

TRAFIK- OCH TRANSPORTPLANERING FÖR ETT INKLUDERANDE SAMHÄLLE

Beakta olika grupper och perspektiv med 3H-modellen



Transportplaneringen påverkar jämlikheten och jämställdheten på flera sätt. Inte minst är transportsystemet ett medel för tillgänglighet till arbete och studier och därmed för ekonomisk jämlikhet. Utformningen av transportsystemet kan också påverka fördelningen av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. I transportplanering fördelas ofta resurser, t ex vid prioritering av olika investeringar, vilket bidrar till positiva och negativa konsekvenser för olika grupper och områden. Det är viktigt att säkerställa att ingen grupp systematiskt gynnas eller missgynnas. Transportsystemet kan också vara en social investering i ett område – och det kan vara forum för möten och samspel mellan grupper.



- **Jämställdhet** handlar om jämlikhet mellan könen. Jämställdhet innebär inte att göra och vara lika – det handlar om att ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter att påverka samhället och sitt eget liv oavsett kön.

- **Jämlikhet** är ett socialt tillstånd där alla människor i ett samhälle har samma status och respekt och att alla människor är lika mycket värda. Det innefattar bland annat att alla människor har lika rättigheter enligt lagen, men handlar också om ekonomisk jämlikhet, t ex lika tillgång till arbete, utbildning och sjukvård. Jämlikhet innebär också lika möjligheter och skyldigheter i samhället i sin helhet.



Inkluderande samhällen beaktar olika gruppers förutsättningar, värderingar och prioriteringar. Vissa grupper har större risk för exkludering i samhället än andra och bör särskilt beaktas i planeringen.

Utifrån vems värderingar utformas samhället?

Vem får del av samhällets investeringar?



Grupper med risk för social exkludering och utanförskap

- ▶ Låginkomsttagare
- ▶ Personer utan tillgång till bil
- ▶ Personer med funktionsnedsättningar
- ▶ Barn och unga
- ▶ Äldre
- ▶ Minoritetsgrupper och invandrargrupper
- ▶ Boende på landsbygd

Tillgänglighetsplanering i Storbritannien
Chapman & Weir (2008)

Diskrimineringsgrunderna

- ▶ Kön
- ▶ Könsoverskridande identitet eller uttryck
- ▶ Etnisk tillhörighet
- ▶ Religion eller annan trosuppfattning
- ▶ Funktionshinder
- ▶ Sexuell läggning
- ▶ Ålder

Diskrimineringslag 2008:567

Grupper som beaktas i nationella mål, t ex transportpolitiska målen

- ▶ Barn 0-5
- ▶ Flickor 6-17 / Pojkar 6-17
- ▶ Kvinnor 18-65 / Män 18-65
- ▶ Kvinnor 65+ / Män 65+
- ▶ Personer med funktionsnedsättning
- ▶ Boende i olika regioner i Sverige (landsbygd resp. tätort)
- ▶ Trafikantgrupper (gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer)



3H-modellen medvetandegör och strukturer kring olika grupper förutsättningar, värderingar och prioriteringar i samhällsplaneringen. Innehållet kan anpassas till aktuell plan/projekt, nedan visas några exempel på frågeställningar.

Förstå vad olika grupper tycker är viktigt vid utformning av transportsystemet

Trygghet
Trafiksäkerhet
Miljö och hållbarhet

- Hur nöjda är olika grupper med kollektivtrafiken eller infrastrukturen för gång och cykel?
- Hur trygga känner sig olika grupper i offentliga miljöer – och hur påverkar otrygghet deras mobilitet?
- Vilka faktorer i transportsystemet tycker olika grupper är viktiga?
- Hur ser genuskontraktet ut, dvs. vad förväntas av kvinnor/män i olika områden baserat på offentlig statistik om representation i politiken, uttag av föräldrapenning, förvärvsfrekvens osv.?



Inkludera olika grupper förutsättningar och värderingar i beslutsfattande

Problemformulering
Alternativgenerering
Fastställande av plan/lösning

- Har olika grupper inflytande i projektgrupper?
- Har olika grupper möjlighet till inflytande i samråd/dialog?
- Inkluderas olika grupper förutsättningar och värderingar på annat sätt?

Förstå hur olika grupper resmönster ser ut i dagsläget

Mängd resor
Färdmedel
Ärende/målpunkt

- Hur ofta och hur långt reser olika grupper med olika färdmedel?
- Hur fördelar sig resandet till en arbetsplats över dygnet för olika grupper – överensstämmer det med kollektivtrafiken?
- Hur ser tillgängligheten ut med olika färdmedel för olika grupper/områden? Hur påverkas olika grupper arbetsmarknadsregioner av kollektivtrafik tillgången?
- Vilka målpunkter är viktiga för olika grupper? Var finns manliga/kvinnliga arbetsplatser? Hur ser tillgängligheten till målpunkter ut?

