



# LUNDS UNIVERSITET

## **Malmöpendelns integrationspotential** *- Om kollektivtrafik och förbättrad tillgänglighet*

Ruben Stagell

Kandidatuppsats VT 2019

SGEL36

Lunds Universitet

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Ola Jonsson

## **Abstract**

The main purpose of this paper is to investigate how the new railway line, Malmöpendeln, can break the segregation and improve integration in the city of Malmö. The subsidiary aim with the essay is to further investigate if Rosengård station can lead to a positive urban development and improved integration. The underlying methodology have been document analysis and semi-structured interviews. The theoretical framework addresses previous research related to integration and segregation with a focus on public transport and accessibility. The phenomenon of social mix is also described. The result of the analysis shows that improved public transport is part of the work to break segregation. Malmöpendeln is an important investment, but the social efforts are at least as important. The station in Rosengård can lead to a better reputation in the area but there are more effective initiatives if you want to improve integration. Investing more directly on welfare is seen as a more effective way. If the Malmöpendel is to be seen as a successful project, the social efforts must succeed.

*Keywords: Integration, segregation, public transport, accessibility, social mix, Malmöpendeln*

# Innehållsförteckning

<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 INLEDNING OCH PROBLEMFÖRMULERING.....	1
1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLNING.....	3
1.3 BAKGRUND.....	3
1.4 AVGRÄNSNINGAR.....	5
1.5 DISPOSITION.....	6
<b>2. METOD</b> .....	<b>7</b>
2.1 METODOLOGI & METOD.....	7
2.2 MATERIAL.....	12
2.3 METODKRITIK.....	13
<b>3. TEORETISKT RAMVERK OCH TIDIGARE FORSKNING</b> .....	<b>15</b>
3.1 HUR SEGREGATIONEN TAR SIG TILL UTTRYCK.....	17
3.2 KOLLEKTIVTRAFIK, TILLGÄNGLIGHET OCH INTEGRATION.....	18
3.3 SOCIAL MIX.....	21
<b>4. EMPIRISK REDOGÖRELSE</b> .....	<b>23</b>
4.1 MALMÖPENDELN OCH ROSENGÅRD.....	23
4.2 SKÅNETRAFIKEN.....	28
4.3 NYHETSANALY.....	30
<b>5. ANALYS</b> .....	<b>31</b>
5.1 SEGREGATION.....	31
5.2 TILLGÄNGLIGHET OCH BARRIÄRER.....	31
5.3 VERTIKAL RÄTTVISA.....	33
5.4 KOSTNADER.....	33
5.5 SOCIAL MIX OCH INTEGRATION.....	34
<b>6. SLUTSATSER</b> .....	<b>36</b>
6.1 HUR KAN MALMÖPENDELN FÖRBÄTTRA INTEGRATIONEN OCH BRYTA SEGREGATIONEN I MALMÖ STAD?.....	36
6.2 HUR KAN DEN NYA STATIONEN I ROSENGÅRD LEDA TILL FÖRBÄTTRAD INTEGRATION?.....	37
6.3 REFLEKTIONER OCH VIDARE FORSKNING.....	37
<b>REFERENSER</b> .....	<b>39</b>
BILAGOR.....	44

# 1. Inledning

## 1.1 Inledning och problemformulering

I slutet av 1800-talet öppnades Malmö-Kontinentens Järnväg vars uppgift var att ta hand om trafiken ut till kontinenten och Europa. På 1950-talet byggdes en del av sträckan inom Malmö ut till dubbelspår för att möta de nya behoven och för att underlätta den ofta täta trafikeringen. Banan brukar benämnas som kontinentalbanan där tågen gick mellan Malmö och Trelleborg för att sedan gå ut mot Europa. År 2010 började Malmö Stad och Region Skåne arbetet med att på allvar öppna upp en del av Kontinentalbanan för persontrafik igen. En del av sträckan på Kontinentalbanan, tillsammans med Öresundsbanan och Citytunneln, skulle skapa den nya pendeln inom Malmö stad bestående av tågtrafik. De gamla hållplatserna Östervärn och Persborg rustades upp för att tas i bruk igen. En ny hållplats byggdes också i Rosengård. Den 9 december 2018 startade tågtrafiken. Banan har fått namnet Malmöpendeln och är den benämning som kommer att användas (Järnväg, 2018).

Motiven bakom projektet sägs vara att skapa bra förbindelser mellan Malmös stadsdelar. Att göra det enklare att resa inom Malmö för att integrera de östra stadsdelarna med de västra var en viktig aspekt. Stationerna som inledningsvis är tänkta att finnas inom Malmöpendeln är Malmö Central, Östervärn, Rosengård, Persborg, Svågertorp och Hyllie (Trafikverket 2019). Kontinentalbanan, med den nya stationen i Rosengård som viktig del, är ett samhällsprojekt vars viktigaste uppgift är att skapa integration, sysselsättning och hälsa. Malmö stad menar att kontinentalbanan och den nya stationen i Rosengård kommer att göra det lättare för människor att resa till utbildning och jobb. Attraktiviteten för områden ökar om det finns en station i området (Trafikverket 2018). Kommunstyrelsens

ordförande i Malmö, Katrin Stjernfeldt Jammeh, menar att en nyckel till att bryta segregation är infrastruktur och fysiska investeringar. Malmöpendeln är en viktig del i arbetet med att utveckla en stad för alla (Jammeh Stjernfeldt i Dagens Samhälle, 2018).

En annan viktig aktör i projektet är Skånetrafiken vars uppgift är att driva trafikeringen av pågatåg på Malmöpendeln. I tillköpsavtalet mellan Malmö Stad och Skånetrafiken gällande trafikeringen på Malmöpendeln redogörs det för vem som har det ekonomiska ansvaret för trafikeringen. I avtalet kan man utläsa att de olika aktörerna inte är av samma uppfattning gällande vilket behov Malmö stad är av projektet. Malmö stad ska därför bekosta allt underskott för projektet (Malmö stad/Region Skåne, 2018).

I dagens planeringsdiskurs har liknande projekt genomförts i olika länder med syfte att bryta segregationen och det är därför av intresse att analysera dess effekter. Malmöpendeln är ett nytt projekt och det är därför för tidigt att komma med klara slutsatser, men genom noggrann analys kan man få en uppfattning om projektets integrationspotential. Det är därför av intresse att undersöka vidare motiven för projektet faktiskt ger effektiva resultat i praktiken eller om andra åtgärder skulle vara mer lämpliga.

## 1.2 Syfte och frågeställning

Huvudsyftet med denna uppsats är att undersöka hur Malmöpendeln kan bryta segregationen och förbättra integrationen i Malmö stad. Delsyftet med uppsatsen är att undersöka vidare Rosengård station kan leda till en positiv stadsutveckling och förbättrad integration. Gällande båda frågeställningar är målet att beskriva både för- och nackdelar. Utifrån problemformuleringen och detta syfte har två frågeställningar formulerats:

- Hur kan Malmöpendeln förbättra integrationen och bryta segregationen i Malmö stad?
- Hur kan den nya stationen i Rosengård leda till förbättrad integration?

## 1.3 Bakgrund

För att förstå hur planeringen bakom projektet går till är det relevant att förstå vad samhällsplanering är. Enkelt förklarat är det riktlinjer för planering och utveckling av samhällsfunktioner som bebyggelse, service, kommunikationer och miljö. Det finns tre tydliga aktörer bakom samhällsplanering:

planeringsansvariga, byggherrar och andra berörda aktörer som påverkas av samhällsförändringen som exempelvis hushåll eller företag. Huvudfokus i denna uppsats är de planeringsansvariga. Denna kategori utgörs av politiker och tjänstemän. Deras huvudsakliga uppgifter inom samhällsplaneringen är att beställa, analysera och ta ställning till olika planer för byggande. Att övervaka att andra aktörer följer uppsatta regler och mål är även en del av huvuduppgifterna. Detta för att dessa aktörer inte ska motverka uppsatta samhällsmål. De som har det övergripande ansvaret inom kommunen gällande detta är kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. De planeringsansvariga ska ta fram en plan för att skapa en samhällsförändring. Arbetsprocessen börjar med att man gör en inventering för att få kunskap om exempelvis vad ett nytt projekts kostnad blir. Vidare gör man en prognos gällande det man avser att projektet ska förändra. Det kan handla om exempelvis kartlägga sysselsättning eller folkmängd. Utifrån denna kunskap gör man olika bedömningar med fokus på kvalitet och kvantitet. Därefter

ligger fokus på lokalisering av projektet och utifrån detta skapas ett planförslag. Innan planförslaget blir en politiskt beslutad plan görs en bedömning utifrån miljömässiga, sociala, ekonomiska och fysiska konsekvenser (Snickers & Cars i Nationalencyklopedin 2019).

Samhällsplaneringen har legat till grund för Malmöpendeln. Idén om att bedriva persontrafik på kontinentalbanan inom Malmö är en gammal tanke. I (Malmö stad 2004:3) dialog-pm gällande Malmös stationsnära områden kan man utläsa vilka framtidsutsikter och planer de hade för staden. Man vill att Malmö ska vara en stad med många tågstationer vilket kan utveckla olika nav runt om i staden. Att bedriva tågtrafik på kontinentalbanan skulle förbättra tillgängligheten i östra Malmö avsevärt. Dessa stationer kommer att öka attraktiviteten i olika stadsdelar vilket kommer leda till att fler kommer att vilja bo där. Kvarteren närmast stationerna kommer att bli intressanta för nya byggplaner och projekt som förbättrar staden. Att förbättra tillgängligheten menar de kommer att leda till förbättrad integration mellan Malmös östra stadsdelar och resten av staden. Stationen i Rosengård skulle vara den som karakteriserades av sociala dimensioner. Områdena runt stationen i Rosengård har en mycket hög potential. Stora områden har potential till att byggas om vilket skulle skapa en ny identitet och närhet. Istället för en järnvägsbarriär skulle det bli en ny stadsstruktur. En stationsnära omvandling skulle förbättra tillgängligheten vilket även skulle skapa en tillhörighetskänsla till resten av staden. En förbättrad attraktion i stadsdelen skulle kunna locka till sig nya Malmöbor.



Figur 1 – Geografisk visualisering av Malmöpendeln (Malmö stad, 2018b)

## 1.4 Avgränsningar

Uppsatsen är geografiskt avgränsat till ett lokalt projekt, Malmöpendeln. På Malmöpendeln finns en rad olika stationer och även här har det gjorts en sekundär avgränsning. Undersökningen kommer att fokusera lite extra på Rosengård station. Målet är detsamma för hela projektet men aktörer bakom projektet nämner oftast Rosengård station som extra viktig. Det var därför relevant att fokusera på det mest tydliga exemplet för att kunna bli mer konkret. Fokus kommer att vara på Malmö stads motiv bakom projektet och därför på lokal nivå. Projektet är dock ett samarbete mellan olika aktörer och därför tas även andra aktörer upp, även om det inte är huvudfokus. Huvudfokus med vad som skall undersökas gällande projektet har begränsats till integration och



segregation. Empirin och det teoretiska ramverket skall därför kretsa kring dessa teman kopplat till samhällsplanering med fokus på kollektivtrafik.

