling av hela Öresundsregionen till en funktionellt integrerad region.”

Jacob Vestergaard: Öresundsbrons marknadsdirektör, uttrycker i citatet nedan sin syn på Öresundsregionens utveckling.

”Det som före brons invigning var en vision om en gemensam arbets- och bostadsmarknad har nu blivit verklighet. Det handlar om stora strukturförändringar tvärs över Sundet och det går mycket fort”

(Citerad i Region Skåne, 2007, 3)

Den gemensamhet som framhävs i ovanstående citat problematiseras dock i Region Skånes dokument *Inriktning för infrastrukturen i Skåne 2010 till 2019*. I dokumentet framhävs att tillgängligheten gällande arbete och service skiljer sig

² Deltagande i samarbetet är: från Danmark: Region Hovedstaden, Region Själland, Köpenhamns kommun, Fredriksbergs kommun, Bornholms regionskommun, kommunkontakttråd Hovedstaden och kommunkontakttråd Själland. Från Sverige: Region Skåne, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds kommun och Landskrona kommun (Stadgar från Öresundskomiteen, 2007a:2).

mycket åt beroende på var i landskapet man bor. Dessa skillnader skapas inte enbart utav olika koncentrerings gällande arbetstillfällena och befolkningstätheten inom regionen utan är även en följd utav egenskaper inbyggda i transportsystemet (Region Skåne, 2007:3). I dokumentet belyses även hur förutsättningarna är mycket olika för olika resenärgrupper. Genom att poängtera att det är av stor vikt att utveckla transportsystemet så att det ger större förutsättningar för jämställdhet, men även för att tillfredsställa äldres, barns och handikappades behov (Region Skåne, 2007: 5) belyses några av de problem som existerar inom mobilitetsområdet.

Den strukturomvandling som skett i regionen belyses i Region Skånes rapport *Skånes transportinfrastruktur 2004-2015*. I rapporten framhävs att en mer integrerad Öresundsregion även innebär mer pendlande och resande inom regionen (2004:3). Vidare betonas i rapporten även vikten av att hela regionen utvecklas. För att möjliggöra detta framhålls vikten av en mer välutvecklad järnvägstrafik. Därmed uttrycks betydelsen av att vidareutveckla arbetsmetoder för att på så sätt trygga hållbar mobilitet mer långsiktigt. Vikten av att transporter ska vara tillgängliga för alla, oavsett etnicitet, kön och eventuella funktionshinder betonas även (Region Skåne, 2004: 3). Således framhålls hållbarhetsprinciper i samband med problematiken kring en utökad region. Detta framhävs även utav Öresundskomiteen då de anser att båda länderna bör vidareutveckla infrastrukturen. Genom att utöka regional tåg och busstrafik samt även satsa på skapandet av fler knytpunkter vilket underlättar interaktionen mellan olika trafikformer menar komiteen att regionen kommer att bli mer integrerad. (Öresundskomiteen, 2007i). Således framhålls både mål för regionen men även den problematik som måste bemötas för att möjliggöra genomförandet av dessa målen.

5.2 Hur ser den typiska pendlaren ut?

Pendlingen mellan Sverige och Danmark har ökat markant sedan slutet av 1990-talet. År 2006 uppskattades det att ungefär 13000 människor arbetspendlade över sundet. Sedan bronns öppning har andelen arbetspendlare ökat tredubbelt, vilket visar på den tydliga ökningen som äger rum (Öresundskomiteen 2007b). 60 procent av resenärerna pendlar med tåg medan de resterande 40 procenten pendlar med bil (Region Skåne, 2007: 3). Det är främst arbetspendlingen inom regionen som ökat markant. Även gällande andelen studenter som pendlar mellan studieorter har det skett en tydlig ökning (Öresundskomiteen, 2007h). Trots att kollektivtrafik är av stor betydelse i regionen så visar Öresundskomiteen på statistik om en beräknad årlig tillväxt av bilism fram till dess att Öresundsbron når sin kapacitetsgräns (Öresundskomiteen, 2007g). De senaste fyra åren har resandet ökat och sedan 1997 har pendlarna ”från Skånes alla fyra hörn” ökat, dock är en klar majoritet av de svenska pendlarna bosatta i Malmö (Öresundskomiteen 2007f). Den absoluta majoriteten som pendlar är individer bosatta i Skåne men arbetandes i Danmark (Öresundskomiteen, 2007b) Statistiska centralbyrån har i rapporten *Nordisk*

