

På väg mot ett jämställt transportsystem?

Analysrapport 2023

Dokumentinformation

Titel: På väg mot ett jämställt transportsystem? Analysrapport 2023

Projektnummer: 22265

Rapportnummer: 1

ISBN: 978-91-527-8776

Författare: Julia Nyberg, Christian Dymén, Malin Mårtensson, Emma Lund, Olivia Dahlholm Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning: Christian Dymén

Beställare: Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

Kontaktperson: Sara Eriksson, Västra Götalandsregionen, Styrelseordförande i Nätverket jämställdhet i transportsektorn

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2023-06-07	Första utkast	Beställare
0.99	2023-07-07	Inklusive diskussion	Beställare
1.0	2023-09-17	Diskussion	Beställare
1.1	2023-10-05	Mindre justeringar	Beställare
1.2	2024-02-09	Addera ISBN	Konsult

Innehåll

1	Inledning	7
1.1	Uppdrag och syfte	7
1.2	Genomförande och metod	8
1.3	Avgränsning och urval	10
1.4	Läsanvisning	10
2	Nationella mål med fokus på jämställdhet i en svensk planeringskontext	11
3	Rådighet inom olika planeringsnivåer	14
4	Vad säger forskning om jämställdhet i transportplanering?	20
4.1	Relevansen av jämställdhet i transportplanering	20
4.2	Jämställdhet och transportplanering	21
4.3	Vad vet vi om kvinnor, män och transportplanering idag?	23
5	Hur kan transportsystemet bli jämställt?	31
5.1	Utgångspunkter	31
5.2	Metoder och verktyg	32
6	Hur arbetar kommuner, regioner och myndigheter med jämställdhet i transportplanering idag?	39
6.1	Trafikverket ÅVS	39
6.2	Länsplaneupprättare	52
6.3	Regional kollektivtrafikmyndighet	68
6.4	Kommuner	86
7	Sammanfattande diskussion	108
7.1	Målbild för en jämställd transportplanering	108
7.2	Sammanfattning av nuläget	110
7.3	Gapet och vägen fram till en jämställd transportplanering	114
7.4	Vad är det första steget?	123

Sammanfattning

På uppdrag av Nätverket jämställdhet i transportsektorn har Trivector Traffic under 2023 tagit fram en rapport som belyser hur olika planeringsnivåer (myndigheter, regioner och kommuner) arbetar med transportplanering och jämställdhet. Data har samlats in via enkätsvar som skickats ut till Sveriges samtliga kommuner, 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter, 21 länsplaneupprättare, samt sex ÅVS-planerare på Trafikverket. Svarsfrekvensen var knappt 36 procent. Inom ramen för uppdraget har även den senaste forskningen på området sammanställts.

Att uppnå ett jämställt transportsystem handlar inte om att få kvinnor och män att resa på samma sätt. Det handlar i stället om att kvinnors och mäns transportvanor väger lika tungt i planeringen, att kvinnors och mäns erfarenheter, attityder och värderingar ska tillmätas lika vikt i planeringen.

Resultatet visar såväl hinder som möjligheter när det gäller jämställdhet inom transportplanering. Det konstateras att det finns en god generell kunskap bland aktörerna om resvanor och attityder hos män och kvinnor, men att denna kunskap sällan omsätts till åtgärder.

En vanlig förenkling som används bland planerarna är antagandet om att kollektivtrafikåtgärder alltid främjar jämställdhet eftersom kvinnor oftare reser med kollektivtrafik. Det framkommer också att planeringen har tendens att hanteras könsneutralt då planerarna menar att de planerar för *alla* arbetspendlare eller *samtliga* medborgare. Det leder ofta till en könsblind planering där kvinnors erfarenheter, attityder och inställning riskerar att förbises.

Det förekommer att aktörer upplever att det är svårt att hantera jämställdhetsfrågan när även andra faktorer såsom barnperspektivet och socioekonomi ska hanteras. Likaså finns det utmaningar med att förstå transportplaneringens roll för att bidra till de jämställdhetspolitiska delmålen som berör ekonomisk jämställdhet, jämställd hälsa och jämställd utbildning. Det finns tendenser som visar att jämställdhet ses som någonting utöver det ordinarie arbetet, som ska hanteras av andra förvaltningar eller är resurskrävande.

Trots de utmaningar som presenterats ovan finns en rad goda exempel på aktörer som arbetar på olika sätt med jämställdhet i sin planering. Det finns också en positiv anda i många av enkätsvaren där planerarna visar på stort intresse för att utveckla arbetet med jämställdhetsfrågan.

För att fylla gapet mellan nuläge och målet föreslås kunskapsinsatser vad gäller de maskulina normer som historiskt och än idag i mångt och mycket styr transportplaneringen. Vidare föreslås utökat arbete med att samla in och analysera lokal och kontextbaserad statistik och annan kunskap som ett sätt att förstå kvinnors och mäns olika erfarenheter, värderingar och attityder till transportsystemet även på lokal nivå. Detsamma gäller kunskap och statistik om flickor och pojkar där kunskapsluckorna idag är stora. Sist föreslås att utgå från devisen om att alltid inkludera kön, men inte bara kön, i samtliga utredningar och beslut som en möjlig väg framåt.