## 1.5 Disposition

De två första kapitlen i uppsatsen är inledning och metod. I kapitel tre kommer sedan en redovisning av det teoretiska ramverket. Här kommer en redogörelse av centrala begrepp och tidigare forskning från framförallt vetenskapliga artiklar. Kapitlet börjar med en kort förklaring av min **teorimetod** för att förstå tillvägagångssättet. Forskningen berör framförallt aspekten om hur samhällsplaneringen kan använda kollektivtrafik i arbetet mot ökad integration och minskad segregation. Det teoretiska ramverket kommer precis innan den empiriska redogörelsen. Detta för att läsaren lättare ska kunna orientera sig och förstå empirin. I den empiriska redogörelsen redovisas det insamlade materialet, utan att tolka det. Detta för att enkelt kunna skapa en förståelse innan det jämförs med det teoretiska ramverket. Analysen kommer sedan i nästa kapitel där resultatet av empirin vägs ihop med det teoretiska ramverket. Att dela in empiri och analys i två kapitel görs för att skapa en tydlighet. Även för att läsaren själv lättare ska kunna tolka uppsatsen. Det sista och avslutande kapitlet är slutsats. Här besvaras frågeställningarna och ger anspråk på framtida forskning inom det som undersökts.

## 2. Metod

Det första delkapitlet tar upp metodologi och metodval. Detta för att förklaringarna går in i varandra och redogörelsen passar under samma rubrik. Under nästa rubrik redogörs det för materialet som använts i uppsatsen. Det sista delkapitlet tar upp potentiell kritik mot metodvalen för att skapa trovärdighet.

### 2.1 Metodologi & metod

Uppsatsen bygger på en kvalitativ forskningsstrategi. Denna strategi grundar sig i att fokus ligger på ord snarare än analys av siffror. Uppsatsen är tolkningsinriktad med fokus på att förstå den sociala verkligheten och hur människor uppfattar den (Bryman, 2011: 340-341). Denna metodologi passar uppsatsen eftersom att undersökningen handlar om sociala fenomen som exempelvis segregation som inte alltid kan mätas i siffror. Man kan få indikationer på ett tillstånd utifrån siffror men den sociala världen handlar mer om individers tolkningar och uppfattningar. Uppsatsen har ett något abduktivt angreppssätt där arbetssättet pendlar mellan empirisk insamling och det teoretiska ramverket. Tolkningen av data och teori har skett parallellt hela tiden för att hitta olika förklaringar bakom fenomenet. Det har funnits en tydlig öppenhet gentemot insamlad data men det har hela tiden jämförts mot det teoretiska ramverket. Det teoretiska ramverket har varit som en inspirationskälla till det insamlade materialet för att tydligare kunna förstå det och hitta mönster (Fejes och Thornberg, 2015: 27). Valet stod mellan induktion och abduktion. Valet föll på det sistnämnda då det funnits en öppenhet gentemot insamlad data men att teorin har funnits som stöd för att ha en röd tråd genom arbetet. Målet är att jämföra hur empirin kan förklaras utifrån teorin men ändå ha en öppenhet till att komma med nya slutsatser utifrån empirin.

Att diskutera uppsatsens validitet kan vara relevant för att förstå och beskriva kvalitén. Med validitet menas om ens metoder och undersökning verkligen undersöker det som målet är att undersöka. Passar forskningsfrågan den kvalitativa forskningen? Passar analysmetoderna syftet och frågeställningen? Hur

väl svarar slutsatsen på syfte och frågeställningarna? (Fejes och Thornberg, 2015: 257-258). Forskningsfrågan är relevant för den kvalitativa forskningen då den undersöker sociala fenomen och därför är frågorna relativt öppna. "Hur" har använts vid frågeställningarna för att få förklarande och breda svar. Uppsatsmetoderna är anpassade efter detta. Det har därför använts semistrukturerad intervju och dokumentanalys för att få fram förklarande svar, som går att tolka olika. Analysen utgår från ett resonemang från min undersökning baserat på insamlingen kopplat till frågeställningarna. Slutsatsen försöker mer konkret besvara frågeställningarna. Det har hela tiden funnits ett samspel mellan uppsatsens olika delar för att vara relevant, höja kvalitén och på så sätt öka validiteten.

Uppsatsen tar avstamp i den ontologiska ståndpunkten konstruktionism. Det finns en yttre verklighet som människor inom kan påverka. Det sociala tillståndet är något som arbetas eller förhandlas fram av individer. Den sociala ordningen är kontinuerligt i förändring och konstrueras av människor. Denna konstruktivism får dock inte drivas för långt. Olika individer har olika kapacitet att ändra ett socialt tillstånd och ibland får man bara acceptera situationen (Bryman, 2011: 37-38). Denna ståndpunkt passar uppsatsen bra eftersom att det handlar om ett projekt vars mål är att ändra ett socialt tillstånd, framförallt segregationen. Olika människor har olika kapacitet att ändra tillståndet, men det går att ändra och det är individer som ligger bakom förändringen.

En metodologisk triangulering har använts i uppsatsen. Med detta menas att olika metoder har använts för att undersöka samma fenomen. Fördelarna med denna strategi är att den ena metodens svagheter kan styrkas upp av den andra metodens fördelar (Sharan B, 1994: 85). I alla metodval, där dokumentanalys och semistrukturerad intervju varit de viktigaste delarna, har en slags kodning använts. Det går ut på att man skapar ett slags index med centrala begrepp och nyckelord av data som samlats in. Detta för att inte drunkna i all data och för att ta ut det relevanta som berör ens tema för uppsatsen. Att olika begrepp använts för samma företeelse är något som förekommit och som man haft i åtanke (Bryman,

2011: 525). De centrala begreppen har varit en viktig del i kodningen. Om data som samlats in använt liknande begrepp för samma fenomen har det skrivits ner i indexet över nyckelbegrepp. Från de centrala begreppen har det sedan kommit underbegrepp till dessa som varit mer specifika. Kodningen har varit en viktig del för att ta ut det som är relevant och sorterat bort det som varit irrelevant. Konkreta exempel på hur man gått till väga är att man exempelvis sökt efter centrala begrepp i de olika dokumenten eller att man identifierat vilket tema som intervjupersonen pratade om under transkriberingen.

För att kunna förstå Malmö stads motiv bättre och kunna ställa kritiska frågor har ett metodval varit **semistrukturerad intervju**. Personen som intervjuades var projektledaren för Malmöpendeln. Det är viktigt att nämna att han är projektledare och det är något som är offentligt. En semistrukturerad intervju är uppbyggd med att forskaren har en lista med olika frågor eller punkter som berör ett visst tema. Forskaren har frihet att utforma frågorna på sitt eget sätt och behöver inte följa sin intervjuguide fullt ut, vilket även ger intervjupersonen frihet att kunna svara mer fritt. Forskaren kan även ställa följdfrågor utifrån vad intervjupersonen tagit upp. Denna metod är mer flexibel och en del av den kvalitativa diskursen (Bryman, 2011: 415). Detta metodval var relevant då målet var att få fram resonemang och motiv som sedan kan tolkas på olika sätt, utifrån annan empiri och teori som redovisats. Att intervju en expert inom området, som exempelvis en projektledare, kan ses som en elitintervju. Med detta menas att personen man intervjuar kan ha en viss maktposition. Man måste ha i åtanke att personen kan vara van att bli intervjuad och omedvetet/medvetet försöker styra samtalet till sin fördel. Att vara medveten om detta är viktigt för att själv kunna kontrollera intervjun bättre (Kvale och Brinkman, 2009: 164). Det var därför viktigt att vara förberedd och påläst inför intervjun. Intervjun fick därför vänta några veckor in i arbetsprocessen. Viktigt att ha i åtanke är att projektledaren kan tänkas förmedla en positiv bild av projektet. En annan viktig aspekt från intervjun var fundera över om han talade som person eller som en funktion. I med att han var projektledare togs slutsatsen att han pratade utifrån en funktion, alltså Malmö stad. Intervjuguiden var uppbyggd med att ha två övergripande teman och sen

underfrågor. Det första temat behandlade frågor gällande integration/segregation och det andra temat handlade om tillgänglighet/kostnad. Viktigaste att tänka på när intervjuguiden konstruerades var framförallt att inte ställa ledande frågor, ha en röd tråd i frågeordningen och ställa begripliga frågor (Bryman, 2011: 419).

Intervjun spelades in och sedan transkriberades den. Intervjun började med att fråga intervjuguiden om lov att spela in samtalet. I samhällsvetenskaplig forskning är det inte bara av intresse vad som sägs, utan även hur det sägs (Bryman, 2011: 428). Det transkriberades därför exempelvis om det var tydligt märkbara pauser eller om tonläget höjdes. När transkriberingen var klar och den lästs igenom drogs slutsatsen att mycket av dessa detaljer inte var relevant att ha med i empiri- och analysdelen. Därför togs det enbart ut några citat där tonläget märkbart förändrades från resten av intervjun och som kändes relevant att ha med.

Att endast ha intervjuat en person kan ses som problematiskt. Urvalstekniken var ett målinriktat urval där personen valdes utifrån mina forskningsfrågor. (Bryman, 2011: 434). Med tanke på att huvudfokus var att få fram Malmö stads motiv bakom projektet drogs slutsatsen att det räcker med att intervju projektledaren. Om fler intervjuer skulle gjort uppsatsen bättre hade upplägget sett annorlunda ut där fokus exempelvis hade legat på de boendes åsikter. Fokus i denna uppsats var istället på planeringsperspektivet.

Ett annat metodval som uppsatsen grundar sig på är **dokumentanalys**.

Tillvägagångssättet är en kvalitativt inriktad innehållsanalys. Med detta menas att man söker efter olika teman i materialet som kan finnas i olika dokument (Bryman, 2011: 505). Dessa teman i dokumentanalysen utgår från det teoretiska ramverket och centrala begrepp. Dokumenten är från relevanta aktörer bakom projektet och andra relevanta dokument inom problemdiskursen. Precis som i intervjun med projektledaren måste man ta på de kritiska glasögonen när man läser dokument från aktörerna bakom projektet. En dokumentanalys handlar om att ställa kritiska frågor till texten och försöka svara på dessa utifrån texten. En dokumentanalys är

därför en tolkning av texten och inte en sammanfattning. Man väljer själv ut det man anser vara lämpligt (Esaiasson m.fl. 2007: 249). Uppsatsens syfte och frågeställning avgränsar min tolkning av dokumenten till det jag avser mig vilja ha svar på (ibid: 244). Att läsa dokument från myndigheter eller organisationer kan skapa en förståelse över deras verklighet och kultur. Detta kan hjälpa en att förstå en social verklighet. Viktigt att ha i åtanke är dock att dokumenten är framställda för att förmedla ett positivt intryck från de som publicerade det. Oenigheter och mer negativa aspekter tas oftast inte upp i dessa dokument. Det är därför av största vikt att kunna jämföra dessa dokument med andra källor, som exempelvis forskning eller vetenskapliga artiklar (Bryman, 2011: 501-503). Det teoretiska ramverket i denna uppsats, som framförallt grundar sig på tidigare forskning, kan därför ses som en motpol till dokumenten.