pendlingskarta undersökt pendlingsmönster inom de nordiska länderna. Rapporten belyser hur mönstren gällande pendling med avseende på ålder, utbildning och kön skiljer mellan länderna. Mellan Sverige och Danmark åskådliggjordes en markant skillnad då betydligt fler män än kvinnor pendlar över sundet. Vidare uttrycks att bland Öresundspendlarna är utbildningsnivån i genomsnitt hög. Den högre graden av utbildning är utmärkande både hos män och kvinnor som pendlar över sundet (2005:16ff).

Även antalet företagsrelaterade transporter över Öresundsbron har ökat markant. Denna utveckling är genomgående inom företagsbranschen förutom gällande de mindre hantverksföretagen, då många av dessa är mer lokalt betingade (Öresundskomiteen, 2007c).

Öresundsbron har även medfört att fler individer väljer att flytta över sundet. Majoriteten av flyttningarna sker från Danmark till Skåne (Marklund et al. 2003:5). Bland individer som flyttar över sundet åskådliggörs även här en manlig dominans. Tydligt är även hur åldern spelar in då majoriteten av de som flyttar är yngre personer, främst mellan 20 och 30 år (Marklund et al., 2003:4f). Näst intill alla personer som flyttar över regionen är svenska eller danska medborgare. Dock har andelen individer med utländskt medborgarskap som flyttar över sundet ökat (Öresundskomiteen 2007e). Gällande personer som flyttar från Danmark till Sverige så bosätter sig merparten av dem i de västra delarna av Skåne, främst i Malmö (Öresundskomiteen 2007d).

6 Analys

6.1 Socialt hållbar utveckling

6.1.1 Problematiken kring begreppet

Socialt hållbar utveckling är som tidigare nämnts den minst utredda dimensionen av hållbar utveckling. Därav var det en nödvändighet för denna studie att inledningsvis skapa ett ramverk för socialt hållbar mobilitet. Samtidigt är det inte möjligt eller eftersträvänsvärt att tolka detta ramverk som svart eller vitt, det vill säga att en utveckling antingen är hållbar eller inte. Utan istället har jag genom denna studie ämnat lyfta fram vilka problem som är mest tydliga och även analysera dessa närmre.

Hållbar utveckling är, och har blivit, nästan något av ett inneord och beroende på vem som använder sig av begreppet kan det anpassas och formas nästan efter eget behag och syfte. Genom min förförståelse antog jag att diskursen kring hållbarhet främst var fokuserad kring miljö- och ekonomidimensionerna. Detta då dessa dimensioner av hållbar utveckling var mest utvecklade, men även då det inledningsvis har handlat om att försöka ha fortsatt ekonomisk tillväxt utan att det medför sämre miljö. Den bristfälliga litteraturen inom området för socialt hållbar mobilitet pekar om möjligt också på att dimensionen fortfarande står bakom de andra två. Således tycks den åsikt som Partridge uttryckt angående underfokuseringen utav den sociala dimensionen fortfarande gälla (Partridge, 2005:5, se stycke 3.1). Det ska dock poängteras att i majoriteten av de dokument jag har studerat tas begreppets tre dimensioner upp. Då jag utifrån min empiriska studie upplever att socialt hållbar mobilitet fortfarande behöver utvecklas och belysas mer på flertalet områden, väcks dock ibland känslan utav att begreppet främst tas upp formellt, utan någon direkt, konkret verkan.

Problematiken gällande mätningar av social hållbarhet grundas bland annat i, som beskrivits i ramverket, svårigheter att isolera hållbarhet från andra händelser. Än dock visar det empiriska materialet i upprepade fall på liknande mönster gällande både faktisk mobilitet och även gällande frånvaron av mobilitetsmöjligheter, vilket därmed tyder på att händelserna är mer än tillfälligheter.

