

Järnvägsutredning inklusive
miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Västlänken

en tågtunnel under Göteborg

Underlagsrapporter

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| 03 Byggskedet | 13 Mark, vatten och resursanvändning |
| 04 Gestaltning | 14 Park- och naturmiljö |
| 05 Grundvatten | 15 Samhällsekonomisk bedömning |
| 06 Kapacitet | 16 Samrådsredogörelse, utökat samråd |
| 07 Kostnadskalkyl och byggtid | 17 Sociala konsekvenser |
| 08 Kulturmiljö | 18 Stationslägen och stadsutveckling |
| 09 Linjesträckningar | 19 Säkerhet och robusthet |
| 10 Ljud och vibrationer | 20 Teknik |
| 11 Luftmiljö | 21 Trafikering och resanalys |
| 12 Magnetfält | |



Banverket Västra banregionen
Box 1014
405 21 GÖTEBORG
e-post: vastrabanregionen@banverket.se
www.banverket.se

Västlänken Underlagsrapport Sociala konsekvenser



Underlagsrapport
Sociala konsekvenser

Obs! En del mindre justeringar i materialet har gjorts efter det att denna underlagsrapport godkänts. Där det finns skillnader gentemot huvudrapporten gäller vad som sägs i den.

Projektledare
Hans Linderstad

Banverket

Författare
Sören Olsson

Göteborgs Universitet

Omslag: Haga Nygata. Fotograf Kjell Holmner

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	6
1.1 Västlänken	6
1.2 Framställningens logik	6
1.3 Sociala konsekvenser	6
1.4 Framtidsorienteringen	8
1.5 Resande med tåg	8
2. Västlänken och staden	9
2.1 Västlänken och Göteborgs city	9
2.2 Dagens citymiljöer	9
2.3 Stråk och platser	10
3. Analys av stationerna	12
3.1 Centralstationen och området därom- kring efter Västlänkens genomförande	12
3.2 Hagastationen	15
3.3 Stationen vid Korsvägen	16
3.4 Chalmersstationen	18
3.5 Lisebergsstationen	19
3.6 Mera övergripande	19
4. Trygghet i staden och på stationerna	21
4.1 Tryggheten i staden.....	21
4.2 Stationerna, tryggheten och trivseln.....	22
5. Västlänken och jämställdheten.....	23
5.1 Tillgänglighetens betydelse för jämställdheten	23
5.2 Västlänken och småbarnsfamiljerna	24

6. Västlänken och segregationen i samhället	25
6.1 Västlänken och boendesegregationen	25
6.2 Västlänken och samspelssegregationen.....	26
7. Måluppfyllnad	27
7.1 Västlänkens betydelse för stadsliv och citykaraktär	27
7.2 Västlänken och trygghetsfrågorna	28
7.3 Västlänken och jämställdheten	29
7.4 Västlänken och segregationen.....	29
8. En förändrad framtid.....	29
8.1 En successiv utveckling	30
8.2 Men om händelseförloppet blir ännu snabbare	30
BILAGA SOCIAL KONSEKVENSBESKRIVNING PERSPEKTIV OCH METODER	33

Sammanfattning

Västlänken kommer inte bara att innebära ett ökat tågresande utan också ha betydelse för framför allt hur centrala staden kommer att fungera. Stadsmiljön, trygghetsfrågor, jämställdhet och segregation är de frågor som främst behandlas i rapporten.

Ansatsen ”social konsekvensanalys” är hittills ganska oprövad. Det innebär att föreliggande text tillsammans med en rapport som behandlar metoder och perspektiv till viss del får ses som utvecklingsarbeten.

En första fråga handlar om hur Göteborgs city kommer att påverkas. Med city menas här centrala gator, torg och områden med ett rörligt folkliv och attraktiva miljöer. De olika stationernas och linjealternativens påverkan i detta avseende analyseras. Det linjealternativ som ur den här synvinkeln ter sig mest gynnsamt är utan tvekan det som innehåller stationer utom centralen också vid Haga och Korsvägen. Det alternativet knyter ihop Göteborgs city till en sammanhållen enhet och stärker utvecklingen av nya cityområden på Gullbergsvass och väster om Västra Hamngatan. Existerande miljöer stärks och en del nya attraktiva stråk kommer att utvecklas. Alternativet når resande till många arbetsplatser, flera stora enheter för högre utbildning och har stora möjligheter att förbättra knytningen mellan de stora publika attraktionerna vid Korsvägen, Skånegatan och Götaplatsen med övriga city. Alternativet med enbart en station vid Korsvägen missar den stora sammanbindningen med city som Hagastationen innebär. Haga-Chalmersvarianten är gynnsam för högre utbildning men Chalmersstationen har en mer begränsad roll för staden city. Av stationerna efter centralen har Haga högst resandeunderlag, därefter Korsvägen och sedan Chalmers.

Cityexpansionen kommer att vara positiv för många och påverka bilden av staden i den riktningen. Men cityexpansionen kommer också att kunna innebära att de negativa drag – otrygghet för vissa, kriminalitet, droger osv – ökar. I texten diskuteras möjliga insatser mot detta. Det är också viktigt hur stationer och uppgångar utformas. Generellt sett är det bra om så mycket som möjligt förläggs ovan jord och långa tunnlar undviks. I många fall är det också bra om ansvariga aktörer finns där nere så att inte all kontroll och service överlämnas till maskiner och elektronik.

Ser vi till jämställdhetsfrågor är det uppenbart att kvinnor använder kollektivtrafik mera än män och också har en positivare inställning (även om trygghetsfrågorna

är ett orosmoment till viss del). Västlänken kommer att gynna grupper som inte har tillgång till bil, inte minst yngre och kvinnor. Övergripande sett är detta bra för jämställdhetsutvecklingen. Möjligen kommer fler barnfamiljer att vilja flytta ut till ”stationssamhällen”. Det kan innebära att den hemansvarighet och lokala inriktning på resandet som kvinnor i större utsträckning än män uppvisar kommer att förstärkas för en del. Omfattningen av detta är svår att veta.

Priserna på fastigheter och boende kan förväntas öka något i centrala Göteborg. Det redan existerande mönstret för boendesegregation kommer – eftersom mönstret redan finns – att förstärkas något om inte andra insatser görs. Men utvidgningen av city erbjuder också nya möjligheter för skilda grupper att mötas och att finna sina platser i staden.

Som en avslutning på texten problematiseras utvecklingsperspektivet i några framtidsskisser som utgår från stigande energipriser, miljöproblem och fortsatt IT-utveckling. I stor utsträckning kommer utbyggnad av järnväg också då att te sig positiv.

1. Inledning

Den här texten ställer frågan vad genomförandet av Västlänken kommer att innebära socialt sett i Göteborg och regionen. Huvudmålet för Västlänken är att bidra till en hållbar tillväxt i landet genom att fler resor och transporter kan ske med järnväg. Nya, strategiskt välbelägna stationer i Göteborg ska därför byggas. Andra viktiga mål handlar om jämställdhet – ett resande som passar både män och kvinnor – trygghet vid stationerna och jämlikhet. Utifrån dessa mål sker en analys av hur stadskärnan att förändras, vad händer med tryggheten och det sociala livet kring stationerna, och om jämställdheten och bosättningsmönstren att förändras. Och vad händer på lång sikt, går det att skapa någon insikt i detta? Det är frågor som kommer att behandlas.

1.1. Västlänken

Den givna utgångspunkten för analysen är den stora infrastrukturella satsningen Västlänken. Tanken är att kapaciteten på järnvägstrafiken ska ökas kraftigt i Göteborg och regionen. I huvudsak ska detta ske genom att en ny station grävs ner under nuvarande centralstation samt att ny underjordisk järnvägsslinga leds till den södergående järnvägslinjen. För denna nya slinga under staden finns fyra alternativa sträckningar med nya stationslägen inplacerade. Det första mer begränsade alternativet utgår från att nuvarande stationsområde utvidgas istället för att grävas ner. Slingan skulle gå från centralstationen till en station i södra Gårda, här kallad Lisebergsstationen. Det andra alternativet innebär att en ny station istället etableras vid Korsvägen medan det tredje alternativet innebär att slingan går till en station vid Hagaparken för att därefter fortsätta till stationen vid Korsvägen. Det fjärde alternativet innehåller också Hagastationen men istället för Korsvägen skulle Chalmers bli det andra stationsläget efter centralstationen. Till detta ska också läggas en utbyggnad av tvåspårig järnväg så att det på sikt omfattar järnvägsbanorna till Trollhättan, Alingsås (som redan finns), Borås och Varberg. Det skulle innebära att pendeltrafik till dessa orter kan etableras. Också Bohusbanan kan på sikt byggas ut.

Förutom bansträckningar genom Göteborg och nya stationer är också stationsutformning, mera precisa stationslägen och uppgångar till marknivån föremål för prövning i den här planeringsomgången.

1.2. Framställningens logik

Västlänken kommer att medföra förändringar i resandeströmmen till och från Göteborg. I viss utsträckning kommer det att bero på vilken linjesträckning och vilka stationslägen som väljs hur stor resandeströmmen blir. Resandeströmmens storlek, antalet personer som passerar de olika stationslägena – detta som beräknas i särskild ordning – är själva förutsättningen för den sociala konsekvensbeskrivningen. Det är först om det blir substansiella förändringar i flödena av människor som vi kan anta att det också händer något med det sociala livet.

Samtidigt är det viktigt att inse att förändrade resandeströmmar inte bara är en konsekvens av järnvägens utbyggnad. Regional tillväxt kommer att generera mer resor och hur staden använder de möjligheter som skapas genom utbyggnaden kommer att ha betydelse. Om områden och verksamheter blir attraktiva och tillgängliga, om det uppstår ett intressant folkliv och intressanta miljöer så kommer det att påverka antalet resande påtagligt. Här finns kombinationseffekter som kan vara svåra att beräkna men viktiga att diskutera.

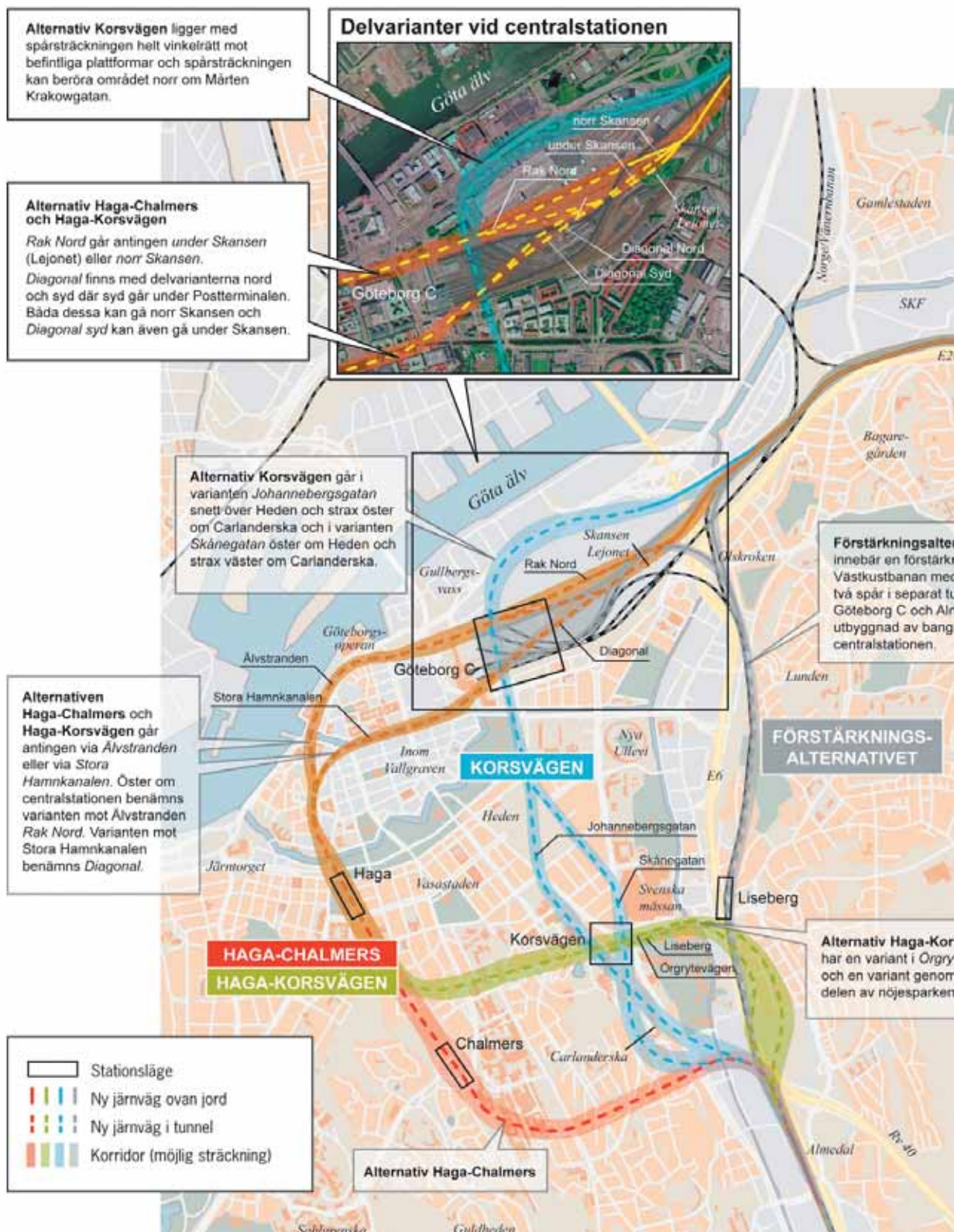
Grova prognoser över resandetillströmningen kommer som en följd av resonemanget ovan att vara den första punkten efter detta inledande avsnitt. Först därefter kommer den sociala konsekvensbeskrivning som är rapportens huvuddel.

1.3. Sociala konsekvenser

Det existerar inget etablerat innehåll i begreppet sociala konsekvenser och heller ingen etablerad metodologi för att hantera det. Det är som det ser ut i dagsläget ett tämligen ”öppet” begrepp. I en parallell rapport till denna diskuteras hur man kan handskas med den situationen. Det här arbetet får delvis ses som ett utvecklingsarbete.

Det centrala i en social konsekvensbeskrivning är att den snarare än att trä samma analytiska ram över alla analyser måste utgå från det specifika i den kommande förändringen. I det här fallet alltså järnvägsutbyggnaden. Därefter kan frågan ställas vilka sociala följder som då kan vara viktiga att analysera. I det här fallet är följande frågor är aktuella:

Hur kommer *stadslivet* att förändras? Kommer city att expandera, kommer stråk och platser få ett mer omfattande socialt liv som kommer att ha betydelse för stadens attraktivitet både för enskilda och för företag? Hur påverkas *trygghetsfrågorna*, framför allt på kvälls-



tid? Vilken betydelse har det vilken linjesträckning och vilka stationslägen som väljs?

Är det en del *grupper av människor* som kommer att vinna speciellt på förändringen? Hur blir det med *jämställdhetsfrågorna*, blir det kvinnorna som kommer att öka sin rörlighet mest? Kommer en eventuell city-expansion att påverka *segregationen* i staden, kommer nya bosättningsmönster att uppstå som en följd av att områden blir attraktivare och kanske dyrare att bo i?

1.4. Framtidsorienteringen

Det här är en del av planeringsprocess vars tidshorisont primärt är år 2020. Det kan beskrivas som en medellång planeringsperiod. Med en så stor satsning som Västlänken är det intressant att också ha ett ännu längre tidsperspektiv som lite ungefärligt kan anges till mitten av århundradet.

Alla prognoser är vidhäftade med osäkerheter. Men relativt kortsiktiga prognoser är naturligtvis säkrare. När ganska grova uppskattningar av resandetalet används, liksom resonemang om sociala konsekvenser baserat på tidigare erfarenheter borde träffsäkerheten vara relativt god. När det gäller mer långsiktiga bedömningar och beskrivningar ökar naturligtvis osäkerheten kraftigt. Samhället förändras, miljön kanske slår tillbaka och människors värderingar kanske ser rätt annorlunda ut. Det kan då vara en poäng att pröva alternativa framtidsbeskrivningar därför att det öppnar nya tankelinjer och skapar beredskap för enskilda människors och samhällets handlingar – både som möjligheter och nödvändigheter.

1.5. Resande med tåget

Idag görs knappt 50 000 resor per dygn med tåg till och från Göteborgsområdet. Majoriteten går av eller på tåget vid Göteborgs central. De beräkningar av det framtida resandet år 2020 som gjorts i planeringsprocessen pekar på att minst 50 000 fler per dygn jämfört med idag skulle ta tåget på grund av utbyggnad av Västlänken, ökad trafik och tillväxt i regionen. Om man använder de antaganden som lagts till grund för kollektivtrafikutredningen K2020 ökar detta tal till upp mot 200 000. Totalt skulle detta innebära att resandeströmmen skulle kunna öka 2020 mellan 50 000 och 150 000 per dygn.

Den första siffran, 50 -100 000 innebär ett reellt tillskott av människor i staden i kombination med byte av färdmedel, medan den andra inte gör bara det utan även handlar om att folk bytt transportsätt i än större utsträckning. Tillsammans anger siffrorna det antal människor som kan förväntas passera ett begränsat antal punkter – stationerna och deras omgivningar – i staden. Detta kan förväntas ge upphov till rätt betydande förändringar i miljön och är därför viktig att uppmärksamma.

Centralstationen (säckstationen och Västlänkens nedgrävda station) förväntas få en resandeström om 50-60 000 per dygn jämfört med 40 000 idag. Hagastationen förväntas få 20 - 30 000 av- och påstigande resande per dag medan Korsvägen skulle få 25-30 000 och Chalmersstationen 10-15 000. Skulle alternativet med Lisebergsstationen bli aktuellt som enda station utom Centralen skulle den senare komma upp i 100 000 per dygn.



Cafékulturen har kommit till Göteborg

2. Västlänken och staden

2.1. Västlänken och Göteborgs city

En central fråga i samband med planeringen av Västlänken är vad som händer i samband med dess genomförande med det vi kan kalla city i Göteborg. Det kan innebära att city förstoras, att delar av city blir mer eller mindre attraktivt för människor att komma till både för nöjen och arbete och för en del också att bosätta sig i. Företag med intresse av citymiljöer kan vilja söka sig dit och det kan över huvud taget påverka bilden av Göteborg, vad staden har att erbjuda som boendemiljö och som plats att besöka. Ser vi mer på den negativa sidan kan cityförändringar ha betydelse för trygghet och kriminalitet – men det är frågor som jag kommer att ta upp senare i texten.

Man kan definiera city på många olika sätt. Det är tex vanligt att utgå från täthet i verksamheter, ekonomisk och administrativ maktkoncentration, ibland är det mest en slags administrativ indelning där någon eller några av dessa faktorer finns med i bilden. Centralt i citybegreppet är i varje fall det vi kan kalla för det offentliga stadslivet, enkelt uttryckt om det finns ett rörligt folkliv på gator och torg. I storstäder kan man ofta tala om en kosmopolitisk atmosfär som är förknippad med detta folkliv och som utgår från att det dominerande inslaget utgörs av folk som inte känner varandra, de är främlingar för varandra och stadslivet karakteriseras av anonymitet i den här meningen. Detta folkliv och denna kosmopolitiska karaktär finns också i storstäder bara i vissa avsnitt av staden. Begreppet city och cityoffentlighet får därför också en avgränsande karaktär.

Det kan vara rimligt att peka på att när begreppet city-offentlighet (eller kosmopolitisk offentlighet) används så ligger i detta inte bara en fråga om kvantitet när det gäller folkliv utan också kvalitet. Platser eller stråk med cityoffentlighet är attraktiva för människor att uppsöka och vistas på även om de också är platser att uträtta ärenden på. Det är miljöer där folk kan se och ses, mötas eller bara passera och ändå känna att de varit i en tilltalande miljö. Det betyder att platser som bara är exempelvis omstigningsplatser för kollektivtrafik, eller platser som man måste passera för att komma till något annat som är mera intressant oftast inte har denna kvalitet.

Attraktiviteten ligger som regel i en kombination av folkliv, verksamheter och fysisk miljö. Attraktiva miljöer har verksamheter som kaféer och restauranger, butiker och publikt kulturella verksamheter. Inte nödvändigtvis allt men gärna i en blandning som innebär att olika grupper av människor söker sig dit och att det blir omväxling och rörelse i miljön. Variationen i den fysiska miljön är också viktig. Gärna en fysisk struktur i samband med verksamheter så att det blir ett samspel mellan inne och ute. Och så att fotgängarna prioriteras eftersom cityoffentligheten handlar om människor som ser varandra, om mötesplatser och socialt samspel.

2.2. Dagens citymiljöer

Göteborg är ingen världsstad som New York eller Paris. Den sociala täthet som karakteriserar vissa avsnitt av sådana städer finns knappast här och kommer inte heller att uppstå. Men det finns ändå gator och torg där det oftast går att hitta ett rörligt folkliv, stråk och platser som många människor gärna uppsöker när de ska ta lunch, roa sig på kvällen eller bara ta vägen hem från jobbet. Eller som besökare och turister uppsöker när de kommer på besök.

Som en utgångspunkt för att analysera de förändringar som Västlänken kan komma att medföra ska de stråk och platser i Göteborg som idag har *citykaraktär* identifieras. En mera grundad empiri om detta saknas med undantag av en studie över en del av centrala staden som genomfördes för några år sedan (Olsson 1998). Det som följer är snarast bedömningar från och kan säkert i delar diskuteras och ifrågasättas. En problematik som hänger samman med bedömningen är onekligen den ibland stora variationen över tid – både när det gäller dygnet, veckan och säsongen – som gäller för de flesta miljöer. Kungsporsavenyn har ju exempelvis ett mycket livligt folkliv de flesta dagar med hyggligt väder. Fredags- och lördagsnätter pågår ett intensivt folkliv i avsnittet mellan Vasagatan och Parkgatan. Men det är ganska glest med folk som i de flesta fall då verkar skynda till arbetet, säg vid åttatiden, på morgonen. I de flesta fallen handlar bedömningarna om hur det ser ut en bit fram på dagen och på kvällstid.

2.3. Stråk och platser med citykarak­tär

På vissa platser och i vissa stråk är folklivet extra intensivt. Här är ett urval i de centrala delarna av Göteborg.