Förord

Nätverket jämställdhet i transportsektorn är en plattform för utbyte av kunskap och erfarenheter om jämställdhet i transportsystemet. Vi verkar för ett jämställt transportsystem, som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För det behövs en jämställd planering, som gör att kvinnors och mäns resvanor, attityder och värderingar väger lika tungt i planeringen samt att kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen.

I denna analysrapport gör vi en första ansats att undersöka hur kommuner, regioner och Trafikverket arbetar för att bidra till ett jämställt transportsystem. Det är en mycket omfattande rapport, där du förslagsvis väljer ut de delar som intresserar dig. Den innehåller både en kunskapssammanställning av relevant och aktuell forskning och kunskap inom området, enkätsvaren per planeringsnivå där du hittar goda exempel samt en sammanfattande diskussion och förslag till åtgärder. Rapporten har tagits fram av Trivector Traffic.

Analysrapporten vänder sig främst till nätverkets medlemmar samt verksamma i kommuner, regioner och myndigheter som arbetar med transportfrågor. Förhoppningen är att även övriga som arbetar med jämställdhet eller intresserar sig för dessa frågor kommer finna rapporten intressant.

Ambitionen är att synliggöra de gap som fortfarande finns vad gäller en jämställd transportplanering och att få ett samtal om vad som behöver förbättras och hur.

Göteborg 2023-10-06

Sara Eriksson

ordförande Nätverket jämställdhet i transportsektorn

1 Inledning

1.1 Uppdrag och syfte

Nätverket Jämställdhet i transportsektorn är en plattform för utbyte av kunskap och erfarenheter om jämställdhet i transportsystemet. Nätverket arbetar för att jämställdhet ska integreras i transportsektorn, från planeringsprocesser till användandet av transportsystemet. Målet är att förverkliga jämställdhetsmålet i de transportpolitiska målen.

I nätverket har behovet av att se över och sammanställa hur olika aktörer inom transportplanering arbetar med att belysa jämställdhet identifierats. Närmare bestämt handlar det om att dels förstå hur arbetet ser ut idag, dels identifiera vilka behov det finns av insatser och var dessa insatser bör ske. För att möta behovet har denna analysrapport tagits fram.

Projektets huvudsakliga mål har varit att ta fram en rapport som belyser hur olika planeringsnivåer, det vill säga myndigheter, regioner och kommuner, arbetar med transportplanering och jämställdhet. Målet har också varit att sammanställa relevant forskning på området. Analysrapporten och projektet har vidare tre huvudsakliga syften, dessa är att:

- Lyfta upp frågan om jämställdhet på agendan
- Synliggöra hur arbetet med jämställdhet ser ut inom transportplanering idag
- Identifiera var det finns behov av insatser på olika planeringsnivåer för att gå från *att* jämställdhet är en relevant fråga till *hur* olika nivåer kan arbeta med jämställdhet

För att kunna möta syftet men också inspirera andra kommuner, regioner och myndigheter i arbetet med jämställdhet har även goda exempel på insatser eller arbetssätt som bidrar till en jämställd transportsektorn sammanställts. Tanken är att rapporten ska återupprepas ungefär vartannat år och således utgöra en viktig kunskapsgrund för arbetet med jämställdhet inom transportplanering.

1.2 Genomförande och metod

Arbetet med framtagande av rapporten har pågått från december 2022 till september 2023. Rapporten har tagits fram baserat på tre huvudsakliga delmoment:

1. Litteraturstudie
2. Insamling av data via enkäter
3. GAP-analys

Litteraturstudien baseras på en genomgång av rapporter, handböcker och metoder kopplade till jämställdhet i transportsektorn. Litteraturen ämnar besvara följande frågor:

- Vad är jämställdhet inom transportplanering?
- Vad är relevansen av jämställdhet i transportplanering?
- Hur jämställd är transportplaneringen idag?
- Vilken roll har kommun, region och myndighet för ett jämställt transportsystem?
- Vilka olika metoder och verktyg finns att tillgå för ett jämställt transportsystem?

Den webbenkät som tagits fram har skickats ut till Sveriges samtliga kommuner och regioner samt utvalda myndigheter med koppling till transportsektorn. Webbenkäten spreds digitalt och gav respondenterna möjlighet att svara individuellt eller med hjälp av kollegor. Tre påminnelser skickades ut till respondenterna.

Totalt skickades enkäten ut till 290 kommuner, 6 utredare inom åtgärdsvalsstudier (ÅVS), 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter och 21 upprättare av länstransportplaner (de två sistnämnda tillhör regioner). Även Trafikverkets enhet som arbetar med den nationella planen fick möjlighet att svara på enkäten. De avböjde däremot erbjudandet då de fann det svårt att besvara enkäten utifrån att frågorna berör skeenden och överväganden i planeringsprocesser som äger rum såväl innan, som efter planrevideringen av den nationella planen. Resonemang och analys av Trafikverket grundas i rapporten därför på forskning och tidigare genomförda studier baserade på Trafikverkets verksamhet. Eftersom det underlag som ligger till grund för analyserna är av olika karaktär mellan de olika

planeringsnivåerna, kan det vara svårt att göra jämförelser mellan analysen av Trafikverkets verksamhet och de andra verksamheterna.