6.1.2 De formella dokumentens syn på hållbarhet

Båda de policydokument jag studerat belyser de tre dimensionerna av hållbar utveckling. I regeringspropositionen läggs fokus även vid hur mobiliteten ska vara socialt hållbar. Samtidigt betonades det i regeringspropositionen hur många av de mål som går under socialt hållbar utveckling främst skulle uppfyllas på längre sikt (1998:17 se stycke 4:1). Denna formulering går visserligen att klassificera under ramverkets mål om framtidsfokus (se Partridge, 2005:10, se stycke 3:1), då det handlar om att tänka längre än vår egen livstid. Dock kan denna formulering även betraktas som problematisk då den inte påtvingar direkta förändringar och istället skjuter avgörande beslut på en tidsmässigt oviss framtid. Vidare kan det även betraktas som problematiskt att det i regeringspropositionen sker ett åtskiljande utav tidsperspektivet för att uppnå socialt hållbar mobilitet och tidsperspektivet för att uppnå delmålen (1998:17, se stycke 4:1). Utifrån vetenskapen om att delmålen är väsentliga för socialt hållbar mobilitet (Partridge, 2005:9ff, se stycke 3:1) borde det därmed inte gå att uppnå socialt hållbar mobilitet på kort sikt utan att även säkra dessa aspekter.

Gällande regional utveckling belystes hur mobiliteten även var beroende utav bland annat bebyggelsens struktur. Denna uppfattning får stöd i ramverket för socialt hållbar mobilitet där det uttrycks att mobilitet aldrig kan betraktas isolerad eller som hållbar i sig (IMPACT, 2007:42, se stycke 3.2.1). I mångt och mycket kan dock de målsättningar som uttrycks i regeringsformen betraktas som överensstämmande med flertalet av de mål som tydliggjordes under det teoretiska ramverket.

Öresundskomiteen belyser även sociala aspekter av hållbarhet. Speciella mål för socialt hållbar mobilitet gick dock inte att finna. Sättet som de sociala aspekterna belyses i Öresundskomiteens stadgar (se stycke 5.1) nämligen i samband med tillväxt kan problematiseras ur det som Paterson kallar för ”tillväxthysteri” (Paterson 2007:15, se stycke 3.2.2). Genom att i de vägledande stadgarna uttrycka att tillväxten ska ske med socialt hänseende, blir således inte social hållbarhet ett mål i sig. Istället ligger fokus fortfarande på tillväxten och därmed den ekonomiska utvecklingen.

6.1.3 Generell problematik

Sverige betraktas många gånger som ett land mycket framstående inom sociala frågor och således även ett land där människor i stor utsträckning besitter likvärdiga möjligheter. Genom den empiriska studien visas dock att socialt hållbar mobilitet ännu inte nått ut till alla nivåer i samhället. Utifrån det skapade ramverket för socialt hållbar mobilitet är det tydligt att ur den generella empirin sett, återstår fortfarande en hel del för att hållbarheten ska gälla för alla, oavsett kön, inkomst, ålder, etnisk härkomst etcetera.

I stycket om socialt hållbar utveckling, presenterades olika mål som skulle vara tillgodosedda för att utvecklingen ska klassas som socialt hållbar. En utav dessa aspekter berörde tillgänglighet (se stycke 3.1). I det empiriska materialet visades att bebyggelsens strukturella utformning har stor betydelse för mobiliteten