Personerna som var mest delaktiga i projektet gällande Malmöpendeln hade slutat på Skånetrafiken. En av mina kontakter på Skånetrafiken från praktikperioden, affärsutvecklaren på avdelning tåg Mats Ohlsson, kunde istället hjälpa till att besvara frågorna via **mail**. Han menade att han var uppdaterad på ämnet. Valet att nämna personens namn grundar sig i att han är en högt uppsatt person på Skånetrafiken. Att nämna namnet skapar en trovärdighet till uppsatsen och visar på att det är en person med kunskap. Detta metodval kan ses som problematiskt då det försvårar chanserna att ställa mer kritiska följdfrågor. Tanken med att ha med Skånetrafikens i uppsatsen handlade mer om få svar på hur de resonerade och därför gav mailkonversationen en dimension till uppsatsen. Viktigt att tänka på när man har med mailkonversationer är att intervjusvar online tenderar att vara mer genomtänkta. Intervjupersonen har längre tid att fundera över sina svar och granska det man sedan sänder iväg. Spontanitet kan även gå förlorad. Forskare har även svårare att påverka intervjuens utformning (Bryman, 2011: 597).

**Nyhetsanalys** har genomförts för att analysera vilken samhällsdebatt som finns kring projektet. Nyhetsanalysen är inte en tung del av arbetet men kan vara en bra kontrast mot annan empiri. Fokus har framförallt varit på de två stora lokaltidningarna Sydsvenskan och Skånska Dagbladet. Sökorden har varit det som

berör Malmöpendeln. Precis som i dokumentanalys handlar det om att man söker efter olika teman i de artiklar som man läser. Det är viktigt att ha ett kritiskt förhållningssätt då man inte vet om artikeln skrivits av någon med nödvändig kunskap (Bryman, 2011: 498-499). Nyhetsanalysen var relevant för att politiker och andra aktörer som medverkat i projektplaneringen blivit intervjuade i media.

## 2.2 Material

Dokumenterna som granskats och summerats är framställda av relevanta aktörer bakom Malmöpendeln. Det är framförallt Malmö stad som ligger bakom projektet och det var därför av intresse att fokusera på deras dokument. Detta för att förstå motiven bakom projektet. Ur dokumenten har det tagits ur kärnor som är relevanta för min uppsats och forskningsfrågor. Även andra aktörers dokument kopplat till problemformuleringen är relevanta, som exempelvis Trafikverket och Statens Offentliga Utredningar. Annat material är taget från pålitliga webbsidor som exempelvis SCB och Nationalencyklopedin. Statistiska centralbyrån (SCB) ansvarar för Sveriges framställning av officiell och statlig statistik. SCB är kvalitetscertifierade (SCB, 2019). Nationalencyklopedin är ett ledande kunskapsföretag som stället höga krav på tillförlitlighet och tillgänglighet. Sammanlagt har över 4500 experter hjälpt till med uppslagsverket (Nationalencyklopedin, 2018). Andra källor som är värt att nämna är exempelvis dagstidningar som använts för att väcka en samhällsdebatt och inte faktagranskning.

Ett av dokumenten som använts i empiri- och analysdelen är det om Amiralstaden. Det är framtaget av Malmö stad med stöd från Europeiska Unionen och Sveriges innovationsmyndighet Vinnova. Detta dokument tar upp vilka planer och syften man har med området Amiralstaden. Detta område ligger runt Rosengård station och var därför av intresse. Dokumentet tar upp vilka mål man har med området, vilka aspekter som tagits i beaktning vid planering och även kritiska faktorer. Ett annat dokument som använts är Banverkets, numera Trafikverkets, idéstudie om Malmöpendeln och citytunneln från år 2009. Detta var viktigt för att förstå vilka

syften projektet hade i tidigt planeringsstadium. Ett dokument som berör hållbar stadsutveckling i Rosengård som är framtaget av Malmö stadsbyggnadskontor från år 2008 har också använts. Detta var relevant för att förstå vad som kännetecknar denna stadsdel och vilka utmaningar som finns. Dokumentet är från år 2008, vilket kan ses som problematiskt, men planerna för Malmöpendeln började vid denna tid och det var därför av relevans. Malmö stads trafik- och mobilitetsplan var också av intresse för att förstå hur de jobbar med trafiken, och framförallt kollektivtrafiken, i Malmö. Ur detta kan man tolka deras planeringsideal och var fokus ligger. Sverigeförhandlingen, framtaget av regeringen, var också av intresse då det varit en del av finansieringen. Ur denna kan man få fram motiv för varför man valt att vara medfinansiär och vad projektet kan bidra till. Statens offentliga utredningars rapport gällande hur man bryter segregation var också ett relevant inslag i uppsatsen. I denna rapport kommer de med förslag på positiva åtgärder och det kan ses som en bra jämförelse mot Malmöpendelns potential. Region Skånes trafikförsörjningsprogram användes också för att få in deras perspektiv. Skånetrafiken är Region Skånes kollektivtrafiksorgan och trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten deras viktigaste dokument.

## **2.3 Metodkritik**

Att veta om sin uppsats brister och redogöra för dem kan vara viktigt för att skapa trovärdighet. Denna uppsats har en kvalitativ inriktning. Kritik mot denna strategi brukar handla om att den är alldeles för subjektiv. Resultatet kritiserar ofta för att styras av uppsatsmakarens osystematiska uppfattningar. Kvalitativ forskning är beroende av uppsatsmakarens egen kreativitet och det är därför svårt för någon annan person att göra om forskningen med samma slutresultat. Uppsatsmakarens egen personlighet och intressen kommer alltid styra uppsatsen. Detsamma gäller svaren man får från personer som man exempelvis intervjuar. Det kan även vara svårt att generalisera resultaten till andra forskningsmiljöer då man ofta använder sig av få personer på ett ostrukturerat tillvägagångssätt (Bryman, 2011: 368-369).



Mycket av uppsatsen kan kännas igen i förklaringen ovanför. Det är därför viktigt att ha i åtanke att uppsatsen inte handlar om att ge en hundra procentig fakta. Uppsatsens mål är istället att komma med indikatorer på hur ett tillstånd kan vara gällande det som undersöks. Detta tillstånd kan sedan tolkas olika.

En annan kritik mot denna uppsats kan vara att urvalet av dokument och intervjupersoner är problematisk. Ger uppsatsen verkligen en rättvis bild gällande åsikter som finns om Malmöpendeln? Hjälper uppsatsen människor att förstå den sociala situation de lever i? (Bryman, 2011: 357). För att göra uppsatsen mer trovärdig kunde det gjorts intervjuer med boende nära Malmöpendeln eller fokuserat på mer kritiska dokument. Detta för att få åsikter från andra personer än aktörerna bakom projektet. Till försvar är det den tidsmässiga aspekten som får tas i beaktning. Med tanke på tidsramen har fokus legat på aktörerna bakom projektet och deras motiv. I en jämförelse med teoretiska ramverket kan sedan detta problematiseras och visa på hur det sociala tillståndet egentligen ser ut. Uppsatsens mål är ändå att människor bättre ska kunna förstå den sociala situation de lever i bättre utifrån denna uppsats, men att fokus ligger på planering och motiv. Ett alternativt urval hade kunnat fokusera mer på befolkningens perspektiv och att få fram mer av deras åsikter gällande detta. Denna inriktning valdes dock inte till denna uppsats utifrån ovanstående förklaring.

### 3. Teoretiskt ramverk och tidigare forskning

Denna del kommer framförallt att fokusera på tidigare forskning kopplat till problemdiskursen. Integration och segregation kan ses som basen i arbetet och att redovisa forskning gällande detta i relation till kollektivtrafik blir en bra jämförelse mot empirin.

Min **teorimetod** är uppbyggd genom att ha hämtat material från tidigare forskning där utgångspunkten, med några undantag, är från vetenskapliga artiklar. Strategin för att få trovärdiga källor var att alla vetenskapliga artiklar, i så hög utsträckning som möjligt, ska vara referentgranskade. Det vanliga ordet som brukar användas gällande detta är engelskans "peer reviewed". Det som menas med detta är att en författare skickar in sitt manuskript till exempelvis en tidskrift där personer med likartad kunskap som författaren granskar innehållet. Regeln gällande detta är att författaren inte vet om referenternas identitet och vice versa. Peer review anses vara nödvändigt för att säkerställa att en vetenskaplig artikel håller hög kvalitet. Metoden är inte hundra procentigt riskfri då forskningsfusk har framkommit trots att man använt sig av referentgranskning (Nationalencyklopedin, 2019). Jag har därför använt mig av vetenskapliga artiklar som är peer reviewed och som många andra författare tidigare refererat till. En annan positiv aspekt med referentgranskning är att artikels hämtade referenser är granskade. Detta kan vara positivt om man själv inte hittar primärkällan vilket har varit fallet några gånger. Om det refererats till artikeln, alltså sekundärkällan, trots den hämtat information från andra källor kan man iallafall veta att referenserna är granskade och förhoppningsvis trovärdiga. Boverkets rapport gällande social mix har också använts som är baserad på forskning inom ämnet.

För att lättare kunna greppa uppsatsens huvudfokus och kunna förstå vilka de viktigaste aspekterna är kommer här en översiktlig förklaring av centrala begrepp. Dessa begrepp ligger till grund för den senare och mer förklarande delen av det teoretiska ramverket. Integration och segregation i relation till kollektivtrafik är som sagt huvudfokus. Det finns några andra centrala underbegrepp som även är

värda att nämnas då de har relevans för att förstå uppsatsens huvudfokus. Dessa centrala begrepp är basen för det teoretiska ramverket

*Integration* – Inom samhällsvetenskapen kan detta ses som resultatet av processen där skilda enheter förenas. Integration bygger på att människor delar någon form av gemensam värdegrund, vilket kan formas av exempelvis skola, religion och media. När man pratar integration handlar det ofta om internationell migration och etniska relationer. Integration handlar i detta fall om processen där olika minoritetsgrupper, ofta invandrargrupper, slussas in och blir delaktiga i det nya samhället de flyttat till (Nationalencyklopedin, 2019 – utvecklas under delkapitlet 3,2).

*Segregation* – Tillståndet när olika befolkningsgrupper rumsmässigt skiljs åt. Åtskiljandet av befolkningsgrupper kan ske på grund av etnicitet, religion, socioekonomisk status och liknande aspekter. Etnisk segregering utövas i många samhällen och uppstår oftast på grund av kombinationen med socioekonomiska faktorer. Svenska bostadsområden och den svenska arbetsmarknaden är i viss grad segregerade även om den svenska staten inte säger vilja att det ska vara på det viset (Ibid, 2019 – utvecklas under delkapitlet 3,1).

