



**GRÖNA
KRONOBERG**

2025

Reglabs årskonferens 2019

Lärpass: Vad händer när bussarna slutar gå?

Om sociala aspekter i transportplanering och verktyget SKA.

Sunny Sandström, verksamhetschef och *Camilla Ottosson*, samhällsplanerare, Regional utveckling/Hållbar tillväxt, Region Kronoberg

1. *Incheckning*
2. SKA-metoden
3. Testcase
4. Utcheckning



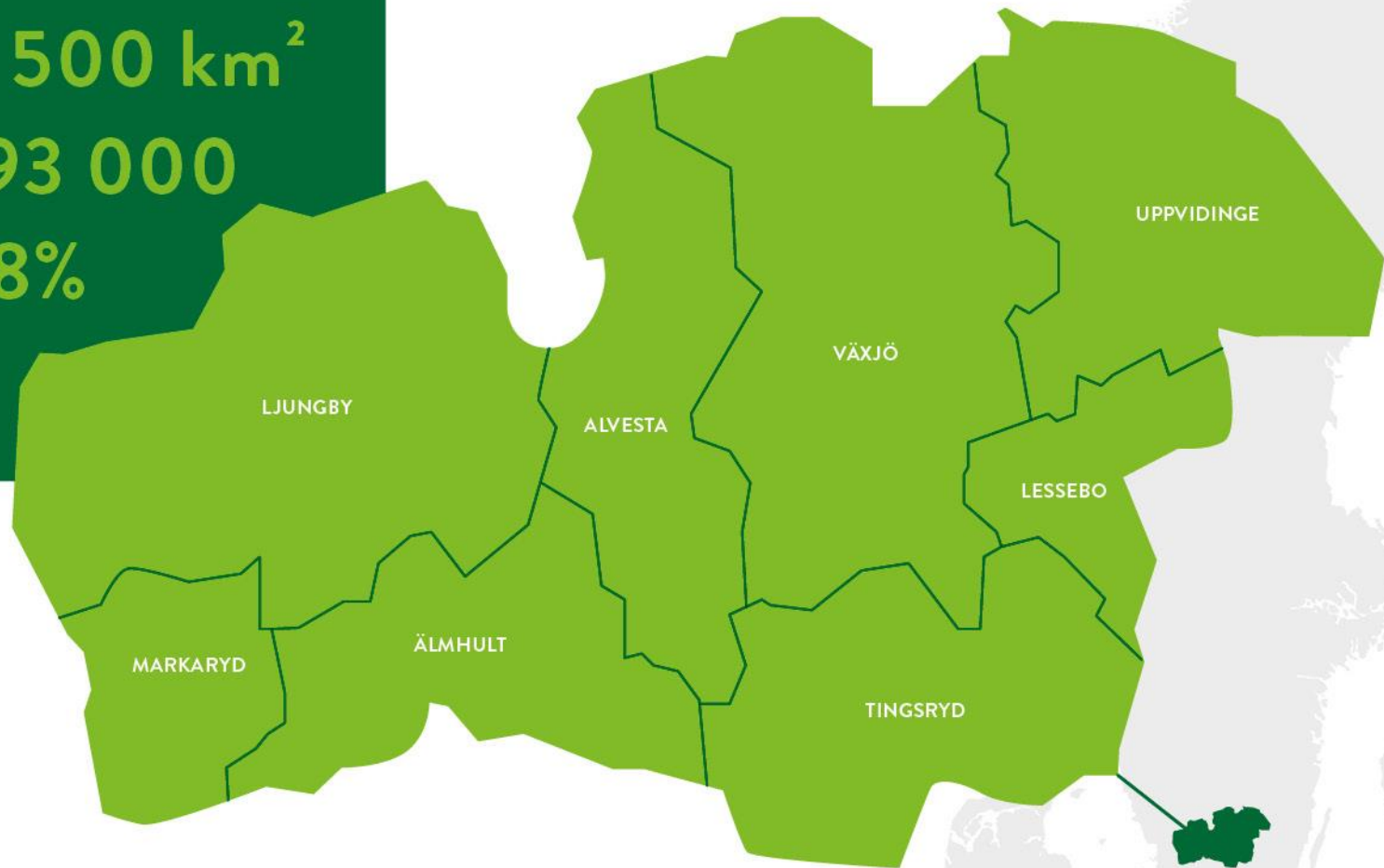
9 500 km²



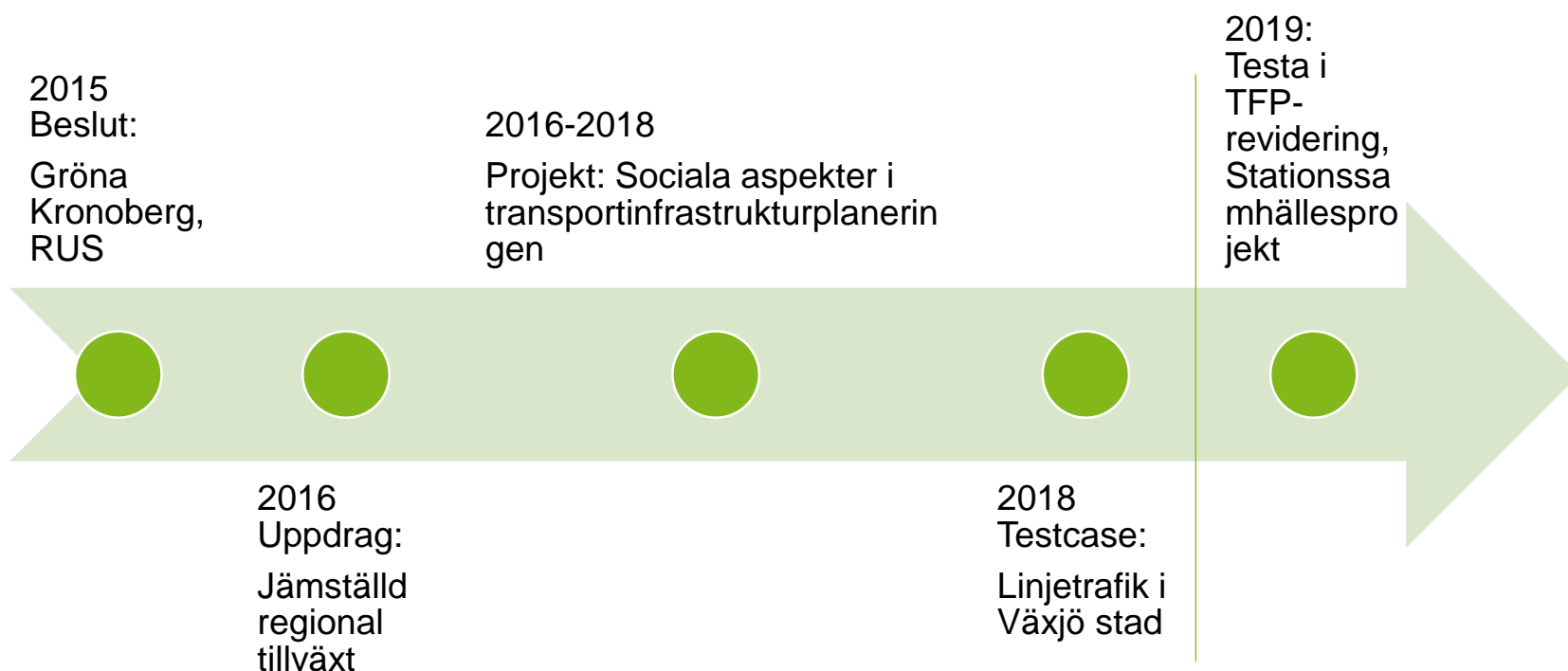
193 000



78%



Policyutveckling



Er roll som deltagare

Vi skulle vilja be er att anta rollen som den kritiska användaren.

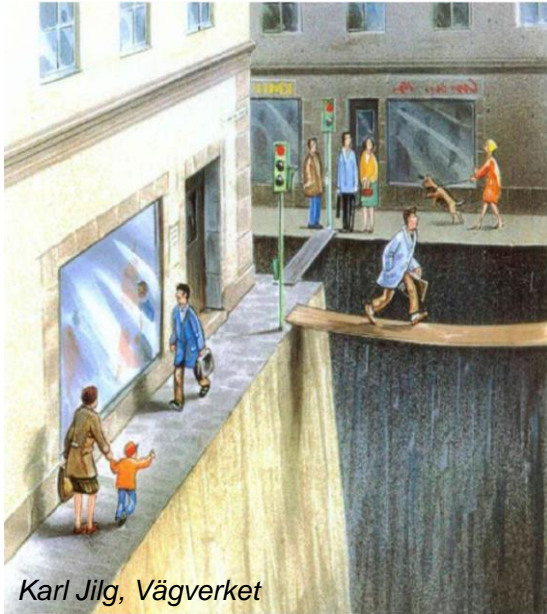
1. Incheckning
2. *SKA-metoden*
3. Testcase
4. Utcheckning