Totalt inkom 98 svar från kommuner, 3 från utredare inom ÅVS, 16 från regionala kollektivtrafikmyndigheter och 8 från länsplaneupprättare. Det ger en svarsfrekvens på knappt 36 procent. Då svarsfrekvensen är relativt låg kan det föreligga så att de representanter som svarat på enkäten kommer från planeringsaktörer som arbetar med jämställdhet och att de som valt att *inte* svara gjort det utifrån att de inte arbetar med frågorna. Följaktligen bör resultatet och slutsatserna läsas med viss försiktighet och inte antas gälla samtliga av Sveriges kommuner, länsplaneupprättare, utredare inom ÅVS och regionala kollektivtrafikmyndigheter, utan slutsatserna baseras på de planeringsaktörer som svarat. Således är även rekommendationerna utformade utefter de svar som inkommit och det arbete som beskrivs. Förhoppningen är dock att även de planeringsaktörer som inte svarat ska kunna ta del av rekommendationerna.

Enkätfrågorna har tagits fram med utgångspunkt i de jämställdhetspolitiska delmålen (läs mer i avsnitt 2 nedan) och med tanken om att med hjälp av svaren kunna bedöma om arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken är jämställda i kommuner, regioner och myndigheter som arbetar med transportplanering. Frågebatteriet testades i Nätverket jämställdhet i transportsektorn, och hos tjänstepersoner på kommuner och regioner innan den skickades ut till respondenterna.

Från fritextsvaren i enkätstudien har goda exempel på insatser, processer eller arbete inom jämställdhet i transportplanering tagits fram. Syftet med att visa på goda exempel är att inspirera andra aktörer inom transportplanering att utöka sitt arbete med jämställdhet för att jämställdhet ska få ett större genomslag i transportplaneringen.

Svaren från enkäten har analyserats med hjälp av en GAP-analys. Metoden har inspirerats av det angreppssätt som använts av Trivector vid genomlysning av Trafikverkets arbete med jämställdhetsintegrering. GAP-analysen innehåller en beskrivning och analys av **Nuläge, Hinder och möjligheter**, samt **Vägen framåt** för kommuner, regioner och myndigheter.

1.3 Avgränsning och urval

Valet att använda enkäter för att undersöka hur de olika aktörerna arbetar med jämställdhet har inneburit en möjlighet att få in och analysera ett stort antal svar, till skillnad från om exempelvis intervjuer hade genomförts. Samtidigt innebär valet av metod en viss begränsning sett till vilken typ av svar som kan ges. Intervjuer möjliggör för mer beskrivande svar och följdfrågor vilket inte på samma sätt är möjligt i enkäter. Även om fritextsvaren i enkäten i många fall varit detaljrika och generösa så finns det risk för att delar av det arbete som görs inte har nämnts och därför inte heller dokumenterats i rapporten.

Urvalet av aktörer har gjorts tillsammans med Nätverket för jämställdhet i transportsektorn och har gjorts med hänsyn på vilka som har möjlighet att arbeta med jämställdhet ur ett transportplaneringsperspektiv.

1.4 Läsanvisning

Rapporten inleds med en genomgång av nationella mål med fokus på jämställdhet i en svensk planeringskontext. Såväl övergripande jämställdhetsmål som mål inom transportplanering presenteras i kapitel 2. Därefter följer en beskrivning av den rådighet som olika planeringsaktörer har i kapitel 3. I kapitel 4 finns en sammanställning av den senaste forskningen på området jämställdhet och transportplanering där allt ifrån synergieffekter till resvanor och trygghet går igenom. Efterföljande kapitel 5 ger exempel på metoder och verktyg som kan hjälpa till i arbetet med jämställdhet. Därefter följer en sammanställning i kapitel 6 av de enkätsvar som samlats in inom ramen för projektet. Först presenteras svaren från ÅVS-planerare på Trafikverket, följt av länsplaneupprättare och regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Sist presenteras svaren från kommunerna. Kapitel 6 är ett omfattande kapitel och kan ses som ett uppslagsverk där goda exempel och andra aktörers arbete går att läsa om, snarare än en del som ska läsas från start till slut. Sist presenteras en sammanfattande diskussion där GAP-analysen sammanställs.

2 Nationella mål med fokus på jämställdhet i en svensk planeringskontext

Mål och inriktningar för planering generellt såväl som inom transporter finns både på övergripande nivå och lokal nivå. Här presenteras mål formulerade på en övergripande, nationell nivå med fokus på jämställdhet och transporter.

I Sverige finns en tradition av att arbeta med jämställdhet. År 2006 antog en bred politisk majoritet det övergripande jämställdhetsmålet som lyder:

Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det betyder att man ser två dimensioner – både jämställdhet för individens egna livsval och också möjligheter, rättigheter och skyldigheter att påverka utformningen av vårt gemensamma samhälle (Skr. 2016/17:10).