Nordstan – invändigt

Brunnsparken med Lejontrappan

Järnvägsstationen – invändigt

Fredsgatan

Östra Hamngatan fram till Gustav Adolfs torg

Kungsgatan fram till Kaserntorget

Västra Hamngatan

Korsgatan i delar

Kungsportsplatsen

Saluhallen – invändigt

Kungsportsavenyn

Vasagatan

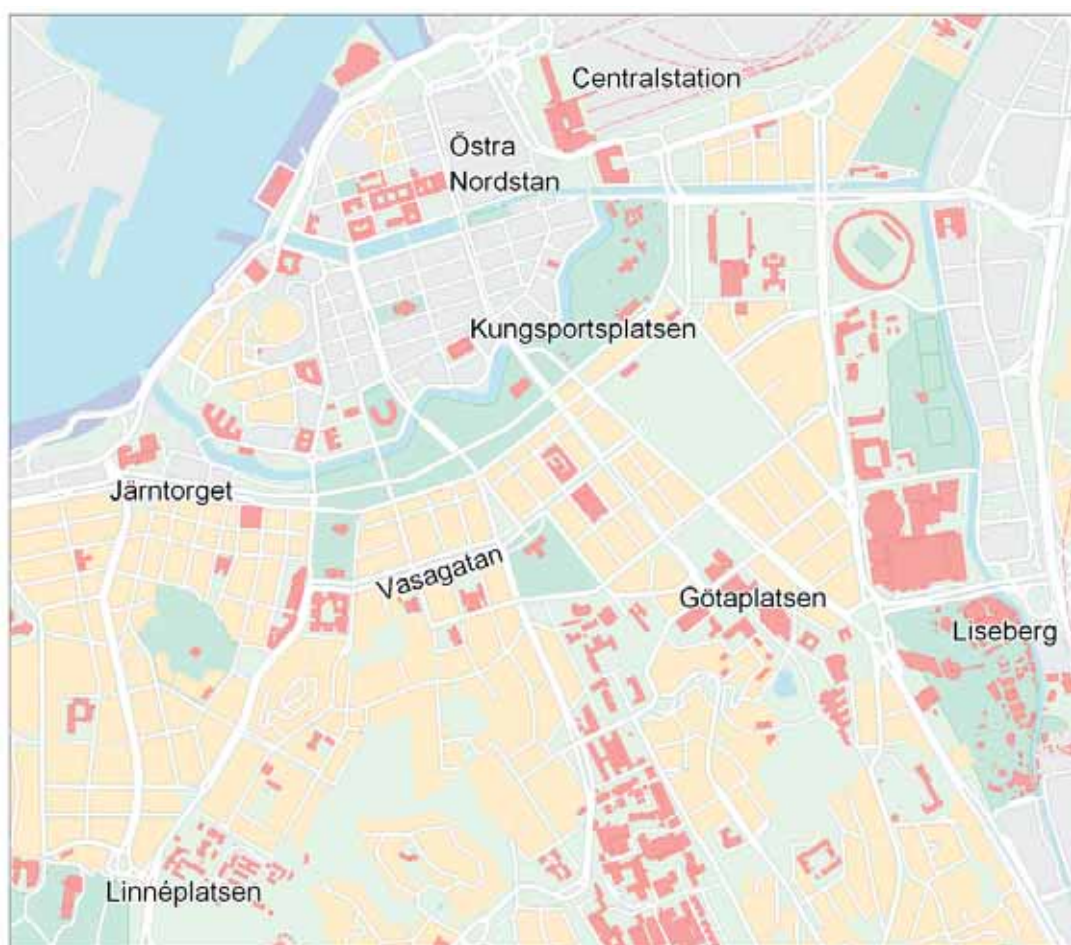
Haga Nygata

Linnégatan

Järntorget:s södra del

Andra Långgatan närmast Järntorget

Liseberg sommartid, gångvägen upp mot Korsvägen och ytan framför Världskulturmuseét och Univer­seum





Cityområdet

Även om man i första hand kan säga att vissa platser och stråk uppfyller kriterierna för cityoffentlighet så är det också så att närbelägna gator och torg påverkas av detta. Därför är det ofta rimligt att tala om områden som präglas av cityoffentlighet. På ovanstående karta har detta skisserats. Återigen behöver kanske påpekas att enskilda detaljer i detta inte är så intressanta. Kartorna och beskrivningarna är utgångspunkter för bedömningen av vad som kommer att ske i samband med att Västlänken genomförs.

3. Analys av stationerna

3.1. Centralstationen och området däromkring efter Västlänkens genomförande

I tur och ordning ska nu en genomgång göras av vad som kan förväntas hända kring Centralstationen, Hagastationen, Chalmersstationen och stationen vid Korsvägen. Därefter sker en samlad bedömning av effekterna av Västlänken för cityfrågan.

Det prognosticerade antalet resande till och från centralstationen beräknas alltså vara i storleksordningen 50-60.000 personer år 2020. Det en dryg fördubbling jämfört med dagens siffror. Tillsammans med bussterminalen vid Nils Erikssonsplatsen och spårvagnshållplatsen på Drottningtorget kommer hela detta kollektivtrafikkomplex att utgöra en mycket viktig centralpunkt i staden där många människor kommer att passera och

också många kommer att stanna till när de väntar på att komma vidare. Det kommer att bilda underlag för ännu fler serveringar och butiker än i dag, konferenslokaler och liknande. Den underjordiska delen kommer att ha så pass stora resandeströmmar att det blir underlag för serveringar och butiker.

Men centralens roll i staden kommer framför allt att vara en passageplats, inte ett ställe som folk uppsöker för annat än att förflytta sig vidare. Den viktiga frågan i perspektivet ”city” och ”cityoffentlighet” är snarare hur det ökande antalet resenärer kommer att påverka omgivningen. Idag ligger centralstationen delvis avskuren från omgivningen via trafikleder. Frågan är också hur sambandet mellan stationsområdet och omgivningen ska komma att se ut.

Här nedan finns en karta med centralstationen som mittpunkt och två cirklar som anger 400-metersavstånd respektive 800-metersavstånd till denna mittpunkt. Tanken är att det för de flesta människor tar det c:a 5 respektive 10 minuter att gå dessa sträckor. 5-minutersavståndet används ofta som ett mått på närhet till



Karta med 400-meters och 800-metersavstånd från centralstationen

dagligvarubutiker medan 10-minutersgränsen möjligen kan utgöra ett mått på människors vilja att förflytta sig till fots när man inte behöver bära några tyngre saker, dvs på väg till jobbet eller till nöjen. Naturligtvis finns det ett visst godtycke i mått av det här slaget men de pekar ändå på rimliga gränser för vad vi skulle kunna kalla för ett influensområde.

I det som ovan kallats influensområdet ingår några delar som ska behandlas särskilt. Det är Gullbergsvass, Östra Nordstan samt Drottningtorget och Stampen.

Gullbergsvass är idag ett område till stor del använt för godshantering. Den kommer att med all sannolikhet att försvinna och ett mycket stort centralt område kommer att frigöras för annan bebyggelse och verksamhet. Alldeles oberoende av Västlänkens genomförande kommer detta att genom sitt centrala läge i staden vara attraktivt för både bostadsbyggande och företag. Dess sydvästra del ligger inom 400-metersgränsen från centralstationen och större delen av området inom 800-metersgränsen. Ett ökat tågresa kommer därför rimligen att ha betydelse för området. Om stationen förläggs så att en uppgång hamnar i eller nära västra delen av området kommer betydelsen ytterligare att öka. Dessutom ligger den västra delen nära Södra älvstranden – där planering pågår för byggande – och Gullbergsstrand. En hårt trafikerad led är dock en avskiljande barriär mot det området för närvarande.

Gullbergsvass kommer alltså att vara ett attraktivt utbyggnadsområde. Men kommer det att bli ett stillsamt område för boende och företag eller kommer det att bli en del av city med åtminstone något stråk och någon plats som får citykaraktär i den mening som beskrivits tidigare? Områdets avskildhet pekar idag mest på det förstnämnda alternativet. Det är omgivet av stora biltrafikleder och centralstationens spårområde. Det är i stort bara mot trafikcentrat med bussar och tåg som området har en bra koppling för fotgängare. I sig är det ingen liten fördel men det förefaller inte troligt att det kommer att räcka. Om området får en bättre koppling till älvstranden och operaområdet, till Stampen på andra sidan järnvägen och till Gullbergsstrand kommer det att betyda att området inte upplevs som en isolerad eller i varje fall avskild del av staden. Lågbroar är här en möjlighet men blir inte alltid särskilt använda. I varje fall är sambandet med övriga staden en viktig faktor för Gullbergsvass framtid.



En skiss på hur Gullbergsvass närmast Göteborgs central kan utformas

Samtidigt är det viktigt att inse att sambandsfrågan bara är en av flera förutsättningar för citykaraktären. Som beskrivs i metodrapporten karakteriseras attraktiva stadsrum och miljöer av

- att det finns ett samspel mellan folk som vistas där och folk som passerar förbi
- att de har en till stor del småskalig karaktär som skapar variation och ansvarighet för miljön
- att det finns verksamheter som vänder sig ut mot gaturummet så att det kan uppstå ett samspel mellan inne och ute
- att det finns verksamheter eller miljöer som fungerar som attraktioner
- att de gående åtminstone på några stråk och platser sätts i första rummet

Frågan om Gullbergsvass framtida karaktär är utan tvivel en central stadsbyggnadsfråga, viktig för hela staden. Det är en fråga om utnyttjande av ett centralt beläget område men det är också en fråga om en möjlig cityexpansion. I varje fall den västra delen av området har stora förutsättningar att bli en levande del av stadens city. I sig kommer också en sådan utveckling i nästa steg att ha betydelse för Västlänken och för människors intresse av att använda den kollektiva trafikapparaten som ligger alldeles nära området.

Östra Nordstan är redan nu med sitt inomhuscentra som innehåller mängder av butiker och arbetsplatser en del av stadens cityområde. Stor del av inomhusgatorna har med sitt omfattande folkliv och rörelser citykarak-

tär. En del av detta hänger samman med att köpcentrat fungerar som passage i förhållande till centralstationen och bussterminalen. Det är vägen in mot övriga city och centrala stadsdelar för de som går trots att vare sig vägen genom gångtunneln eller över Nils Erikssonsgatan ter sig speciellt attraktiva. Men Nordstans utbud och vägen över mot Brunnsparken-Fredsgatan och mot Gustavs Adolfs torg är uppenbart bättre än andra vägar. De som passerar är en inte obetydlig del av besökarna i Nordstan, c:a en fjärdedel enligt en beräkning för några år sedan, och är en viktig del av folklivet och kundunderlaget.

När tågpassagerarna genom Västlänken ökar till mer än det dubbla förefaller det rimligt att anta att Nordstan kommer att stärka sin roll i Göteborgs city. Det kommer fortfarande att vara den här vägen som folk väljer för att komma vidare in i staden. Om gångvägarna in mot centrat kan göras mer attraktiva kommer det ytterligare att stärka den bilden. Om en del av gångtrafiken kommer att ske över jord – mot Nils Erikssonsgatan – kommer det att leda till att verksamheter öppnas längs den gatan. Tillsammans med att Götaleden grävts ned och att Södra Älvstranden blir ett attraktivt område kommer det troligen också att bli intressant att öppna den norra yttre sidan av affärscentrat för publika verksamheter. Tillsammans skulle förändringar av detta slag ha stor betydelse för sidor som idag har en ganska trist karaktär. Det skulle helt enkelt bli en förbättrad stadsmiljö och miljön kring dessa tre delar – Nordstan, Södra älvstranden med Operan och centralen-bussterminalen – skulle knytas ihop.

Stampen ligger med sin västra spets inom femminutersgränsen från centralen. Större delen av området ligger dessutom inom 10-minutersgränsen. Redan nu finns ett byggintresse riktat både mot en del ytor som inte är bebyggda liksom mot en del av den äldre bebyggelsen. Samtidigt ligger området med undantag av just den västra spetsen lite isolerat från övriga city trots att avstånden inte är så stora. Området genomkorsas också av en tungt trafikerad infartsgata. Det förefaller rimligt att anta att just den västra biten av området tydligast kommer att öka sin attraktivitet och möjligen kommer det att kunna betraktas som ett område med citykaraktär. Om det skulle bli en förbindelse över till Gullbergsvass blir den utvecklingen möjligen ännu tydligare. I den övriga delen av området förefaller det inte troligt att förändringstrycket kommer att öka – det är på sina ställen stort nog – och inte heller att detta kan komma att betraktas som en del av city.

Drottningtorget gränsar i norr till centralstationen även om man också kan säga att den biltrafikled som stryker längs den gamla stationsbyggnaden utgör en barriär för fotgängare till och från torget. Det stora och delvis storslagna torget fungerar idag framför allt som omstigningsplats för spårvagnstrafiken och för lokal busstrafik. Stora matcher på Nya eller Gamla Ullevi utgör och kommer antagligen ännu mer att utgöra ett undantag med många som passerar. För att komma in mot centrala staden förefaller få fotgängare annars att ta den här vägen utan väljer som jag förut pekat på vägen genom Nordstan. Det verkar rimligt att anta att det också efter Västlänkens genomförande kommer att se



Station Haga får en entré i Alléstråket

ut så. Trycket på den lokala kollektivtrafiken på torget kommer säkert att öka. Ur fotgängarnas synvinkel - dvs om de ska vidare med dessa transportmedel – är det uppenbart en fördel om en av den underjordiska stationens uppgångar mynnar på torget. Det skulle kunna innebära att torget blir mera befolkat och att det blev underlag för ytterligare verksamheter och butiker. Men det kommer knappast att förändra torgets begränsade roll för gångtrafiken in mot övriga city.

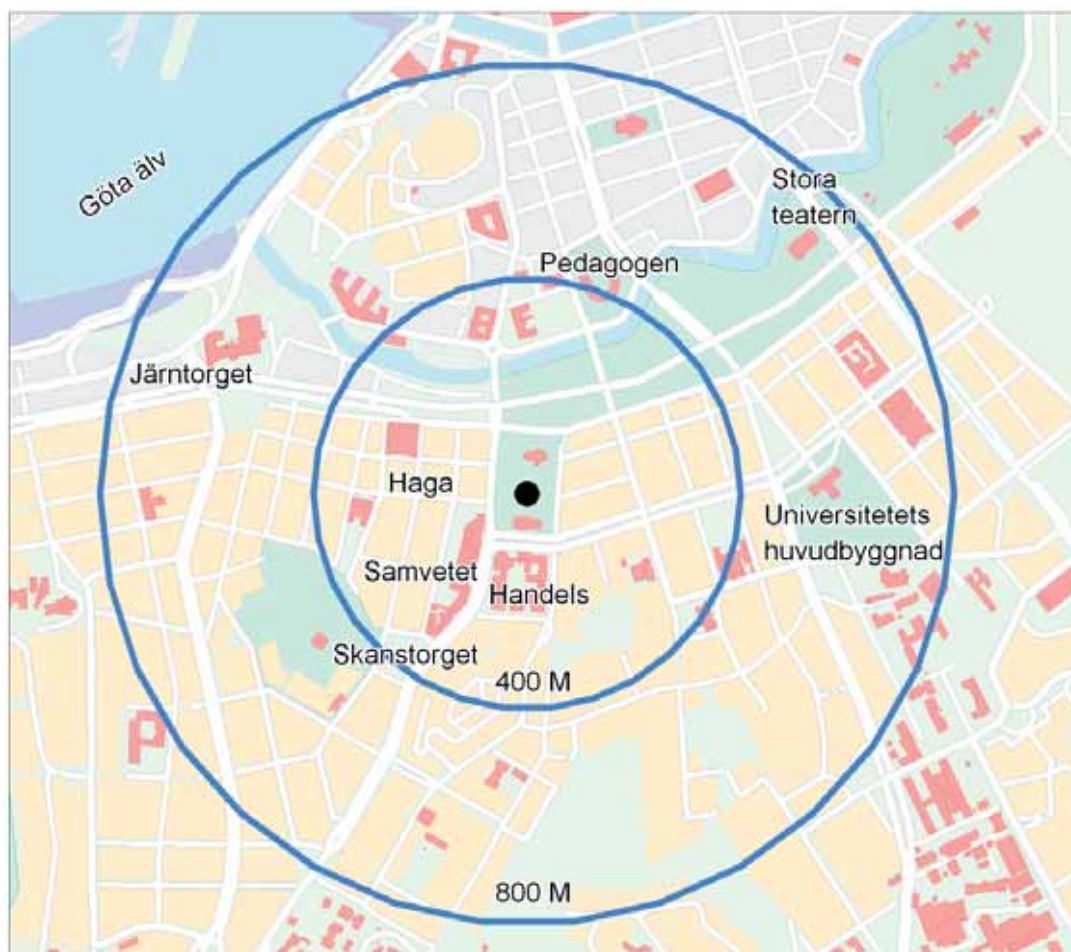
I det ovanstående har inte de olika stationslägena och lägen för uppgångar till jordnivån berörts annat än undantagsvis. De skilda lägena ger inte så stora differenser för de frågor som blir belysta i texten. Det blir i de flesta fall inte särskilt stora skillnader i avstånd medan däremot hur gångvägar arrangeras kan komma att betyda en del.

3.2. Hagastationen

Hagastationen kommer enligt planerna för närvarande att ligga under Hagaparken, dvs det öppna grön- och

vistelseområde som ligger mellan Hagakyrkan och gamla stadsbiblioteket (nuvarande Tidskriftsbiblioteket som är en del av Göteborgs universitet). En uppgång planeras ligga vid nuvarande spårvagnshållplats strax norr om kyrkan och den andra uppgången precis väster om biblioteket, mot Vasagatan. Framför allt den första men också den andra uppgången är placerad där det redan idag finns omfattande spårvagns- och busstrafik. Det förefaller troligt att stationen därför kommer att utnyttjas av många som ska fortsätta resandet.

30.000 personer beräknas stiga av eller på stationen. Som framgår av kartan nedan nås stora delar av centrala staden inom 10-minutersavståndet. I väster ligger större delen av Långgateområdet innanför gränsen, i söder större delen av Annedal och Kommendantsängen, i öster kommer delar av Avenyn med och i norr omfattas större delen av området Innanför Vallgraven. Inom 5-minutersavståndet från stationen nås tre stora utbildningsenheter inom universitetet – Handelshögskolan, Samvetet med samhällsvetenskapliga institutioner och Pedagoger som flyttar in om något år i nya lokaler - samt större delen av Haga och en stor del av



Karta över Hagastationens influensområden

Vasastaden. Om Hagastationen blir verklighet kommer den att innebära en ökad tillgänglighet till arbetsplatser och utbildningar och för många boende i området. För personer, såg i Alingsås eller Borås, som arbetar eller studerar inom området kommer utbyggnaden att betyda mycket.

Hagastationen kommer att hamna i en *existerande stadsstruktur* där tillskotten av nya byggnader kommer att vara rätt begränsad. Det är i stort bara den nuvarande parkeringsplatsen strax nordväst om spårvagnshållplatsen Hagakyrkan där sådan expansion kan tänkas (existerande grönområden är knappast rimliga att använda). I förhållande till nuvarande situation innebär detta att Västlänken inte kommer att föra med sig så mycket mer människor ut i området även om det blir en del. Men rörelsemönster och citykaraktären i delar kommer att påverkas på ett sätt som är värt uppmärksamhet.

Inom 10-minutersavståndet från stationen ligger stora centralt belägna bostadsområden och många arbetsplatser som kommer att få ökad tillgänglighet genom Västlänken. De universitetsinstitutioner som nämnts kommer tillsammans att ha ett studentantal som överstiger 10.000 och anställda kring 1000 personer om vi utgår från dagens siffror. Universitetsinstitutioner som är placerade inne i stadens har en viktig roll för det som ovan kallats citykaraktär. Ingen enskild verksamhet förmår att på samma sätt skapa liv och rörelse i en miljö säger Gehl och Gemsöe (1996) i sin stora analys av Köpenhamns centrala delar. Här kan vi se detta i den utveckling som skett med Vasagatan som på en femtonårsperiod förvandlats till ett attraktivt stråk där i stort varje tillgänglig lokal har utnyttjats till kafé eller liten restaurang och där många rör sig på gatan dagtid. Haga Nygata har genomgått en liknande utveckling även om karaktären är annorlunda.

Inom 10-minutersavståndet ligger också ett antal attraktioner, vilket i det här fallet främst innebär gatumiljöer snarare än stora publika enheter med evenemang eller utställningar. Det är en rad sådana miljöer – Avenyn, Vasagatan (främst dagtid), Haga Nygata som utvecklats till ett betydande turistmål, Järmtorget och Linnégatan, Kungsgatan och Vallgatan. Södra älvstranden kommer kanske att utvecklas till en sådan miljö.

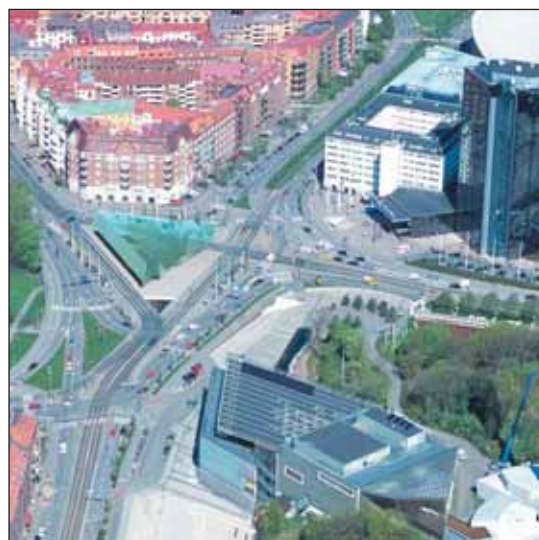
De här förutsättningarna kommer troligen att innebära att områdena där uppgångarna kommer fram blir områden med mycket liv och rörelse. Inte minst kommer detta att gälla den som ligger norr om Hagakyrkan som redan nu är en relativt frekventerad spårvagnshållplats. Med Pedagogen och tillskott av andra skäl kommer detta att bli en viktig punkt i staden.

Den tillkommande Pedagogen, liksom andra arbetsplatser norr om Rosenlundskanalen, kommer att gynnas av den nya stationen och det kommer att skapa liv och rörelse inom ett område som idag ligger lite vid sidan av city. Förmodligen kommer det att innebära att det området närmast vallgraven väster om Västra Hamngatan kommer att utvecklas mot en citykaraktär. Det kommer i så fall både att innebära att city utvidgas och binds ihop tydligare än idag.

Allégatan kommer att ha möjligheter att utvecklas till ett livaktigt stråk ner mot Järmtorget – om biltrafiken på den bit som ligger närmast uppgången och hållplatsen vid Hagakyrkan kan dämpas. Vasagatans roll som ett centralt stråk i staden kommer att stärkas. De attraktioner i form av gatumiljöer som nämnts ovan är inte minst attraktioner kvällstid (Avenyn, Järmtorget, Linnégatan). Det kommer att innebära att stationen och uppgångarna också kommer att vara befolkade på kvällstid även om den stora strömmen av människor kommer på dagen till arbetsplatser och utbildningar.