*Infrastruktur* – Anläggningar som krävs för att ett modernt samhälle skall fungera. Det kan handla om exempelvis järnvägar, vägar, ledningar, avlopp men även samhällsfunktioner som banker och utbildningscenter kan ses som infrastruktur (Ibid, 2019 – utvecklas under delkapitlet 3,2).

*Kollektivtrafik* – Kallas den trafik där passagerare reser organiserat tillsammans i ett fordon. Kollektivtrafiken kan trafikeras med vägfordon, via järnväg, via sjöfart, via flyg och med spårfordon. Kollektivtrafiken i Sverige regleras via länstrafikansvariga som sätts upp i ett trafikförsörjningsprogram. Gällande järnvägstrafiken äger oftast Trafikverket banorna och trafikhuvudmännen ansvarar för driften på spåren. I flera europeiska länder satsar man nu på att bygga

ut kollektivtrafiken och den får en allt viktigare roll i det moderna samhället (Ibid, 2019 – utvecklas under delkapitlet 3,2).

*Tillgänglighet* – Inom geografin innebär begreppet att man har möjligheter till att ta del av något önskvärt. Dessa möjligheter styrs utav olika faktorer (Ibid, 2019 – utvecklas under delkapitlet 3,2).

*Social exklusion* – Det är inte endast ekonomiska faktorer som skapar fattigdom och marginalisering. Att inte vara delaktig i det sociala liv kopplat till de sociala normerna som finns i ett land är en lika bidragande orsak till social exkludering (Ibid, 2019 – utvecklas under delkapitlen 3,2 och 3,3).

### **3.1 Hur segregationen tar sig till uttryck**

Det som kännetecknar segregation är att det är olika grupper av människor som separeras från varandra beroende på olika egenskaper. Segregation kan vara avsiktligt och systematiskt men kan också vara ett resultat av olika omständigheter. Segregation är inte ett normativt tillstånd, som ojämlikhet, men är ett koncept som kan förklara orsakssamband utifrån olika faktorer. Segregation måste inte nödvändigtvis likställas med ojämlikhet (Browne, 2015). Segregation, eller rumslig separation, definieras utifrån olika sociala kategorier som exempelvis klass och etnicitet (Andersson & Molina, 2003).

Under de senaste två decennierna har det uppstått en ökad polarisering i Sveriges tre storstadsregioner. Detta tar uttryck i uppenbara skillnader geografiskt gällande inkomstnivåer, etnicitet och bostadsform (Andersson & Magnusson-Turner, 2014; Hedin et al, 2012). Inkomst, bostadsform och etnicitet hänger alltså ofta ihop när man analyserar segregation. Det finns en stor skillnad mellan vilka som äger och vilka som hyr sitt boende relaterat till inkomst, och därför också etnicitet. Detta blir därför ett tydligt tecken på rumslig separation och geografisk segmentering. Områden blir därför homogena eftersom att de domineras av samma boendeform (Hamnett 2003: 147, 157-158). De snabba socioekonomiska förändringar som

sker i Sverige beror mycket på en snabb befolkningstillväxt som effekt utav invandring. Det går därför inte att studera den socioekonomiska segregationen utan att ha med den etniska dimensionen. De flyktinginvandrare som kommit sedan 1970-talet är starkt koncentrerade till samma geografiska område. Viktigt att förtydliga är att alla invandrare inte är fattiga eller har lägre utbildning än inhemska svenskar, men genomsnittet för inkomster och utbildning är låg för invandrare som bor i invandrartäta bostadsområden. Invandrare från icke västliga länder och första generationens invandrare sticker ut i statistiken. Sverige som länge kännetecknats av små klasskillnader sett till hushåll och grannskap kommer att få uppleva större segregation, vilket redan nu är vardag. (Andersson & Magnusson-Turner, 2014; Hedin et al., 2012).

## **3.2 Kollektivtrafik, tillgänglighet och integration**

När det pratas om kollektivtrafik kommer oftast ordet tillgänglighet på tal. Med tillgänglighet i detta sammanhang menar man i vilken utsträckning människor har tillgång till att kunna ta del av viktiga samhällsfunktioner som innefattar exempelvis varor och tjänster. Ju större tillgänglighet, desto större chans att kunna leva sitt dagliga liv. Ordet, i teoretisk mening, brukar inte fokusera på individers beteende utan snarare vilken kapacitet man har gällande detta (Jones och Lucas, 2012). Ur ett planeringsperspektiv är det av intresse att kunna undersöka tillgängligheten då man kan se vilka grupper eller platser som gynnas eller missgynnas gällande kollektivtrafiken och var åtgärder behövs sättas in. Planering handlar alltid om prioriteringar och det är viktigt att ha ett underlag för var behovet är störst gällande nya insatser (Lucas, 2012).

*Vertikal rättvisa* är ett fenomen som kan användas gällande tillgänglighet och prioriteringar kopplat till kollektivtrafik. Detta innebär att jämlikhet uppnås genom att prioritera och kompensera de svagare grupperna för de ojämlikheter som finns. Ett exempel på detta är att omfördela resurser för infrastruktursatsningar som gynnar utsatta grupper och områden. Att öka antal

resealternativ i ett område, öka kollektivtrafikens turtäthet och öka attraktiviteten för de kringliggande samhällsfunktionerna är exempel på infrastrukturens satsningar. Att prata om barriärer kopplat till vilka möjligheter man har att transportera sig är även en viktig aspekt gällande integration. Dessa barriärer kan bero på att exempelvis man är låginkomsttagare, att man inte har bil eller att man har problemet med språket. (Litman, 2019). Personer med lägre socioekonomisk status har färre möjligheter till att transportera sig på (Lucas, 2012). Det är därför extra viktigt att öka utbudet och tillgängligheten för att minska riskerna gällande social exkludering i exempelvis utsatta områden (Stanley et al. 2011). Genom exempelvis större infrastrukturens satsningar i utsatta områden bidrar man till att bryta segregation och utanförskap (Harvey, 2009: 96).

I exempelvis Storbritannien har det gjorts extra insatser för att förbättra kollektivtrafiken i utsatta områden med målet om att bryta segregation och social exkludering. Resultaten av en studie visar på positiva effekter då det underlättat för människor att ta sig till viktiga samhällsfunktioner som arbete, utbildning och hälsocentraler (Lucas, Tyler & Christodoulou, 2009). Detta visar på samhällsnyttan med att ha en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla och en väg att gå mot att bryta segregationen. Extra viktigt är det att kunna erbjuda en kollektivtrafik av hög kvalitet i områden där bilägandet är lågt och kollektivtrafiken är ett måste (Cass, Shove & Urry, 2005).

Frost och Sullivan (2000) menar att utveckling av kollektivtrafiken i alla stadens områden är en viktig del i arbetet mot segregation och social exkludering, även om det bara är en liten del av problematiken. Det som dock fastställs är att kollektivtrafik har en nyckelroll i att bryta den transportbaserade sociala exkluderingen. Genom att erbjuda en bättre kollektivtrafik bryter man barriärer och öppnar upp möjligheter för människor att transportera sig. Att förbättra tillgången till aktiviteter och tjänster bekämpar individers begränsningar.

Satsningar på förbättrad kollektivtrafik kan inte göras utan att väga in aspekten om fysiska barriärer. Att endast förbättra tillgängligheten räcker inte alltid.

Människor måste också våga röra sig i staden och det krävs därför trygghetsåtgärder (Berntsson 2012: 171). Den upplevda tryggheten påverkas framförallt av belysning och synlighet vid hållplats samt närvaro av vakter eller kameror. Trygghet eller rädslan att bli utsatt för brott styr i vilken utsträckning människor är benägna att använda kollektivtrafik (Jones & Lucas, 2012). Det finns olika former av barriärer som styr tillgängligheten och tillgången till transporter. Dessa barriärer leder till att olika människor exkluderas från en god tillgänglighet till transportmöjligheter. Tillgängligheten påverkas utav:

*Geografiska barriärer:* Transportmöjligheterna i en del områden är begränsade och det blir därför svårare att ta sig till andra delar av staden.

*Facilitetsbarriärer:* Avståndet till samhällsfunktioner som exempelvis skolor, arbetsplatser, sjukhus och shopping är långt från människors hem. De som påverkas mest av detta är personer utan tillgång till bil.

*Ekonomiska barriärer:* Långa resor till arbetsplatser och dyra resekostnader begränsar tillgången till arbetsplatser, och därför även inkomster.

*Tidsmässiga barriärer:* Vardagliga saker tar upp ens tid vilket gör att man inte hinner med att transportera sig till andra platser. Detta kan exempelvis bero på vardagssysslor i hemmet eller omsorg.

*Trygghetsbarriärer:* Individens rädsla påverkar hur offentliga platser och kollektivtrafik används.

*Platsbarriärer:* Trygghetsåtgärder påverkar socialt utsatta grupper att inte vistas på olika platser. Det kan handla om övervakningskameror eller ordningsvakter (Hine 2008: 49-61).

### 3.3 Social mix

Begreppet social mix handlar om social blandning och har varit ett centralt tema inom stadsplaneringen i över hundra år. Huvudkärnan är att olika grupper utifrån sociala och ekonomiska förhållanden ska kunna bo jämsides. Det kan handla om att exempelvis olika bostadsformer finns inom ett område. Några av de första tankarna gällande begreppet handlade om att en blandning av sociala grupper inom ett grannskap skulle optimera invånarnas utvecklingspotential. Social mix har använts i arbetet mot att minska inkomstgap och segregation. Social mix skapar nya förutsättningar för det sociala livet och öppnar upp nya möjligheter till interaktion. Detta gynnar framförallt resurssvaga hushåll. En social mix är svår att uppnå och få bra effekt på direkt. En blandning av boendeformer är ett viktigt redskap. Att människor väljer att bo kvar i ett område trots att ekonomin förbättras kan öka stabiliteten i ett område (Boverket, 2008). Social mix kan förbättra mångfald sett till ekonomi och offentlig service. Detta kan ge en stadsdel styrka. Forskaren Michael Wood har genom forskningsgranskning identifierat mål som funnits med olika satsningar på social mix. Att skapa interaktion och social sammanhållning har varit viktiga mål. Att förbättra individers sociala kapital likaså. Att överföra normer och värderingar från medelklassen till andra grupper har också varit viktigt. Att förbättra tillgängligheten till arbetsplatser, attrahera service i området och lösa upp stigman som finns i olika områden har även varit målsättningar (Dansereau, 2003 se Boverket, 2008).