Med social hållbarhet i transportsektorn menar vi:

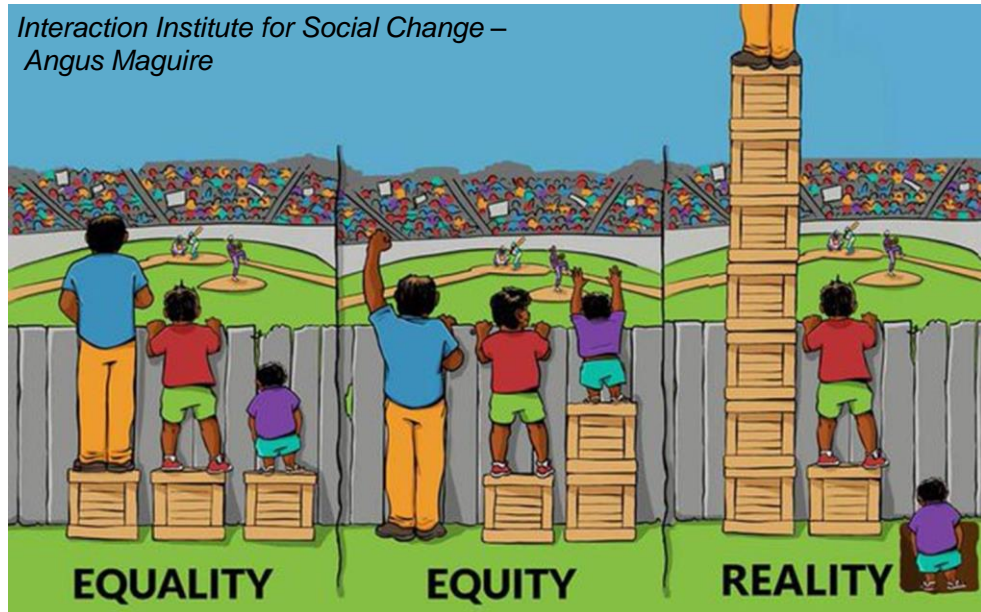
- Olika grupper **efterfrågan på** infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Olika grupper **tillgång till** infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- **Konsekvenser** för olika grupper av beslut kopplade till transportplanering
- Olika grupper **möjlighet att delta** i och påverka planeringsprocesser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



Sätta människorna i fokus!



Karl Jilg, Vägverket



EQUALITY

EQUITY

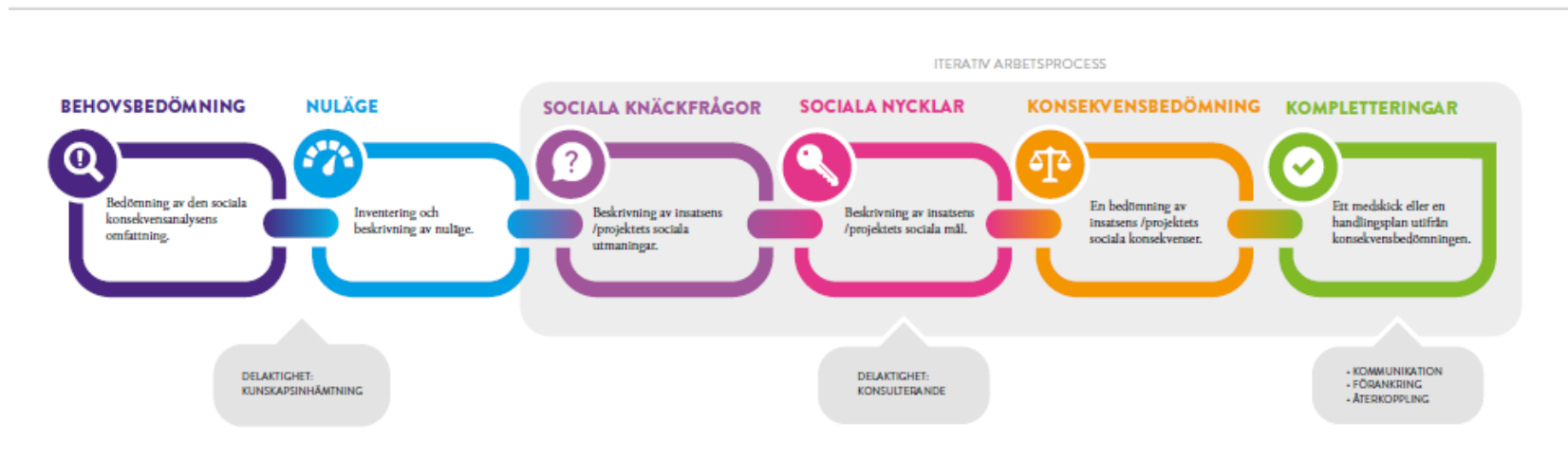
REALITY

SKA

En social konsekvensanlys

- Ett tankestöd för breddat perspektiv i transportplanering.
- Integreras i ordinarie planeringsprocess.
- Arbetsprocess i sex steg: varje steg utgår ifrån fyra sociala aspekter och tre olika perspektiv.