3.3. Stationen vid Korsvägen

Stationen vid Korsvägen kommer att ligga under den nuvarande kollektivtrafikplatsen som är en viktig knutpunkt i staden för spårvagn och bussar. Runt denna plats dit ligger en rätt starkt trafikerad rondell för bilar. Fem gator med omfattande biltrafik leder fram till Korsvägen. Uppgångarna från stationen kan därför komma att placeras utanför denna rondell för att undvika att fotgängarströmmar stoppar upp biltrafiken. I planerna finns också en möjlig uppgång på Götaplatsen som



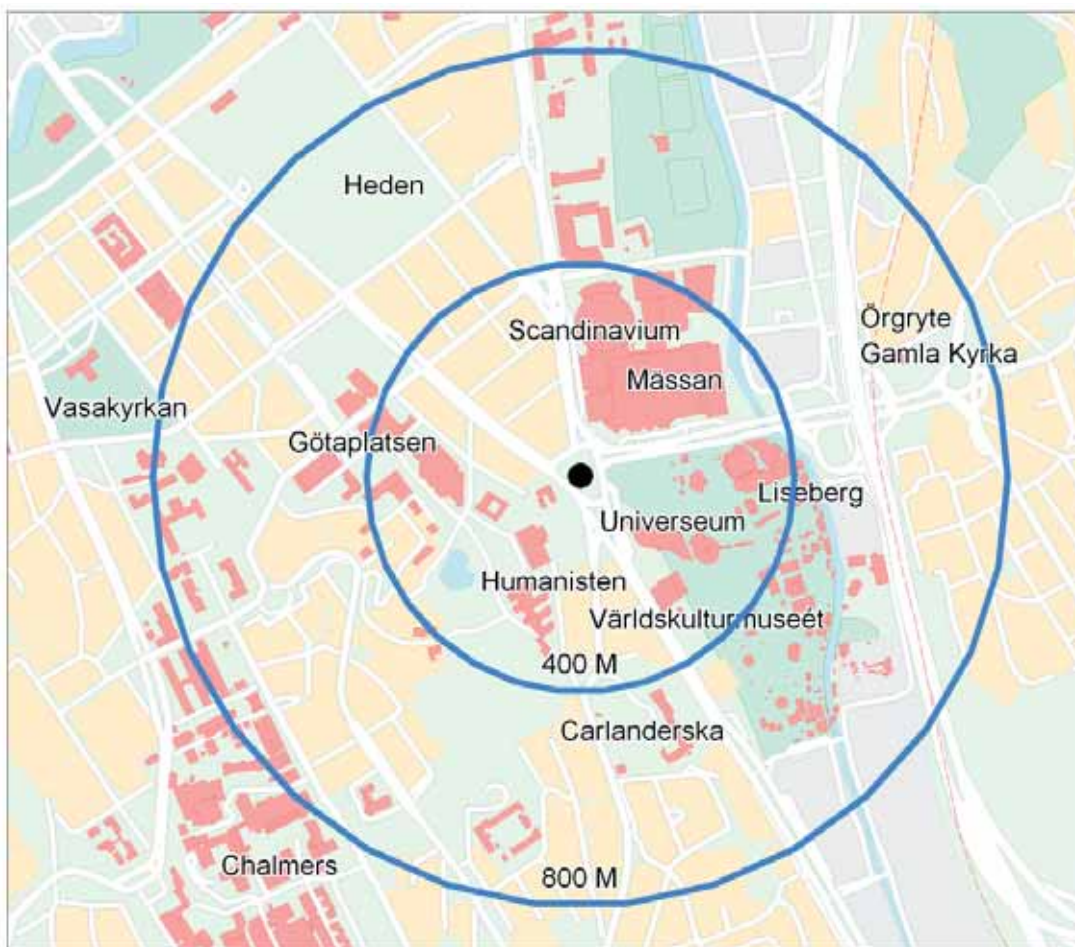
Den breda nedgången från Universeum och Liseberg kan anas på denna skiss

ligger nästan 400 meter från Korsvägen. Enligt prognoserna skulle 25-30.000 resande använda stationen per dygn vilket innebär att den skulle få nästan lika många resande som Hagastationen. Eftersom stationen hamnar under en betydande knutpunkt för kollektivtrafiken kommer det att finnas en betydande omstigning här. Spårvagnen från Korsvägen tar sig tex på bara ett par minuter upp till Chalmers. På ytterligare tre-fyra minuter når man Sahlgrenska sjukhuset.

Stationen hamnar i en existerande stadsstruktur där möjligheter till nybyggnation är tämligen begränsad. Innanför 10-minutersgränsen ligger bostäder och arbetsplatser i delar av Vasastaden, större delen av Hedenområdet samt stora delar av Johanneberg. Men här måste vi också se att höjdskillnader upp till de mesta av Johanneberg är så pass stora att de kommer att utgöra en barriär för fotgängare. Inom gränsen ligger också betydande utbildningsenheter i Humanisten och universitetsbiblioteket.

Det som i första hand dock skapar karaktären på närområdet är de stora publika attraktionerna. Det är bara ett par minuters gångavstånd till Liseberg, Universeum, Världskulturmuseet och Svenska Mässan. På ytterligare ett par minuters avstånd ligger Scandinavium och Götaplatsen med dess kulturella institutioner. Ett underjordiskt biopalats öppnar dessutom snart. Verksamheterna kring Liseberg skapar ett område som nog kan sägas ha citykaraktär men som ligger utan riktig koppling till Göteborgs övriga city. Ett skäl till att försöka förlägga en av uppgångarna till just Götaplatsen trots avståndet till stationsläget är ambitionen att koppla ihop området kring Korsvägen med city.

Boende och arbetande inom området kommer naturligtvis att kunna dra nytta av den tillgänglighet som skapas via Korsvägenstationen. Det rör ganska stora grupper även om det inte når upp till Hagastationens potential. Kopplingen till övrig kollektivtrafik är också viktig. Men det som framför kommer att ha en mer genomgripande betydelse är den tillgänglighet till de



Karta över Korsvägenstationens influensområde:

stora publika attraktionerna som skapas. Göteborg är unikt genom att dessa ligger centralt och relativt samlat placerade och därmed kan nås från – som i det här fallet – en punkt för kollektivtrafik i staden. Korsvägenstationen kommer att innebära att folk i exempelvis Alingsås eller Varberg som ska gå på Scandinavium eller Världskulturmuseet inte behöver ta bilen utan snabbt och enkelt tar tåget och bara har några hundra meter att gå när de är framme. Och efter evenemangen kan de äta eller ta en öl på Avenyn och titta på folklivet innan de efter en kort promenad tar sig hem. För Göteborgs attraktivitet som turistort och evenemangsort kommer detta rimligtvis att betyda en hel del. Det förefaller som om detta kommer att vara stationens viktigaste roll för staden.

Samtidigt kommer detta att innebära stora variationer i resandet till stationen över dygn, vecka och säsong. Det förefaller troligt att sommarturisterna som ska besöka Liseberg eller de stora museerna under den perioden kommer att göra stationen välbesökt, liksom mässan eller de stora matcherna på Scandinavium vid särskilda tillfällen. Men en vintervardag när inget av

detta sker kommer det att vara betydligt glesare även om det finns en potential i de boende och arbetande som finns i närområdet och inte minst i de resenärer som byter transportmedel i denna knutpunkt.

Primärt är bättre med korta uppstigningar från stationsområdena (men detta ska komma tillbaka i texten mera principiellt). Inte som i tanken med en lång tunnel till en uppgång på Götaplatsen vilket finns i samband med några stationslägen. Att få till ett bra samband mellan Korsvägen och attraktionerna där och Götaplatsen-Avenyn är utan tvivel önskvärt. Det borde gå att hitta en lösning som innebär att ett attraktivt stråk ovan jord skapas.

3.4. Chalmersstationen

Chalmersstationen är tänkt att hamna under nuvarande hållplats för spårvagnar och bussar vid entrén till Chalmers från Aschebergsgatan. Eftersom höjdskillnaden från centrala staden upptill Chalmers är betydande hamnar stationen rätt djupt under markytan. Önskan



Karta över Chalmersstationens influensområde

om ett samband med Kapellplatsen/Landala torg har inneburit att en relativt lång tunnel från stationen planeras. Hållplatsen ovan jord har redan utvecklats till att bli rätt betydande bl.a genom den tunnel som gör att spårvagnen som tidigare nämnts bara har ett par minuter till Korsvägen. Åt andra hållet går det på tre-fyra minuter till Sahlgrenska.

Liksom när det gäller Haga- och Korsvägenstationerna hamnar stationen vid Chalmers i en existerande stadsstruktur med små möjligheter att bygga nytt även om det också här finns mindre delar där detta kanske kommer att ske. 10-minutersgränsen innefattar förutom Chalmers som i sig är ett stort område, Landala, stora delar av Johanneberg, södra delen av Vasastaden samt stora delar av Guldheden. Sahlgrenska hamnar precis utanför 10-minutersgränsen. Samtidigt gör höjdskillnaderna att det skapas barriärer för fotgängare mot Guldheden och Sahlgrenska, delvis också mot Vasastaden och Johanneberg. Jämfört både med Hagastationen och Korsvägenstationen har stationen vid Chalmers ett betydligt mindre befolkningsunderlag. Inom området ligger inte heller några publika attraktioner av den karaktär som finns inom räckhåll från de andra stationerna. Resandeströmmen har prognosticerats till 15-20.000 personer per dygn vilket i sig inte är ett litet antal människor även om det är betydligt lägre än för Haga och Korsvägen.

Ingen del av influensområdet kan sägas ha citykaraktär. Kapellplatsen eller Landala torg är visserligen ett rätt livaktigt torg men har snarast karaktären av ett lokalt torg lite på avstånd från city. Chalmers med sina 12.000 studenter och många anställda är en mycket stor enhet inom influensområdet. Man kanske skulle kunna vänta sig att Chalmers studenter och anställda skulle skapa liv och rörelse i angränsande stadsområden. Lite spiller väl också över – på Dr Fries torg i södra Guldheden gynnas restaurangen dagtid av närheten till Chalmers och likadant är det för Kapellplatsen. Men i huvudsak är Chalmers ett stort eget område som ligger för sig och lever för sig med matställen, kårhus och annat. En aning karikerat skulle man kunna säga att det är ett campus i stadsmiljö (de flesta campus ligger ännu mera avskilt utanför städerna). En station vid Chalmers kommer knappast att förändra detta.

För Chalmers liksom för andra som bor och arbetar i området kommer naturligtvis en station här att betyda ökad tillgänglighet och därmed göra både utbildning och området attraktivare. Från stationen kommer det som nämnts också att via spårvagn och buss att vara nära till andra centrala platser i staden.

3.5. Lisebergsstationen

Lisebergsstationen hamnar, jämfört med övriga stationer, i ett relativt ogynnsamt läge. Den kommer att få en tunnel till nuvarande station på den södergående bansträckningen och mycket långa tunnlar för att nå Gårdas verksamhetsområde. Liseberg hamnar in under femminutersgränsen men i övrigt nås mycket lite av stadens boende och verksamheter från den här stationen.

3.6. Mera övergripande

Den analys som hittills gjorts har dels varit baserad på hur många människor som skulle komma att gå av eller på vid respektive station. Dels har den varit baserad på vad resandeströmmen skulle betyda för stadens city. Här har ambitionen varit att skilja mellan resande som är boende-arbetande-studerande och besökare till olika typer av attraktioner. Med city avses i det här sammanhanget att det finns en viss täthet och kvalitet i det offentliga stadslivet på gator och torg – detta som karakteriserar större städer och som är en viktig del i deras attraktionskraft både för stadsinnevånare, besökare och många företag. Här finns ett ömsesidigt beroende mellan Västlänken och city. City förutsätter att det kommer folk, att stråk och platser utvecklas och för det kan Västlänken spela en stor roll. Men utvecklingen av city, dess attraktivitet, kommer också i sin tur att ha betydelse för hur många som reser med till de olika stationerna.

När det gäller citykaraktären på olika stadsområden är utgångspunkten det som tidigare kallats influensområde som innefattar det område som man når till fots inom fem respektive tio minuter från den aktuella stationen. Kort sägs några ord om varje stations potential innan slutsatser om de olika linjedragningar presenteras och jämförs.

En underjordisk centralstation kommer att öka antalet resande kraftigt. Den kommer att ha betydelse för att Gullbergsvass blir ett nytt centralt område i staden och inte minst för att områdets västra del blir en del av city med närhet till Nordstan och Södra Älvstranden-Operaområdet förutom centralstationen. Östra Nordstan roll som kommersiellt centrum kommer att förstärkas och västra Stampen kommer kanske att bli en del av city.

Hagastationen kommer att få en stor resandeström som omfattar både boende och arbetande i influensområdet. Universitetets tre stora enheter – Handels, Samvetet och inom något år Pedagoger – kommer att gynnas av stationen. Studenter har stor betydelse för citylivet

och området mellan stationen och Västra Hamngatan kommer att påverkas en hel del. Nya stråk kommer antagligen att utvecklas mot Järntorget och kanske Avenyn och Vasagatans roll som attraktiva stråk kommer att utvecklas.

Stationen vid Korsvägen kommer att få något färre resande än Hagastationen även om det också rör sig om många människor. Det specifika med den stationen är dess närhet till en lång rad stora publika attraktioner – Liseberg, Svenska mässan, Scandinavium, Universeum, Världskulturmuseet och Götaplatsen med deras stora kulturella institutioner. Dessa attraktioner vars centrala och i stort samlade läge nära Göteborgs centrum kommer att gynnas av en station vid Korsvägen. Resandeströmmen kommer att variera mycket vid den här stationen beroende på tidpunkt och öppethållande på attraktionerna.

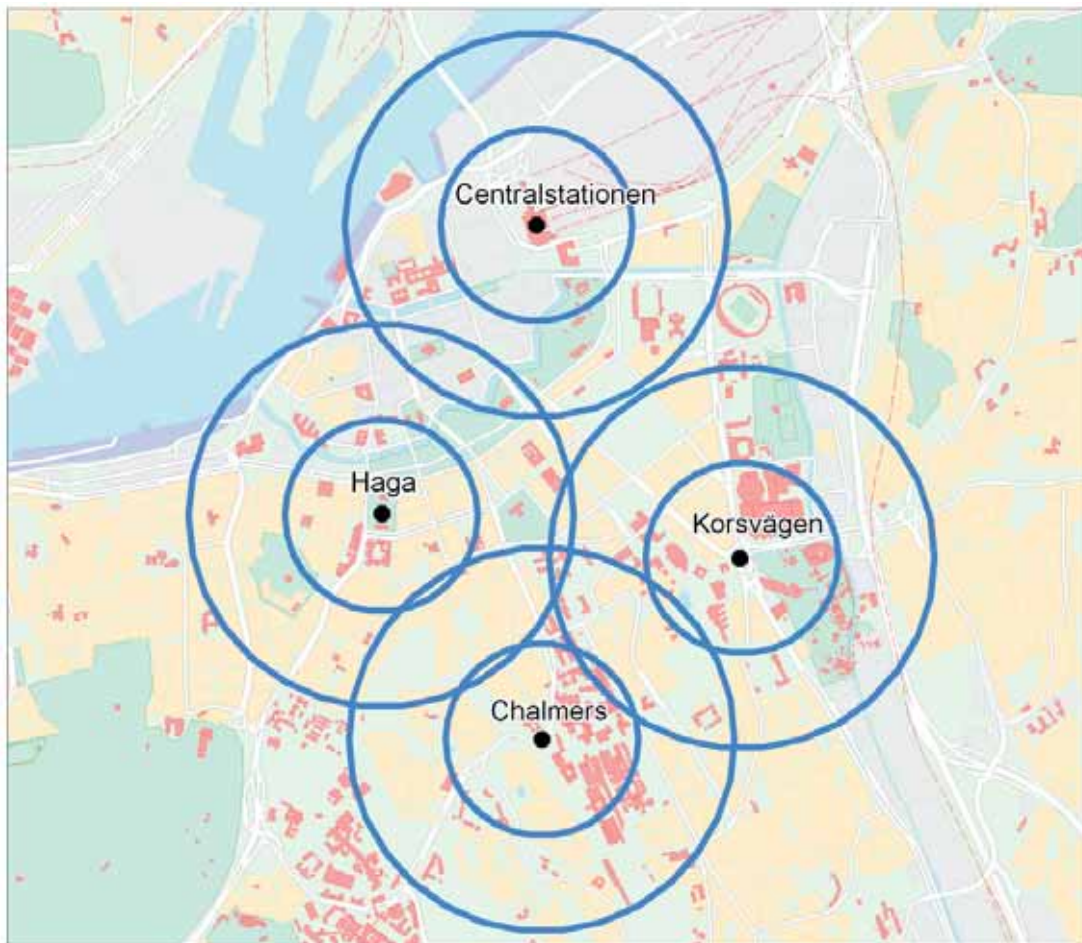
Stationen vid Chalmers har ytterligare något mindre resandeunderlag. Chalmers är en mycket stor utbildningsenhet som skulle gynnas av en station liksom de relativt stora bostadsområden som finns i närheten.

Chalmers studenter har en viss betydelse för omgivningen men Chalmers ligger inte i direkt anslutning till city och stationen kommer knappast att förändra det förhållandet.

På kartskissen nedan har de fyra aktuella stationerna ritats in med sina influensområden. Det är uppenbart att de olika alternativa underjordiska spårdragningarna ger upphov till stora skillnader både vad gäller resandeunderlag och dess betydelse för ett attraktivt city.

Det spåralternativ som helt klart ger det bästa resultatet om vi utgår från de två kriterierna antal resande och utveckling av stadens city är det som förutom centralstationen har stationer i Haga och vid Korsvägen. Det alternativet innebär att stadens city knyts ihop till en helhet, det gynnar dessutom stora utbildningar och de stora publika attraktioner som ligger centralt. Stationerna ligger alla tre i lägen där stora hållplatser för kollektivtrafik finns.

Alternativet med bara en station vid Korsvägen - utom centralstationen – skulle gynna de stora attraktionerna från Liseberg till Götaplatsen, en hel del boende och



Karta med stationslägen och influensområden

arbetande, liksom vara en stor omstigningsplats för kollektivtrafiken. Men den skulle beröra avsevärt färre resande och ha betydligt mindre betydelse för studerande och för stadens city som helhet.

Spåralternativet med stationer i Haga och vid Chalmers har sin stora poäng – utöver att stora grupper boende och arbetande nås liksom viktiga hållplatser – genom att stora mycket stora enheter för högre utbildning gynnas. Hagaläget stärker stadslivet i det området medan Chalmersstationen får en blygsam effekt i det avseendet. Och de stora attraktionerna i centrum nås först efter byte till spåravn eller buss.

Lisebergsstationen är uppenbart den som har minst potential för staden och linjedragningen Centralstationen-Lisebergsstationen kommer därför, jämfört med de andra alternativen, att ha en begränsad betydelse.



Jämtorget

4. Trygghet i staden och på stationerna

Framställningen ovan har handlat om de mera positiva sidorna av stadslivet. Men det finns andra sådana också som kan relateras till den tänkta utbyggnaden. I den rapport om ”Socioekonomiska konsekvenser” som gjorts i Malmö (SWECO m.fl. 2000) och som behandlar tänkbara konsekvenser av citytunneln får trygghetsfrågorna stort utrymme. Det hänger samman med att man använt sig av grupper av boende som fått uttrycka hur de såg på den framtida situationen och då blev trygghetsfrågorna centrala. Antagligen blev de så centrala delvis därför att utbyggnaden berörde ett område kring Möllevångstorget där trygghetsfrågorna under de senaste åren varit framträdande. Men alla undersökningar under senare år pekar på att trygghet uppfattas som ett av de stora samhällsfrågorna.

I det här avsnittet kommer först ett avsnitt om trygghetsfrågan i centrala delar av staden för att sedan frågan behandlas i relation till stationernas lägen och utformning.

4.1. Tryggheten i staden

Trygghet handlar om upplevelser av att miljöer och människor utgör hot, att man kan bli utsatt för fysiskt våld och stöld. I sig är den upplevelsen relaterad till den faktiska förekomsten av brottslighet men påverkas både av själva miljön och av föreställningar som sprids via media och andra människor.

I centrala stadsområden begås stor del av den registrerade brottsligheten. Det gäller tillgrepp, våld, drogförsäljning och droganvändning. Det sker framför allt nattetid och framför allt rör brottsligheten yngre män. Det hänger ihop med mängden av människor som finns där, anonymiteten, utbudet av varor och tjänster, nöjesliv och alkohol. I centrum skapas arenor för att visa upp sig på restauranger och barer och gator, här finns konkurrens om illegala marknader med goda förtjänster. Det här dominerar knappast citylivet. Det är till större delen rätt fredligt och inte minst dagtid ser de flesta människor som rör sig i miljöerna föga av detta. Men det finns utan tvekan, och kan ibland upplevas både som besvärande och hotande.

Västlänken bidrar onekligen till en cityexpansion och till att fler människor kommer att röra sig i city. Det förefaller rimligt att anta att de företeelser som nämnts

också kommer att följa den expansionen. Hur omfattande det blir är svårbedömt och kommer att bero på olika förhållanden i samhället, långt utanför påverkan från Västlänken. Men det finns också mer situationella faktorer som åtminstone delvis låter sig påverkas.

Enligt den kunskapsbild som under de senaste åren byggts upp är det för det *första* viktigt att stadsrummen är överblickbara – slutenhet, mörker, prång, gångtunnlar och buskage kan ibland innebära att människor känner sig otrygga. Det finns idag metoder att pröva detta både genom trygghetsvandringar med berörda människor i existerande miljöer och genom virtuella trygghetsvandringar i planerade miljöer. Det kan vara något att tänka på i en fortsatt planeringsprocess.

För det *andra* är ett varierat folkliv ofta något som hindrar i varje fall hot och våld. Med mycket folk omkring känner sig de flesta oftast trygga, det känns som om andras närvaro och ögon ger trygghet och att andra skulle ingripa om något händer. I täta stadsmiljöer är det ofta en viktig trygghetsfaktor och det är först när det börjar bli glest mellan människorna som det kan kännas osäkert. Men det finns undantag från detta. Restaurangköer en bit in på natten och stora fotbollsmatcher är exempel på situationer där andra människors närvaro inte blir ett hinder utan snarare en kick för de som vill bråka, vill visa upp sig – och kanske fått stimulans av alkohol eller andra droger. I någon mån kan folkliv regleras genom öppettider och andra tillgänglighetsfaktorer. Variationer i verksamheter skapar också förutsättningar för en mer blandad publik.

För det *trede* är ansvarigheten för miljöer viktig. För citymiljöer är det annorlunda än i mera lokala sammanhang där människor känner varandra, där boende kan ha viss koll på vad som händer – utöver den kontroll som mer formella aktörer som polis och vakter står för. I citymiljöer härskar istället anonymiteten, man känner få av de människor man ser omkring sig. Boende har ofta svårt att agera och svårt att ha koll på miljön. Det innebära att de formella aktörerna får större betydelse. Men man ska inte glömma att också i områden med citykaraktär finns en möjlig lokal struktur bestående av de som arbetar på restauranger, i butiker och andra verksamheter. Om verksamheterna inte är för stora har de ofta utblick på gatumiljön eftersom de är beroende av att den fungerar. Via lokala föreningar för verksamheter och företag tex längs en gata eller ett torg kan denna lokala struktur utvecklas. I detta finns troligen en ganska betydande potential för att hålla nere bråk, droganvändning och kanske vissa stölder. Men i och för sig också risker att en miljö blir för välkontrollerad i den meningen att man kör iväg folk som verkar av-

vikande, gatumusikanter och annat som också måste få plats i en stadsmiljö. Det finns en ömtålig balans mellan kontroll och frihet i ett öppet samhälle.

Det ovanstående har framställts för att peka på förhållanden som det går att göra något åt också i täta citymiljöer. Miljöer som i viss utsträckning kommer att påverkas av Västlänken men där ansvarigheten ligger på annat håll. Detta ganska allmänna perspektiv lämnas nu och framställningen går över till den mera specifika stationsfrågan.