Forskning som visat på effekterna av social mix har överlag gett svaga resultat, i alla fall på kort sikt. Att ett område fått en större andel av medelklasshushåll har inte betytt att den ursprungliga befolkningen uppnått bättre resultat på arbetsmarknad eller i skolan. Anledningen till detta är att den nya befolkningen fortsatt att leva sitt vanliga liv och att interaktionen mellan de olika grupperna inte ökat. Överföringen av normer och värderingar har uteblivit. De positiva resultaten har dock blivit att områdenas rykte förbättras och stadsdelen normaliserats. Bättre offentliga miljöer har skapats, bättre service och större valmöjligheter på bostadsmarknaden är några positiva effekter. Social mix och områdesförbättringar



kan gynna ursprungsbefolkningen. Dock är det inga snabba lösningar i arbetet mot att bryta segregation, utanförskap och att förbättra integrationen. Att förvandla utanförskap till integration med hjälp av social mix och blandade bostadsformer kan därför ses som en felprioritering. En effektivare väg är att satsa mer direkt på välfärd, skola, arbete och minskad diskriminering. En mer blandad boendeform, med t.ex. höjda bostadspriser, skulle inte ge den sociala mixen direkta positiva resultat. Att blanda boendeformer betyder inte per automatik till att man får en mer integrerad befolkning. Om en medelklass flyttar in betyder det inte heller per automatik till bättre social interaktion mellan grupper (Boverket, 2008).

## 4. Empirisk redogörelse

Denna del kommer att redovisa resultaten av den insamlade empirin. Denna del kommer sedan att analyseras och jämföras med det teoretiska ramverket i analyskapitlet.

### 4.1 Malmöpendeln och Rosengård

För att få tydliga och klara besked gällande Malmö stads motiv bakom projektet gjordes en intervju med projektledaren. Intervjupersonen menar att detta projekt kommer att knyta ihop Malmö bättre och att områdena vid stationerna kommer att förbättras. Det är något som händer med områden som får en tågstation och det går inte att jämföra med vanliga busstationer. Attraktiviteten ökar och boendens tidigare barriärer bryts. Om projektet blir lyckat och att attraktiviteten för områdena runt stationerna ökar finns alltid en risk för höjda bostadspriser. Intervjupersonen menar att det kan komma att bli på det viset, dock måste det göras något för att bryta den tydliga segregationen. Att samarbeta med fastighetsägare, föreningslivet och näringslivet i områdena är något som görs för att utvecklingen skall bli bra. Malmö stad har exempelvis haft med fotbollsklubben FC Rosengård och Rosengård fastigheter i sina workshops för att få deras idéer mot en hållbar social utveckling. Intervjupersonen förtydligar att de boende han varit i kontakt med har tackat för att Malmö stad gör något i områdena. De kritiska rösterna har främst fokuserat på den ekonomiska kostnaden för projektet och om behovet verkligen fanns. Intervjupersonen drar dock paralleller till projektet med Citytunneln och Öresundsbron, där det fanns liknande kritik i början. Trots att det redan finns bra bussförbindelser i områdena och behovet av projektet ifrågasatts förtydligar intervjupersonen att det inte går att jämföra med tågförbindelser. De fysiska insatserna måste hela tiden göras ihop med sociala. Därför förtydligas vikten att alla olika aktörer måste sträva mot samma mål. För att människor ska mötas krävs det att något lockar i de olika områdena. Detta projekt är inte bara till för att människorna som är boende där ska kunna få bättre förbindelser. Om områdena blir mer attraktiva kommer även människor från andra stadsdelar att komma dit för det finns något som attraherar. Målet är alltså en cirkulation av

människor från hela staden. För att projektet ska ses som lönsamt måste resenärer hitta till pendlingsalternativet och se det som ett naturligt inslag i stadsbilden. Områdena måste få något publikdragande för att få utomstående människor att besöka stadsdelarna.

*”Det är sociala väggar mellan våra stadsdelar. Enorma sådana. Vi måste bryta dessa”* (Projektledare Malmöpendeln, 2019)

När kommissionen för socialt hållbar Malmö slog fast att mjuka sociala åtgärder inte räcker kom Malmöpendeln högre upp på genomförandelistan. Stationerna på Rosengård och Persborg blev även EU-finansierat. Malmöpendeln är även en del av Sverigeförhandlingens storstadspaket för Malmö stad. Det krävs fysisk stadsutveckling för att bryta barriärer och Malmöpendeln blev nu ett viktigt redskap. Man vet att nya stationer förändrar stadsdelar. Det brukar ta två till tre år innan man börjar se förändringar. Det finns politisk enighet bakom Malmöpendeln och är ett symboliskt projekt i arbetet med att bryta segregationen.

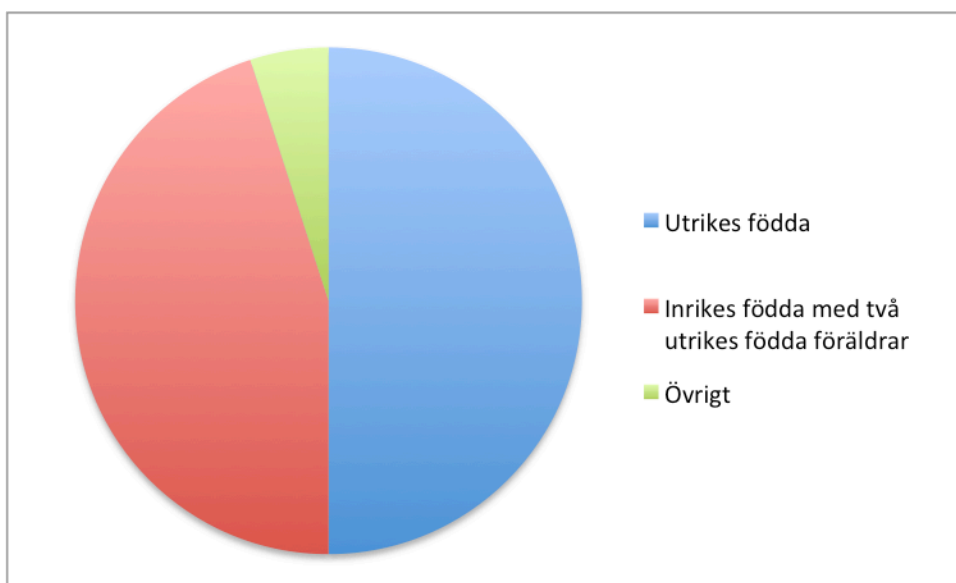
*”ÄNTLIGEN, sa kommunordföranden Katrin Jammeh på invigningstalet. Politikerna har pratat om detta projekt i decennier.”* (ibid)

Man ser även stationen i Rosengård som en avlastningsstation till Malmö C. Detta för att tågtrafiken och antal fordon ökar. För att göra stationerna trygga har man gestaltat dem med öppna och ljusa ytor. Andra steg är övervakningskameror, lampor och vakter. För att exempelvis få bort klotter, som kan ses som otryggt, har man valt att ha en del växtväggar, vilket försvårar för klotter. Resterande uppgifter är polisens att lösa. Intervjupersonen förtydligar dock att det är svårt att förändra en stadsdel som Rosengård. Att inte göra något kommer dock aldrig att förändra utvecklingen. Ger man upp blir människor utlämnade.

*”Går det verkligen att förändra en stadsdel som Rosengård?”* (Ibid)

Rosengård klassas som ett utsatt område enligt Statistiska Centralbyrån, SCB. Det som kännetecknar ett utsatt område är att man har en högre grad av social och ekonomisk utsatthet jämfört med andra områden i Sverige. För att förstå områdets karaktär krävs det en kort statistisk redogörelse.

I Rosengård är nästan 50 % utrikes födda. Cirka 45 % är inrikes födda fast med två utrikes födda föräldrar. Endast 41 % av kvinnorna och 35 % av männen har slutfört gymnasiet i åldersgruppen 20-25 år. Av alla utrikes födda förvärvsarbetade endast 33 % kvinnor och 41 % män (SCB, 2018). Större delen av Rosengård består av storskalig bebyggelse från miljonprogrammet. Rosengård karakteriseras också av trafikseparering där Amiralsgatan separerar de norra och södra delarna från varandra (Banverket, 2009).



Figur 2 – Härkomst i Rosengård (SCB, 2018). Egen visualisering. Ungefärliga siffror.

Ett av många redskap för att bryta denna trend är fysisk planering. Den nya stationen i Rosengård är en viktig pusselbit i detta arbete. Den nya stationen i Rosengård är placerad där kontinentalbanan korsar Amiralsgatan. Denna ska främja integrationen och förbättra tillgängligheten. Befolkningsunderlaget är relativt stort med tanke på de stora bostadsområdena (Banverket, 2009). Runt

stationen ska ett nytt område också utvecklas och ta fart. Områdets namn är Amiralstaden vars långsiktiga mål är att bidra till att fler Malmöbor uppnår en hållbar försörjning, skapa en mer jämlik hälsa mellan Malmöbor och bidra till ett mer hållbart vardagsliv för fler antal människor. Navet i detta nya område ska alltså vara stationen. Många människor vill bo stationsnära vilket förbättrar förutsättningarna för utveckling och nybyggnationer i närliggande stadsdelar. Stationens viktigaste bidrag till området är att underlätta för transport vilket förbättrar kontakten med omvärlden. En mer lättillgänglig kollektivtrafik förstärks med bra kopplingar till gång- och cykelvägar. Denna stadsutformning ska göra det naturligt att ta sig fram utan att vara i behov av exempelvis bil. För att stationen ska bli ett lyckat projekt krävs det åtgärder och aktiviteter som gör att stationen upplevs som trygg (Malmö stad, 2018a).

Malmö stad har identifierat några potentiella kritiska faktorer bakom det nya området vid station Rosengård. En av faktorerna är att liknande satsningar inte har gjorts i Sverige som kan vara som ett bevis på att projektet kommer att bli lyckat. Om inte planeringen är noggrant utförd kan segregationen istället förstärkas. Om projektet resulterar i höjda hyror kan aktörer som sprider positivitet tvingas att flytta. Endast fysiska insatser räcker inte heller för att förvandla området med tanke på de sociala utmaningar som finns. Ökad kontroll för skapa trygghet och trivsel är en nyckelfaktor för att en positiv förändring ska ske. De fysiska och sociala investeringarna som behöver göras kan innebära ökade kostnader för projektets olika aktörer. Olika aktörer ska därför kunna kompenseras i vissa fall då avkastningen kortsiktigt blir negativ, detta för att man tror att projektet kan ge en samhällsekonomisk vinst på lång sikt. Projektet kan därför komma att bli dyrare för kommunen än vad som var tänkt (Malmö stad, 2018a).