och med detta även för tillgängligheten, vilket därmed försvårar uppfyllandet av detta kriterium. Tillgänglighet till livsfrämjande aktiviteter såsom arbete är även relevant inom social hållbarhet (Koning, 2001:9, se stycke 3.1). Även ifall många av dessa aspekter finns i flertalet mindre orter så går det ändå att applicera ett könsperspektiv på frågan. I ramverket för socialt hållbar mobilitet klargjordes att även jämlikhet och lika möjligheter till rörlighet mellan könen är ett mål inom socialt hållbar mobilitet. Det empiriska materialet visade inte bara att män och kvinnor inte har samma tillgång till bil, vilket i samband med problematiken kring bebyggelsens struktur kan verka socialt ohållbart. Belystes gjordes även att kvinnor efter att de fött barn, i större utsträckning skaffar mer lokala vanor, medan män i större grad ökar sitt resande. Dessa hänseenden kan betraktas ur aspekten om tillgänglighet till livsfrämjande aktiviteter (Koning 2001:9, se stycke 3.1). Om kvinnor i större grad minskar sitt resande och i högre grad organiserar sig lokalt, torde detta till följd av en allt mer regional arbetsmarknad leda till minskade möjligheter till karriär. Även då det finns tillgång till jobb också i mindre orter, borde denna utveckling, eftersom den tenderar att leda till ökade skillnader mellan könen, betraktas som problematisk.

I det empiriska materialet framgick även att kollektivtrafiken var starkt utformad kring normer om heltidsarbete och direkta resor trots att en stor del av de människor som tillförlitar sig på kollektivtrafik inte tillhör denna grupp (SOU, 2006:120f, Polk:1998:18, se stycke 4.2.3). Detta kan belysas ur Patersons åsikt om att beslut kring mobilitet domineras av antagandet om tillgång till bil och att detta även påverkar, och om möjligt, även reducerar möjligheterna till mobilitet för de utan tillgång till bil (Paterson, 2007:9, 50, se stycke 3.2.2.).

Vidare framhöll Paterson den symbolik som finns kring bilen, vilken han även menar i stor grad tenderar att reproduceras (Paterson, 2007:45ff, se stycke 3.2.2). Några direkta belägg för denna problematik har jag inte funnit. Dock stämmer antagandet gällande innehavet och nyttjandet av bilar, detta då färre kvinnor och personer med lägre inkomst i mindre utsträckning äger, eller har tillgång till bil. Paterson betonade även att symboliken främst var inriktad på det manliga oavsett inkomst. Då kvinnor i allmänhet, i betydligt större utsträckning åker bil som passagerare än vad män gör, kan detta om möjligt problematiseras ur denna symbolik (Polk, 1998:47 se stycke 4.2.3).

Betydelsen av rättvisebegreppet inom socialt hållbar utveckling och socialt hållbar mobilitet klargjordes i ramverket. Vidare belystes hur många av de andra aspekterna inom social hållbarhet var nära förbundna med rättvisa (Partridge, 2005:10, se stycke 3.2.1). Då flertalet argument ovan, såsom tillgänglighet och lika möjligheter mellan könen, belyste hur skillnader i möjligheter existerar, bidrar detta till att målet om rättvisa blir svårt att uppfylla.

6.1.4 Öresundsregionen

Stadgarna från Öresundskomiteen och Öresundsbrons marknadsdirektör (se stycke 5.1) belyser båda vikten av integration och av att skapa en region där medborgarna kan röra sig fritt mellan länderna. Dessa utlåtanden visar på hur högt värderad möjligheten att röra sig är. Studien av den typiske Öresundspendlaren

visar dock istället på att det snarare enbart är vissa grupper som rör sig mellan länderna och att den ”gemenskap” mellan medborgarna som eftersträvas tydligen inte nått ut till alla medborgarna i regionen. Pendlingen är främst fokuserad kring de två större städerna och även orter nära förbundna med dessa. Att inte fler människor även inom andra delar av regionen väljer att pendla över sundet tyder på existerande tillgänglighetsproblematik. Aspekten om tillgänglighet kan samtidigt problematiseras då allt för långa pendlingsavstånd inte heller är önskvärt.

I ramverket belystes att yngre i större utsträckning riskerar att bli socialt marginaliserade (Extra, 2001: 15, se stycke 3.2.1). Detta tycks dock inte stämma i Öresundsregionen då många unga väljer att via bron pendla till universitet och dylikt (Öresundskomitten, 2007h, se stycke 5.2). I ramverket belystes även hur lägre inkomst kunde verka som en riskfaktor för social ohållbarhet. Statistiken över Öresundspendlarna visar att utbildningsnivån på pendlarna är hög, både gällande män och gällande kvinnor. Således skulle detta kunna betraktas som att de med lägre utbildning inte på samma sätt karakteriseras utav geografisk flexibilitet utan snarare är mer lokalt orienterade. Gällande män och kvinnor, var det dock tydligt att fler pendlare var utav manligt kön.