4.2. Stationerna, tryggheten och trivseln

Eftersom utbyggnaden av Västlänken måste ske under jord måste också stationer med perronger och uppgångar ligga under jord. För närvarande prövas många olika lösningar och här finns inte möjlighet att i detalj pröva trygghetsfrågor utan i stället ska mera principiella resonemang föras. Här finns ett par centrala frågor som berör trygghet och allmän trivsel. Hur mycket ska ligga under respektive ovan jord, och hur kan underjordiska miljöer hanteras?

Fördelarna med underjordiska lösningar är att de är väderskyddade vilket i vårt klimat åtminstone periodvis är tilltalande. De innebär också att man slipper andra trafikslag som bilar och spårvagnar vilket kan vara en poäng när stationen i markplanet är omgiven av stark trafik. Via hissar och rulltrappor kan också höjdskillnader i markplanet övervinnas.

Nackdelarna med underjordiska lösningar är att de lätt känns instängda, oftast blir rätt otrivsamma och folk vill inte stanna länge där. När butiker och kaféer placeras i miljön får de i många fall svårt att fungera vilket är synd eftersom det kunde vara en trygghetsfaktor. Det finns gott om sådana tämligen misslyckade exempel både i Sverige och utomlands. Uppenbart krävs en mycket stor omsättning av människor för att verksamheter i underjorden ska fungera.

Två faktorer verkar vara speciellt viktiga att ta hänsyn till utöver frågan om stationer ibland kan komma att kännas ödsliga och folktomma. Den tekniska och ekonomiska utvecklingen innebär att det som tidigare utfördes av människor nu utförs av maskiner och elektronik. Förarlösa tåg finns i både Paris och Köpenhamn och biljettmaskiner är vanliga liksom övervakningskameror. Det innebär att frågan om ansvariga, närvarande aktörer är en mycket viktig fråga för tryggheten i de underjordiska miljöerna. Ungdomsgång kan tex kännas rätt hotande i en sådan miljö.

Den andra faktorn handlar om överblickbara rum. Vanligt förekommande vid underjordiska stationer är långa gångtunnlar som från stationen går till olika gatuhörn och andra punkter – och därmed undgår biltrafik. Gångtunnlar tillhör – i synnerhet nattetid och med relativt liten genomströmning av folk – det som känns otryggt att passera. I princip vore det bra att minimera den typen av lösningar och att ge alternativa gångvägar.

En av stationerna, Hagastationen, är tänkta att ha uppgångar direkt från perrongerna. Det man skulle önska i den typen av station är väl mänskliga aktörer. Chalmersstationen kommer förmodligen att vara ganska ödslig på kvällen när arbetande och boende tagit sig hem, en gångtunnel är tänkt att mynna i en uppgång på Kapellplatsen. Centralstationen kommer troligen att ha en så pass stor genomströmning av resande att en del butiker och kafé kan fungera här och att miljön med folk och verksamheter tillsammans kan bli rätt hygglig. Långa gångtunnlar borde dock undvikas också här. Detsamma gäller för Korsvägen. Det kan vara motiverat här att få korta gångtunnlar som undviker den hårt trafikbelastade rondellen. Men ur trygghetsvinkel är den långa gångtunneln till Götaplatsen som finns som ett alternativ ett problem. I synnerhet som den tidvis kommer att vara ganska glest befolkad. Sambandet mellan Götaplatsen/Avenyn och Korsvägen med dess angränsande attraktioner är onekligen en viktig stadsbyggnadsfråga. Alternativa lösningar i markplanet är därför centrala att se över också i det fall då tunneln kommer till stånd.



En av Hagastationens uppgångar mynnar i Vasagatan. Idéskiss Sweco

5. Västlänken och jämställdheten

Med jämställdhet brukar man avse lika livsvillkor för olika grupper i samhället. Framför allt brukar relationen mellan kvinnor och män avses och kvinnors i flera avseenden sämre villkor uppmärksammas. I förhållande till genomförande av Västlänken är det framför allt tre frågor som har anknytning till jämställdhet. Den första är den som behandlats i föregående avsnitt, nämligen trygghetsfrågan. Även om det också berör män och en hel del yngre män också känner otrygghet inför vissa miljöer och tider är detta ännu mera framträdande för kvinnor liksom för äldre. I en studie från Lund drar Birgitta Andersson (2001) slutsatsen att kvinnor i det offentliga rummet alltid förhåller sig till en uppfattad risk. Här ska inte trygghetsframställningen förlängas men det är rimligt att peka på att det säkert vore befogat att arbeta ytterligare med frågorna i den fortsatta planeringen – trots positiva attityder till kollektivtrafik visar attitydundersökningar (se nedan) att otryggheten är ett viktigt problem för kvinnor som åker kollektivt. I sammanhanget är det säkert också rimligt att framställa en trygghetsplan.

En andra fråga rör makten över planeringen. Flera studier (se tex. Birgitta Andersson 2005) visar en mycket stark manlig dominans som, menar man, också får konsekvenser för utformning och inriktning av trafiksystem. I det avseendet skiljer sig knappast planeringen av Västlänken från annan planering vilket kan vara viktigt att tänka på inför fortsatt planering.

Den tredje jämställdhetsfrågan handlar om i vilken utsträckning utbyggnaden av Västlänken och den tillgänglighet som därmed skapas också påverkar livsvillkoren för kvinnor och män. Om detta handlar resten av detta avsnitt.

5.1. Tillgänglighetens betydelse för jämställdhet

Jämställdhet är ett kunskaps- och politikområde som haft en mycket snabb utveckling under senare år. Det gäller också kopplingen till kollektivtrafikfrågor som på allvar börjar uppmärksammas under 1990-talet. I regeringens proposition 2001/02:20 formulerades ett mål om ett jämställt transportsystem:

”Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportbehovet är så utformat så att det svarar mot

både mäns och kvinnors transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemens tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.”

Politiken och intresset för genusfrågor har nu snabbt drivit på kunskapsfältet. Statens institut för kommunikationsanalys har haft i uppdrag att sammanställa kunskap och se över målformuleringar (SIKA 2002 och 2002:5), länsstyrelser och forskare har producerat en rad undersökningar om resvanor, attityder och maktfrågor. Som alltid när det gäller nya kunskapsfält återstår dock mycket att göra.

När det gäller attityder visar ett flertal undersökningar att kvinnor är mera positiva till kollektivtrafik än män och att detta är kopplat till mer kritiska uppfattningar om biltrafikens negativa konsekvenser. I det här avseendet kommer därför rimligen utbyggnaden av Västlänken att verka för en större jämlikhet eftersom avsikten är att järnvägen ska ta över en del av biltrafiken. När det gäller makt över trafikfrågorna pekar genomgångar på att männen dominerar stort kvantitativt sett (och antagligen reellt). Här kan det finnas anledning att i fortsatt planering försöka ändra på relationerna.

Beträffande resvanor finns ett mönster som anger att män reser längre än kvinnor per dag (50 km i snitt mot 36 km) och tillbringar något längre tid som resenär per dag (66 minuter mot 58). Båda könen har bilen som viktigaste fortskaffningssätt men männen åker mera bil och är i betydligt större utsträckning förare medan kvinnor är passagerare och oftare än män åker kollektivt. Totalt måste man säga att resvanorna pekar på att bilen är en del i livsstilen för en stor del av befolkningen, men mindre för kvinnorna än för männen som verkar ha förtur till bilen i familjen. Med stigande löner och utbildning minskar skillnaderna mellan män och kvinnor men försvinner inte (detta som en kort sammanfattning av resultat som producerats under senare år). Tåg med bättre komfort och kortare restider jämfört med bilresandet kan också locka över män så att bilen lämnas hemma eller på en parkering för kollektivresande.

Hur kommer då Västlänken att påverka detta i sitt regionala sammanhang? I sig är dock inte jämställdheten i själva resandet den rimliga frågan utan snarare hur detta påverkar människors livsmöjligheter.

Järnvägsutbyggnaden med snabba förbindelser med flera orter och nya centrala stationer Göteborg kommer rimligen att innebära att både kvinnor och män kommer att öka järnvägsresandet. Det kommer för många att vara enklare, mer praktiskt och billigare

att ta tåget än bilen. Men för några grupper kommer förändringen antagligen att bli större. Det är människor utan bil – där unga och kvinnor är överrepresenterade – och kvinnor i familjer där mannen fortfarande lägger beslag på bilen. För dessa kommer i många fall inte bara transportmöjligheterna utan också möjligheterna att bedriva studier, arbeta eller ta del av nöjesutbudet utanför den egna bostadsorten att öka väsentligt.

Där resorna tidigare har varit en starkt återhållande faktor på hur människor väljer att leva kommer det att bli mycket enklare att bo exempelvis i Borås och studera vid universitetet eller Chalmers i Göteborg. Eller omvänt att bo i Göteborg och studera eller arbeta i Borås. För framför allt yngre och kvinnor måste slutsatsen bli att utbyggnaden skapar bättre livsmöjligheter och därmed ökar jämställdheten. Det är den ena sidan av hur de möjligheter som skapas kan komma att utnyttjas.

5.2. Västlänken och småbarnfamiljerna

Men det finns ett annat särskiljande mönster när det gäller resor för kvinnor och män. Ovan berördes kvinnornas kortare resor. Deras resor handlar oftare om inköp och service. Kvinnornas resor är dessutom oftare kombinationsresor i den meningen att de kombinerar olika ärenden i en och samma resa. Man kan uttrycka det så att kvinnorna verkar vara mer lokalt orienterade i sitt resande och – i enlighet med den traditionella kvinnorollen – tar mera ansvar för familjen, hämtar och lämnar barnen. Tora Friberg som studerat detta (Friberg, Brusman och Nilsson 2004) säger i en intervju: ”Vi måste erkänna för oss själva att kvinnor och män inte har samma villkor” och ”Det kan låta förföriskt med idealen om den flexibla människan, men ett långt pendlande stämmer väldigt lite med barnfamiljers vardag”. Frågan är om Västlänken kommer att ha betydelse för detta mönster?

Det finns ett tämligen etablerat bosättningsmönster i vårt land som innebär att småbarnfamiljer som har ekonomiska möjligheter söker sig till småhusboende som ligger en bra bit från stadscentra (även om det också finns centrala stadsområden som har eller haft mycket barn). Två följdverkningar av Västlänken kan möjligen förstärka det mönstret. Den ena handlar om att fastighets- och bostadspriser antagligen kommer att öka inom de influensområden jag tidigare ringat in i texten. Den andra handlar om att det kommer att vara lätt och snabbt att resa in till arbete eller utbildning i den stora staden när man själv bor i en mindre. Boendet inte bara i orter som Borås eller Varberg utan

också på fler orter där tågen stannar kan komma att bli attraktivt. Kanske kommer begreppet stationssamhälle – som utvecklades när järnvägsnätet expanderade i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet – att få ett nytt innehåll präglad av boende och pendling. Mälardalsbanan med Stockholm som det centrala målet för pendling till arbetet verkar i viss utsträckning en utflyttning till orter längs banan (DN 30.5.03).

I sig skulle en utveckling av ett sådant mönster hjälpa till att fördela fördelarna med Västlänken i regionen och dessutom ha betydelse för tågresandet. Men om det också följs av att framför allt lågutbildade kvinnor blir mer lokalt beroende för arbete – den offentliga sektorn som arbetsgivare – när barnen kommer gynnas i varje fall inte jämställdheten. Hur omfattande detta kommer att bli är naturligtvis svårbedömt. Mönstren finns där redan det förefaller troligt att större andelar barnfamiljer kommer att bosätta sig så här när Västlänken kommer. Men det är i varje fall en fråga som bör uppmärksammas och som innebär att den positiva jämställdhetseffekten av utbyggnaden inte i alla delar är så självklar.



Haga Nygata

6. Västlänken och segregationen i samhället

Segregation betyder åtskillnad och används idag för att beskriva åtskillnad mellan olika grupper av människor. Framför allt rör den aktuella segregationsdebatten invandrarnas bosättning i förortsområden och invandrarnas svårigheter på arbetsmarknaden. För trettio år sedan var socioekonomiska variabler som lön och utbildning, ibland ålder vanligare som kriterier på segregation.

Jag ska använda mig av två olika sätt att se på segregation (för en utförligare diskussion om detta se Ols-son, Lind och Björk 2005) i samband med frågan vad Västlänken kan betyda när den genomförs. Det första handlar om boendesegregationen, dvs att olika grupper bor i skilda områden. Det andra handlar om vad jag vill kalla samspeleseggregation vilket handlar om huruvida olika grupper kommer i kontakt med varandra, vilka arenor som står till buds osv.

6.1. Västlänken och boendesegregationen

Göteborg uppvisar i likhet med andra större städer en stark boendesegregation. Den handlar om ett antal förortsområden med en kvantitativt dominerande invandrarbefolkning med genomsnittligt låga inkomster, beroende av transfereringar och med mycket höga andelar barn och ungdomar. Situationen skapades i stort i början på 1990-talet och förefaller ha cementerats sedan dess. Motpolerna till detta kan vi hitta i villaförorter, 30-40talsområden (utom att inkomsterna inte ligger mycket över ett genomsnitt här) och i en del centrala stadsområden. Men mellan dessa extremer finns en hel rad områden av mer varierad karaktär – något som inte heller ska glömmas bort. Frågan är då, kommer Västlänken att betyda något för det här mönstret?

Västlänken kommer med all sannolikhet att betyda att fastighetsvärden och boendekostnader ökar något inom de influensområden som jag tidigare i texten har avgränsat. Ett större område kommer att få citykaraktär än tidigare. Några områden kommer att nybebyggas, främst Gullbergsvass men det skulle skett ändå, järnvägsutbyggnaden påverkar snarast områdets karaktär i delar. För boendemönstret förefaller det som helhet som om effekterna inte har mer än marginella effekter.

En sådan, barnfamiljernas utflyttning till stationssamhällen, har också berörts tidigare. Möjligen skulle man kunna peka på att utbyggnader av det slag som tidigare nämnts skapar möjligheter för kommunen via markinnehav och kommunala bolag att försöka påverka den rådande situationen.

Västlänken innebär att city vidgas och i delar förstärks. Att folk lätt kan resa till och från city är en viktig förutsättning för detta. Även om det också finns avigsidor i den utvecklingen är det rimligt att uppfatta att den stärker möjligheterna för att olika grupper ska finna attraktiva platser och att centrala staden ska fungera som en mötesplats för många.

6.2. Västlänken och samspelets- gregationen

I en stad av Göteborgs storlek och karaktär med offentliga öppna stadsrum och tillställningar av olika slag är inte centrum förbehållet vissa grupper. Här finns istället många mötesplatser och arenor som tilltalar olika grupper men som också innebär att människor ser varandra och möter varandras olikheter. Det finns naturligtvis en hel del människor som sällan eller aldrig besöker city, men många gör det och de stora evenemangen har utan tvivel stor publik dragningskraft. Ett viktigt drag i den framtida utvecklingen är att behålla stadsrummen öppna och offentliga – det finns i västvärlden en oroande tendens till privatisering och kontroll av stadsrum - och att se till att miljöer och evenemang är tilltalande.



Det är viktigt att skapa trygghet i stationsmiljöerna

7. Måluppfyllnad

Hur väl stationslägena motsvarar de uppställda målen sammanfattas nedan. Det är naturligtvis svårt att göra en bedömning av måluppfyllnad i absoluta termer, utan det kan bara göras i relativa.

7.1. Västlänkens betydelse för stadsliv och citykaraktär

Alternativa sträckningar och stationslägen	Station 1	Station 2	Station 3	Övergripande bedömning
Centralen – Lisebergsstationen	Området kring Centralen stärks. Västra Gullbergsvass kan bli en del av city	Hamnar vid sidan av – även om Gårda och Liseberg kan nås via tunnlar		Begränsad betydelse
Centralen – Korsvägen	Som ovan	Stora attraktioner gynnas. Byten. Samband mellan Korsv. och Götaplatsen kan etableras		Relativt stor betydelse
Centralen – Haga – Korsvägen	Som ovan	Högre utbildningar, centralt boende och arbete, byten gynnas. City utvidgas och stärks i stadsområdet	Stora attraktioner osv. nära Korsvägen. Se ovan	Stor betydelse för staden och ett attraktivt stadsliv. City utvidgas och binds ihop.
Centralen – Haga – Chalmers	Som ovan	Som ovan	Chalmers gynnas. Lokal betydelse i området men inte så mycket i staden i övrigt	Relativt stor betydelse

7.2. Västlänken och trygghetsfrågorna

Tre bedömningsgrunder har använts för att belysa tryggheten:

1. Är de nya offentliga rum som skapas i och vid stationerna överblickbara och trivsamma? Långa gångtunnlar är av dokumenterad erfarenhet ett problem.
2. Finns det ett varierat folkliv på och vid stationerna – också på kvällstid?
3. Finns det ansvariga aktörer i den nya stadsrum som skapas, i verksamheter och butiker, i biljettförsäljning osv?

Dessa tre kriterier har en *villkorlig* karaktär i den meningen att det går att se en del problem som kan uppstå men att dessa också kan påverkas i den fortsatta planeringen, tex genom att skapa alternativ till tunnlar och genom att besluta om att stationer ska ha personal kvällstid

Alternativa sträckninga och stationslägen	
Centralen – Lisebergsstationen	Centralen kommer i stort att motsvara kriterierna med genomströmning av människor, möjligheter för kaféer och butiker m.m. samt begränsade tunnlar. Lisebergsstationen blir inte särskilt frekventerad och under stor del av året tom på kvällarna. Delvis mycket långa gångtunnlar, alternativa vägar tämligen folktomma på kvällar. <i>Risk för betydande trygghetsproblem.</i>
Centralen – Korsvägen.	Centralen, se ovan. Delvis likartat för stationen vid Korsvägen därför att det är knutpunkt för kollektivtrafiken. Möjligen viss risk för lite folk på kvällarna när attraktionerna har lågsäsong. Tunnel mot Götaplatsen men också möjlighet till alternativa vägar. <i>Kan finnas en del trygghetsproblem.</i>
Centralen – Haga – Korsvägen.	Centralen, Korsvägen se ovan. Hagastationen får stor genomströmning av folk vilket kan skapa utrymme för verksamheter på stationen och/eller vid uppgångarna. Närheten till Linnégateområdet och Avenyn innebär genomströmning också på kvällarna som annars ser ut att vara enda otrygghetsmomentet. <i>Kan alltså, tillsammans med situationen vid Korsvägen, finnas en del trygghetsproblem.</i>
Centralen – Haga – Chalmers	Centralen, Haga se ovan. Chalmersstationen kommer att bli rätt folktom på kvällar. Lång tunnel till Kapellplatsen, inga attraktiva alternativ ovan jord. <i>Risk för trygghetsproblem.</i>

7.3. Västlänken och jämställdheten

Två typer av konsekvenser bedöms. De slår åt olika håll:

1. Personer som saknar tillgång till bil gynnas av Västlänken genom att den skapar tillgång till arbeten, utbildning, inköp och nöjen. *Det kommer att öka jämställdheten bland stora grupper.* Det gäller framför allt kvinnor, yngre personer och låginkomsttagare – även om ex. vis också män kommer att öka tågresandet. Stationerna Centralen och Haga är viktiga för arbetsplatserna, Haga och Chalmers, liksom i viss utsträckning Korsvägen, för högre utbildning. För nöjen och inköp har Centralen, Korsvägen men också Haga störst potential. Det innebär att alla bansträckningar har betydelse för jämställdhet. Minst betydelse har noll-alternativet Centralen-Liseberg och störst betydelse förefaller Centralen – Haga – Korsvägen få.

2. För barnfamiljer kommer det att vara attraktivt att flytta till orter längs järnvägslinjerna in mot Göteborg – speciellt som bostadskostnaderna ökar i centrala delar av staden. Resultat från resvaneundersökningar pekar på att kvinnor inte är benägna att pendla i samma utsträckning som män utan i stället blir mer lokalt bundna – mer ansvariga för barn och familj. Det är en utveckling som innebär att *jämställdheten kommer att minska*. De olika bansträckningarna kommer inte i det här avseendet att skilja sig åt speciellt mycket.

7.4. Västlänken och segregationen

Boendesegregationens mönster förstärks något genom att boendekostnaderna ökar centralt i Göteborg. Det gäller också när nya områden byggs eller när mindre tillskott kommer till – om inte kommunen aktivt motverkar den utvecklingen. Detta gäller generellt för olika bansträckningar men har störst betydelse där citykaraktären stärks.

Samspelsintegration handlar om staden som mötesplats, att det skapas attraktiva offentliga miljöer som folk vill söka sig till. Den bansträckning som ger mest för detta är utan tvivel Centralen – Haga – Korsvägen medan alternativet Centralen- Liseberg ger minst.



Harry Hjörnes plats

8. En förändrad framtid

Framställningen hittills har utgått från prognoser och bedömningar som är baserade på utvecklingen i den mera nära liggande historien. Den har förutsatt att, även om förändringar kommer att ske med exempelvis ett ökat järnvägsresande genom Västlänkens genomförande, världen i övrigt inte kommer att förändra sig särskilt dramatiskt. Den ekonomiska tillväxten kommer att fortsätta med ökad produktion och resandet kommer som en följd av detta också att öka. Det är dags att problematisera den bilden och åtminstone antyda alternativen. Det innebär inte att alternativa framtidsbeskrivningar kommer att vara säkrare. Men tillsammans öppnar de tänkandet och förhoppningsvis beredskapen inför den framtid som utan tvivel är svåröversäglad.

Huruvida vi lever i en period som människor i ett senare skede kommer att identifiera som ett förändringsskede är svårt att se för oss som befinner sig i situationen. Men redan femton år – till år 2020 som är planeringens primära tidshorisont – är en relativt lång period där samhället kan förändras kraftigt. Ser vi på ännu längre sikt ökar osäkerheten naturligtvis ännu mer. Det som just nu verkar vara möjliga förändringsfaktorer som har betydelse för transportsidan hänger enligt enligt många uppfattning ihop med tillgången på energi, miljöhot av olika slag men också den elektroniska revolution som gett oss nya IT-media. Här ska vi kort peka på några möjliga utvecklingslinjer som hänger ihop med dessa faktorer.

När det gäller att förstå framtida sociala förhållanden har i metodrapporten hävdats att två olika typer av analyser kan vara fruktbara. Den första utgår från att människan är en *reaktiv* varelse med stor anpassningsförmåga inför skilda villkor. Det reaktiva betyder att människan reagerar och därmed förändrar sitt handlande när villkoren förändras. Den andra typen av analyser utgår från att människan är *perspektivskapande* och att perspektivet eller synen på en företeelse har stor betydelse för hennes handlande. Det räcker här kanske med att peka på hur synen på sopsortering eller cigarettökning förändrats i samhället på några årtionden och vilka konsekvenser detta haft för normer, regler, praktiska arrangemang och enskilda människors handlande. Analyserna kan med fördel handla både om människors handlande och om institutionella förhållanden som påverkas av stat och kommun. Statens roll för ett hållbart samhälle kommer att vara viktig vilket

bl.a framgår av den statliga utredningen *Bilen, biffen, bostaden. Hållbara laster – smartare konsumtion* (SOU 2005:51) som nyligen lagts fram.