I Rosengård upplevs en stor otrygghet. Segregation, trångboddhet och social instabilitet är något som i grunden skapar otrygghet. Otrygghet kan begränsa individens handlingsutrymmen och leda till att man avstår från olika aktiviteter man annars skulle tagit del av. För att Malmöpendeln ska bli lyckat krävs det

åtgärder mot detta. I Malmö stads strategier för hållbar utveckling i Rosengård från 2008 identifieras olika faktorer. Trygga boendemiljöer och trygga mötesplatser är några av de viktiga faktorerna man identifierat mot en hållbar utveckling. Att utveckla kollektivtrafiken är en viktig del i integrationsarbetet. För att detta ska lyckas krävs det trygghetsåtgärder. Vägar och stråk genom områden till kollektivtrafiken måste upplevas trygga dygnet runt. Att minska känslan av fysiska barriärer kan öka trygghetskänslan. Redan etablerade rörelsestråk måste utvecklas för att skapa en ännu större trygghetskänsla. För att Rosengård ska förändras där bostäder, tryggheten och arbetsmarknaden förbättras krävs det bättre tillgänglighetsåtgärder. En tågstation är en viktig del i denna utveckling. Kontinentalbanan har tidigare setts som en stor fysisk barriär. Genom att anlägga en station kan man istället skapa en mötesplats för människor (Malmö stad, 2008)

Sverigeförhandlingen har delvis finansierat Malmöpendeln. Sverigeförhandlingen är en del av regeringskansliet vars uppgift är att medfinansiera projekt för att exempelvis förbättra kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet. Förhandlingens resultat brukar kallas storstadspaketet Malmö. Satsningen säger sig kunna bidra till exempelvis en attraktiv kollektivtrafik som leder till att fler åker med den. Den kommer också skapa en kollektivtrafik som ställer krav på bostadsbyggande. Malmöpendeln är en del av Lommabanan etapp 2 som sträcker sig från Kävlinge till Malmö. Satsningen kommer alltså inte bara att gynna Malmö utan även andra kommuners möjligheter att ta sig till Malmö. En del av Malmöpendeln är alltså Lommabanan etapp 2 (Sverigeförhandlingen, 2017).

Statens Offentliga Utredningar (2017:01) har inrättat en kommitté för att skapa en delegation i arbetet mot segregation. I ett utlåtande ges en lägesbild över den segregerade situationen idag och förslag på hur man ska arbeta med att bryta den. Fysisk planering är en del i arbetet. Att strategiskt planera hur och var man bygger, att tänka långsiktigt och att föra en dialog med invånarna är några av de viktiga faktorerna som lyfts. Den fysiska planeringen kan minska både effekterna och känslan av segregation. Att kollektivtrafiken planeras på ett sätt som håller ihop kommuner och regioner anses också vara viktigt. Fysisk planeringen har också en

nyckelroll i att öka trygghet och en viktig roll i arbetet mot segregation. Att höja statusen i områden med socioekonomiska förutsättningar är positivt, men det måste göras utan att bidra till höjda priser och gentrifiering<sup>1</sup> som effekt. Detta kommer i sin tur bara skapa ännu mer segregation.

Enligt trafik- och mobilitetsplanen (Malmö stad, 2016) har människors socioekonomiska förutsättningar stor påverkan på mycket man reser. Inkomst är den störst bidragande faktorn. Större inkomst per hushåll leder per automatik till fler antal resor, där flest resor görs med bil. Att förbättra tillgängligheten för malmöbor är en viktig strategi för att alla, oavsett inkomst, ska kunna ta del stadens samhällsfunktioner. Detta leder till att fler kan ta del av stadens utbud, bidra till arbetsmarknad och den ekonomiska hållbara tillväxten. Kollektivtrafik har lägre kostnad för den enskilde individen och är därför en viktig del i målet mot ett mer jämlikt transportsystem. Malmö förväntas få en kraftig befolkningsökning och då krävs det nya satsningar. Fler människor i Malmö leder till ett större resande. Utvecklad kollektivtrafik har en viktig del i att kunna möta framtida behov. Malmöpendeln kommer att stärka tillgängligheten och mobiliteten inom Malmö. Nya stationer kommer att möjliggöra för en god stadsutveckling i stationsnära lägen.

## 4.2 Skånetrafiken

Skånetrafiken är trafikhuvudman för trafikeringen på Malmöpendeln och det var därför av intresse att undersöka vad deras tankar är om projektet. Personerna som var mest involverade i processen bakom Malmöpendeln hade slutat på Skånetrafiken och frågorna fick därför ställas via mail till en affärsutvecklare på avdelning tåg. Affärsutvecklaren medgav att han var insatt och uppdaterad på projektet. Skånetrafiken kostnadsberäknade vad allt skulle kosta utifrån KTG (Kostnadstäckningsgrad) och resultatet blev lågt. Det var utifrån detta som de

---

<sup>1</sup> Gentrifiering= Social process där människor med högre socioekonomisk status flyttar in till ett område som tidigare dominerats av människor från lägre sociala klasser eller etniska minoriteter. Bostadspriserna kan komma att höjas och den tidigare befolkningen inte råd att bo kvar (NE.se – gentrifiering).

ansåg att Malmö Stad skulle bekosta trafiken. Sedan trafikstarten i december 2018 har 46 000 kunder rest på Malmöpendeln vilket Skånetrafiken medger är många men med tanke på alla avgångar blir utslaget lågt. Utifrån deras KTG kunde de inte starta trafiken men Malmö stad som var väldigt drivande och måna om projektet tog därför på sig det ekonomiska ansvaret. Skånetrafiken menar att det finns en väl utbyggd busstrafik i Malmö och därför var projektet ifrågasatt. Det Skånetrafiken såg som mest positivt var att det nu öppnades upp en möjlighet att leda om tåg via Malmöpendeln. Skånetrafiken indikerar på att det finns andra satsningar man kunde gjort för att förbättra kollektivtrafiken i Malmö. De menar att framkomligheten behöver bli bättre i Malmö eftersom att medelhastigheten blir alldeles för låg på bussarna. Framkomligheten för regionbussarna in mot Malmö måste också bli bättre. Skånetrafiken menar att det som är positivt med projektet är att det öppnats upp en möjlighet att nå östra Malmö med tågtrafik. En annan positiv aspekt är att man kan avlasta Citytunneln. Det negativa, som nämndes ovan, är att kostnadstäckningsgraden blir låg (Affärsutvecklare tåg, Skånetrafiken, 2019)

Region Skåne har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som är på remiss och avser mål för åren 2020-2030. Detta program är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken i Skåne. Skånetrafiken ansvarar för den offentliga regionala kollektivtrafiken. I detta program redogörs det bland annat för att infrastruktursatsningar skapar bra förutsättning för Skåne. Nya tågstationer leder till ökat bostadsbyggande och bättre tillgänglighet. Det nämns även här att Malmöpendeln möjliggör en snabb och effektiv pendling. Malmöpendeln är delvis finansierat av Sverigeförhandlingen. Huvudsyftet är att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen och förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna i Sverige. En utvecklad kollektivtrafik bidrar till samhällsnytta som inte alltid syns i de vanliga beräkningarna för kostnad och intäkt. Infrastruktursatsningar kopplat till kollektivtrafik ökar exempelvis sysselsättningen och skapar ett rättvisare samhälle (Region Skåne, 2018).



### 4.3 Nyhetsanalys

För att få mer klarhet om samhällsdebatten gällande Malmöpendeln kommer det att presenteras en nyhetsanalys. Målet med denna är att hitta för- och nackdelar med projektet. I nyhetsartiklar kan intervjuer finnas från relevanta aktörer bakom projektet vilket kan ge uppsatsen en extra dimension av förståelse.

I en artikel skriven av Maria Lovén i Sydsvenskan (2018) skrivs det om att Malmöpendeln blivit dyrare än vad politikerna förutspådde. Avtalet mellan Malmö stad och Skånetrafiken kommer göra det dyrt för staden. Kommunalrådet och socialdemokraten Andreas Schönström räknar med att årskostnaden kommer att bli runt 30 miljoner kronor. Detta för att tågen ska gå varje halvtimme mellan 06 och 22. Schönström menar att många måste stiga på och av vid stationerna för att projektet skall ses som lyckat. För att Skånetrafiken ska ta över kostnaden krävs det intäkterna utgör över 50 % av trafik kostnaderna. Det är inget politikerna räknar med att nå första åren. Den höga kostnaden kommer innebära att andra infrastrukturprojekt som exempelvis vägar och cykelbanor kommer att hamna efter. Detta var inget politikerna förutspådde och medger att det är en problematisk situation.

Elisabeth Sandberg skriver i Skånska Dagbladet (2019) att Malmöpendeln får allt fler resenärer. Närmare 48000 personer åkte med den i mars vilket är 8000 personer fler än i januari. Projektledaren Conny Ragnarp menar att det är fantastiska siffror med tanke på den korta tiden sedan projektstart. Man har ännu inte statistik på hur reseantalet ser ut för varje station, vilket Skånetrafiken i framtiden kommer att kunna presentera. Målet på sikt är att stationerna ska hjälpa till att utveckla bostadsområden och göra dem mer attraktiva. Rosengård station är framförallt i fokus gällande detta. Denna station är ännu inte klar och entreprenören har gått i konkurs.

## 5. Analys

Detta kapitel kommer att koppla ihop den empiriska redogörelsen från ovanstående kapitel med det teoretiska ramverket. Tolkningar som görs kommer ha grund i samspelet mellan empiri och teori. Inga källhänvisningar görs med tanke på att det redan redovisats i de kapitlen som analysen utgår ifrån. Kapitlet kommer istället att ha underrubriker för att göra det enklare att hänga med i resonemangen.

### 5.1 Segregation

Att Malmö, och i synnerhet Rosengård, är segregerat går att konstatera. Det som enligt forskningen utmärker segregation kan identifieras i Rosengård. Inkomst, bostadsform och etnicitet hänger ofta ihop när man identifierar nyckelfaktorer bakom segregation. I Rosengård har man en hög andel arbetslöshet där människorna ofta härstammar från andra länder. Otrygghet går ofta hand i hand med segregation. Rosengård upplevs som en otrygg stadsdel av många människor. Rosengård är därför ett homogent område sett till dessa faktorer. Rumslig separering och geografisk segmentering blir en effekt utav detta. Liknande områden finns i Malmö, som exempelvis Persborg, vilka Malmö stad säger sig vilja förändra. Behovet finns av nya integrationsfrämjande projekt och kollektivtrafik kan vara en del i detta arbete.

### 5.2 Tillgänglighet och barriärer

Att förbättra tillgängligheten genom kollektivtrafik, få människor att mötas och nya infrastrukturprojekt är sällan något dåligt ur integrationssynpunkt. Den intressanta frågan är dock om det är det mest effektiva tillvägagångssättet ur en ekonomisk synpunkt. Den tidigare forskningen och den redovisade empirin tyder på att dessa satsningar är positiva, men inte hela lösningen. Att förbättra tillgängligheten luckrar upp den sociala exkluderingen och är därför en insats för att människor i "utsatta" områden ska komma närmre det, enligt normerna, vanliga samhället. Att förbättra tillgängligheten och utbudet av transporter är en väg i arbetet mot att bryta barriärer. Det finns en rad olika barriärer kopplat till

transporter, som människor i utsatta områden kan kännas vid, vilket behöver brytas med hjälp av flera insatser.