Arbetsprocess



Tre olika perspektiv

- **Befolkningsperspektiv** 

Befolkningsperspektivet beskriver vilka som kan komma att beröras av eventuell insats/projekt och ska hanteras eftersom effekterna av resultat blir olika, beroende på vem vi är som person.

- **Geografiskt perspektiv** 

Det geografiska perspektivet beskriver strukturen i regionens olika delar, eftersom detta skiljer sig och ger olika förutsättningar beroende på var man bor, arbetar eller har sin fritid.

- **Mobilitetsperspektiv** 

Mobilitetsperspektivet beaktar vilka transportslag som gynnas av aktuell insats/projekt, och är relevant eftersom vi förflyttar oss och har möjlighet att förflytta oss på olika sätt.

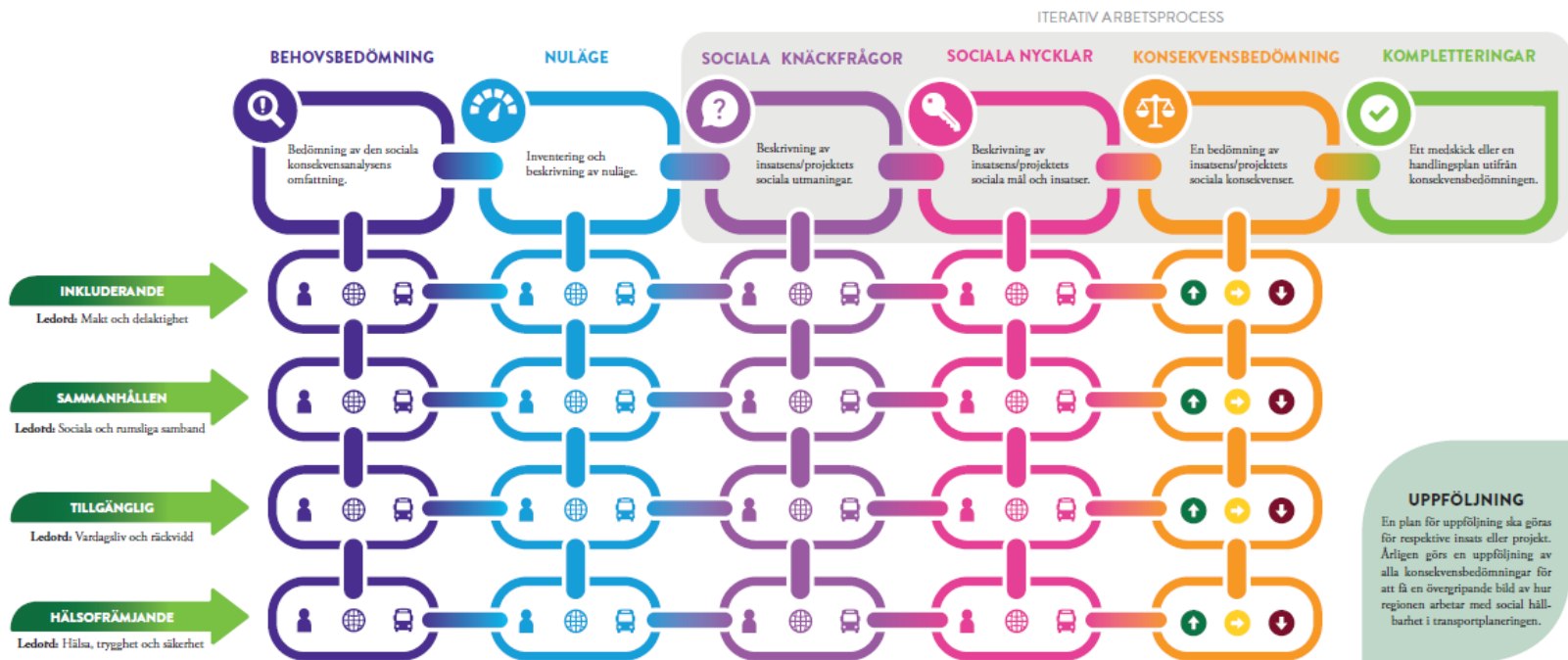
Fyra sociala aspekter

- Inkluderande
- Sammanhållen
- Tillgänglig
- Hälsosfrämjande

Överblick

TANKEKARTA

SOCIAL KONSEKVENSANALYS I REGIONAL TRANSPORTPLANERING



Utvecklat av och med

Region Kronoberg:

Verksamhetsutvecklare, Verksamhetsstöd

Samhällsplanerare, Hållbar tillväxt/samhällsbyggnad

Infrastrukturplanerare, Hållbar tillväxt/samhällsbyggnad

Kollektivtrafikplanerare Hållbar tillväxt/kollektivtrafikmyndigheten

Utvecklingsamordnare Kompetens och lärande

Utvecklingsledare, Folkhälsa och social utveckling

Miljösamordnare, Miljöenheten

Kollektivtrafikplanerare, Länstrafiken

Statliga myndigheter:

Samhällsplanerare, Trafikverket

Jämställdhetsdirektör, Länsstyrelsen

Konsulter:

White arkitekter, Lisa Wistrand

Trivector, Lena Smidfelt Rosqvist, Christian Dymén

Vad har ni hört?

- Reflektera och dela med er.

Vad händer när bussarna slutar gå?

Testcase: Neddragning av kvälls- och nattbustrafik Växjö stad.

Inkomna synpunkter till Länstrafiken

Rejäl nedsänkning av värdet på huset. Får Länstrafiken och kommunen verkligen göra så här utan att tillfråga de närboende??

Närboende som är så besviken över att behöva bo bredvid denna nya vändhållplats Furumovägen.

Hög bullernivå av tung trafik, trångt och bullrigt, nedskräpning och röklukt.

Boende känner att han inte kan sitta utomhus längre (det går inte att föra ett samtal utan att behöva skrika till varandra när bussarna gasar på i uppforsbacken`)

Bussarna passerar oss dubbelt så många gånger nu och det låter som bara den, precis vid oss ligger en lite uppforsbacke som dom gasar på lite lätt i och våra glas i köket klirrar för detta, fönstren skallrar och huset vibrerar.

En man som meddelar vilket trafik kaos det är var dag vid nya hpl furumovägen. Otroligt störande buller och oväsen, senast i lördags kväll fick han sin häck nyplanterad med tomma ölburkar.

Fulla resenärer som vrålar o skräpar ner, röklukt o fimpar mm. Han vädjar till LTK att vi ska ändra tillbaka till ursprunglig linje sträckning och ändhållplats Lenhovdsvägen.

Vilka är vinnarna? Förstår verkligen inte vinsten i det här. Resultatet är bara enormt mycket mer tung trafik bland barn och villaområde.

En resenär som är förtvivlad över att det är så många bussar som passerar i villaområdet och utanför skolan, det som varit en lugn idyll är nu full med brummande bussar hela tiden.

Snälla, ändra tillbaka ändhållplatsen och körriktningen för bussarna i Sandsbro.

Blir galen på alla dessa bussar som står och brummar vid nya ändhållplatsen utanför mitt hus.

Enormt störande buller från bussar och resenärer, vi kan inte sitta utomhus längre.