Genom att problematisera Öresundsregionens pendlingsvanor ur ramverket för socialt hållbar mobilitet tycks således möjligheterna till mobilitet inte verka lika mellan de sociala grupper som belysts. Aspekter såsom kön, inkomst och medborgarskap är därmed faktorer som påverkar. Samtidigt ska det poängteras att pendlingsvanorna över Öresundsregionen har förändrats även under de få år som bron funnits, vilket exempelvis visades då fler individer med utländskt medborgarskap pendlar nu än tidigare (Öresundskomiteen 2007d, se stycke 5.2).

6.2 Möjlighet till förändring?

Min kritiska utgångspunkt i denna uppsats byggde på att jag redan från början antog att det finns en problematik inom området för socialt hållbar mobilitet genom att vissa grupper besitter bättre förutsättningar till mobilitet än vad andra gör. Ovanstående diskussion tyder även på att utvecklingen inom mobilitetsområden ännu inte kan klassas som socialt hållbar. Samtidigt är det inom vissa av områdena svårt att direkt peka på om det är ett fall av social ohållbarhet, detta då det är många olika faktorer involverade i rörelsemönster, inte minst individens fria val. Även om det exempelvis är så att en del kvinnor själva väljer att arbeta närmre hemmet av egen vilja, så tycks det ändå finnas vissa mönster kring social ohållbarhet som går att skönja.

Samtidigt ska det belysas att situationen inom vissa områden förbättras. Att skillnaden i bilinnehav mellan könen minskat, att många unga pendlar över Öresundsbron samt att fler personer med utländskt medborgarskap pendlar över sundet än tidigare tyder på en positiv utveckling. Att socialt hållbar utveckling och socialt hållbar mobilitet är närvarande som mål i många av de beslut som

fattas kan även ses positivt. Även fast det inte innebär att dessa mål uppfylls är det i alla fall ett steg på vägen att betrakta och erkänna situationen som problematisk. Sammanfattningsvis kan det konstateras att trots att Sverige ofta ses som föregångare på många områden, inte minst ur miljömässigt och socialt hänseende, klargörs ändå i det empiriska materialet att det fortfarande existerar flertalet problem kvar att bemöta.

Samtidigt skulle inte ett i genomsnitt högre bilanvändande leda till en förbättrad situation. Även om ett mer utbrett bilanvändande om möjligt hade medfört utjämnningar gällande den socialt hållbara dimensionen då fler individer i samhället får möjligheter som tidigare bara varit gällande för vissa skulle detta i längden vara ohållbart. Istället gäller det kanske att ifrågasätta vilken form av utveckling som är eftersträvansvärd. Genom att belysa att möjligheten till mobilitet skiljer sig åt för olika sociala grupper, innebär inte detta att det är eftersträvansvärt att alla grupper i samhället ska börja köra mera bil. En sådan utveckling skulle istället medföra försämringar av den totala hållbarheten och vara mycket miljömässigt ohållbart.

Matthew Paterson uttryckte att en av de stora utmaningar för hållbarhet var värdesättandet av fenomen som ofta har negativa effekter (Paterson, 2007:15, se stycke 3.2.2). Därmed ligger utmaningen i att omvända tänkandet kring dessa företeelser för att på så sätt bryta ohållbara och orättvisa mönster. Om det är så att social ohållbarhet är inbyggd i strukturerna och därmed även rotad i människors beteende så krävs det en ständig diskussion och ifrågasättande av beslut för att möjliggöra förändringar.