Den *geografiska barriären* handlar att transportmöjligheterna är begränsade och det blir svårare att ta sig till andra delar av staden. I Rosengård finns det redan en bra utbyggd busstrafik, dock går det inte att jämföras med det snabba pendlingsalternativet som tåg ger. Ju snabbare restid som man kan ta sig till samhällsfunktioner, desto bättre. Detta kan kopplas till *facilitetsbarriären*. Denna handlar om att man har långt avstånd till dessa samhällsfunktioner och människor utan bil drabbas hårdast. En förbättrad kollektivtrafik och kortad restid minskar i sin tur då det upplevda avståndet. Med tanke på den höga arbetslösheten i Rosengård kan en *ekonomisk barriär* också finnas. Denna gör att långa resor till arbetsplatser och dyra resekostnader gör det ännu svårare för människor att få ett jobb, och därför ännu mer utebliven inkomst. Det finns inga indikatorer som redovisats att det kommer bli billigare att åka med Malmöpendeln än med stadsbussar. Dock kan den minskade restiden göra att avståndet känns mindre och att man lättare kan söka sig till områden där viktiga samhällsfunktioner som exempelvis arbetsplatser finns. Den *tidsmässiga barriären* handlar om att vardagssysslor gör att man inte har tid till att transportera sig till andra platser. En minskad restid skulle förbättra situationen. Många av dessa barriärer kan därför luckras upp med hjälp av en minskad restid. I Rosengård upplevs som sagt en otrygghet och för att Malmöpendeln ska lyckas bra måste man göra något åt *trygghetsbarriären*. Denna handlar om att individers rädsla leder till att man avstår från att vistas på offentliga platser eller använder kollektivtrafik. Detta är något Malmö stad är medvetna om och försöker åtgärda med hjälp av olika insatser. Framtiden får utvisa hur man lyckats.

### 5.3 Vertikal rättvisa

Att det redan fanns bra busstrafik i områdena längst Malmöpendeln kan inte jämföras rakt av gällande vilket behov som fanns för projektet. Det teoretiska ramverket tar upp *vertikal rättvisa*. Det handlar om att man satsar på områden som är utsatta och kompensera för de orättvisor som finns. Genom att exempelvis rikta fokus på infrastruktursatsningar, som exempelvis en tågstation, i dessa utsatta områden kan hela stadsdelen få ett lyft. Malmö stad resonerar också på liknande vis. En tågstation väger mycket högre än en busstation. Det är attraktivt att bo nära en tågstation och bostadsbyggande kan bli en effekt utav detta. En publikdragare behövs för att öka attraktiviteten. Tidigare sågs järnvägen som en fysisk barriär, nu kan det istället bli en mötesplats. Malmö stad resonerar med att trots bra befintlig tillgänglighet lever segregationen kvar. Det behövs ännu större satsningar för att få människor från olika stadsdelar att mötas. Liknande exempel, som i Storbritannien, har visat på positiva effekter utifrån integrationssynpunkt med att förbättra kollektivtrafiken i resurssvagare områden. Att kollektivtrafiken håller hög kvalitet ansågs vara en viktig faktor i utsatta områden. Malmö stads motiv kan tolkas med att de anser att tåg håller högre kvalitet än buss och det var därför en nödvändig satsning.

### 5.4 Kostnader

Att Skånetrafikens beräkning med kostnadstäckningsgraden blev låg behöver inte betyda mycket. Malmö stad fokuserar på perspektiv med fler sociala dimensioner medan Skånetrafiken fokuserar på vilket behov som fanns utifrån kostnad. Forskningen beskriver att en förbättrad kollektivtrafik som är tillgänglig för alla kan skapa en samhällsnytta, vilket inte alltid går att mäta i kalkyler. I Region Skåne och Skånetrafikens trafikförsörjningsprogram tar man dock upp att stora infrastrukturprojekt kan ge en samhällsnytta som inte bara kan mätas i direkta siffror, vilket kan ses som lite motsägelsefullt. Malmö stad bekostar dock allt underskott och båda parterna kan ses som relativt nöjda. Malmöpendeln kan dock hjälpa till att avlasta annan tågtrafik enligt Skånetrafiken. Detta kan leda till en

förbättrad kollektivtrafik för hela Malmö med mindre störningar och bättre rörlighet. Detta kan bidra till en bättre mobilitet och möten mellan människor.

## 5.5 Social mix och integration

Segregation kännetecknas bland annat av liknande boendeform. De nya stationerna menar Malmö stad kan leda till ett bostadsbyggande och att en ny typ av människor även flyttar in. Detta skulle leda till en process som bryter det som typiskt kännetecknar segregation. Om Malmö stad luckra upp dessa faktorer har man kommit en bit på vägen menar de. Malmö stad är dock medvetna att denna process kan leda till att bostadspriserna höjs och en gentrifiering kan uppstå. Att bryta segregation och förbättra integrationen handlar om att olika befolkningsgrupper delar samma yta. En plats med varierande boendeformer är kanske en väg att gå även om inte alla har råd att bo där. Malmö stad är dock medvetna om riskerna och vill inte att aktörer som bidrar positivt till stadsdelen ska behöva flytta ut som en effekt av höjda bostadspriser. Det man vill är att människor kommer närmare varandra och de som tidigare varit utanför det "normativa" samhället nu kommer i mer kontakt med människor som tidigare bott i det "normativa" samhället. Människor som tidigare varit utanför samhället kan nu stegvis slussas in i det. Denna process kallas *social mix*. Malmö stad bedömer denna process som nödvändig, men som redovisats i det teoretiska ramverket finns det risker. Forskning tyder på både för- och nackdelar. Det som dock framgår är att det finns effektivare lösningar om målet är att bryta segregationen och förbättra integrationen. Det finns inget som tyder på att den nya befolkningens normer skulle överföras till ursprungsbefolkningen. Det finns ingen garanti som tyder på att arbetslösheten skulle minska eller att skolresultaten skulle öka. Den nya befolkningen tenderar att leva vidare med sitt vardagliga liv även om man bosätter sig i ett nytt område. Det som kan vara positivt är exempelvis att områdets rykte förbättras, nya servicefunktioner uppkommer och att ursprungsbefolkningen som fått det bättre ekonomiskt ställt stannar kvar. Detta kan ses som positivt. Malmö stad menar dock att projektets viktigaste roll är att bryta segregationen och då finns det istället mer effektiva lösningar enligt

forskningen. Att satsa på mer direkta åtgärder gällande välfärd, skola, arbete, sjukvård och diskriminering ses som mer effektfulla lösningar i arbetet för ett mer integrerat samhälle. Med tanke på Malmöpendelns höga kostnader riskerar andra infrastrukturprojekt att hamna efter enligt politiker som intervjuats i media. En potentiell utgång blir att mer effektiva åtgärder i arbetet mot segregation får vänta.

## **6. Slutsatser**

I detta kapitel redogörs det för uppsatsens slutsatser utifrån min analys. Här kommer uppsatsens två forskningsfrågor att besvaras under respektive rubrik. Kapitlet avslutas med egna reflektioner och förslag på framtida forskning inom ämnesområdet.

### **6.1 Hur kan Malmöpendeln förbättra integrationen och bryta segregationen i Malmö Stad?**

Malmöpendeln kan luckra upp tidigare barriärer som hindrat människor från olika områden att mötas. En förbättrad tillgänglighet, en förhöjd kvalité på kollektivtrafiken och kortare restid kan attrahera människor att resa mer. Detta ökar chanserna att människor från olika områden möts, vilket är bra ur integrationssynpunkt. Det går nu snabbare att ta sig till samhällsfunktioner som skola, utbildning och hälsocentraler. Det som kan fastslås är att Malmöpendeln kan bidra till att bryta den transportbaserade sociala exkluderingen. Utbudet gällande kollektivtrafik i östra Malmö är nu av hög kvalité med tanke på att det redan fanns bra bussutbud innan projektet kom till. Nu finns möjlighet att åka tåg och korta ner sin restid ytterligare. Malmöpendeln kan bidra till ett bostadsbyggande runt stationerna då det är attraktivt att bo stationsnära. Nya människor kan komma att flytta in i de stationsnära områdena vilket kan öka serviceutbudet och även förbättrar de olika områdenas rykte. Detta kan luckra upp olika faktorer som kännetecknar segregation.

Infrastrukturprojekt, och Malmöpendeln i detta fall, är bara en liten del i arbetet mot segregation. Vid sidan om dessa fysiska investeringar krävs det hela tiden sociala insatser som har en viktigare roll om man vill uppnå ett integrerat samhälle. Malmöpendeln är en av många pusselbitar. Om Malmöpendeln ska bli ett lyckat integrationsprojekt krävs det att alla andra åtgärder lyckas.

## 6.2 Hur kan den nya stationen i Rosengård leda till förbättrad integration?

Tidigare sågs kontinentalbanan vid Rosengård som en fysisk barriär. Med den nya stationen kan denna barriär istället förvandlas till en mötesplats. Den nya stationen i Rosengård kan leda till ökat bostadsbyggande och en upprustning i området. En ny stadsdel planeras runt stationen och de boende ser att kommunen satsar på stadsdelen. Områdets rykte kan förbättras, nya servicefunktioner kan uppstå och boende som får det bättre ekonomiskt ställt kan vilja stanna kvar som boende i området. Detta kan skapa stabilitet i stadsdelen.

Effekten kan bli att nya människor från andra stadsdelar väljer att flytta in om områdets attraktivitet ökar. Detta kan leda till en *social mix*. Detta menas att olika människor utifrån ekonomi och normer bor jämsides med varandra. De positiva aspekterna med detta nämndes i stycket ovan. Forskning tyder dock inte på att detta är den effektivaste vägen att gå om man vill bryta segregation och öka integrationen mellan människor. Att istället satsa mer på direkta åtgärder som skola, arbete och välfärd ses som mer effektivt. Om kommunen gör detta parallellt med att man utvecklar området runt stationen kan det få positiva effekter på integrationen. I Rosengård upplevs även en stor otrygghet. Om Rosengård station ska bli lyckat krävs det åtgärder som ökar tryggheten. Annars kommer folk inte att vilja vistas där, nya människor heller inte flytta in och därför ingen förbättrad integration.

## 6.3 Reflektioner och vidare forskning

Trots att både Malmö stad och forskningen identifierat många positiva aspekter med nya infrastrukturprojekt och förbättrad kollektivtrafik finns det farhågor. Projektledaren för Malmöpendeln pratade väldigt positivt om projektet men han ställde även frågan om det verkligen går att ändra en stadsdel som Rosengård. Både Malmö stad och den tidigare forskningen trycker på att detta inte är enda lösningen. Det krävs hela tiden ett samspel mellan fysiska och sociala åtgärder.



Malmöpendeln kan gynna hela Malmö med att man enklare kan transportera sig och möta nya människor. Malmöpendeln kan bidra till att människor från utsatta områden kommer närmre viktiga samhällsfunktioner som exempelvis arbetsplatser. Frågan är dock större än endast kopplat till detta projekt. Med tanke på den stora andel invånare som inte slutfört gymnasiet i Rosengård kan inte endast enklare transporter lösa problematiken. Att klara gymnasiet är en nyckelfaktor om man vill få ett arbete. Att satsa mer på välfärd och utbildning i utsatta områden, precis som forskningen tar upp, är en effektivare lösning om målet är att bryta segregationen. Om detta lyckas kan Malmöpendelns potential bli ännu större. Slutsatsen man kan dra är dock att Malmöpendeln skapar en närhet till exempelvis utbildningar som ger människor en större chans att förbättra sin livssituation.