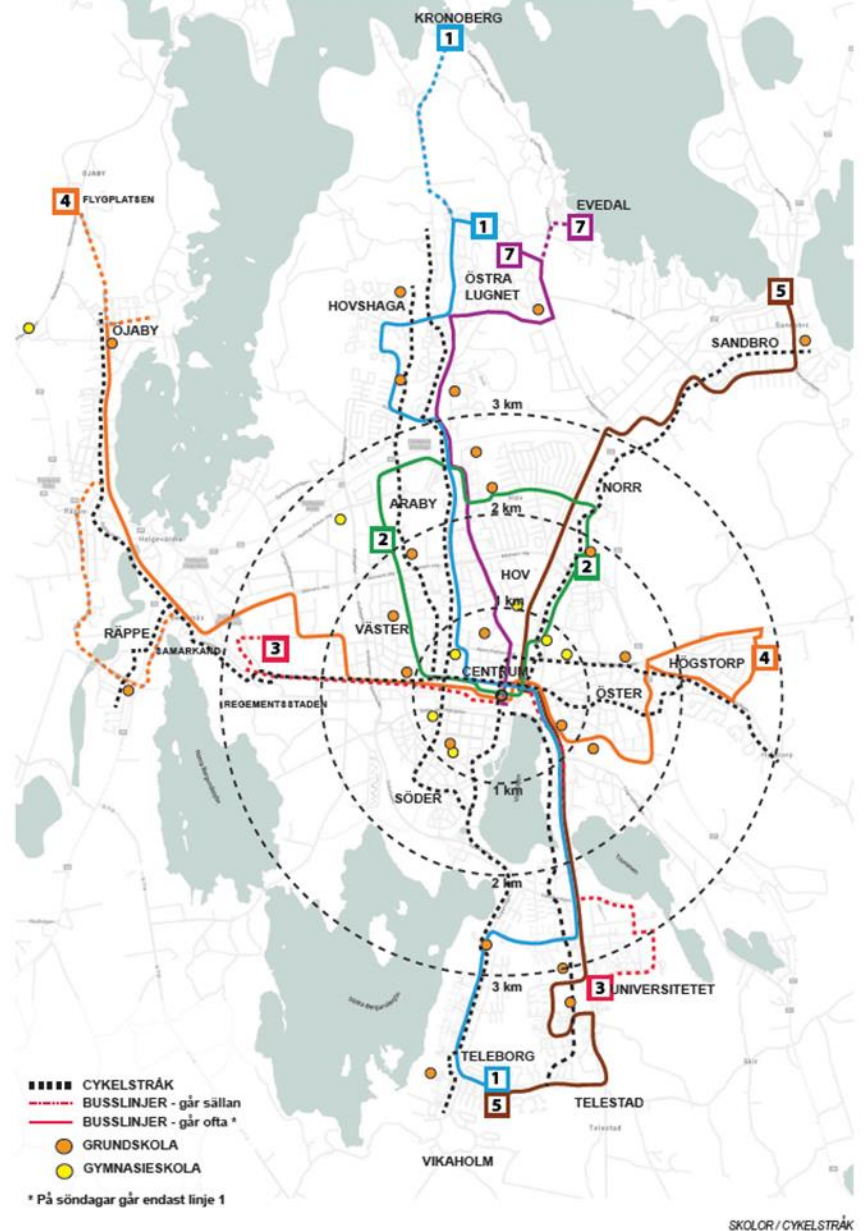
Dessutom en rejäl värdesänkning på mitt hus, är ju ingen som vill bo så här.

Hur kan ni göra så här utan att gå ut och informera på plats så boende får en chans att tycka till?

En kvinna som bor bredvid nya hpl furumovägen säger att hon blir störd av den ökade trafiken samt fulla resenärer som skriker och skräpar ner vid ändhållplatsen/ vid hennes sovrum. Hon vill att LTK ändrar tillbaka till ursprunglig linje sträckning, när bussen gick som i en cirkel runt Sandsbro.

Om vårt testcase

- Halvera kvälls- och nattbusstrafiken i Växjö stad.
- Formellt handlar det om 2 olika beslut.
- Vilka sociala konsekvenser kan en halvering av kvälls- nattrafiken innebära?



Steg 1: Behovsbedömning



Frågor:

- Vet vi vilka som kommer att beröras?
- Vet vi effekterna av beslutet på dessa grupper?
- Vet vi hur konsekvenser ser ut för olika områden?

(Ledtråd: Nej)

- I vilken omfattning är det nödvändigt att göra den sociala konsekvensanalysen (SKA)?

Våra ramar



- Intressentanalys
- Mål, strategier
- Politiska beslut att förhålla oss till
- Förenklad SKA

Berörd av beslut (Låg-hög)

| | |
|---|--|
| <p>Ungdomar är väldigt överrepresenterade i nattrafiken. Ungdomarna kommer inte ha samma flexibilitet, istället för halvtimmestrafik så får man timtrafik. De som påverkas mest, men reaktioner brukar vänta till förändringen har skett.</p> <p>Förarkåren: Körningar med kollektivtrafiken kommer försvinna för förarkåren. Förarkår påverkas men hörs inte.</p> <p>Kulturarbetare</p> | <p>Befintliga resenärer. Befintliga resenärer påverkas och hörs. Nya resenärer hörs inte alls men påverkas i form av kanske väljer andra transportsätt</p> <p>Studenter: Analysen beror också på hur mycket vi tar hänsyn till studenter. Studenterna har redan tjänster och service nära med sitt campusliv och har antagligen inte samma behov av att transportera sig.</p> <p>Föräldrar: Gällande föräldrarna så kommer de få köra mer. De kommer att höras mer men påverkas mindre. Vanligtvis så är föräldrarna ungdomarnas förlängda röst.</p> <p>Kulturbesökare (bio, restaurang) kommer också att påverkas.</p> <p>Boende ut med stråken påverkas och hörs. Påtryckning till att de här besluten har uppkommit.</p> |
| <p>Nya resenärer</p> <p>Bilister</p> | <p>Skiftarbetare: polis, väktare, bagare. Skiftarbetare hörs men påverkas inte så mycket (eftersom neddragningar sker efter kl 22.30). Hörs mycket om det berör dem.</p> <p>Politiker hörs och påverkar men påverkas inte själva särskilt mycket.</p> |