För att nå det övergripande målet har sex delmål fastslagits, dessa presenteras i tabell 1 (se nästa sida). Målen tar sikte på centrala ojämställdhetsproblem i samhället och behandlar inte transportfrågor specifikt. Samtidigt är målen relevanta för transportplanering och för att de ska förstås inom området har delmålen har operationaliserats av Faith-Ell & Levin (2021) med anpassningar till just transportplanering. Operationaliseringen visas till höger om respektive delmål i tabellen nedan.

Tabell 1. Fastslagna jämställdhetspolitiska mål med tillhörande operationalisering för transportsektorn framtaget av Faith-Ell & Levin (2021).

Delmål	Beskrivning	Operationalisering transportsektorn
1	En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattande.	Det ska finnas en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.
2	Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.	Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
3	Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.	Transportsystemet ska bidra till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, flickor och pojkar.
4	Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.	Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.
5	Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma förutsättning för en god hälsa och erbjudas vård och omsorg på lika villkor.	Transportsystemet ska bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar.
6	Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.	Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

Förutom det övergripande jämställdhetspolitiska målet och delmålen som presenterats ovan, har transportsektorn sedan 2001 ett specifikt jämställdhetsmål. Sedan 2009 är jämställdhet en integrerad del av funktionsmålet som lyder:

"Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."

Preciseringen, med fokus på jämställdhet, lyder:

"Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. "Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt."

Målformuleringarna för transportsystemet belyser vikten av att jämställdhet inkluderas redan i planeringsskedet och att arbetsformerna genom hela processen ska medverka till ett jämställt samhälle. Målen tydliggör också kopplingen till den övergripande målformuleringen för jämställdhetspolitiken (se ovan) som fastställer rätten att dels forma sitt eget liv, dels ha möjlighet, rättighet och skyldighet att påverka samhället. I transportsammanhang handlar det om möjligheten att påverka den egna resan och om att ha möjligheten att påverka beslut i transportsystemet som i sin tur påverkar användning och utformning av systemet (Smidfelt Rosqvist, 2020).

3 Rådighet inom olika planeringsnivåer

De jämställdhetspolitiska delmålen har relevans i transportsektorn och planeringen av den vilket tydliggörs av den operationalisering av målen som visas i tabell 1. De olika planeringsnivåerna, det vill säga kommuner, regioner och nationell nivå, har olika rådighet över transportsystemet och planering kopplat till det. Hur kan då aktörer på olika planeringsnivåer inom transportplanering bidra till ett mer jämställt samhälle, samt när och var är de jämställdhetspolitiska delmålen särskilt relevanta ur transportplaneringssynpunkt? Det ska vi ta reda på i föreliggande avsnitt.

3.1 Stafettpinnen tappas i planeringsprocessen

Wennberg et al. (2010), som studerat hur mål och intentioner på övergripande planeringsnivå hanteras och efterlevs i planering på detaljerad nivå menar att planeringsprocessen liknar en stafett. Själva stafettpinnen är de mål och intentioner som fattas på övergripande planeringsnivå och som ska förvaltas genom hela processen ner till utförandet. De transportpolitiska målen, varav funktionsmålet med sin precisering om jämställdhet är ett, utgör viktiga inriktningsmål för planering på nästföljande nivåer.

I en uppföljande studie av Larsson et al. (2020) konstaterades att stafett-analogin är vilseledande eftersom den förutsätter att stafettpinnen som överlämnas är tydlig, greppbar och ser likadan ut för alla involverade. I verkligheten saknas en tydlig nedbrytning eller konkretisering av målen mellan de olika nivåerna, vilket gör att det finns ett stort tolkningsutrymme på lägre nivåer. Även om Larsson et al. (2020) främst tittade på klimat- och miljömålen är resultaten relevanta även för jämställdhetsmålet. Många forskningsstudier och utredningar visar att vi har en bra bit kvar till ett hållbart transportsystem, varav ett jämställt transportsystem är en del av detta. Med andra ord är det en utmaning att övergripande mål genomsyrar planeringen hela vägen från statlig och regional planering till kommunal planering och faktiska åtgärder.

3.2 Transportplanering på nationell nivå

Det finns flera roller och ansvarsområden för planering av det svenska transportsystemet och den statliga transportinfrastrukturen, från regeringen och riksdagen, till Trafikverket och regionerna. **Trafikverket** är den myndighet som har ansvar för att se till att transportsystemet fungerar. Det innebär att Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet, såväl väg- som järnvägstrafik samt sjö- och luftfart (ett ansvar som delas med Sjö- och luftfartsverket). Därtill ansvarar Trafikverket även för fysiska åtgärder på det statliga vägnätet såsom byggande, drift och underhåll.

Ungefär vart fjärde år tar Trafikverket fram nya långsiktiga planer för hur väg, järnväg, sjöfart och luftfart ska byggas ut och underhållas, vilket kallas nationell plan. Detta hör till åtgärdsplaneringen och görs på uppdrag av **regeringen** som också lägger fram förslag kring ekonomiska ramar till den nationella planen samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur (se nedan). Det är sedan **riksdagen** som fattar beslut kring de ekonomiska ramarna. Hur och vilka beslut som fattas inom åtgärdsplaneringen på Trafikverket spelar stor roll för möjligheten att nå de transportpolitiska målen, däribland delmålet om jämställdhet.