En ny undersökning där man fokuserar mer på de boendes tankar och erfarenheter skulle väga upp denna uppsats syfte. I denna uppsats har fokus legat på planeringsperspektivet och forskning gällande ämnet. Att höra invånarnas åsikter skulle kunna skapa en fördjupad förståelse över olika livssituationer och ett bättre underlag. En framtida undersökning där man undersöker invånarnas åsikter gällande hur ofta de använder Malmöpendeln och om de tycker att den skapat en förbättrad livssituation hade kunnat vara viktiga inslag.

## Referenser

Andersson, R., & Magnusson-Turner, L. (2014). Segregation, gentrification, and residualisation: From public housing to market-driven housing allocation in inner city Stockholm. *International Journal of Housing Policy*, 1, 3-29.

Andersson, R., & Molina, I. (2003). *Racialization and migration in urban segregation processes. Key issues for critical geographers*. In J. Ohman & K. Simonsen (Eds.), *Voices from the North: New trends in Nordic human geography*. Aldershot: Ashgate.

Banverket. Idéstudie Citytunnel-Kontinentalbanan. *Kontinentalbanependel*. 2009-07-10. (Hämtad 2019-04-17)

Berntsson, V. (Red.). (2002). *Stadsplanera - istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket, 2002 (Uppsala: Almqvist & Wiksell).

Boverket. *Social mix i några länder – Leder boendeintegration till integration i hela samhället?* 2008.

[https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2008/social\\_mix\\_i\\_nagra\\_lander.pdf](https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2008/social_mix_i_nagra_lander.pdf) (Hämtad 2019-05-10)

Browne, Jude. Segregation." *Britannica Academic*, Encyclopædia Britannica, 4 Dec. 2015.

[academic.eb.com/levels/collegiate/article/segregation/601029#](http://academic.eb.com/levels/collegiate/article/segregation/601029#). (Hämtad 2019-04-04)

Bryman, Alan (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2., [rev.] uppl. Malmö: Liber

Cass, N. Shove, E. & Urry, J. (2005). *Social Exclusion, Mobility and Access*. *The Sociological Review* 53(3): 539-555.

Church, A. Frost, M. & Sullivan, K. (2000). *Transport and Social Exclusion in London*. *Transport Policy* 7: 195-205.

Jammeh Stjernfeldt, Katrin. I Dagens Samhälle. "Med station Rosengård bryter vi segregationen". 2018-12-08.

<https://www.dagenssamhalle.se/debatt/med-station-rosengard-bryter-vi-segregationen-25222> (Hämtad 2019-04-15)

Esaiasson, P. m.fl. (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 3., [rev.] uppl. Stockholm: Norstedts juridik

Fejes, Andreas & Thornberg, Robert (red.), *Handbok i kvalitativ analys*, 2., utök. uppl., Liber, Stockholm, 2015

Hamnett, C. (2003). *Unequal city: London in the global arena*. London: Routledge

Harvey, D. (2009). *Social justice and the city*. Athens : University of Georgia Press, 2009

Hine, J. (2008). *Transport and Social Justice*. Från boken: *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*, Richard Knowles, Jon Shaw och Iain Docherty (red.), 49-61. Blackwell Publishing Ltd.

Jones, P., & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal Of Transport Geography*, 214-16. doi:10.1016/j.jtrangeo.2012.01.012

Järnväg. *Malmö-Trelleborg. Kontinentalbanan/Trelleborgsbanan*.

<http://www.jarnvag.net/banguide/malmo-trelleborg> (Hämtad 2019-04-15)

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur

Litman, T. (2019). *Evaluating Transportation - Equity Guidance For Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning*. Hämtad från:

<http://www.vtpi.org/equity.pdf>

Lovén, Maria. 2018. Malmöpendeln blir dyrare än politikerna räknat med. *Sydsvenskan*. 21 februari. <https://www.sydsvenskan.se/2018-02-21/malmopendeln-blir-dyrare-an-politikerna-raknat-med?redirected=1> (Hämtad 2019-04-11)

Lucas, K. (2012). *Transport and social exclusion: Where are we now?* *Transport Policy*, 20, 105-113. Hämtad från <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X12000145>

Lucas, K. Tyler, S & Christodoulou, G. (2009). *Assessing the 'value' of New Transport Initiatives in Deprived Neighbourhoods in the UK*. *Transport Policy* 16: 115-122.

Malmö Stad. 2018a. *Amiralstaden – Mål och värden*. Styrgrupp för Amiralstaden. [https://malmo.se/download/18.45c7aab61662eba4dacf790/1539949199685/A\\_miralsstaden\\_mål\\_värden\\_webbversion.pdf](https://malmo.se/download/18.45c7aab61662eba4dacf790/1539949199685/A_miralsstaden_mål_värden_webbversion.pdf) (Hämtad 2019-04-09)

Malmö stad. *Malmö stationsnära områden*. Dialog-pm 2004:3. PDF.

Malmö stad. *Malmö ännu närmare med kontinentalbanan*. 2018b-11-15. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Framtidens-kollektivtrafik/Persontrafik-pa-Kontinentalbanan.html> (Hämtad 2019-05-02)

Malmö stad. *Rosengård!* Strategier för hållbar utveckling i en stadsdel. Dialog-pm: 2008:1. <http://malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012046/1491302359973/Rosengard+Dialog+pm.pdf> (hämtad 2019-04-22)

Malmö stad, Region Skåne. *Tillköpsavtal mellan Malmö stad och Skånetrafiken om Pågatåg på kontinentalbanan*. 2018. <https://www.skane.se/Public/Protokoll/Kollektivtrafiknämnden/2018-02-09/Malmö%20stad%20-%20trafik%20på%20kontinentalbanan/Avtal%20Pågatåg%20på%20Kontinentalbanan.pdf> (Hämtad 2019-04-15)

Malmö stad. *Trafik- och mobilitetsplan – för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.  
Mars 2016.

[https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_SE.pdf](https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf) (Hämtad 2019-04-24)

Merriam, Sharan B., *Fallstudien som forskningsmetod*, Studentlitteratur, Lund, 1994

*Nationalencyklopedin*, etnisk

segregering. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/etnisk-segregering> (hämtad 2019-04-02)

*Nationalencyklopedin*, infrastruktur. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/enkel/infrastruktur> (hämtad 2019-04-02)

*Nationalencyklopedin*, integration. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/integration> (hämtad 2019-04-02)

*Nationalencyklopedin*, kollektivtrafik. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/kollektivtrafik> (hämtad 2019-04-02)

*Nationalencyklopedin*. 2018. Om oss. <https://www.ne.se/info/om-oss/> (Hämtad 2019-04-09)

*Nationalencyklopedin*, peer

review. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/peer-review> (hämtad 2019-04-10)

*Nationalencyklopedin*, samhällsplanering.

<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/samhallsplanering> (hämtad 2019-05-14)

*Nationalencyklopedin*, segregation. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/segregation> (hämtad 2019-04-02)

*Nationalencyklopedin*, social

exclusion. <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/social-exclusion> (hämtad 2019-04-08)

*Nationalencyklopedin*, tillgänglighet.

<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/tillgänglighet> (hämtad 2019-04-03)

Region Skåne. *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030*. Remissversion.

<https://www.skane.se/Public/Protokoll/Kollektivtrafiknämnden/2018-10-25/RemissTrafikförsörjningsprogram%202020-2030/Remissversion%20Trafikförsörjningsprogram%20för%20Skåne%202020-2030%202018-10-09.pdf> (Hämtad 2019-05-06)

Sandberg, Elisabeth. 2019. Malmöpendeln får allt fler resenärer. *Skånska*

*Dagbladet*. 5 april. <https://www.skd.se/2019/04/04/malmopendeln-far-allt-flera-resenarer/> (Hämtad 2019-04-11)

Stanley, J.K., Hensher, D.A., Stanley, J.R. and Vella-Brodrick, D., 2011. Mobility,

social exclusion and well-being: Exploring the links. *Transportation research part A: policy and practice*, 45(8), pp.789-801.

Statens Offentliga Utredningar Ku 2017:01. Kommittén för inrättande av en

delegation mot segregation. *Segregation – En bild av läget i landets kommuner inför inrättande av Delegationen mot segregation*. (Hämtad 2019-04-12).

Statistiska Centralbyrån. *Om SCB*. <https://www.scb.se/om-scb/> (Hämtad 2019-04-

11)

Statistiska Centralbyrån. 2018. *Tydliga skillnader bland unga i särskilt utsatta områden*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2018/tydliga-skillnader-bland-unga-i-sarskilt-utsatta-omraden/> (Hämtad 2019-04-08).

Sverigeförhandlingen. *Fakta Storstadspaket Malmö*. 2017. <http://media.sverigeforhandlingen.se/2017/06/Faktablad-Malmö-2-juni-2017.pdf> (Hämtad 2019-04-22)

Trafikverket. *Kontinentalbanan genom Malmö, persontrafik*. 2019-02-26. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/kontinentalbanan/> (Hämtad 2019-04-15)

Trafikverket. *Rosengårds station – ett integrationsfrämjande samhällsbygge*. 2018-09-19. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/kontinentalbanan/rosengards-station--ett-integrationsframjande-samhallsbygge/> (Hämtad 2019-04-15)

## **Bilagor**

**Bilaga 1.** Projektledare Malmöpendeln. Malmö Stad. Semistrukturerad intervju. 2019-04-15.

Intervjuguide – Malmö stad:

Kan du kort berätta om din roll på Malmö Stad?

### **Integration/segregation**

Vad var de viktigaste motiven bakom projektet Malmöpendeln?

Kan du utveckla hur du tror att Malmöpendeln hjälper till med att bryta segregationen?

Hur tror du att stationerna kommer att påverka stadsdelarna som helhet?

Är sociala eller fysiska investeringar det bästa i arbetet mot segregation?

Var områdena med de nya stationerna i behov av förbättrad tillgänglighet?

Hur jobbar ni för att de nya stationerna ska ses som trygga?

### **Kostnad/tillgänglighet**

Det finns redan bra bussförbindelser i områdena runt stationerna på Malmöpendeln, hur ser du på att behovet ändå fanns?

Hur ser du på att Skånetrafiken inte ansåg att behovet av Malmöpendeln fanns?

Hur skulle du förklara att Malmöpendeln var ett viktigt projekt trots den ekonomiska kostnaden?

**Bilaga 2.** Affärsutvecklare Skånetrafiken avdelning Tåg. Mailkonversation 2019-04-03.

Vad är Skånetrafikens allmänna tycke om projektet?

Hur har resandeantalet sett ut de första månaderna på Malmöpendeln?

I tillköpsavtalet mellan er och Malmö Stad redogörs det för vem som har det ekonomiska ansvaret. Malmö Stad bekostar allt underskott och infrastruktur, hur motiverar Skånetrafiken det?



Anser ni att behovet fanns för projektet?

Finns det andra områden i Malmö som är i mer behov av infrastruktursatsningar och förbättrad tillgänglighet?

Vilka för- respektive nackdelar ser ni med projektet?