8.1. En successiv utveckling

Transporter har en fundamental betydelse i samhälle. Idag ligger det mycket i benämningen "bilsamhälle" därför att en mycket stor majoritet av resor och andra transporter sker med bil. De avstånd som finns inte minst i storstadsområden mellan arbete-bostad-inköpfungritid och som historiskt sett utvecklats sedan andra världskriget bygger på bilen. Det lokala har utan tvivel förlorat i betydelse genom att sambanden blivit svagare. För många människor är bilen en central del och förutsättning för sättet att leva, för livsstilen.

Det förefaller tämligen klart att energitillgången för transporter kommer att begränsas. Oljetillgångarna minskar inom några år enligt de flesta bedömningar och efterfrågan ökar i flera länder i Asien. Alternativa energikällor utvecklas men transportenergin kommer troligen att också härigenom bli rätt dyr. Till detta kommer att läggas att utsläpp av koldioxid och andra miljöfarliga ämnen hotar miljön och kommer att kräva någon form av reglering och begränsning. Det kommer att bli dyrare att köra bil, och möjligen blir det också mer reglerat.

Om vi utgår från ett reaktivt perspektiv kommer höjda priser och reglering att successivt innebära förändringar. Bensinsnålare bilar blir attraktivare och alternativa bränslen tas fram. Eftersom bilen idag är en så viktig del i många människors livsstil kommer det att gå trögt till en början att ändra själva resandet. Men så småningom kommer detta också att ske. Det kommer att göras färre resor med bil (och utan tvivel med flyg). När det är möjligt kommer folk i större utsträckning att åka kollektivt och spara bilåkandet till när man behöver frakta saker eller åka till sommarstugan. I sig behöver inte detta innebära så stora förändringar.

Men förändras villkoren kraftigare så småningom kommer det att leda till mera strukturella förändringar. Folk kommer att vilja bo närmare arbetsplatsen och sommarstugan och handla i närheten. Närhet till kollektivtrafik blir attraktivt. Stationsområdet som berörts tidigare får en renässans.

Det lokala kommer att då att få större betydelse igen i människors liv. Via datorutvecklingen kommer det som så många har förutspått, nämligen att arbete i hemmet ökar och att lokala dataarbetsplatser utvecklas

för den som inte vill sitta hemma hela dagarna. Externa köpcentra får allt svårare att klara sig. Produktion och marknader blir mer regionala för i varje fall tyngre varor som inte är så dyra.

Om detta kompletteras med att utgå från att människan är perspektivskapande kommer andra typer av förändringar med i bilden. Till en början kommer många inte bara att försöka hitta nya vägar att hantera situationen. Eftersom bilen är en viktig del i livsstilen kommer en del att starta proteströrelser för att få ner bensinskatten. Där det finns stora investeringar gjorda – som tex i externa köpcentra – kommer företag att kämpa hårt för sin överlevnad. I USA har det i samhällsvetenskapliga kretsar under de senaste åren växt fram teoribildning och studier som ägnar sig åt sambandet mellan samhälleliga trauman och kulturella förändringar (Alexander m.fl 2003 ger en överblick). Trauman i det fallet är främst förknippat med terroristhandlingar och miljökatastrofer.

Här blir statens roll central. Om miljöeffekterna som koldioxidutsläppen ska minska kommer skatter och andra regleringar, liksom strukturinvesteringar vara viktiga. Men staten kommer inte att kunna agera utan stöd från partier och opinioner. Om miljöeffekterna – många och häftiga oväder, uppvärmning av jorden, nedsmutsning – fortsätter kommer antagligen också ett perspektivbyte att ske så att biltrafik, biltransporter, tunga fordon, ”onödiga bilresor” osv. kommer att uppfattas negativt av stora grupper i samhället. Folk kommer att arbeta på att hitta andra lösningar på resor, minska resandet. Och de kommer att vara beredda på restriktioner som staten står för.

Det är uppenbart att den skisserade utvecklingen berör Västlänkens utbyggnad. Även om resorna totalt skulle minska blir järnvägen med dess förmåga att transportera många samtidigt till en relativt låg energiåtgång en vinnare bland transportslagen. Önskan om att bo nära stationslägen kommer att gynna inte bara stationssamhället utan också den täta staden.

8.2. Men om händelseförloppet blir ännu snabbare

Den utveckling som beskrivits ovan i två varianter – en mera stillsam och en med kraftigare förändringar – kan komma att överskridas av en mera våldsam sådan. Hitills har framför allt krig och revolutioner tidvis skapat kaos i samhällen. Möjligen kommer miljöproblem – våldsamma översvämningar osv – att kunna skapa sådana situationer om inte konsumtion bl.a av resor hålls tillbaka. Kaosutvecklingen kan alltså ses som ett möjligt hot om inte de mekanismer som beskrivits ovan fungerar – om inte vi har kapacitet och vilja att förändra oss.

Vad en sådan situation kan innebära är naturligtvis än svårare att säga. Människors perspektivförändringar kommer kanske att ske snabbare, statens roll blir ännu viktigare och de användbara strukturer som byggts upp sedan tidigare ännu mer användbara. Ett utbyggt, kapacitetsstarkt järnvägssystem bör rimligvis hör till det som underlättar samhällets anpassning i en sådan framtid.



Götaplatsen

Litteratur

Andersson B (2001) *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. Vinnova Rapport VR 2001:32.

Andersson B (2005) Risk. Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering. Centrum för kommunstrategiska studier Linköpings universitet.

Cruse Sondén G (2002) Så här kan man göra en trygghetsvandring. Stadsbyggnadskontoret i Göteborg.

Friberg T, Brusman M och Nilsson M (2004) Persontransporternas vita fläckar – Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Centrum för kommunstrategiska studier Linköpings universitet.

Gehl J och Gemsöe L (1996) *Byens rum Byens liv*. Arkitektens förlag Köpenhamn.

Olsson S (1998) *Det offentliga stadslivets förändringar*. Centrum för byggnadskultur Chalmers Göteborg.

Olsson S, Cruse Sondén G och Ohlander M (2004) *Lokala torg. Liv, miljö och verksamheter på förortstorg*. Centrum för byggnadskultur Chalmers Göteborg.

Olsson S, Lind J-E och Björk L (2005) *Framtidens stadsdelsutveckling. 1993-2005*. FörvaltningsAB Framtiden och SABO. Göteborg.

SIKA (2002) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*. Statens institut för kommunikationsanalys.

SIKA (2002:5) *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. Statens institut för kommunikationsanalys.

SWECO, VBB och VIAK (2000) *Citytunneln - Socioekonomiska konsekvenser*. Malmö.

Utredningen om en handlingsplan för konsumtion – för hushållen (SOU 2005:51) *Bilen, biffen, bostaden. Hållbara laster – smartare konsumtion*.

BILAGA

SOCIAL KONSEKVENSBESKRIVNING PERSPEKTIV OCH METODER



Projektledare
Hans Linderstad

Banverket

Författare
Sören Olsson

Göteborgs Universitet

Omslag: Kungsportsplatsen

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	6
2. Framtidsbildernas logik	7
2.1 Prognoser.....	8
2.2 Scenarier.....	8
2.3 Konsekvensbeskrivningar	10
2.4 Västlänken och den sociala konsekvensbeskrivningen	12
3. Stadslivets expansion.....	13
3.1 Den kosmopolitiska cityoffentligheten	15
4. Hållbar utveckling	17
4.1 Social hållbarhet.....	17
4.2 Ekonomisk hållbarhet.....	19
5. Två sätt att tänka kring framtidens sociala förändringar	20
6. Historiens vägska?	22
6.1 Västlänken och en social konsekvensbeskrivning	23

Sammanfattning

Den stora infrastrukturella satsningen Västlänken kommer rimligen att ha en rad sociala konsekvenser. Detta ska beskrivas och analyseras i en särskild rapport. Eftersom sociala konsekvensbeskrivningar inte är någon etablerad genre har den här texten skrivits för att inventera användbara perspektiv och metoder.

Texten startar i det kunskapsfält som kan beskrivas som framtidsstudier eller framtidsbilder. Prognoser, scenarier och sociala konsekvensbeskrivningar behandlas. Den grundläggande osäkerhet som vidlåder alla sådana metoder ställs mot behovet både av att ändå på något sätt vilja veta och behovet av att nya tankelinjer liksom handlingsberedskap utvecklas. Fyra relevanta kunskapsfält ringas in: Trygghet, jämställdhet, segregation och det offentliga stadslivet.

Begreppet hållbar utveckling och hållbar social utveckling prövas och när det gäller det senare anges fyra olika förhållningssätt att ge ett innehåll åt begreppet. Två utgår från ett välfärdsperspektiv medan de två andra handlar om hoten mot samhället och samhällets problemlösningskapacitet.

När det gäller sättet att analysera framtida sociala förhållanden går det inte att närma sig detta med ett naturvetenskapligt perspektiv. Två olika analysmetoder skisseras. Det ena utgår från människan som reaktiv varelse medan det andra utgår från att människan är perspektivskapande.

Som en avslutning anges mycket kortfattat några olika utvecklingslinjer att pröva inför framtidsanalyser – både sådana som innebär en stadig fortsatt utveckling och ett par som avviker från detta mönster.



Göteborgs central

1. Inledning

”År 2020 tar en kvinna i Borås tåget in till Göteborg. Det nya dubbelspåret gör att resan in till Göteborgs central inte tar mer än 35 minuter. Hon har inte en tanke på att ta bilen nu när bensinen blivit så dyr och det ändå skulle ta längre tid. På den nya underjordiska stationen tar hon snabbt en fika, det blev lite bråttom när hon skulle iväg, innan hon skyndar vidare till Göteborgs nya stadsdel Gullbergsvass där hon arbetar med utsikt över älven. Samma dag tar en familj tåget i Trollhättan. De ska ha en heldag i Göteborg och åker förbi centralstationen till den nya stationen vid Korsvägen. Heldagen innebär att barnen har lovat följa med på Konstmuséet om föräldrarna följer med på Liseberg. Ska dom kanske också hinna och orka med att gå på Världskulturmuséet? I varje fall ska de äta ute och se på folklivet innan de tar tåget igen på kvällen.”

Det ovanstående är, eftersom det handlar om år 2020, en fiktiv bild. Men i förhållande till den planeringsprocess som pågår med nya bansträckningar och stationer för järnvägen genom Göteborg liksom nya dubbelspår till orter inom regionen är det ingen orimlig bild. Den text som följer i den här rapporten har sin utgångspunkt i just detta. För närvarande pågår en stor planeringsprocess för det som kallas för Västlänken. I denna planering prövas olika bansträckningar och stationslägen för järnvägen under Göteborg. Eftersom detta handlar om en mycket stor infrastrukturell satsning finns också frågan vad detta kan innebära både för enskilda människor och för samhället. Det är ju för att förbättra situationen, göra resor och transporter enklare och smidigare, komma ifrån begränsningar och möjligen minska bilberoendet som satsningen görs. Och eftersom transporter är en viktig del av de flesta människors vardag kommer också förändringarna att ha betydelse. Därför ska en *social konsekvensbeskrivning* göras som söker att fånga upp detta.

En social konsekvensbeskrivning bör innehålla beskrivningar både av vad som kan tänkas hända på en individuell nivå – är det några som kommer att gynnas och andra att missgynnas? - och vad som kan hända med lite större sammanhang som vi kan kalla samhällsförändringar. Kommer exempelvis staden Göteborg, dess stadsliv att ändra karaktär? Vad en social konsekvensbeskrivning ska innehålla och hur den ska tas fram är långt ifrån en självklarhet. Det existerar ingen etablerad *metodologi* för frågan. Men det finns ansatser som gjorts på annat håll och det går att utnyttja också andra kunskaper för att ta fram rimliga angreppssätt. Och det är just det som denna text handlar om. Hur kan

en social konsekvensbeskrivning göras i relation till Västlänken, vad ska ingå, hur kan man tänka? Som ett nästa steg kommer också en rapport som *är* den sociala konsekvensbeskrivningen men den kommer alltså inte att återfinnas här.

I planeringen av Västlänken finns en tidshorisont som markeras av året 2020 – därav användningen av det året i inledningens lilla bild - då byggandet av en ny sträckning och nya stationer har genomförts i Göteborg och dubbelspår byggts på någon eller några av de banor som löper in till Göteborg. Men Västlänken finns också i ett ännu mer långsiktigt perspektiv med flera möjliga utbyggnader av banor och stationer. Dessa två relativt långsiktiga tidsperspektiv – 15 år i första hand men också framåt – gör det viktigt och intressant att syssla med hur framtidsbilder kan produceras och förstås. Jag kommer därför att i ett avsnitt av texten syssla med tre olika typer av framtidsbilder. Prognoser, scenarios och konsekvensbeskrivningar bygger på skilda logiker men är alla intressanta i sammanhanget. Inte minst är det viktigt att förhålla sig till den osäkerhet som alla inser måste vidlåta framtidsbeskrivningar.

Framtidsinriktningen och just satsningen på järnväg som ett centralt transportmedel leder självklart in på frågan om *hållbar utveckling*. Inte minst sedan den stora miljökonferensen i Rio de Janeiro har det varit ett centralt begrepp för att söka fånga villkoren och gränserna för både global och lokal utveckling. I projektet Göteborg 2050 (Göteborg 2050, 2003 och 2004) är miljöfrågorna och de gränsvärden som krävs för att framför allt klimatproblem och naturkatastrofer inte ska förändra vår tillvaro på ett mera grundläggande sätt själva utgångspunkten. I det perspektivet blir transportfrågan viktig liksom den spårbundna trafikens fördelar med låg energiförbrukning. Men här finns också sociala scenarios som skisserar upp stora samhällsförändringar som en konsekvens av att energiutrymmet för transporter kommer eller måste komma att begränsas. Sambandet mellan miljökrav, transportsystem och sociala förhållanden är en central fråga som jag ska syssla med i den här rapporten.

I begreppet hållbar utveckling från Rio-konferensen låg en uppdelning i miljömässig, ekonomisk och *socialt hållbar utveckling*. De begreppen har använts i stor utsträckning men också utsatts för kritik för sin vaghet. I forskningsrådets FORMAS satsning på stadsforskning (2003) används tex vid sidan av begreppet hållbar utveckling begreppet den hållbara staden.

Det är lätt att se att den miljömässiga frågan naturligt nog fått åtskilligt större utrymme i arbeten och texter även om det också finns ansatser kring sociala frågor.

Men här behövs ett utvecklingsarbete som handlar om vad social hållbarhet kan betyda. Handlar det bara om välfärd och välfärdens fördelning som det ibland verkar göra hos en del talare eller skribenter? Eller är det något mera? Och hur ska man hantera de sociala frågorna? Jag kommer att söka visa att de sociala frågorna kräver en annan förståelseram än de naturvetenskapliga och att en viktig förutsättning för att kunna diskutera den osäkerhet som finns i förhållande till alla framtidsbilder ligger i att den förståelseramen används.



Götaplatsen

2. Framtidsbildernas logik

Vi tänker och funderar alla då och då på framtiden, har önskningsar och farhågor och vill kanske att saker och ting ska förändras. Speciellt i tider av förändring eller befarad förändring blir framtidstänkandet vanligt. Det finns en slags trygghet i att försöka tänka ut hur det kommer att bli. Det är ingen tillfällighet att det sena 1800-talet, när samhället förändrades i sina grundvalar, såg en hel del mer omfattande framtidsbeskrivningar. Och det är säkert ingen tillfällighet att vi i miljökrisisens spår också ser sådana idag. Ganska vanligt är att tekniska och naturvetenskapliga landvinningar är utgångspunkten och inte sällan hotet medan det sociala – samhällsförändringen – i beskrivningarna kommer som en följd av dessa landvinningar och de hot som därigenom skapas.

För den som läser äldre framtidsbeskrivningar, både enkla och mer sammansatta, är det lätt att inse att förutsägelser om framtiden är en problematisk genre. Många tankar om hur det ska bli eller hur det borde bli slår helt enkelt inte in. Framtiden är en fundamentalt osäker arena vars empiri och analytiska perspektiv måste hämtas från historien. Också de mest avancerade beräkningar utifrån de mest avancerade modellerna dras med denna osäkerhet som också ökar med tidsavståndet mellan beskrivningstidpunkten och den beskrivna tidpunkten. Det är många som ställt sig frågan om det är mödan värt att arbeta med framtidsbeskrivningar - i varje fall sådana som ligger någorlunda långt fram i tiden. Det enda man kan vara säker på är ju att de aldrig slår in.

Men framtidsbeskrivningar har en viktig funktion, också sådana med lång sikt och stor osäkerhet. *De förbereder oss mentalt på olika utvecklingslinjer och handlingsalternativ* - och inte minst på att världen kommer att förändras över huvud taget. Det som är självklart idag kommer kanske inte vara det om tjugofem år. De är en del i ett mentalt förberedelsearbete. Och för att inte överdriva: mera kortsiktiga framtidsbilder som behövs för att kunna fatta olika beslut i dagsituationen är naturligtvis inte så osäkra.

Här nedan ska jag relativt kortfattat peka på tre olika typer av framtidsbilder som alla baserar sig på mer omfattande arbete än vårt vardagstänkande vanligen gör. De har ofta, men inte alltid, en vetenskaplig prägel och baseras på någon form av systematiskt datasamlade och modelltänkande. De tre typerna är

prognoser, scenarios och konsekvensbeskrivningar. Gränserna mellan dem är inte alltid glasklara men det finns uppenbara skillnader som går tillbaka på syften och utgångspunkter.

2.1. Prognoser

Prognoser är alltså den första typen av framtidsbild. De används i stor utsträckning inom en rad områden för att förutsäga tänkbara och troliga utfall. Inte minst gäller detta ekonomiska frågor. Regelbundet kan vi tex ta del av de närmaste årens förväntade ekonomiska tillväxt i landet som levereras av Konjunkturinstitutet och alla större banker, internationella organ och EU. Mera långsiktiga bedömningar görs också. Och i transportsammanhang, som är utgångspunkten här, är beräkningar av gods- och personflöden en central del av planeringsprocessen inför större investeringar.

Det är kanske överdrivet att kalla prognoser för framtidsbilder. Oftast är de fokuserade på att leverera en prognos som handlar om *en* typ av faktor eller variabel som just tillväxt eller resandeströmmen. Framtidsbilden är därför sällan speciellt sammansatt och oftast presenteras den i kvantitativa termer – 1,5 % tillväxt, si och så många tusen resande per bil och tåg. Bakom prognosen finns dock oftast ett sammansatt maskineri där stora datamängder samlats in och behandlats. Utvecklingstendenser skrivs fram men i många fall finns också avancerade modeller för hur olika faktorer ska viktas liksom för processförlopp som konjunkturer ska kunna bestämmas. Detta är prognosernas styrka. Koncentrationen på en resulterande faktor, stora empiriska material och ofta lång erfarenhet av användning av den metodik som tillämpas.

Men här finns också de svagheter som gäller för alla framtidsbilder. Den exakthet varmed prognoser brukar anges i blir inte riktigt lika säker när vi kan se, som i ekonomiska sammanhang, prognoser också för närmaste året där det finns tydliga skillnader mellan olika prognosmakare. Det som, enkelt uttryckt, stoppas in i modellerna bygger alltid på antaganden som är långt ifrån den säkerhet som resultatet kan ge sken av. Ändå är prognoser för de närmaste åren utan tvivel det mest behändiga att göra. På längre sikt ökar osäkerheten och plötsliga förändringsprocesser i samhälle och ekonomi – som oljekrisen på 1970-talet eller den stora finansiella krisen kring 1992-3 förefaller i många fall ha varit näst intill oförutsägbara. Varningssignalerna som kanske finns är inte alltid så lättydbara även om en del personer i efterhand kan peka på att de minsann varnade.

För den som ska göra en social konsekvensbeskrivning i förhållande till Västlänken får en typ av prognos en fundamental betydelse. Det är prognosen, eller prognoserna, som handlar om resandeströmmar med tågen till de olika stationslägena. Resandeströmmarna är den faktor som i nästa steg kommer att bilda förutsättning för förändringar i staden och människors liv. Bakom prognoserna finns stora empiriska material om olika typer av resor, antal människor som bor och arbetar i olika delar av staden och regionen samt en modell för att processa uppgifterna. Prognoserna kommer att i första hand gälla år 2020, dvs om 15 år. Det är inte några kortsiktiga prognoser, inte heller riktigt långsiktiga utan de kan närmast betecknas som prognoser på medellång sikt.

Prognoser måste göras som underlag för bedömningar och beslut eftersom flödena av varor och människor är den central utgångspunkten. Självklart finns det osäkerheter i sådana prognoser. Ingen vet hur samhället kommer att utvecklas, om och hur ekonomin utvecklas, hur människor kan och vill resa. På ännu längre sikt blir osäkerheten än större. Det innebär att det finns behov av alternativa bedömningar. De kan kanske inte göras så exakta utan snarare peka ut förändringsriktningar. Till detta ska jag återkomma men här i alla fall framhålla att järnvägen sett utifrån dagens hotperspektiv borde vara en vinnare bland transportslagen.

2.2. Scenarier

Om prognosen med sin kvantitativa precisa inriktning utgör ena polen bland framtidsbilderna så utgör *scenariot* den andra. Ett scenario är en mer komplex bild, vanligen befolkad av aktörer och deras handlingar, en slags situationsbeskrivning som oftast utgår från att samhället och livet i samhället har förändrats relativt genomgripande. Scenarios kan göras på kort sikt men i många fall är tidsperspektivet 50 eller 100 år framåt. De kan baseras på kvantitativa data, på prognoser och framskrivningar, men som regel har de en mjuk beskrivande form som i en ganska lätt stil vill beskriva en möjlig utveckling.

Den som skriver om sådana sammansatta framtidsbilder i ett historiskt perspektiv börjar ofta med Thomas Mores Utopia från 1519 för att via Goodman och Francis Bacon med skrifter från 1600-talets början så småningom ta sig fram till 1800-talets utopiska socialister (Frängsmyr 1980). Utopi betyder ingenstans och ordet kom att användas för framtidsbeskrivningar som var normativa i den meningen att de handlade om framtida önskvärda tillstånd – och blev så småningom

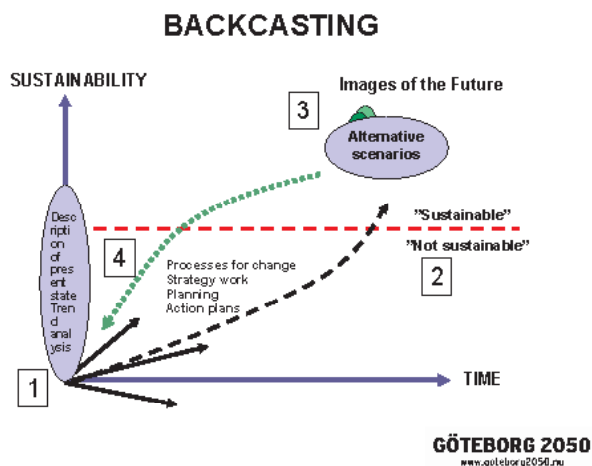
ett begrepp för att det var svårt eller rent av omöjligt att åstadkomma. Fast man kan ju notera att flera av de så kallade utopiska socialisterna - Owen i England och Fourier i Frankrike - också var praktiska män inriktade på handling. De inspirerade också andra. När Fredrika Bremer på 1860-talet gör sin amerikanska resa besöker hon flera av dessa alternativa samhällen som skapats av eller i efterföljd av dessa utopister (Bremer 1981). Och inte så få av 1800-talets patriarkala brukssamhällen - Jonsered är ett svenskt sådant exempel - kom att starkt påverkas av idéerna (Paulsson 1950).