3H-modellen har använts som struktur för prioritering av investeringar i cykelinfrastruktur i Lunds kommun utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Det har gett kommunen möjlighet att ta med ytterligare en prioriteringsgrund i beslutsfattandet.

- **Stor potential** att gynna kvinnors cyklande
- **Måttlig potential** att gynna kvinnors cyklande
- **Liten potential** att gynna kvinnors cyklande

Länk	Resvanor och målpunkter 	Trygghet 	Delaktighet i beslutsprocesser 	Sammanvägd bedömning
1	Stor	Måttlig	i.u.	Stor
2	Liten	Måttlig	i.u.	Liten
3	Stor	Stor	i.u.	Stor
4	Måttlig	Stor	i.u.	Måttlig
5	Måttlig	Stor	i.u.	Måttlig
6	Måttlig	Måttlig	i.u.	Liten
7	Måttlig	Liten	i.u.	Liten
8	Stor	Stor	i.u.	Stor
9	Måttlig	Måttlig	i.u.	Liten

Trivector Rapport 2017:51: Genusanalys av föreslagen inriktning för utveckling av cykelinfrastrukturen i Lunds kommun



Trivector



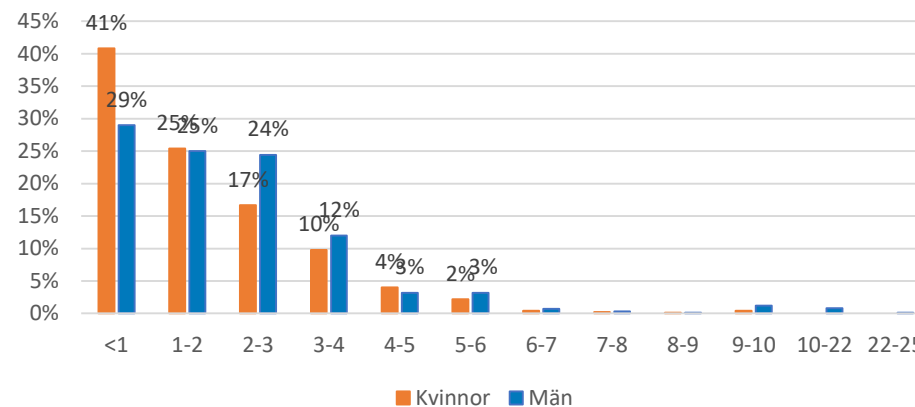
Förstå hur kvinnors och mäns resmönster ser ut i dagsläget

Genom en resvaneundersökning vet vi att kvinnor cyklar mer än män, men att det är en liten skillnad. Kvinnor cyklar oftare, medan män cyklar längre sträckor. Den informationen kan vi använda för att resonera kring betydelsen av regionala cykelstråk utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

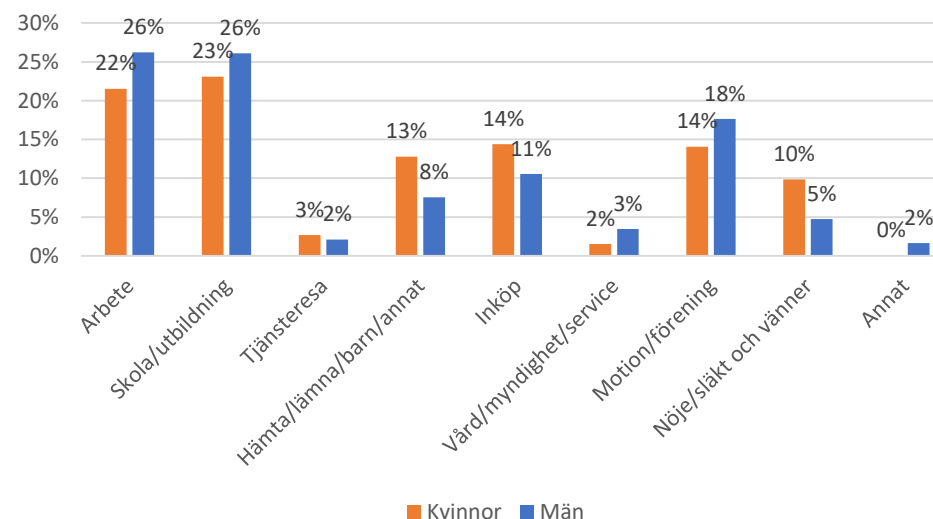
Resvaneundersökningen visar också att kvinnor cyklar oftare för inköp och för att hämta/lämna barn jämfört med män. Det ger oss information om vilka målpunkter som är viktiga för kvinnor.