Grad av inflytande/Makt (Låg-hög)

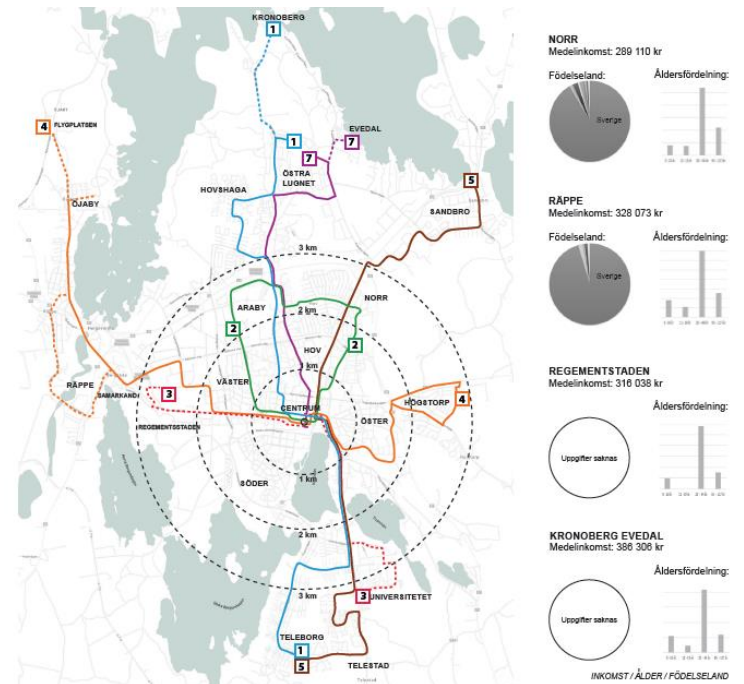
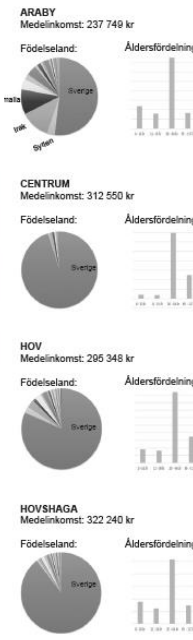
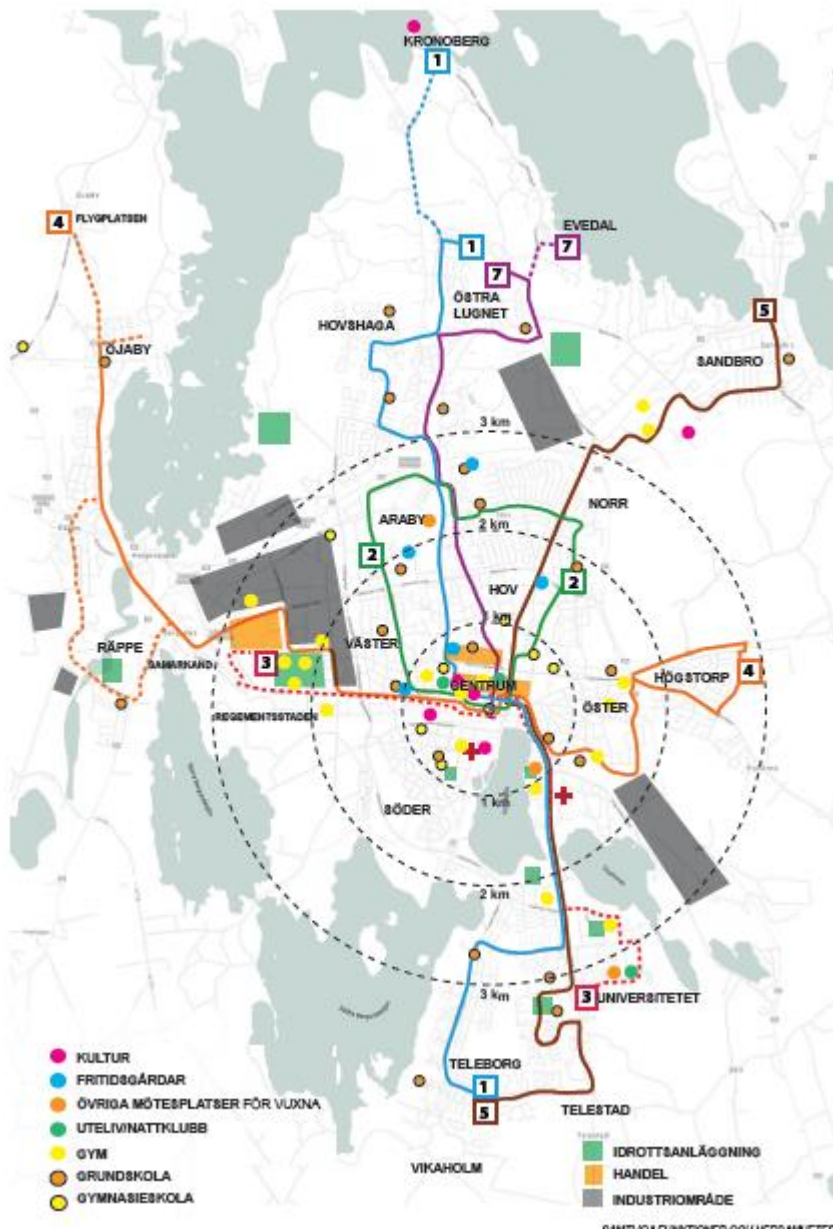
Steg 2: Nuläge