3.3 Transportplanering på regional nivå

Planering på regional nivå genomförs främst av **Sveriges regioner** och handlar om att planera samt utreda frågor av regional, mellanregional och mellankommunal betydelse. Regionernas fokus på strukturella förhållanden inom regionen och mellan kommuner gör dem till en viktig aktör i att stärka samordning och samarbete inom transportinfrastrukturplanering och kollektivtrafik.

Regionens uppdrag är att skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i hela landet utifrån de rådande regionala och lokala förutsättningarna. Det är ett obligatoriskt uppdrag från staten och omfattar att:

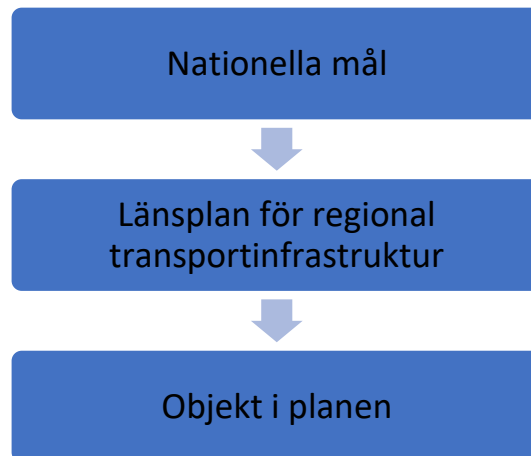
- Arbeta fram och fastställa en strategi för utvecklingen i länet (RUS, regional utvecklingsstrategi), samt att samordna insatser för att genomföra strategin
- Besluta om hur medel för regionalt tillväxtarbete ska användas
- Följa upp, utvärdera och redovisa resultaten av tillväxtarbetet till regeringen
- Utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram

- Upprätta och fastställa länsplaner för transportinfrastruktur

Framtagande och genomförande av de regionala utvecklingsstrategierna behöver ske i nära samverkan med kommunerna. Många regioner tar som en del av detta arbete också fram en strukturbild för att tydliggöra viktiga regionala samband och stärka samsynen mellan kommunerna och regionen. För Stockholms län, Skåne län och Hallands län ansvarar regionerna också för att upprätta en regionplan som ska antas av regionfullmäktige. En sådan plan ska ange inriktningen för användningen av mark- och vattenområden i regionen. Även om planen inte är bindande ska den vägleda beslut på kommunal nivå, närmare bestämt översiktsplaner och detaljplaner.

Inom transportområdet är en av de viktigaste uppgifterna för Sveriges regioner att upprätta och besluta om länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen, som sedan genomförs av Trafikverket. I planerna ingår också medfinansiering till kommunal infrastruktur.

I framtagandet av länsplanerna finns stort handlingsutrymme för regionerna att prioritera infrastrukturinvesteringar som på bästa sätt bidrar till uppfyllandet av nationella och regionala mål. I Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur beskrivs att länstransportplanen ska bedöma påverkan på de transportpolitiska målen, däribland funktionsmålet där jämställdhet ingår. Det innebär att de nationella målen ska följas ner till länsplanen för regional transportinfrastruktur och i nästa steg ligga till grund för objekt i planen, detta illustreras i figur 1.



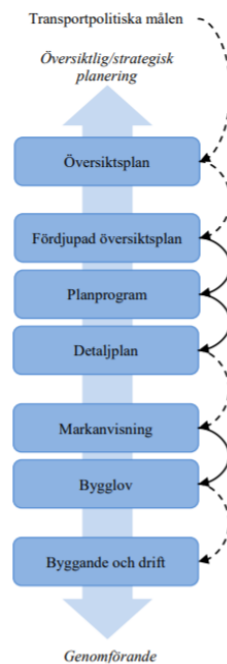
Figur 1 Målöverföring från nationella mål till regional nivå.

Som stöd för prioritering av infrastrukturinvesteringar i länsplanerna tar många regioner fram till exempel infrastrukturstrategier, cykelstrategier och liknande, som med utgångspunkt i ställningstaganden i den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för planeringen.

Regionerna utgör också de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Det innebär att de har i uppgift att ekonomiskt och politiskt ansvara för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken och regelbundet fastställa mål i ett trafikförsörjningsprogram för den regionala kollektivtrafiken.

3.4 Transportplanering på kommunal nivå

I Sverige råder kommunalt planmonopol, vilket innebär att kommunerna själva beslutar om markanvändningen i kommunen. En principiell planeringsprocess på kommunal nivå visas i Figur 2 till höger. Fysisk planering på kommunal nivå utgår från översiktsplanen som ska vara vägledande för hela kommunens utveckling för hur mark- och vattenområden, samt den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Då kommunerna har rådighet över det kommunala vägnätet, som främst finns i och i närheten av tätorter, har innehållet i översiktsplanen i hög grad påverkan på de transportpolitiska målen. Översiktsplanens intentioner kan preciseras för ett mindre område i en fördjupad översiktsplan eller ett planprogram om det finns behov av att översiktligt utreda förutsättningar och visioner för det kommande detaljplaneskedet. Detaljplanering är det sista steget i planeringsprocessen och när en detaljplan väl är antagen är den juridiskt bindande vilket innebär att den ska följas i den efterkommande byggprocessen.