Bilden av ett framtida samhälle eller situation sedd i ett positivt normativt ljus har inte varit den enda typen. Här finns också beskrivningar av förfallssituationer och hotande visioner - dystopier. Några moderna sådana är Orwells 1984 om övervakningssamhället eller Alwin Tofflers Future Shock (1973) om modernitetens konsekvenser. Andra sätt att karakterisera scenarios är en indelning i regressiva eller progressiva sådana. Morris skrev i England 1890 News from Nowhere, en framtidsroman som hade påtagliga drag av idylliserad medeltid. "När Adam grävde och Eva spann, vem var då en gentleman?" som det står i anknytning till en illustration. Jules Vernes romaner däremot präglades av en stark tilltro till de nya maskinerna som skulle förändra samhället och livet på ett positivt sätt.

Flera av de nämnda exemplen på scenarios är romaner eller impressionistiska framställningar som bygger på några centrala idéer. Med samhällsvetenskapens utveckling får vi så småningom scenarios som bygger på mer systematiska kunskaper och en tydligare metodologi. Man kan nog hävda att Robert Junk är en av förgrundsgestalterna och inte minst metodutvecklarna inom det området (1953). Han såg scenariot som ett sätt att försöka påverka samhället i en positiv riktning, som en motkraft till en problematisk utveckling. Scenariot hade alltså en slags förlösande kraft som skapade handlingsalternativ menade han. Junk är den som utvecklade arbetet med scenarios genom det som brukar kallas *framtidswerkstäder*. Det har i Sverige blivit en relativt etablerad metod för kommunala förvaltningar och andra organisationer för att skapa samsyn och handlingsberedskap genom att berörda tillsammans går igenom problem, önskvärda handlingslinjer och åtaganden inför framtiden (Denvall och Salonen 2000). Ofta ligger den framtiden inte så värst avlägsen utan är snarare relaterad till att den ska börja påverkas rätt snabbt. Mera i ett företagskulturellt sammanhang har en närbesläktad metod utvecklats som kallas scenario-planering och som möjligen är mera strategiorienterad och långsiktig (Lindgren och Bandhold 2003).

I Wien startade med Robert Junk ett första *institut för framtidsforskning*. I Sverige och Danmark skedde detta i slutet av 1970-talet. Och under en period fram till en bit in på 1980-talet producerades ett antal studier både via Institutet för framtidsstudier och en statlig utredning (SOU 1986:33 och 34, Asplund 1987). Institutets arbeten präglades i hög grad - som kanske all framtidsforskning - av dåtidens aktuella problem. Den internationella oljekrisen och välfärdsstatens begynnande kris i Sverige men framför allt internationellt var två sådana problem. I två rätt omfattande studier uppvärderas den informella sektorn och det informella arbetet. Det senare sågs som en möjlig lösning på svårigheterna att upprätthålla omsorgen i samhället (Ingelstam 1980, Lagergren m.fl 1982).

IT-utvecklingen från 1990-talet och ekonomins globalisering har också skapat en rad framtidsbilder som i vissa fall kan kallas scenarios. Mest känd internationellt är antagligen Manuel Castells stora arbete i tre band om Nätverkssamhället där just IT-utvecklingen blir den faktor som omvandlar samhällen, lämnar delar och till och med hela länder utanför i starka segregationsprocesser medan andra är med. I hans scenarios är, som titeln anger, nätverken det nya sättet att organisera sig i samhället och att styra utvecklingen.



I samband med miljökriser och miljökonferenser har återigen scenarior frågan kommit tillbaka på en samhällsnivå. I projektet Göteborg 2050 (2003) används en metodik som kallas för backcasting. Den innebär i projektets fall att scenarios skapats utifrån rambe-gränsningar i miljön. Scenarierna sysslar framför allt med frågor kring transporter och nödvändigheten att begränsa dessa samt hur det kan påverka människors liv. Själva "backcastingen" handlar om processer och beslut som måste tas för att scenarierna ska kunna te

sig realistiska. Med ett så långt tidsperspektiv som år 2050 blir frågan om hur styrningen inom ramvillkoren ska gå till en ganska besvärlig fråga, vilket också märks i rapporterna. Men metoden öppnar onekligen för att se frågorna och för att handlingsberedskap ska kunna utvecklas.

Framställningarna i Göteborg 2050 ger många bra överblickar av transportfrågor, klimatutvecklingen m.m. och ger impulser till infallsvinklar också när en social konsekvensbeskrivning ska göras. Frågan är också om framtidsscenariovägen ska prövas här. Poängen med långsiktiga scenarios är väl att de först kan vara ett komplement till prognoser och därefter när prognoser på grund av den långa tidsramen upphör att vara trovärdiga kan de så att säga ta vid och i sin mjuka framtoning inte göra samma anspråk. I båda fallen kan scenarier öppna för en diskussion om alternativa utvecklingar och vägar. Utan att kraven ställs allt för högt på att scenariot ska utspelas just så som det beskrivs kan det vidga tankeramen på ett sätt som inte ska underskattas.

2.3. Konsekvensbeskrivningar

Konsekvensbeskrivningar bygger delvis på en annan logik. De utgår från att något ska göras eller inträffa. En väg ska byggas, ett nytt bostadsområde ska byggas eller, som i det här fallet, en stor infrastrukturell satsning på järnvägsutbyggnad planeras. I förhållande till sådana förändringar kan konsekvensbeskrivningar göras. Man kan pröva vad som kan bli följden av det planerade. Som framgått av det ovanstående kan både prognoser utgöra underlag för beskrivningen och scenarios användas för att levandegöra framtiden och öppna tankelinjerna.

Sociala konsekvensbeskrivningar är inget etablerat begrepp. Vad en sådan ska innehålla är heller ingen självklarhet, det finns snarast en öppenhet förknippad med begreppet. Såvitt jag kan se kom begreppet upp till en första diskussion i början av 1990-talet. Det var då aktuellt med en revidering av Socialtjänstlagen som då varit i bruk sedan början av 1980-talet (SOU 1993:91). En punkt som behandlades var de sociala myndigheternas roll i samhällsplaneringen. I lagen hade den uppgiften förts fram i första ledet och betonats som en central fråga. Den allmänna erfarenheten var dock att socialtjänsten bidrag hade varit ganska blygsamma och att de rapporter som levererats hade varit svåra att använda därför att de inte knöt an till planeringsfrågor och planprocesser. Socialtjänstens deltagande i samhällsplaneringen hade i stort sett gått i stå. Idén med

den sociala konsekvensbeskrivningen var just att knyta an till planeringen, att försöka beskriva vad planerade byggnationer eller andra insatser skulle leda till. Det skulle ge riktning åt, och användbarhet för de sociala myndigheternas kunskaper var det tänkt.

Men tanken på sociala konsekvensbeskrivningar kom inte att föras in när lagen reviderades och socialtjänstens roll i samhällsplaneringen kom inte heller att få några nya formuleringar. Kanske var tanken för tidigt väckt i den meningen att det inte funnits någon metodutveckling och att begreppet var nytt. Egentligen hade det tillkommit ur en annan företeelse, mera på det naturvetenskapliga planet. Miljökonsekvensbeskrivningar skulle ju nu göras i samband med planering och tanken flyttades över till det sociala fältet. Kan man göra beskrivningar av miljökonsekvenser ska man väl också kunna göra beskrivningar av sociala konsekvenser. I sig är detta ingen ovanlig begreppsflyttning. Ordet biotop har i samband med beskrivning och planering av grönområden inspirerat till begreppet sociotop som handlar om områdenas sociala och kulturella värden (Stockholms stadsbyggnadskontor och fastighetskontor 2002).

Det finns fortfarande en diskussion om sociala konsekvensbeskrivningar inom delar av myndighetssverige men ganska lite har blivit gjort. Den enda genomförda beskrivningen som jag kunnat hitta är från Hälsingborg och den planerade omvandlingen av stadsområdet Söder där man gjort flera konsekvensbeskrivningar, bl.a en som kallas för socialt liv av Verner Denvall (Helsingborgs stad 2003). I samband med planeringen av Citytunneln i Malmö har en analys av ”Socioekonomiska konsekvenser” (2000) som också skulle kunna kallas för social konsekvensbeskrivning genomförts. Till inte så liten del handlar den om farhågor inför utvecklingen som boende i de aktuella områdena har.

Om man vänder blicken från de sociala myndigheterna och istället ser på de myndigheter som planerar samhället måste man – även om det finns en del undantag som jag strax kommer till – fråga sig varför det i samband med planering så sällan finnas beskrivningar av vilka sociala konsekvenser som skulle kunna följa av ett byggande. Säkert finns det många orsaker till detta. I många fall uppfattas det antagligen som relativt självklart vad byggandet av ett hus eller område ska leda till. Berörda människor har ju också möjligheter att via samrådsförfaranden reagera på förslag. Skulle inte det räcka? Det finns säkert också svårigheter att hantera ”den sociala frågan” – något jag ska komma tillbaka till.

Men det finns också ett skäl som ligger på en annan nivå. I många fall och under långa perioder har också planeringsprocesserna legat så att säga inne i planeringsparadigmer (för att inte kalla det planeringsideologier) som både styrt upp planeringens huvuddrag och förmedlat en uppfattning om vilket socialt liv som därmed skapas. Kombinationen av funktionalism och grannskapsplanering var ett sådant dominerande paradigm som länge styrde förortsplaneringen (Olsson, Cruse Sondén och Ohlander 2004). I det låg också föreställningen om vad man egentligen åstadkom, vilket socialt liv och vilket samhälle som skapades. Trädgårdsstaden och idag idén om den funktionsintegrerade, täta staden respektive blandstaden är andra sådana planeringsparadigmer. Det som kan bli problematiskt med paradigmen är i och för sig inte att de behöver vara dåliga eller feltänkta utan snarare att de mentalt skjuter undan den specifika analys som behövs för varje större projekt. De blir lätt ett alibi - eller ett mantra – som innebär att analysen inte behövs.

Efter dessa delvis kritiska ord kan det vara på plats att peka på att det faktiskt också finns en positiv utveckling när det gäller planering och sociala konsekvenser. Men den är än så länge ganska specialiserad och rör så vitt jag kan se några specifika områden: trygghet, människors rörelser i staden samt möjligen också genusfrågor. Jag ska översiktligt gå igenom detta.

Det fält där den sociala konsekvensanalysen utvecklats längst är, som jag uppfattar det som rör *trygghetsfrågorna*. Det sammanhänger inte minst med att trygghetsfrågorna på bara ett drygt årtionde har utvecklats till ett av de stora problemområdena i Sverige och västvärlden. Det har inneburit att trygghetsmätningar via enkäter och intervjuer blivit ett stående inslag i samhällsrapporteringen och att många både vetenskapligt orienterade och mera populära framställningar finns inom området (Se tex Listerborn 2002 och Boverket 1998). I många stadsområden har det genomförts trygghetsvandringar med boende och arbetande i området enligt metoder som utvecklats i Göteborg (Cruse Sondén 2004). Det har också inneburit – vilket är speciellt intressant här - att metoder utvecklats för att granska och påverka planer (Rydberg och Klarqvist 2003). Framför allt arkitekter och poliser har lett detta arbete, ibland i samarbete. I år prövades tex en virtuell trygghetsvandring i förhållande till planeringen av Västra Eriksberg i Göteborg (Klarqvist 2005).

Det går att med Bo Grönlund peka på några centrala principer utöver låsning av privata utrymmen. De handlar om att stadsrum ska vara *överskådliga och synliga* för människor, *befolkade* eftersom socialt liv med människor som rör sig och vistas på en plats ska-

par trygghet. Men det handlar också om att det behövs klara *rumsliga ansvarsförhållanden* vilket i tider när människor ersätts med maskiner och elektronik säkert är ett ganska problematiskt krav i förhållande till många platser. Samtidigt betonar många som skriver om städer att en del av det urbanas karaktär är det oväntade och spännande och att en allt för trygghetsorienterad stad kommer att förlora en del av sin attraktivitet.

När det gäller människors *rörelser* i stadsrum har ett begrepp och en metod under senare år fått allt större uppmärksamhet. Den utgår från Bill Hilliers bok med den suggestiva titeln *Space is the Machine* (1996) vilket enkelt ska uttydas som att det rumsliga är den styrande faktorn (i det mesta). Den metod som Hillier utvecklat brukar kallas Space syntax-analys. Den utgår från hur många kopplingar med andra stadsrum som ett givet sådant har samt hur rakt och barriärfritt stadsrummet är. Detta förväntas styra var människor rör sig, det går att urskilja gatans centralitet och analysen kan också kopplas till bl.a trygghetsfrågor. Korrelationen mellan analysresultatet och människors faktiska rörelser är också hög, i varje fall i den traditionellt byggda staden. För att utveckla metoden har Marcus och Ståhle (2004) i Stockholm till analysen lagt in ett moment som handlar om målpunkters betydelse. De kallar därefter analysen för Place Syntax. Det intressanta med metoderna är alltså att de verkar ha god förutsägbarhet för gaturums centralitet vilket uppenbart är av betydelse när bedömningar av stadsliv och trygghet ska göras i förhållande till planer. Möjligen skulle man kunna beskriva rörlighetsmåttan som prognoser när de används för att förutsäga framtiden men eftersom de ofta kopplas till andra sociala fenomen är det kanske rimligare att tala om en typ av konsekvensbeskrivning



Det tredje fältet där det för närvarande händer en hel del rör *genusfrågan*. Man kan väl knappast påstå att det idag finns etablerade metoder för att bedöma hur förverkligande av planer kommer att påverka män och kvinnors liv. Men här finns en snabbt ökande kunskapsmängd kring trygghetsfrågor vars insikter och rekommendationer till stor del sammanfaller med vad som nämnts ovan om just trygghet. Det är inte bara kvinnor som upplever otrygghet i de offentliga stadsrummen men problemen är större för dessa. Många kvinnor upplever otryggheten som ett problem som påverkar deras liv och rörelser i staden. Andersson säger (2001, sid 38) efter att ha intervjuat kvinnor i Malmö: ”Vid närmare betraktande framträder ett tydligt gemensamt drag. Kvinnorna förhåller sig till en uppfattad risk. Genom olika erfarenheter har de lärt sig att det offentliga rummet kan vara farligt och att de ”bör” vara rädda. Att inte ha råkat ut för något förklaras flera gånger med att man haft tur.”

Också kring transportfrågor och genus växer kunskapen snabbt både genom undersökningar av resandeströmmar och mera perspektiverande texter (SIKA 2002, Polk 2005). Här kan vi bl.a se männens längre resor och större bilberoende, hur kvinnors resor i större utsträckning är kopplade till omsorgsansvar och dagliga inköp samt att detta också är relaterat till skillnader i attityder till olika transportmedel. Säkert kommer detta att relativt snart avkasta bedömningsgrunder som kan användas i konsekvensbeskrivningar. Redan nu finns underlag för en del bedömningar så som jag ser det.

2.4. Västlänken och den sociala konsekvensbeskrivningen

En konsekvensbeskrivning är specifik i den meningen att den utgår från en planerad förändring. Det är konsekvenserna av just den förändringen som är det intressanta och då handlar det uppenbart inte om alla tänkbara sociala förhållanden. I den ovanstående texten pekas trygghetsfrågor, rörelsemönster och jämställdhet ut som intressanta aspekter. Jag ska nu tillfoga ytterligare ett par.

Vid sidan av trygghet och jämställdhet är segregation ett av vårt samhälles stora problemkomplex. Så har det varit i stort sedan de första åren på 1990-talet då den ekonomiska krisen ökade arbetslösheten till siffror kring 10%. I förorter till de större städerna blev många lägenheter lediga och de kom som så småningom att fyllas med flyktingar från kriget och oroligheterna i Jugoslavien, mellanöstern och delar av Afrika. Vi fick som det ibland uttrycks delade städer. Ett

begrepp som använts både i en statlig utredning och en mer forskningsinriktad bok (SOU 1997:188, Magnusson (red.) 2001). För övrigt begrepp – *the divided city* - som också använts i den ganska omfattande internationella segregationsforskningen och diskussionen under samma period (se ex.vis Graham och Marvin 2001, Marcuse 1995). Här kan man ändå notera att fastän segregationen är stark och verkar ha förstärkts i många länder under senare tid ser den också ganska olikartad ut. I USA och delvis Storbritannien finns i de större städerna många centrala områden som med en nutida terminologi kan kallas ”utsatta”. I Sverige och i många andra västländer är det istället en del av förorterna som är ”utsatta”.

I Sverige liksom i många andra länder har det funnits en politik för att bryta segregationsmönstren. Trots ganska betydande insatser som förbättrat situationen i många förorter tvingas utvärderarna av den svenska storstadssatsningen konstatera att när det gäller segregationen har i stort inget förändrats (Törnqvist 2005). Det förefaller som det mönster som där etablerades under några år på nittio-talet har cementerats.

Det som begreppet ”delade städer” refererar till kan vi kalla för boendesegregation. Boende och arbete och sambandet däremellan har varit de variabler som diskussionen mestadels har ägnat sig åt. Kommer Västlänken – om vi nu för undan arbetsfrågan som mera perifer i förhållande till järnvägsutbyggnaden – att kunna påverka boendesegregationen? De instrument



Järmtorget

som traditionellt brukar uppfattas som användbara för en sådan påverkan är blandad bebyggelse och upplåtelseformer och priser, mera sällan rekryteringsformer även om det också borde ha betydelse. Samtidigt är det uppenbart att lägesfaktorn i den alltmer marknadsinriktade bostadssektorn tenderar att slå ut ambitionerna att påverka från samhällets sida. Det innebär att segregationstendenserna under senare år snarare har förstärkts trots insatserna.

Segregation handlar ju om åtskillnad, boendesegregation om åtskillnad mellan olika grupper av människor i boendet. En annan sida av segregation vill jag kalla samspelssegregation. Den handlar om huruvida människor med olika bakgrund träffas, möts ser varandra i olika sammanhang. För ganska stora grupper av människor fungerar centrala delar av en stad som Göteborg som en plats att åka in till, gå på Liseberg, bio, restaurang, ta en fika och kanske gå en vända på Avenyn. Här finns en fråga om hur centrala staden kommer att utvecklas i det här avseendet – som ett ställe där olika grupper finns och ser varandra. Vid sidan av frågan om boendesegregation är samspelssegregationen en lika viktig fråga.

Därmed är jag inne på en central och mycket specifik fråga för den här rapporten. Hur kommer staden och stadslivet, livet i stadens offentliga rum att påverkas av att mer människor kommer till centrala delar av staden och att stationerna blir punkter i stadsmiljön som kommer att karakteriseras av stor rörlighet och omsättning av människor?

3. Stadslivets expansion

Går vi bara några årtionden tillbaka stod livet i centrum av större städer inte speciellt högt i kurs och hade inte egentligen utvecklats speciellt mycket på lång tid. Moderna klassiker och idégivare inom urbanforskning såg en negativ utveckling där den urbana offentligheten – ett centralt moment i det västerländska samhället och dess demokratiska utveckling - hade råkat i förfall. Jacobs (1961) med sin analys av utvecklingen i stora amerikanska städer lade skulden på modernismens planeringsprinciper med dess funktionsseparering och upplösning av dimensionen privat-offentligt när nya områden byggdes. Habermas (1984) såg i statens allt större ansvarstagande i samhället ett intrång i människors livssfärer som undergrävde det offentliga samtalet, politikens grundläggande förutsättning. Och Sennett (1974) såg samma förfallssituation i att samhället allt mer psykologiserats så att den återhållsamhet och det ritualiserade beteende som offentligheten kräver – till skillnad från privatlivets nära och öppnare relationer – fick allt svårare att fungera. Alla tre såg också med ett avståndstagande på grannskapsplaneringens ambitioner att skapa lokala småsamhällen med som man uppfattade påtvingade sociala relationer och en stympad offentlighet.

Men kring 1980 börjar det hända saker. Folk söker sig ut igen i stadslivet. Restauranger och kaféer börjar blomstra och ta stadsrummet i besittning. Centrala staden blir attraktiv för boende och företag. En utveckling av stadslivet tar fart och i varje fall centrala avsnitt i större städer omvandlas. Och det börjar komma allt mer litteratur liksom mer systematiska studier av staden och de offentliga rummen, till viss del en stadsrenässans skulle man kunna säga.

Vi kan se åtminstone två utvecklingslinjer i detta. Den första hänger ihop med det som ibland kallas ”den nya ekonomin”. Man kan också tala med Zukin (1997) om *den symboliska ekonomin* och den symboliska ekonomins stad. Den symboliska ekonomin sysslar med produktion av mening och meddelanden. Detta kan också knytas till Manuel Castells analyser av det han kallar nätverkssamhället (1999). Industrins dominerande roll i samhället ersätts och en ”ny informationsteknologi utgör den materiella grunden för dess genomträngande expansion till hela samhällsstrukturen” vilket innebär att ”dominerande funktioner och processer organiseras som nätverk” (s, 471 Castells 1999). Makten och resurserna ligger i händerna på nätverken och de människor som behärskar de noder eller växlar som finns mellan olika nätverk säger Castells.

Den nya ekonomin eller den symboliska ekonomin – som en dominerande samhällsfaktor – är beroende av utbildningar, kulturella aktiviteter och ett omväxlande stadsliv för att kunna utvecklas. *Den nya ekonomin är förbunden med utbildningar, kultur och mötesplatser på ett sätt som innebär att staden och stadslivet utvecklas, inte avvecklas.* Kreativitet och affärer verkar frodas i ett sådant klimat.

Den symboliska ekonomin förutsätter samverkan mellan olika parter – kommun, stat, företag, ideella krafter och föreningar. Vare sig utbildningar, kulturinstitutioner, stora evenemang eller en högteknologisk utveckling kommer till stånd utan samordnande insatser där kommunen spelar en organiserande roll. Det innebär att både strategisk planering från kommunens sida och en organiserande roll blir allt viktigare. I denna planering ligger också skapandet av bilden av staden – den attraktiva staden – som ett centralt moment. Så är det i Göteborg och Sverige och så är det internationellt.

Den andra utvecklingslinjen handlar om människors fritid och intresse för stadslivet. Sedan några år in på 80-talet har det skett en snabb tillväxt av restaurang- och kafélivet i större städer. Under sommarhalvåret flyttar restauranger och kaféer ut på gatan och bidrar synligt till gatulivet. Det är också en internationell trend. 1992 säger holländaren Jan Oosterman efter ingående studier: ”In Dutch city centers the sidewalk café can probably serve as the best example of this development. This type of public space, ---, has been subject to explosive growth during the last twenty years.”(sid 159). Matställen av det här slaget har stor betydelse för gatulivet och gatulivet har stor betydelse för matställen. Där det rör sig mycket folk växer matställen fram som i sin tur drar dit mera folk. Attraktiva platser och gator – stråk i staden – kan snarast sägas karakteriseras av ett folkliv där matställen spelar en



Haga Nygata

stor roll. Till denna bild ska också läggas de stora publika evenemangen i stadsmiljön som sedan början på 90-talet snabbt ökat både i Sverige och internationellt och som också är en viktig del av bilden av staden (Olsson 1998).