6.3 Avslutande diskussion

Mitt syfte med denna uppsats var att skapa större förståelse för socialt hållbar utveckling och socialt hållbar mobilitet. Betydelsen av de resultat jag uppnått i denna studie måste givetvis ses utifrån det material jag använt, samt den utgångspunkt jag haft. Dock tyder mitt resultat på att det existerar skillnader både i faktiska mobilitetsmönster samt i möjlighet till mobilitet. Dessa skillnader går inte att enbart tillskriva individens eget val och/eller tillfälligheter. Mönster kring rörelse är starkt inbyggda, både i samhällets struktur och i oss som människor. Men då dessa möjligheter till rörelse inte är jämt fördelade är det viktigt att problematisera varför. Att alla människor ska ha lika möjlighet till rörelse är viktigt, inte bara för individens självförverkligande, utan även ur demokratihänseende.

Då socialt hållbar mobilitet är ett relativt utvecklat och utforskat begrepp skulle jag tycka att det vore intressant om en liknande studie gjordes ett par år framåt i tiden. Genom att policydokumenten i viss mån belyste att särskilda aspekter inom hållbar utveckling och hållbar mobilitet endast var möjliga att genomföra under längre tidsperioder anser jag därför att en studie som följer upp resultaten och händelserna vore intressant.

7 Referenser

- Alvesson, Mats- Deetz Stanley, 2000. *Kritisk samhällsvetenskaplig metod*, Lund: Studentlitteratur
- Backman, Jarl, 1998. *Rapporter och uppsatser*, Lund: Studentlitteratur
- Banister David, 2005a. *Unsustainable transport City transport in the new century*, New York: Routledge
- Banister, David, 2005b. "Overcoming barriers to the implementation of sustainable transport" I Rietvald, Piet- Stough, Roger R. (red.) *Barriers to sustainable transport*, sid. 54-68. New York: Spoon Press
- Beder, Sharon, 2006. *Environmental principles and policies an interdisciplinary introduction*, London: Earthscan
- Bruyninckx, Hans, 2006. "Sustainable development: the institutionalization of a contested policy concept" i Betsill, Michele M.- Hochstetler, Kathryn (red.) *International environmental politics*, sid. 265- 298 New York: Palgrave Macmillan
- Ejvegård, Rolf, 2003. *Vetenskaplig metod*, Lund: Studentlitteratur
- Hammersley Martyn, 2000. *Taking sides in social research*, New York: Routledge
- Humphries, Beth- Mertens, Donna M.- Truman, Carol, 2000. "Arguments for an 'emancipatory' research paradigm" i Truman, Carol- Mertens, Donna M.- Humphries, Beth (red.) *Research and inequality*, sid. 3-23, London: Routledge
- Paterson, Matthew, 2007, *Automobile politics Ecology and Cultural Political Economy*, New York: Cambridge University Press
- SOU, 2005:51. *Bilen, biffen, bostaden hållbara laster - smartare konsumtion*, Stockholm: Edita Norstedts Tryckeri AB
- SOU.2006:2. Miljövårdsberedningens promemoria, *Strategi för minskat transportberoende*, Stockholm: EDITA VÄSTRA AROS
- SOU, 2001:44. *Jämställdhet – transporter och IT, slutbetänkande från Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och IT*, Stockholm: Elanders Gotab AB

Wärneryd, Olof- Hallin, Per-Olof- Hultman, Johan, 2002. *Hållbar utveckling om kris och omställning i stad och samhälle*, Lund: Studentlitteratur

Artikel

IMPACT, 2007. Transportmistra. *Sustainable development and incremental change*, Trivector traffic AB

Doktorsavhandlingar

Polk, Merritt, 1998. *A study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*, Göteborgs Universitet

Internetkällor

BIL Sweden- Motorbranschens riksförbund, 2004. *Myter och fakta om bilberoende, kvinnor och glesbygd- en rapport från BIL Sweden och MRF*, <http://www.ab.lst.se/upload/dokument/samhallsbyggnad/Jamstallda%20kommunikationer/bilsweden%20om%20kvinnor%20och%20bil.pdf> (hämtad 071115)

Hansson, Sven Ove, 2007. *Konsten att vara vetenskaplig*, Institutionen för filosofi och teknikhistoria KTH <http://www.infra.kth.se/%7Esoh/konstenatt.pdf> , (hämtad 071128)