Figur 2. Principiell planeringsprocess för infrastrukturplanering på kommunal nivå. Källa: Trivector rapport 2010:57.

Byggprocessen tar vid efter planeringsprocessen och utgörs av momenten markanvisning och bygglov. Markanvisning sker ofta i dialog med byggaktörer medan bygglov är mer av en tillståndsgivning där framför allt byggregler och krav enligt detaljplanen stäms av. Detaljplanens status som juridiskt bindande innebär i praktiken att bygglovet ska följa detaljplanen. Sist sker byggnation och drift.

Trafik- och mobilitetsfrågor hanteras löpande i såväl översiktsplaneplaneringen som i de efterföljande processerna. Om hänsyn tagits till de transportpolitiska målen i översiktsplaneskedet, ska med andra ord målens intentioner finnas med hela vägen till byggnation och drift genom detaljplanen och bygglovet. Men att genom hela processen, från övergripande frågor till detaljnivå, få med nationella mål och intentioner är en utmaning, trots välformulerade och ambitiösa mål. Utöver de ovan nämnda plandokument har kommunerna en rad riktlinjer och policys att förhålla sig till i planeringen. Hur många de är och vad de innehåller varierar från kommun till kommun. Trafikstrategier, trafikplaner, hållbarhetspolicys och jämställdhetsplaner är exempel på dokument som kan beröra frågor om trafikplanering, mobilitet och jämställdhet.

3.5 Hantering av mål inom transportplanering

Tidigare har vi lyft att det i praktiken kan vara svårt att konkretisera eller bryta ned mål mellan de olika planeringsnivåerna. Det är svårt, men önskvärt att de transportpolitiska målen hanteras även på regional och kommunal nivå för att uppnå ett hållbart och jämställt transportsystem.

Huruvida ett mål är formulerat får stor betydelse för återslag, uppföljning och genomförande. För att kunna utvärdera mål utifrån män och kvinnor är det viktigt att mål "bekönsas". Det innebär att de tydligt formuleras avseende både kvinnor och män och inte bara kunder, elever, resande eller brukare (Gil Solá, 2014). I rutan till höger presenteras exempel på hur ett könsblint mål i stället kan formuleras könsuppdelat eller utifrån ett bredare jämställdhetsperspektiv. Fundera gärna över vad de olika målen skulle kunna leda till för genomförande, återslag, uppföljning och uppföljning.

Exempel på målformuleringar

Könsblint mål: Den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ska öka

Könsuppdelat mål: Den upplevda tryggheten hos kvinnor och män i kollektivtrafiken ska öka

Jämställdhetsmål: Kollektivtrafiken ska ge kvinnor och män samma möjligheter att under dygnets alla timmar kunna genomföra resor till arbete, service och fritid.

4 Vad säger forskning om jämställdhet i transportplanering?

Jämställdhet innebär att kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter, i alla områden i livet. Jämställdhet har sedan över 20 år tillbaka varit del av de transportpolitiska målen, trots det är transportsektorn inte jämställd. Det tar sig bland annat uttryck i att skillnader i resvanor, attityder, värderingar, val och resmönster inte tillmätts lika vikt vid utformning av transportsystemet. Det visar sig även genom att kvinnor historiskt inte haft samma makt och inflytande över transportrelaterade beslut som män samt att transportsystemet till stora delar är byggt utefter manligt kodade värderingar och behov.

I detta kapitel presenteras inledningsvis varför jämställdhet är en relevant fråga inom transportplanering. Därefter följer litteratur om vad jämställdhet i transportplanering är, hur jämställd transportplaneringen är idag samt olika metoder, verktyg och angreppssätt för en mer jämställd planering och ett mer jämställt utfall.

4.1 Relevansen av jämställdhet i transportplanering

Jämställdhet är en högst relevant fråga för transportplaneringen. Inte minst eftersom transportplanering utgör en grund för människors tillgång till service, sociala kontakter, arbete och utbildning. Det innebär med andra ord att transportplanering är en viktig del av människors vardagsliv. Att få sina mobilitetsförutsättningar tillgodosedda är därmed centralt för att uppnå en jämställd transportplanering som i förlängningen leder till ett jämställt transportsystem. Är transportplaneringen inte jämställd riskerar kvinnor och män att ges olikvärdiga förutsättningar att delta i samhället och leva sina liv.

Som ovan nämnt råder idag stora skillnader mellan kvinnor och män inom transportplanering, skillnader som är större än i många andra sektorer. Skillnaderna består i hur attityder, värderingar, val av persontransporter, resmönster och makt över transportrelaterade beslut värderas när det gäller kvinnor och män (Smidfelt Rosqvist, 2020). Att skillnaderna fortfarande är stora mellan kvinnor och män i transportplanering gör frågan om jämställdhet högst relevant att belysa och arbeta med.