Ser vi till lokalitet och karaktär på det offentliga stadslivet är det uppenbart att det i en historisk jämförelse koncentrats till ett mindre antal platser och stråk i staden och att det är mer fritidspräglat – mindre kopplat till vardagliga sysslor – än tidigare. Koncentrationen har skett till några centrala avsnitt i städerna medan andra delar är relativt tomma.

Frågan är varför denna utveckling ägt rum. TV är våra samhällens epicentrum säger Castells. Det som inte blir synligt i media finns nästan inte. Castells förutser en situation där media än mer kommer att dominera i våra liv när mediaformer byggs ihop och allt fler får allt fler apparater. Delvis är den verkligheten redan här. Men media är förmedling av verkligheten. Vi finns inte i situationerna hur interaktiva media än blir. Det skapar som jag uppfattar det en form av filterupplevelse hos många människor. Man är inte med i den verkliga verkligheten och man är inte med där det händer. Och det leder i sin tur till rörelser i samhället ut ur mediarummet och ut ur den privata sfären som inte är och inte kommer att vara obetydliga. För en del kommer livet nära naturen ha en sådan verkligare innebörd. Men för andra kommer stadslivets nöjen och folkliv att locka.

En typ av dragningskraft ligger uppenbarligen i att delta i ett rikt folkliv. Ofta används en teatermetod för – gatans teater eller gatans balett – för att illustrera det som egentligen är ett dubbelsidigt fenomen, man kan både se andra människor och bli sedd av dessa. Via TV har vi lärt oss ett oblygt tittande på andra – en slags voyerism säger Denzin i *The Cinematic Society* (1995) – där vi vant oss att granska andra och har stort nöje av detta. Det förefaller som om det är en viktig del i dagens gatuliv.

3.1. Den kosmopolitiska cityoffentligheten

Framför allt i centrala delar av större städer finns det en typ av offentlighet och socialt liv som domineras av främlingar. Folk är anonyma för varandra eller känner varandra som kategorier, tex som taxichaufförer eller butikssäljare. Flera av de stora namnen i urbandiskussionen som Sennett (1973) och Lofland (1998) betraktar detta som den önskvärda och ”riktiga” offentligheten, den som har stor betydelse för samhällets utveckling och de undviker tankar om lokal offentlighet – som kan vara ett rimligt begrepp i områden och stadsdelar som inte är så centrala eller tätbefolkade.

En fungerande offentlighet skapar menar många en balans i människors liv i förhållande till den begränsade tillvaron i privatsfären. I offentligheten kan folk vara friare, möta nya intryck. *Den kosmopolitiska offentligheten*, som i sig förutsätter ganska stora städer för att anonymitet ska uppstå, gynnar också tolerans och bidrar till utveckling – folk blir kosmopolitiska i sitt tänkande och hur de uppfattar andra människor.

Man kan kanske undra varför anonymitet och främlingsdominansen betonas så starkt. Det har naturligtvis med friheten i situationen att göra. Men i varje fall hos Sennett finns också en uppfattning om hur det goda samtalet och den goda debatten ser ut:

”Ute i baren rådde en annorlunda umgängesstil. Hit kom folk för att få vara i fred. Förmodligen har alla storstäder oaser av det här slaget. Jag träffade samma stamkunder i en dryg mansålder och hade ändlösa samtal med dem utan att vi någonsin blev närmare bekanta” (1999, sid 108)

Att ha ändlösa samtal under en mansålder utan att bli närmare bekanta – det är nyckelmeningen. Det är samtal och debatter mellan människor som inte känner varandra närmare. Då blir argumentens halt det avgörande. Det går inte att hävda påståenden utifrån positioner eller människors bindningar till varandra. Och då öppnar sig människor för att ta den Andres ståndpunkt. I mycket liknar detta en position som också Habermas intagit i senare skrifter (1990) och som kan ledas tillbaka till kantianska föreställningar om sanning och det rena samtalet. Det offentliga livet i staden öppnar för tolerans, respekt för andras mening när vi inte är bundna av de nära relationernas band. Så är tanken i resonemanget som i vid mening är kopplat till ett demokratiskt perspektiv på människan och samhället.

Nu ska kanske inte främlingarnas roll i cityoffentligheten dölja att det också finns *lokala sociala sammanhang*, folk som känner varandra, tar ansvar och är lokalt organiserade. Butikspersonal, boende, personal på krogar och kaféer, poliser, stamställen för en publik som kommer regelbundet skapar till viss del en sådan lokal prägel också i cityområden även om främlingar – folk som inte känner varandra – utgör det kvantitativt sett dominerande inslaget. Och i själva verket utgör denna lokala sociala struktur ett viktigt element när det gäller trygghetsfrågor och ansvarighet för miljön – det som jag berört tidigare. Relationen mellan denna lokala organisering och det främlingsdominerade livet är, som jag ser det, en mycket central fråga som bestämmer stor del av hur ett cityområde kommer att fungera.

De frågor som offentlighetsframställningen leder fram till är naturligtvis om city kommer att *utvidgas* i samband med att Västlänken genomförs. Blir det nya områden och stråk som kommer att karakteriseras av ett flödande folkliv, kommer bilden av staden att förändras? För att svara på den frågan blir det nödvändigt att också diskutera några faktorer utom just tillströmningen av människor vid de olika stationerna. Attraktiva stadsmiljöer är inte bara en fråga om kvantiteter av människor utan också om kvalité, om miljön upplevs som tilltalande, om man gärna vistas där.



Järntorget

Utifrån studier av stadsmiljöer kan vi peka på ett antal faktorer som var och en är betydelsefulla för att skapa attraktiva stadsrum i meningen att det både finns ett folkliv där och att folk vill vara där, kvalitetsaspekten:

- attraktiva stadsrum karakteriseras av att det finns en kombination av eller ett samspel mellan folk som vistas där och folk som rör sig förbi. Det vanligaste är att detta samspel uppstår genom att matställen och kaféer ligger längs en gata eller torg och att människor rör sig förbi, men det kan också handla om det finns bänkar längs ett gångstråk.
- attraktiva stadsrum har en relativ småskalighet i sin karaktär. Det är inte dominerat av mycket stora hus eller av en enda typ av verksamhet. Den variation som uppstår genom småskaligheten gör miljön intressantare genom att det finns mycket att titta på och genom att det uppstår variation och blandning av människor. Den har också en positiv innebörd för det som jag ovan kallat ”ansvarigheten” i stadsmiljön genom att den lättare binder ihop företrädare för verksamheter och besökare. Det är lättare att bli stamkund i en liten verksamhet än i en stor med omfattande personalstyrka och omsättning.
- attraktiva stadsrum har verksamheter som vänder sig ut mot gaturummet med skyltning eller fönster där man kan se inifrån och ut men också utifrån och in, portar där folk går in och ut så att det blir ett samspel mellan inne och ute. Det finns en tendens idag, internationellt och nationellt, att bygga stora komplex som skapar en inre värld med restauranger, mötesplatser och uppehållsytor kombinerat med sträng övervakning och passagekontroll av dem som går in och ut (Graham och Marvin 2001). I nybyggda områden kombineras detta ofta med att komplexen dras en bit bort från gatan så att gatan blir händelsefattig och kal. Detta skapar möjligtvis en rik inre miljö – skyddad från omgivningens hot och otrygghet – men det är i hög grad destruktivt för stadsmiljön om gator och stadsdelar byggs upp på det sättet.

Det verkar dock finnas en typ av verksamhet som delvis inte stämmer in på denna beskrivning. När Gehl och Gemsöe (1996) gör sin stora analys av Köpenhamns mera centrala delar säger de att inget förmår skapa ett sådant stadsliv som centralt belägna högre utbildningar. Trots studentrestauranger sprider sig studenter och lärare ut i omgivningen och använder staden Köpenhamn som kanske ingen annan kategori. Samma fenomen kan iaktas kring Haga och Vasagatan i Göteborg (Olsson

1998). Det är bara i 1960- och 70-talens campusanläggningar för universitet i städernas utkanter som en karakteristisk slutenhet uppstår.

- attraktiva stadsrum har en skala och en relation mellan hus och mark som både undviker att stadsrummet får en schaktkaraktär eller att det blir för öppet så att rummets definition upplöses. Alan B. Jacobs pekar också i sin magnifika genomgång av Great Streets i världen (1996) på betydelsen av grönska, både tillgång till skugga och sol för att en gata ska upplevas som angenäm.
- attraktiva stadsmiljöer sätter de gående i första rummet, det är när vi rör oss till fots i en miljö och ser andra människor runt omkring och en miljö som är intressant som stadsmiljön fungerar. ”The most important public places must be for pedestrians” säger Alan B. Jacobs och Donald Appleyard i deras *Toward an Urban Design Manifesto* (1987). Och i analysen av hur Köpenhams innerstad utvecklats till ett attraktivt stadsområde spelar tillkomsten av ett stort antal gågator och bilbefriade små torg en central roll (Gehl och Gemsöe 1996). Det gör också platser för gående i den internationella översikt över ”Nye byrum” som samma författare gör ett par år senare (2000).



Harry Hjörnes plats

4. Hållbar utveckling

Det tidsperspektiv som i första hand gäller för planeringen av Västlänken är årtalet 2020. Då har stationer och underjordiska spårdragningar genom Göteborg genomförts och dubbelspår har byggts ut till någon eller några av de närbelägna städerna. Ytterligare utbyggnader kan bli aktuella under de år som följer och i varje fall är det så att de investeringar som görs är tänkta att brukas under lång tid efter det angivna årtalet. Om 2020 ligger inom ett medellångt tidsperspektiv finns det också i planeringen ett långt sådant som hamnar i mitten av århundradet.

Stora infrastrukturella satsningar har utan tvivel en stor betydelse för samhället på många sätt. Självklart måste de i planeringen föras in i perspektivet av det som brukar kallas hållbar utveckling som både handlar om vårt sätt att förhålla oss till naturen och till samhället och dess individer.

Som jag tidigare nämnt har mycket av planering och diskussion om framtiden på senare tid anknytits till begreppet hållbar utveckling. Utgångspunkten har varit miljöfrågorna dvs förbrukning av jordens ändliga resurser, klimatförändringar på grund av användning av fossila bränslen och utsläpp av koldioxid, sopberg och nersmutsning osv. för att nu nämna några centrala frågor. Järnvägsutbyggnad finns i det perspektivet uppenbarligen på den goda sidan – en energisnål och relativt ren transportform jämfört med flyg och biltransporter.

Om begreppet hållbar utveckling har sina utgångspunkter på miljösidan så angavs det också i Rio-dokumentet att det var viktigt med ekonomiskt hållbar utveckling och socialt hållbar utveckling. Det finns uttalanden och texter som berör dessa två sidor men generellt sett är kunskapsbasen magrare och mera osäker här. Eftersom den här texten har en inriktning mot sociala konsekvensbeskrivningar ska jag därför först försöka ange ett sätt att använda begreppet social hållbarhet för att sedan komma över till hur ”den sociala frågan” kan hanteras i framtidsbilder. I förbifarten ska jag också säga något om ekonomisk hållbarhet även om det inte är min huvudinriktning.

4.1. Social hållbarhet

Ofta när begreppet social hållbarhet används refereras till vad som kan kallas *välfärds-kriterier*. De flesta brukar framhålla att fördelningen av tillgångar och möjligheter inte får vara för ojämlika i samhället. Skillnader mellan män och kvinnor, invandrare och svenskfödda, lågavlönade och högavlönade brukar komma som exempel. Vi måste ha ett någorlunda rättvist samhälle, här finns ett starkt moraliskt argument. Till detta kan man lägga att det finns ett ansvar för grupper som normalt sett omfattas av välfärdspolitiken därför att de inte klarar sig själva utan behöver omsorg – äldre, sjuka och barn. Och det finns trygghetsfrågor som jag tidigare varit inne på.

I jämförelse med kriterier för hållbar utveckling när det gäller miljön blir kriterierna för hållbar social utveckling ganska öppna och ospecificerade. Det hänger ihop med att det redan finns en hel del ojämnligheter i det existerande samhället, invandrare som har svårt att få jobb, kvinnor som har sämre chanser än män, otrygghet som upplevs i många miljöer. Och det hänger ihop med att orättvisorna eller ojämnligheten drabbar vissa i samhället mera påtagligt medan andra, och stora delar av samhället, inte verkar att beröras. Var går gränsen när det inte längre är hållbart? Kommer inte orättvisor och ojämlikhet att alltid finnas? Utvägen ur kriteriedilemmat brukar vara att säga att detta är en värderingsfråga eller, vilket delvis är samma sak, att det är en politisk fråga. Det man får ut av denna välfärdsingång till social hållbarhet är alltså att ett antal centrala välfärdsdimensioner kan pekas ut – det är viktigt att resursernas fördelning och omsorgen och tryggheten fungerar – men att kriterierna för hållbarhet är öppna för bedömning och reaktioner på vad i samhället som ska uppfattas som ett socialt problem.

En annan ingång i kriteriefrågan erbjuds genom de studier av människors tillfredsställelse med livet som ofta är en del av välfärds-mätningarna. Det som ibland kallas för lyckomätningar. Christer Sanne har gjort en intressant överblick av dessa mätningar (2003) och visar hur denna subjektiva välfärd under lång tid ökade parallellt med tillväxten i samhällsekonomin men att sambandet efter mitten på 1970-talet bryts och den subjektiva välfärden i västvärlden därefter minskar. Upplevelsen av tillfredsställelse med livet borde rimligen också ha någon bäring på hållbarhet i samhället. Missnöje hos betydande grupper kan uppenbart leda till spänningar och hot med problematiska följder.

En tredje ingång i kriteriefrågan tar mera fasta på själva *hållbarhetsbegreppet*. Finns det – om vi börjar i den negativa sidan – förhållanden som hotar tillvaron för

stora grupper, som gör att samhället som helhet fungerar allt sämre och till och med har svårt att fungera som samhälle? Krig, omfattande naturkatastrofer, svårstopade smittsamma sjukdomar och i några enstaka fall ekonomiskt sönderfall är väl i stort sett de orsaker som gör att ett samhälle – dess politiska och ekonomiska struktur, institutioner och normer – bryter samman. Uppenbart finns många hot som idag ter sig möjliga inom det fält som kan beskrivas av begrepp som miljö och biologi. Men det finns naturligtvis hot av mindre dignitet som gör att delar av samhället fungerar sämre. Och här spelar orättvisorna och otrygghetsfrågorna en roll återigen. Arbetslösheten och de dåliga utsikterna för många ungdomar på arbetsmarknaden i ett samhälle som i hög grad är präglad av konsumtion kan leda för vissa ungdomar leda till kriminalitet och missbruk. Bland politiker har det varit vanligt att tala om en tickande bomb, dvs ett hot mot det öppna samhället. Om detta är en realistisk analys kan säkert diskuteras och så småningom kan analysen prövas empiriskt. I det här avseendet finns många sociala fenomen som kan utvecklas till hot: kriminalitet och missbruk, förföljelser och diskriminering som nämnts. Kanske blir inte kriterierna på social hållbarhet så mycket tydligare här men säkert kan ett antal hot mot samhället och mot stora grupper identifieras och analyseras-bedömmas. Inte som en del i en värderingsprocess utan som en möjlig del i en samhällsvetenskapligt präglad utredning.

Den sociala hållbarheten inrymmer uppenbart en fråga om *samhällets hållbarhet*. Samhälle i meningen en social enhet med produktion, institutioner för politik i vid mening, reproduktion och omhändertagande, sociala relationer av många olika slag. Samhällen i den här meningen finns på olika nivåer från lokala samhällen till nationer och möjligen förknippade med begrepp som det västerländska samhället, EU och världssamfundet. En central aspekt av samhällens hållbarhet har att göra med samhällets förmåga att hantera problem och fatta beslut. Vi kan kalla detta för *problemlösningskapaciteten i samhället*. Den är viktig i det lokala samhället och i det större sammanhanget. Och den berör naturligtvis inte bara sociala frågor utan alla typer av problem som ett samhälle ställs inför. Här finns frågorna om statens roll – den gröna staten, den gröna lokalstaten som en del statsvetare ägnat sig åt – och här finns frågorna om vad människor i samhället vill, om de vill vara med i förändringar - som en del psykologer och marknadsundersökare sysslat med. Beslut om infrastrukturella satsningar som Västlänken och hur det öppnar för förändringar i transportsystemet är uppenbart en fråga som är relaterad till samhällets problemlösningskapacitet – även om det ligger på ett plan som jag inte vidare kommer att syssla med.

Ett förenklat men användbart sätt att beskriva både stora och små samhällen är följande fyrfältsfigur:

Offentlig sektor	Företagssektor
Civilt samhälle	Familj och släkt

En poäng med indelningen – även om den är grov och sektorerna överlappar i flera fall – är att de olika sektorerna hanterar skilda sammanhang och uppgifter i samhället och att drivkrafter och logik skiljer sig åt. Jag ska för tillfället lämna både företagssektorn och Familj och släkt för att istället beröra några för hållbarheten centrala sammanhang som rör det civila samhället och den offentliga sektorn.

Det civila samhället och dess sätt att fungera har under de senaste tio-femton åren varit ett ämne som engagerat många forskare och debattörer. Enkelt uttryckt handlar det civila samhället om människors formella sammanslutningar i föreningsliv och liknande men också om mer informella sammanslutningar, nätverk och grupperingar som kan existera.

När Robert Putnam (1993) gjorde sin berömda studie över den lokala demokratin i Italien – dess sätt att fungera och dess förutsättningar – blev begreppet *civicsness*, medborgaranda centralt. Med medborgaranda avsåg han ett intresse hos medborgarna att intressera sig för samhället, ta del av dess viktiga frågor, kunna gå samman för att lösa problem och ibland försöka påverka politik och offentlig förvaltning. Med andra ord blev begreppet medborgaranda centralt för att förstå civilsamhällets sätt att fungera. Putnam menade att den stora skillnaden mellan norra och södra Italien hänförelse sig framför allt till skillnader i *civicsness*. Det var den skillnaden som gjorde att norra Italien hade många sammanslutningar – från körer till politiska föreningar – större ekonomisk kapacitet och större förmåga att lösa problem. Och den avsevärt bättre lokala offentliga förvaltningen i norr kunde också tillskrivas denna bättre medborgaranda som ställde krav på för-

valtningen och inte – som i söder – där medborgarna i första hand försökte tillskansa sig privata fördelar för den egna familjen eller gruppen. Hos Putnam blir medborgarandan och det civila samhället förutsättningen för en fungerande offentlig apparat. I senare texter (Bowling Alone 2000) har han oroat sig för ett mer individualiserat förhållningssätt bland amerikaner och dess konsekvenser för förmågan att agera tillsammans i viktiga frågor.

Om Putnam ser *civicsness* och ett fungerande civilsamhälle som en förutsättning för en fungerande offentlig förvaltning och demokrati så vänder Rothstein på orsakssammanhången (1994 och 2003). Hans centrala begrepp i den senare boken är tillit. Tilliten, att vi kan lita på varandra och samhällets institutioner, är en förutsättning för ett fungerande samhälle och här skiljer sig samhällen åt i stor utsträckning säger Rothstein. Men för Rothstein har tilliten skapats genom att regel- och institutionssystemet liksom personalen i den offentliga apparaten är tillförlitlig och behandlar alla lika. Det är den offentliga apparatens uppbyggnad som skapar den tillit som samhällets fungerande bygger på.

Hur det nu är med påverkansprocesserna som går mellan civilsamhälle och offentlig förvaltning och beslutsfattande verkar det vara rimligt att påstå att dessa delar av samhället och samspelet dem emellan har en avgörande betydelse för hur problem hanteras och vilken problemlösningskapacitet som finns i samhället. Det socialt hållbara samhället kräver både ett fungerande offentligt system, ett fungerande och aktivt civilsamhälle och ett samspel och öppenhet mellan dessa delar. Beslut som tas och inriktningar som bestäms i det offentliga systemet måste få legitimitet i det civila samhället och helst också omfattas med ett positivt intresse.

För att kort sammanfatta har jag i detta avsnitt pekat på fyra olika sätt att närma sig frågan om social hållbarhet. De två första utgår från ett välfärds perspektiv där välfärdens fördelning och orättvisor samt tillfredsställelsen med livet är det centrala momenten. Det tredje utgår från hot som stora grupper eller hela samhället. Hot som gör att samhället som social konstruktion har svårigheter och i extremfallet till och med bryter samman. Det fjärde sättet att närma sig den sociala hållbarheten handlar om samhällets problemlösningskapacitet, om människor och organiserade enheter inom detta klarar av att fatta beslut och genomföra dessa.

4.2. Ekonomisk hållbarhet

Den här texten handlar ju huvudsakligen om ”det sociala” så det här avsnittet har inte ambitionen att vandra sig på något mer ingående eller utförligt sätt diskutera vad begreppet ekonomisk uthållighet kan innebära. En del av detta borde i varje fall handla om det ekonomiska systemets flexibilitet, dess förmåga att hantera förändringar och möta nya krav som kan uppstå i framtiden. Och en annan del borde handla om samspelet med det offentliga systemet som sätter ramar för marknadsekonomin, stimulerar och hindrar olika delar av ekonomin. Allt detta som också har stor betydelse för hur välfärden och det sociala kan fungera, vilka liv som kan levas. Men som sagt – det är en annan diskussion än den som återfinns i den här rapporten.

En fråga vill jag dock uppmärksamma. Via det ekonomiska systemet produceras varor och tjänster som blir en viktig del i många människors liv, i deras livsstilar med ett modernt ord. Bostäder och bilar är för de flesta centrala delar av detta. Företag och det offentliga systemet bygger å sin sida via investeringar infrastrukturer, fabriker och andra byggnader. Allt detta, skulle man kunna säga, skapar *strukturella beroenden*. För den enskilde som satsat på ett egna-hem fyra mil ifrån arbetsplats och fem ifrån sommarstuga kommer det både känslomässigt och ekonomiskt bli svårt att anpassa sig till en situation där bilkörning blir mycket dyrt. Och för företag eller myndigheter som gjort stora investeringar i kunskap och materia kan också förändringspotentialen te sig begränsad. För framtiden och för frågan om social hållbarhet är detta alldeles säkert en central fråga, ett slags återhållande moment. Jag ska därför beröra den något mera senare i texten.

5. Två sätt att tänka kring framtidens sociala förändringar

Som jag nämnt finns ambitionen att i framtidsbilder söka beskriva ”det sociala” både i meningen av hur människor mera enskilt kommer att reagera och hur samhället som en mer komplex enhet kommer att förändras. Analyserna verkar ofta vilja utgå från hur människor lever idag och vad de önskar idag, livsstil används inte sällan som begrepp. Samhällsforskare och debattörer som Giddens (1991) Bauman (1991) och Beck (1987) har i analysen av det som ofta har kallats det postmoderna samhället framhållit hur tidigare givna samhällskategorier som kön, klass och platstillhörighet har börjat ge vika för en ny reflexivitet som innebär att människor själva allt mer väljer identitet och sätt att leva. Vi har fått mer specialiserade och åtskilda livsstilar i åtminstone delar av samhället. Dessa analyser har haft, som jag uppfattar det, ett visst genomslag också när beskrivningar av den sociala framtiden skulle produceras. Jag skulle nog rekommendera ett annat grepp – utan att för den skull förkasta frågan om människors val som en utgångspunkt.