Frågor:

- Vad känner vi till och vad måste vi ta reda på?
- Vem eller vilka kommer att påverkas av förändringarna? Vilka grupper hörs, hörs inte?
- Hur ser den socioekonomiska strukturen ut? Ålder? Rumsliga och sociala kopplingar mellan centrum och perifera delar?
- Hur fungerar det för olika grupper att ta sig jobb, aktiviteter? Hur är möjligheten för ungdomar att ta sig själva till fritidsaktiviteter?





Svar:

- Främst gruppen ungdomar som nyttjar kvälls- och nattbusstrafiken. Identifierar deras målpunkter. Också skiftarbetande inom offentlig verksamhet, kulturarbetare samt deras målpunkter.
- Åldersstruktur: Många äldre i centrum och mer barnfamiljer med ungdomar i ytterkanterna.
- Socioekonomisk geografi: Relativt stora skillnader mellan områden som Araby, Öjaby, Evedal och Sandsbro.
- Mentala avstånd.

Steg 3: Sociala knäckfrågor



Vilka frågor kan vi inte ducka för?

- Obalans i delaktighet.
- Koppling mellan den lokala trafiken och regiontrafiken.
- Rörelsefrihet för ungdomar.

Steg 4: Sociala nycklar



- Inkludera ungdomar i dialogen. Delta i möte med Växjö kommun.
- Se över kopplingar lokal- och regionbuss och tågtrafik.

Steg 5: Konsekvensbedömning



- Ungdomars delaktighet.
- Koppling mellan den lokala trafiken och regiontrafiken.
- Rörelsefrihet för ungdomar.

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Vad händer när bussar slutar gå?

- De klagande blir nöjda.
- Länstrafiken sparar pengar.

MEN

- Rörligheten för ungdomar riskerar att försämrans.
- Tillgänglighet till/från centrum minskar överlag, främst vintertid.
- Stadsdelar längst ifrån centrum påverkas mest negativt.
- Bilåkandet riskerar att öka.
- Obalans i delaktighet.
- Eventuellt minskad attraktivitet för staden som helhet.
Nattbusstrafiken ett symbolvärde.

Resultat av processen

- Tillgänglighet till arbetsplatser för skiftarbetare inom vård och polis påverkas inte negativt.
- Tillgänglighet till kulturutbud för personer boende utanför Växjö stad påverkas inte negativt.
- Ökad delaktighet.
- Identifierat grupper att särskilt fokusera på.
- Identifierat vilka linjer som är viktiga att särskilt beakta.
- Samtalet, all information.

Vad har ni hört?

- Reflektera och dela med er.

Incheckning
SKA-metoden
Testcase
Utcheckning

Vad har vi gjort idag?

Delat erfarenheter och reflekterat kring:

- Begreppet social hållbarhet i transportsektorn
- Arbetsprocessen 6 olika steg + tankekarta
- 4 sociala aspekter
- 3 perspektiv
- Case, neddragning av kvälls- och nattbusstrafiken.

TACK!



REGION
KRONOBERG

Camilla.ottosson@kronoberg.se

Sunny.sandstrom@kronoberg.se

www.gronakronoberg.se

www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/