4.2 Jämställdhet och transportplanering

Fysisk planering, däribland transportplanering, spelar en viktig roll för att skapa ett jämställt samhälle. Två författare som berört detta perspektiv är Larsson och Jalakas (2008) som framhäver att jämställdhetsfrågan måste tas på allvar inom den fysiska planeringen eftersom en genusomedveten planering försvårar för människor att leva jämställda liv. Relevansen inom fysisk planering är hög eftersom de strukturer som planeras idag, och byggs imorgon, kvarstår och påverkar människors liv i många år framöver. Planerarens uppgift, menar författarna, är därför att underlätta vardagslivet och ge valmöjligheter för såväl kvinnor som män. Därmed ska transportplanering och jämställdhet inte ses som två separerade delar. I stället påverkar och samverkar de på olika sätt med varandra. Larsson och Jalakas (2008) menar att samhällsplaneringen, vilket i förlängningen även innebär transportplaneringen, kan bidra till att hjälpa människor leva jämställda liv. Hur samhället och transportsystemet planeras påverkar vilka val som är möjliga att ta, var du kan arbeta, var du kan studera, hur mycket tid du kan tillbringa hemma eller hur lång tid det tar att hämta barn på förskolan. På så sätt är jämställdhet inte bara relevant för transportplaneringen, utan transportplaneringen är också relevant för jämställdheten.

Jämställdhet i planeringsprocessen skapas där ordinarie beslut fattas, där resurser fördelas och där normer formas. Att jämställdhetsperspektivet finns med i det dagliga arbetet och på alla planeringsnivåer är därför centralt för en jämställd transportplanering. Traditionellt sett har transportplanering setts som en teknisk och ekonomiskt rationell praktik där fokus primärt har varit att flytta människor och gods med så hög effektivitet och låg kostnad om möjligt (Dymén 2014; Joelsson & Lindkvist Scholten 2019). Med nyttomaximering i fokus har det varit vanligt med en top-down-approach i beslutsprocesserna vilket gjort att bland annat medborgarperspektivet och jämställdhetsperspektivet förbisetts. Detta har bland annat kritiserats av Levy (2013) samt Joelsson och Lindkvist Scholten (2019) som ställer sig frågan hur transportplanering kan framställas i ett socialt vakuum och förminskas till att endast omfatta flöden och siffror i stället för att förstås utifrån de kroppar och människor som använder systemet.

För att jämställdhet ska kunna genomsyra hela planeringsprocessen och finnas med från nationell, till regional och kommunal nivå är det viktigt att jämställdhet formuleras och integreras i ett tidigt skede. Det innebär att jämställdhet inte ska särkopplas eller ses som ett sidoprojekt, jämställdhet ska inte heller vara något som endast "checkas av" i genomförandet (Gil Solá 2014).

Att jämställdhet måste komma in tidigt och i översiktlig planering håller Larsson och Jalakas (2008) med om. De adderar också att integreringen av perspektivet måste ske på ett sätt som inte befäster dagens könsmonster men synliggör de erfarenhetsvärldar som utgör grunden för könsrollerna. I översiktlig och strategisk planering ska därmed diskussioner om vardagsliv, reproduktion/obetalt arbete/privat sfär vägas mot produktion/betalt arbete/offentlig sfär. Om dessa begrepp, som berör individers erfarenheter och liv, endast behandlas i senare skeden (exempelvis detaljplaner) leder angreppssättet till en tvåfaldig underordning av kvinnors traditionella erfarenheter. Dels genom att den översiktliga planeringen beskrivs som könsneutral, vilket leder till att kvinnors traditionella erfarenheter¹ och rum inte synliggörs eller behandlas, dels genom att den könsneutrala översiktliga planeringen genom sina strukturer låser detaljplaneringen. Författarna menar att jämställdhetsmålen intentioner inte kan lösas genom ett stort antal genusmedvetna detaljplaner, utan perspektivet måste få ta plats i arbetet med de kommunala översiktsplanerna och de regionala utvecklingsprogrammen (Larsson och Jalakas 2008).

4.2.1 Synergieffekter av en jämställd transportplanering

En jämställd planering och ett jämställt utfall av planeringen är främst viktigt ur just ett jämställdhetsperspektiv, för att män och kvinnor ska ges samma makt att forma samhället och sina egna liv. Samtidigt kan en jämställd planering av transportsystemet ha positiva effekter även på andra centrala delar av samhällsutvecklingen.

¹ Är enligt Larsson och Jalakas (2008) ett sätt att medvetengöra att allt fler män deltar i den sociala reproduktionen som innefattar vård och omsorgsarbete i vid bemärkelse, exempelvis att ta hand om och vårda barn, äldre, sjuka. Det innefattar också hushållsarbete (städ, inköp, tvätt och matlagning) samt omtanke och kärlek till de närmaste (komma ihåg födelsedagar, gå på föräldramöten osv).

Forskning pekar på att begreppet jämställdhet kan användas som metod för att uppnå hållbar utveckling (se bl.a. Dymén, Kronsell, Smidfelt Rosqvist, Stepanova & Winslott Hiselius 2021). En studie från 2016 visar att om män reste som kvinnor reser i Sverige idag så skulle energianvändningen från persontransporter minska med nästan 20 procent (Kronsell et.al, 2016). Om även rådande normer för beslut inom transportplanering förändras till att jämställt inkludera kvinnliga normer skattas energieffektiviseringspotentialen vara än större, 29 procent, för persontransporter (Smidfelt Rosqvist, 2020; Winslott Hiselius, Kronsell, Dymén, Smidfelt Rosqvist, 2019).