Källa: Resvaneundersökning i Skåne 2013, uttag av data för boende i Lunds kommun (N = 6373).

Cykelresornas fördelning på reslängd (km)



Ärende för cykelresor



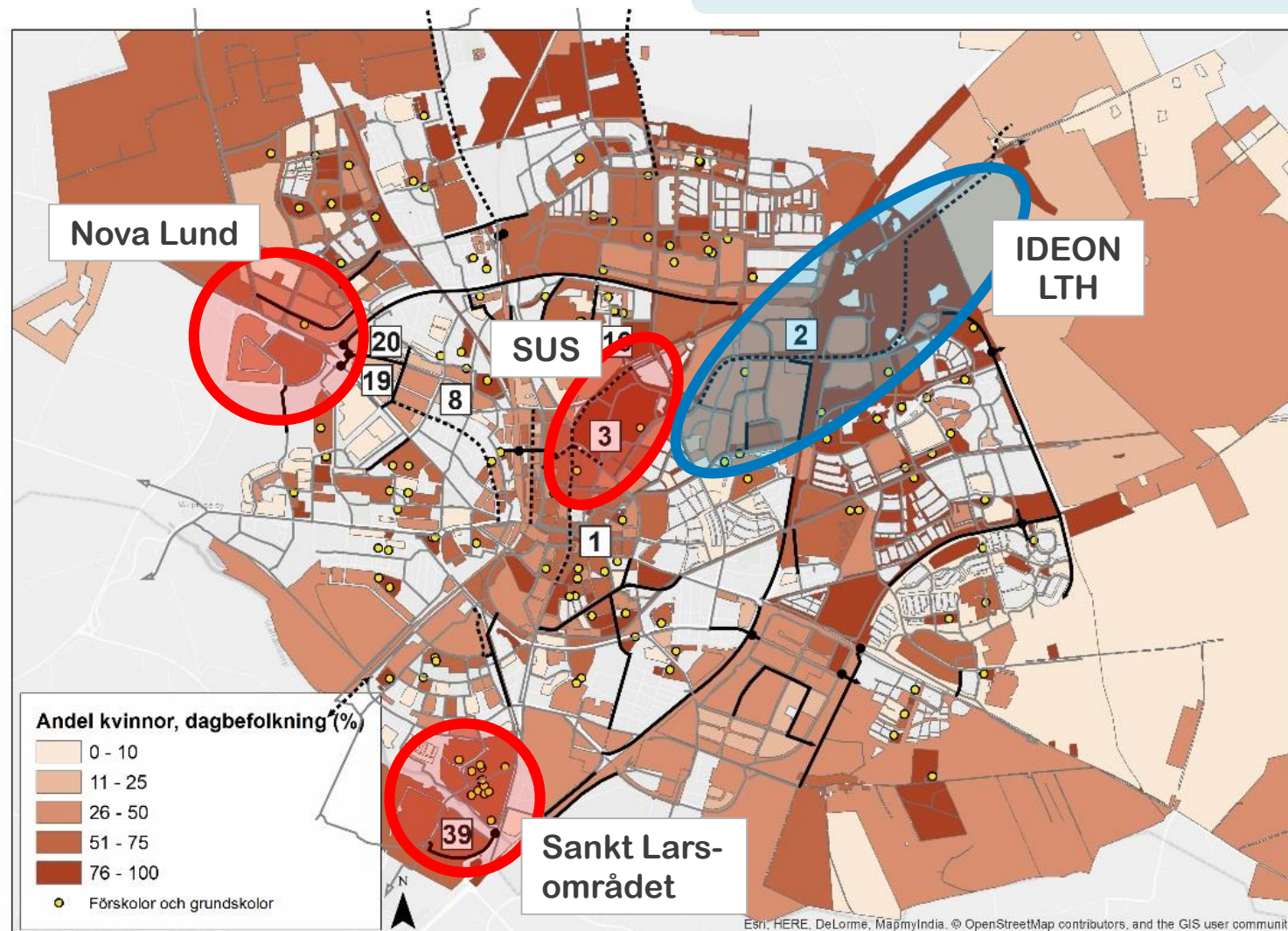


Förstå hur kvinnors och mäns resmönster ser ut i dagsläget

Uppgifter från SCB om dagbefolkning visar var kvinnliga resp. manliga arbetsplatser finns. Detta tillsammans med uppgifter om var skolor och annan service finns gör att jämställdhetspotentialen för respektive länk i cykelnätet kan bedömas.