Koning, Juliette, 2001. *Social Sustainability in a Globalizing World Context, theory and methodology explored*, Paper prepared for the UNESCO/ MOST Meeting, Nederländerna: Tilburg University, <http://www.tilburguniversity.nl/globus/seminars/sem02.02.pdf> (hämtad 071230)

Marklund, Helén- Skarman Christian, 2003. *Bron lyfter Skåne*, Statistiska Centralbyrån, http://www.scb.se/Grupp/Allmant/ dokument/A05ST0303_02.pdf (hämtad 071205)

Nationalencyklopedin,, Andersson, Per Gunnar http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=227851&i_word=kollektivtrafik (hämtad 071227)

OECD Proceedings, 1996. *Towards sustainable Transportation the Vancouver Conference*, <http://www.oecd.org/dataoecd/28/54/2396815.pdf> , (hämtad 071113)

- Partridge, Emma, 2005. "Social sustainability": a useful theoretical framework?" <http://auspsa.anu.edu.au/proceedings/publications/Partridgepaper.pdf> (hämtad 071112)
- Regeringens proposition 1997/1998: 56, 1998 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*, <http://www.regeringen.se/content/1/c4/22/64/4b572b03.pdf> (hämtad 071129)
- Region Skåne, 2007. *Inriktning för infrastrukturplaneringen i Skåne 2010 till 2019* http://www.vv.se/filer/46090/inriktning_skane.pdf (hämtad 071119)
- Region Skåne, 2004, *Skånes transportinfrastruktur 2004-2015, en kortversion av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne*, http://www.skane.se/upload/Webbplatser/PM/Dokument/RTI-plan_kort1.pdf (hämtad 071207)
- Statistiska centralbyrån, 2005, *Nordisk pendlingskarta, Huvudrapport, rapporten är finansierad av Nordiska Ministerrådet, 2005:02*, http://www.scb.se/statistik/publikationer/OV9999_2001A01_BR_AM76ST0502.pdf (hämtad 071205)
- The Extra project, within the European Community's Transport RTD Programme, 2001. *Social aspects of sustainable mobility, thematic synthesis of transport research results, paper 3 of 10*. www.transport-research.info/.../pdf (hämtad 071114)
- Utbildningsdepartementet- Svenska UNESCO rådet, 2004. *Upptakt- utbildning för hållbar utveckling*, Stockholm <http://www.regeringen.se/content/1/c6/04/87/68/6ef610ef.pdf> (hämtad 071220)
- Öresundskomiteen, 2007a. *Öresundskomiteens stadgar* <http://www.oresundskommitten.se/neobuilder.php?id=2006070715287015000032148> (hämtad 071202)
- Öresundskomiteen, 2007b. *Öresundsregionen i siffror 2007- Pendling och pendlingsmönster- allt fler pendlar från Skåne till Själland* http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/05_01.html (hämtad 071204)
- Öresundskomiteen, 2007c. *Öresundsregionen i siffror 2007- Trafik och infrastruktur- företagsrelaterade transporter:* http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/08_04.html (hämtad 071204)

Öresundskomiteen, 2007d. *Öresundsregionen i siffror 2007- Flyttning och flyttningsmönster- Var bosätter sig danskarna*
http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/02_02.html (hämtad 071204)

Öresundskomiteen, 2007e. *Öresundsregionen i siffror 2007- Flyttning och flyttningsmönster- Allt fler danskar flyttar till Skåne*
http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/02_01.html
(hämtad 071204)

Öresundskomiteen, 2007f. *Öresundsregionen i siffror 2007- Pendling & pendlingsmönster- Flertalet pendlare bor i Malmö*
http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/05_03.html
(hämtad 080102)

Öresundskomiteen, 2007g. *Öresundsregionen i siffror 2007*
http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/08_02.html (hämtad 080102)

Öresundskomiteen, 2007h. *Öresundsregionen i siffror 2007,*
http://www.oresundskomiteen.dk/regionen-i-siffror/se/html/09_01.html (hämtad 071229)

Öresundskomiteen, 2007i. *Öresundskomiteens gemensamma infrastrukturplaneringar till regeringarna i Sverige och Danmark*
<http://www.oresundskomiteen.dk> (hämtad 071120)