Jag skulle vilja förorda två rätt skilda sätt att hantera det sociala – två skilda typer av sociala framtidsanalyser. Den ena bör utgå från *människan som reaktiv varelse* och samhället som reaktivt. Den andra bör utgå från *människan som perspektivskapande* och att samhällen eller delar därav kan skifta styrande perspektiv i sitt sätt att fungera.

I stor utsträckning kan man alltså förstå en utveckling utifrån att människan och samhället är reaktivt. Med det avser jag att människor reagerar på de omständigheter som de hamnar i, utnyttjar de möjligheter som står till buds – och att detta i ett samhälle där exempelvis nya tekniska landvinningar ständigt görs också leder till stora samhällliga-sociala förändringar. Begreppet den reaktiva människan ligger nära det som i ekonomisk teori brukar identifieras som ”economic man”, dvs att den klassiska ekonomiska teorins efterfråge-utbudsmodell bygger på att människor reagerar på prisincitamentet. Högre pris ökar utbudet – producenters och försäljares aktivitet för att producera och sälja mer - men minskar efterfrågan, folk vill inte köpa lika mycket. När jag använder begreppet den reaktiva människan handlar det alltså om ett likartat perspektiv utan att vara begränsat till ekonomin.

När ny teknologi dyker upp som tex i samband med IT-revolutionen, bilen eller TV:n, eller när kostnaderna för en tjänst eller vara ändras kraftigt reagerar människor på detta, påverkas och utnyttjar situationen. Och vid betydande förändringar eller möjligheter leder detta till att den sociala världen omvandlas. Folk lever på ett annat sätt än tidigare, tänker annorlunda. Historien om transportutvecklingen är illustrativ för att belysa detta och är intressant eftersom den här framställningen skrivs i relation till en planerad stor satsning på ny järnväg. Några korta notiser om historien ska jag därför lägga fram.

Går vi tillbaka till första halvan av 1800-talet var resandet i samhället begränsat även om varor fraktades i ett varuutbyte och människor via båt, hästskjuts och till fots rörde sig mellan olika platser. I övervägande utsträckning hängde arbete och bostad ihop så att man bodde på den gård eller det hus där man arbetade och det dagliga resandet därför var näst intill försumbart för de flesta. Husbondestadgan angav också att husbonden – arbetsgivaren i vårt språkbruk - var skyldig att hålla med bostad.

I mitten av seklet ser vi en förändring komma. Järnvägar anläggs och ångbåtar blir vanligare. Vid stora städer som Stockholm och Göteborg – tex. Säröbanan i Göteborg- skapas färdvägar som gör att överklassen och så småningom också andra med god ekonomi kan bosätta sig utanför staden och dagligen resa fram och tillbaka. För sommaren kunde sommarnöjen skapas som var baserade på att de förvärsarbetande männen kom ut till familjen vid veckoslutet. Men för huvuddelen av befolkningen var resandet begränsat och det dagliga livet präglat av närhet mellan arbetsplats och bostad även om arbetsgivaransvaret för bostaden försvinner i mitten av seklet och utvecklingen av större industrier försvagar sambandet mellan de anställda och arbetsgivaren.



In på 1900-talet utvecklas, i varje fall på lite större orter, buss- och spårbunden lokal trafik. Det utvecklade möjligheterna för bosättning för stora grupper och sommarstugor kunde utnyttjas av fler. Men fortfarande var det praktiskt och ekonomiskt att bo nära arbetsplatsen och i de fall man hade råd att bygga sommarstuga skulle den ligga relativt nära bostaden. Vi kan se detta i bostadsområden i Göteborg med koppling till hamnverksamheterna – Majorna, Masthugget – eller till större fabriker (Gamlestaden, Gårda). Och vi kan nu se det i gamla sommarstugeområden som nu genom stadsutvidgning och permanentning förlorat sin tidigare lantliga charm.

I stort sett var *närheten mellan arbete-bostad-fritid-inköp en centralt organiserande princip* för de flesta i samhället ända in över mitten av 1900-talet. Det är bilen som förändrar detta. I slutet av 1930-talet finns inte mer än c:a 200.000 bilar i Sverige. Hälften av dessa var företagsbilar. Andra världskriget innebar att antalet sjönk kraftigt och resandet minskade. Inte förrän i slutet av 1940-talet hade bilantalet kommit upp i förkrigsnivå (Rundblad 1968). Det är i planeringssammanhang intressant att notera att de förorter som planerades på 1940- och 50-talen utgick från att de som skulle bo där skulle gå för att uträtta sina ärenden i det lokala centrat (Olsson, Cruse och Ohlander 2004).

Den stora tillväxten i bilparken – den som lett till att vi idag har över 4 miljoner bilar i landet – startar inte förrän på 1960-talet. Den tillväxt som inneburit att den nämnda närhetsprincipen arbete-bostad-fritid kraftigt har kommit att förskjutas och det lokala betydelse i människors liv förändras mycket påtagligt. Det har inneburit att bilen blivit en central del i de flesta – inte alla – människors liv. Ändå finns länder med en ännu mer extrem utveckling i det här avseendet. USA med sin begränsade kollektivtrafik och ännu billigare bensin har lett en utveckling där tillväxt i städernas periferi i anknytning till stora motorleder varit ett dominerande drag sedan minst 20 år tillbaka. Begreppet ”edge cities” med bostäder och köpcentra lokaliserade till noder i detta trafiksystem har använts för att beskriva utvecklingen. En utveckling som också i en del sammanhang setts som en trolig och kanske önskad utveckling också i Europa och Sverige (Bjur 1996, Linde m.fl. 2000).

Tillgången till transportmedel och billig energi har uppenbart haft en omvandlingspotential som varit fundamental för ”det sociala”, för människors liv och för samhället. Människor har reagerat på möjligheterna, utnyttjat dem och det har styrt omvandlingen. På samma sätt har TV och IT-utvecklingen omvandlat våra liv. Perspektivet ”den reaktiva människan” gör

det möjligt att förstå en hel del av denna utveckling. Det är viktigt i förhållande till framtidsstänkandet. I scenarios eller konsekvensbeskrivningar blir det – som jag uppfattar det – ofta meningslöst att utgå från existerande livsstilar eller livsformer. Det är nog



bättre att istället fråga sig hur förändringar, tex i energitillgång eller transportmöjligheter om vi nu håller oss till den samhällssektorn, kan komma att förändra tillvaron för människor och förändra samhället. ”Den reaktiva människan” handlar om att människan har en stor flexibilitet och reagerar på de omständigheter och sammanhang som man är utsatt för.

Men den sociala världen är inte bara reaktiv i en slags enkel rationell mening. Människan och människorna tillsammans skapar meningar och innebörder som inte är givna följder av den situation de befinner sig i. Människan är med andra ord *perspektivskapande* för att få ett sammanhang i den värld hon lever i. Det anknyter till resonemang om människors frihet och människors val, ideologier och visioner, reflexivitet om man så vill. Tillvaron är i varje fall inte entydigt determinerad även om villkor och omständigheter spelar roll. ”Den perspektivskapande människan” är det andra sätt att hantera det sociala i framtidsanalyser som jag skulle vilja förorda. Den analysen är antagligen mer svårhanterad men viktig och kan ge rätt annorlunda resultat.

Inte minst är perspektivförändringar eller -omkastningar i samhället intressanta därför att de innebär ett nytt sätt att se på förhållanden och de brukar följas av förändringar i människors handlingar. Ett litet planeringsanknutet exempel kan få illustrera. Funktionalismens genombrott kring 1930 innebar ett fundamentalt perspektivbyte bland de flesta arkitekter och planeringsansvariga även om funktionalismen också kan sägas följa en utvecklingslinje. Sigurd Westholm som då var stadsarkitekt i Stockholm beskriver i en artikel 1931 (Svenska stadsförbundets tidskrift, s. 285)

förändringen i synsätt. Han hade varit på studieresa tillsammans med politiker från staden till nya tyska bostadsanläggningar – Siedlungen – utanför den äldre stadsbebyggelsen. Han var närmast hänförd och såg entusiastiskt framför sig lösningen på Stockholms bostadsproblem. Samtidigt kunde han komma ihåg den varma känsla som tyska småstäder tidigare ingett honom med dess småskaliga och traditionella miljö. Den känsla som han nu hade svårt att förstå. Han hade utan tvivel genomfört eller drabbats av ett perspektivbyte. Men det var ingen enskild process utan han var snarare del av en gemensam sådan som så småningom kom att utveckla synsätt och handlingsmönster som blev självklara; så här var det och så här gjorde man. Och det fick utan tvivel stora konsekvenser.

Ser vi på mer nutida perspektivbyten så är det uppenbart att den utveckling som skett sedan mitten av 1970-talet har innehållit flera betydelsefulla sådana som rör välfärdsstaten, politikens roll i samhället, marknaden contra staten osv. När det gäller sopsortering har vi på i stort sett ett årtionde gått från att se på sopor som något som vi bara lämnade ifrån oss i en ospecificerad påse till att det idag finns en dominerande uppfattning om att sopor ska sorteras och det användbara ska tas om hand för att användas. Det innebär inte att alla människor tycker detta och att alla sköter detta. Men den dominerande uppfattningen innebär att det för de flesta är självklart och att de som inte sköter sig kan brännmärkas och anklagas.

Perspektivförändringar uppstår inte utan sammanhang och ofta inte utan materiella förändringar. De som strävade med sopsortering i början av 1990-talet hade ofta inte lätt med renhållningsföretag och andra ovilliga aktörer. Först med utveckling av nya system för att ta hand om soporna kunde debatten föras vidare och perspektivet så småningom segra.

Frågan inför framtiden är naturligtvis vilka perspektivförskjutningar som kommer att inträffa och vilken roll de kommer att spela för användningen av transporter. Kommer vi att se likartat på bilarna, tågen och flyget som vi gör idag. Vilken betydelse kommer naturkatastrofer, prisutveckling och infrastrukturella satsningar att ha tillsammans med den debatt som eventuellt kommer att öka i styrka? I varje fall verkar detta vara en viktig fråga att ställa och pröva även om det blir svårt att ange entydiga svar.

6. Historiens vägska!

Utgångspunkten för den sociala konsekvensanalysen är i det här fallet människors resor med järnväg, delvis också alternativa transportsätt. För detta produceras prognoser hur det kommer att se ut år 2020. Prognoserna utgår från existerande utvecklingstendenser för ekonomin och välfärden, tidigare resande i regionen och de förbättringar i tillgänglighet som Västlänken innebär och där jämförelser går att finna i resandet till och inom andra större städer. Det kan vara rimligt att uppfatta att prognoserna anger storleksordningar snarare än exakta tal. Detta inte minst eftersom 15 år är en relativt lång tidsperiod där mycket kan hända.

Den här typen av prognoser är en viktig del i planering och beslutsfattande och avsikten här är inte att försöka underminera dem utan snarare att föra några kompletterande resonemang. Utgångspunkten för det är att försöka pröva vad som skulle hända om utvecklingen tar en annan väg, om inte ekonomin tillväxer som beräknat, om situationer uppstår som vi inte alls är vana vid osv. För det är naturligtvis inte självklart att utvecklingen fortsätter som förut. Det här innebär att framställningen blir mer spekulativ och prövande snarare än fastställande.

Det som idag kan skönjas som stora förändringsfaktorer på sikt är två begränsande hot mot den nuvarande utvecklingen och en faktor med antagligen stor utvecklingspotential. Det ena hotet handlar om tillgång på energi som kan användas för transporter. I några år har prognoserna för tillgången på olja pekat på en långsam minskning samtidigt som efterfrågan ökar i världen med bl.a. prishöjningar som effekt. Det andra hotet handlar om miljöeffekter – uppvärmning av atmosfären och naturkatastrofer – av utsläpp av framför allt koldioxid vid förbränning av fossila bränslen. Den tredje förändringsfaktorn handlar om den fortsatta utvecklingen och användningen av de elektroniska kommunikationsapparaterna och dess betydelse för nätverkssamhället. Alla dessa tre förändringsfaktorer kan komma att få stor betydelse för resandet, för samhället och det sociala livet.

Förändringar som utgår från de tre faktorerna kan ske på många olika sätt. Jag skulle vilja föreslå att två varianter med olika förändringstakt prövades:

- En variant som utgår från att förändringar sker som visserligen är betydande men att de kommer tämligen gradvis exvis så att bensinpriset förändras steg för steg uppåt. Det innebär att successiva anpassningsmekanismer hos människor och samhälle kan komma att bli aktuella.
- En variant som utgår från mer drastiska förändringar, kanske ett pris på drivmedel som ligger på 40 kr litern 2020, en rad miljökatastrofer av olika slag osv..... Det kommer att innebära kris i världsekonomin och det kommer att ställa väldiga krav på förmåga att ställa om samhället.

Den här typen av förändringar kan först ses i förhållande till vad jag ovan kallat ”den reaktiva människan”, dvs människor kommer att försöka hitta lösningar på att resor blir dyrare genom att ändra bosättningsmönster och fritidsresor, långväga varutransporter blir dyra, alternativa bränslen tas fram och successivt kommer detta antagligen att förändra stora delar av samhället.

Men förändringarna kan också ses i förhållande till det som jag tidigare kallat ”den perspektivskapande människan”. Förändringarna kan komma att innebära att synen på olika transportmedel och deras konsekvenser förändras i samhället och att det kommer att påverka framför allt bilanvändning och flygresor. Det förefaller idag troligt att framför allt katastrofer och stora klimatförändringar kommer att innebära betydande förskjutningar i människors perspektiv. I USA har under de senaste åren utvecklats samhällsvetenskapliga studier som handlar om samhällstraumans betydelse för kulturella förändringar (Alexander m.fl 2004). Både 11 september och allt svårare orkaner bildar en bakgrund till den analysen.

I en analys av vad förändringar av det här nämnda slaget kan leda till blir frågan om *det lokala* central. Tillgången till billig energi och transportmedel har under 150 år inneburit en utveckling som successivt gjort människor mindre beroende av det lokala. Framför allt via bilsamhällets framväxt och utlandsresandet via flyg har det lokala – närmiljön, närhandel, grannar, nöjen i närheten – fått mindre betydelse i västerlandet. Vi är fortfarande platsbundna både identitetsmässigt och på annat sätt och det vore fel att säga att det lokala saknar betydelse men människors liv utspelas i stor utsträckning på många platser och rätt ofta med stort avstånd där emellan. Men om transporter blir dyrare och vissa typer av transporter ännu dyrare och kanske dessutom

belagda med restriktioner och normativa avståndsgången då kommer rimligen det lokala betydelse att öka. Vi får då en situation där människans kroppar och deras praktiska vardagsliv blir mer platsbundet än idag. Det kommer troligen att ha betydelse på många plan från trygghet till segregationen i samhället. Samtidigt kommer TV, dataapparater, e-mail, mobiltelefoner och vad som kan följa av nya elektroniska apparater att göra det lättare att få in allt mer av underhållning och kultur i hemmet liksom att det blir allt lättare att meddela sig med andra, leverera och motta meddelanden av olika slag. Denna dubbelhet i kommunikationssystemen finns ju redan idag men ser alltså ut att öka kraftigt.

Västlänken kan som en stor järnvägssatsning placeras in i det kommunikationssammanhang som skisserats här. Utvecklingarna kommer om de inträffar att påverka hur många som reser med järnvägen och järnvägens framtida utveckling. Hur detta kan komma att påverka människors sociala liv, det lokala beroendet och samhället borde också skisseras i en social konsekvensbeskrivning, även om luftigheten i en sådan kommer att bli påtaglig.

6.1. Västlänken och en social konsekvensbeskrivning

För att nu kortfattat och rubrikmässigt dra ihop trådarna anger jag ett innehåll i den sociala konsekvensbeskrivning som ska göras i relation till Västlänken:

Hur förändras Göteborgs city?

Hur påverkas tryggheten i staden?

Hur påverkas jämställdhet?

Hur påverkas segregationen?

Vad kan mera stillsamma och stadiga utvecklingar innebära jämfört med alternativa sådana?

Litteratur

- Alexander, J.C., Eyerman, R., Giesen, B., Smelser, N.J. & Sztopka, P (2004): *Cultural Trauma and Collective Identity*, Berkeley: University of California Press.
- Andersson B (2001) *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. Vinnova Rapport VR 2001:32.
- Asplund J (1979) *Teorier om framtiden*. Liber Stockholm.
- Bauman Z (1992) *Intimidations of Postmodernity*. Routledge London.
- Beck U (1986) *Risikogesellschaft*. Frankfurt am Main.
- Bjur H och Malmström B (1996) *Periferins gestalt*. Arkitektur 1996:8.
- Boverket (1998) *Brott, bebyggelse, planering*. Karlskrona
- Castells M (1999) *Nätverkssamhällets framväxt*. Daidalos Göteborg.
- Cruse Sondén G (2005) *Trygghetsvandringar*. Tryggare och mänskligare Göteborg.
- Denvall V och Salonen T (2000) *Att bryta vanans makt. Framtidsverkstäder och det nya Sverige*. Studentlitteratur Lund.
- Denvall V (2002) *Konsekvensanalys med fokus på socialt liv*. I *Så kan Söder förändras*. Helsingborgs stad.
- Denzin K (1995) *The Cinematic Society. The Voyer's Gaze*. Sage London.
- Framtidsstudiekommittén (SOU 1986:34) *Att studera framtiden*.
- FORMAS (2003) *Den uthålliga staden som livsmiljö*.
- Frängsmyr T (1980) *Framsteg eller förfall. Framtidsbilder och utopier i västerländsk tanketradition*. Liber Stockholm.
- Gehl J och Gensøe L (1996) *Byens rum Byens liv*. Arkitektens förlag Köpenhamn.
- Gehl J och Gensøe L (2000) *Nye byrum*. Arkitektens förlag Köpenhamn.
- Giddens A (1991) *Modernity and Self-Identity. Self and Society in Late Modern Age*. Polity Press Cambridge.
- Graham S och Marvin S (2001) *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge London och New York.
- Göteborg 2050 (2003) *Solstad Göteborg 2050*. www.goteborg2050.nu
- Göteborg 2050 (2004) *Urban struktur Göteborg 2050*. www.goteborg2050.nu
- Habermas J (1984) *Borgerlig offentlighet. Kategorierna "privat" och "offentligt" i det moderna samhället*. Arkiv Lund.
- Habermas J (1990) *Kommunikativt handlande. Texter om språk, rationalitet och samhälle*. Daidalos Göteborg.
- Hillier B (1996) *Space is the Machine. A Configurational Theory of Architecture*. Cambridge University Press.
- Ingelstam L (1980) *Arbetets värde och tidens bruk – en framtidsstudie*. Liber Stockholm.
- Jacobs A B och Appleyard D (1987) *Toward an Urban Design Manifesto*. Journal of American Planning Association.
- Jacobs A B (1993) *Great Streets*. The MIT Press Cambridge Mass. USA.
- Jacobs J (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. Random House New York. Nytryck (1992) i Vintage Books New York.
- Junk R (1963) *Redan i framtiden*. Gebers Stockholm.
- Lagergren m.fl (1982) *Tid för omsorg. Slutrapport från projektet Omsorgen i samhället*. Liber Stockholm.
- Klarqvist B (2005) *Virtuell trygghetsvandring på Västra Eriksberg*. Tryggare och mänskligare Göteborg.
- Linde Bjur G, Malmström G och Malmström B (2000) *Från stadSPORT till trafiknod*. Arkitektur 2000:2.
- Lindgren M och Bandhold H (2003) *Scenarioplaning. The link between future and strategy*. MacMillan New York.
- Listerborn C (2002) *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Stadsbyggnad Chalmers Göteborg.
- Lofland L (1998) *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*. Aldine de Gruyter New York.
- Länsstyrelsen i Västra Götaland (2002) *Ett jämställt transportsystem*.
- Magnusson L, red (2001) *Den delade staden*. Boréa Umeå.

- Marcus L och Ståhle (2005) *Place Syntax-analyser*. Arkitektur KTH Stockholm.
- Olsson S (1998) *Det offentliga stadslivets förändringar*. Centrum för byggnadskultur Chalmers Göteborg.
- Olsson S (2001) *Stadens attraktivitet och stadslivets förändringar*. PLAN nr 3 och 4.
- Olsson S, Cruse Sondén G och Ohlander M (2004) *Lokala torg. Liv, miljö och verksamheter på förortstorg*. Centrum för byggnadskultur Chalmers Göteborg.
- Olsson S, Lind J-E och Björk L (2005) *Framtidens stadsdelsutveckling. 1993-2005*. FörvaltningsAB Framtiden och SABO. Göteborg.
- Paulsson G (1950) *Svensk stad. Del 1 och 2*. Bonniers Stockhol. Nytryck 1981 Studenlitteratur Lund.
- Polk M (2005) *Women's and men's valuations of road system infrastructure in Sweden*. Göteborgs universitet Human Ecology.
- Putnam R (1993) *Making Democracy Work. Civic traditions in modern Italy*. Princeton USA.
- Putnam R (2000) *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. Simon and Schuster New York.
- Rothstein B (1994) *Vad bör staten göra? Om välfärdsstatens moraliska och politiska logik*. SNS förlag Stockholm.
- Rothstein B (2003) *Sociala fällor och tillitens problem*. SNS förlag Stockholm.
- Rundblad B (1968) *Yrkesliv och arbetsmarknad. I Svensk samhällsstruktur i sociologisk belysning*. Läromedelsförlagen Stockholm.
- Rydberg A och Klarqvist B (2003) *Att säkra botrygghet*. Polismyndigheten i Stockholms län.
- Sanne C (2003) *Att mäta det goda livet*. Manus för projekt Göteborg 2050, finns på hemsidan www.goteborg2050.nu.
- Sennett R (1974) *The Fall of Public Man. On the Social Psychology of Capitalism*. Random House New York.
- Sennett R (1999) *När karaktären krackelerar. Personliga konsekvenser av att arbeta i den nya kapitalismen*. Atlas Stockholm.
- SIKA (2002) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*. Statens institut för kommunikationsanalys.
- SIKA (2002:5) *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. Statens institut för kommunikationsanalys.
- Socialtjänstkommittén (SOU 1993:91) *Socialtjänstens roll i samhällsplanering och samhällsarbete – en kunskapsöversikt och ett diskussionsunderlag*.
- Storstadskommittén (SOU 1998:25) *Tre städer*. Socialdepartementet Stockholm.
- SWECO, VBB och VIAK (2000) *Citytunneln - Socioekonomiska konsekvenser*. Malmö.
- Toffler A (1971) *Framtidschocken*. Bonniers Stockholm.
- Törnqvist A (2004) *Storstadssatsningen i ett områdesperspektiv*. Göteborgs stad.
- Törnqvist A (2005) *Allting förändras men ingenting förgås. Summerande utvärdering av Storstadssatsningen i Göteborg*. Göteborgs kommun och Göteborgs universitet.
- Westholm S (1931) *Studiebesök i tyska bostadsanläggningar*. Svenska stadsförbundets tidskrift.
- Zukin S (1997) *The Culture of Cities*. Blackwell Oxford.