- "Kvinnliga" arbetsplatser/målpunkter
- "Manliga" arbetsplatser/målpunkter





Förstå vad kvinnor och män tycker är viktigt vid utformning av transportsystemet

Kvinnors och mäns värderingar i 3H-modellen har operationaliserats genom en trygghetsbedömning. Vilken potential har en satsning på en saknad länk i cykelnätet att öka tryggheten för cyklister och därmed främja kvinnors mobilitet?

Tryggheten är bedömd utifrån hur befolkat det är och vilken passiv övervakning som förekommer, typ av separering från motortrafik och skyltad hastighetsgräns samt förekomst av belysning.

De 71 bedömda länkarna i cykelnätet fördelar sig enligt tabellen till höger.

Trygghetspotential	Regionala cykelvägnätet	Lund	Byarna	Totalt
Stor	12	7	13	32
Måttlig	1	25	4	30
Liten	1	7	1	9
Totalt	14	39	18	71





Inkludera både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar i beslutsfattande

Att kvinnor finns med i planeringsprocessen är bra, men räcker inte. Att vara kvinna är inte garanti för att se till att kvinnors förutsättningar och värderingar inkluderas i beslutsfattande. Kvinnor kan också vara "skolade" i maskulina normer och värderingar.

Analysen för Lunds kommun visade att det inte gick att uttala sig om hur kvinnor/män var delaktiga i beslutsprocesser relaterade till de olika länkarna i investeringsplanen. Även om kommunen arbetar aktivt med olika former för dialog och samråd, finns det ett behov av ökad systematik vad gäller inkludandet av olika grupper i dialogen. Detta är även ett generellt behov för samhällsplaneringen.

Problemformulering

Av vem formuleras problem och hur?

Alternativgenerering

Vilka normer råder?
Vem blir lyssnad på?

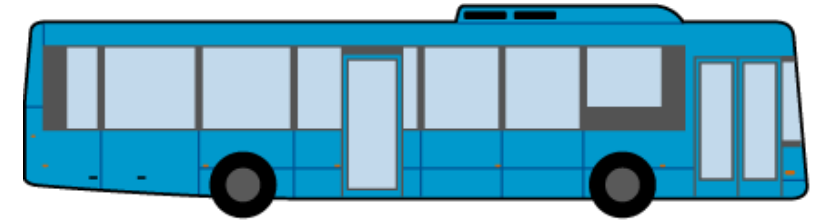


Fastställande av plan

Vilka/vems perspektiv beaktas?
Hur görs prioriteringar?



3H-modellen har också använts som struktur för en enkel mall för dokumentation av hur de sju diskrimineringsgrunderna beaktas för en plan/projekt i planering av kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen.



Grupp/perspektiv	Svarar planen/projektet mot gruppens behov och förutsättningar vad gäller hur, när och vart man reser?	Svarar planen/projektet mot gruppens värderingar och prioriteringar vad gäller tillgänglighet, trygghet etc.?	Har gruppen haft möjlighet till inflytande i samråd/dialog i planen/projektet?
Funktionshinder	+	+	+
Äldre	+	+	-
Barnperspektivet	-	-	-
Jämställdhet	+	+	-
Etnicitet och religion	+/-	+/-	-
HBTQ			-
Socioekonomi	+/-	+/-	-
Om "-" anges ovan:	På vilket sätt svarar planen/projektet inte mot gruppens resande? Kan/bör det hanteras?	På vilket sätt svarar planen/projektet inte mot gruppens värderingar och prioriteringar. Kan/bör det hanteras?	Varför har gruppen inte inkluderats i samråd/dialog? Kan/bör det hanteras?

MED DET SAGT...

- ▶ Att göra transportsystemet mer jämlikt och jämställt innebär att systematiskt arbeta med att möta olika gruppers resande och värderingar såsom de ser ut idag och fördela resurser och investeringar rättvist.
- ▶ Statistik och annat underlag om olika gruppers resande och värderingar synliggör ojämlikhet. Vet vi inte hur verkligheten ser ut är det svårt att veta om och hur vi vill förändra den. Könsuppdelad statistik bör alltid finnas.
- ▶ Med kunskap och arbetsmetoder för att inkludera både olika gruppers förutsättningar och värderingar i planeringen förbättras jämlikheten i transportsystemet. Genom att beakta många synpunkter och infallsvinklar höjs kvaliteten i systemet för alla.



Hanna Wennberg

hanna.wennberg@trivector.se, 010-456 56 08

Emma Lund

emma.lund@trivector.se, 010-456 56 30