Ett jämställt transportsystem har därutöver potential att bidra till ökad folkhälsa genom ett större fokus på aktiv mobilitet. Potentialen är dock realistisk endast när transportpolitiken tar likvärdig hänsyn till kvinnor och mäns inställning till, och förutsättningar i, transportsystemet. Det kräver också att kvinnors transportbeteenden och erfarenheter är normerande och utgör utgångspunkten för planering (ibid).

4.3 Vad vet vi om kvinnor, män och transportplanering idag?

Nu vet vi varför jämställdhet är en viktig fråga inom transportplanering. Vi vet också hur jämställdhet bör hanteras inom ramen för transportplanering. Det vi ska ta reda på i detta avsnitt är vad forskningen säger om män, kvinnor och transportsystemet.

Statistik som ger grundläggande kunskap om kvinnors och mäns situation idag, är en viktig förutsättning för att kunna arbeta med jämställdhet (SCB 2004). Med bakgrund av detta presenteras genomgående i avsnittet statistik från den svenska myndigheten Trafikanalys tillsammans med en sammanfattning kring forskning som berör kvinnor, män och transportsystemet.

4.3.1 Representation, inflytande och makt

Transportplanering har generellt en låg representation av kvinnor jämfört med andra sektorer. Vid uppföljning av andelen kvinnor i beslutande position i statliga myndigheter och organisationer ses att nivån legat stabilt på cirka 45 procent motsvarande nivå på regionala och lokala nivåer ligger något lägre på 30–35 procent. (Trafikanalys 2022; 2020). Trafikanalys har även följt upp könsfördelningen inom fjorton transportyrken och kan konstatera att endast 12 procent av de som arbetade inom transportyrken var kvinnor år 2017 (Trafikanalys, 2020). Ett undantag är grupper som genomför miljöbedömningar, där kvinnor är överrepresenterade i infrastrukturplaneringen (Smidfelt Rosqvist et al., 2010).

Jämställd representation genom jämställda arbetsgrupper och samråd kan vara ett sätt att utveckla jämställdhetsarbetet inom transportsektorn och planering av den. Många forskare lyfter vikten av representation, samtidigt lyfter de att representation inte är den enda vägen att gå för att skapa förändring (se bl a Polk 2004; Smidfelt Rosqvist et al., 2014; Kronsell et al., 2020). I jämförelse med förr så deltar kvinnor i större utsträckning i transportplanering idag, trots det menar Joelsson och Lindkvist Scholten (2019) att normerna, standarderna och de institutionella förhållanden under vilka transportplanering bedrivs till mångt och mycket är desamma.

Anledningen till att lösningen inte endast ligger i att öka andelen kvinnor inom transportplanering är de rådande planeringsnormerna. Forskning visar att transportplanering setts som en ekonomisk och rationell praktik där mäns resebeteende har utgjort normen, det har lett till att kvinnor såväl som andra gruppers vardagsresor och perspektiv har inte fått samma genomslag (Dymén 2014; Joelsson & Lindkvist Scholten 2019). Kvinnor är precis som män skolade i samma normsystem och har generellt lika lite kompetens inom jämställdhetsanalyser och genuskunskap. Rådande normer är inbäddade i arbetssätt och rutiner och människor agerar utefter vad som anses lämpligt för deras yrkesmässiga och sociala roll. Kronsell et al. belyser i en studie från 2020 att det inte finns någon tydlig länk mellan kvinnliga och manliga kroppar för beslutsfattande inom transportplanering. Dessutom innebär lika många män och kvinnor inte automatiskt lika taltid, inflytande och makt. Med andra ord har normerna, inflytande och makt större påverkan på planeringens utfall än kroppens könstillhörighet (Joelsson & Scholten 2019; Kronsell et al., 2016; Gains & Lowndes, 2014).

4.3.2 Resmönster, antal resor och syfte med resan

Olika grupper i samhället reser på olika sätt. Skillnader finns såväl mellan män och kvinnor som inom könen där faktorer som ålder, inkomst och utbildningsnivå har påverkan på resmönster. Variationerna inom respektive kön bedöms vara större än de mellan män och kvinnor, samtidigt finns det konstaterade och väldokumenterade skillnader mellan män och kvinnor som grupp när det gäller resande, även om faktorer som ålder, inkomst och utbildningsnivå bortses från (se bl.a. Indebetou 2010 och Kronsell et al. 2016). En ny internationell studie stärker argumenten om att skillnader i mäns och kvinnors resmönster inte enbart är avhängigt skillnader i ekonomi, arbete och bilinnehav. Då skillnader i anställning och tillgång till bil elimineras, kvarstår skillnader i mäns och kvinnors resmönster (Havet et al., 2021).

Skillnaderna går att se inom en rad områden så som färdmedelsval, reslängd, körkortsinnehav och riskbeteende. Det finns också forskning som förklarar skillnader i resmönster med att värderingar och normer skiljer sig mellan kvinnor och män, vilket beskrivs i nästkommande avsnitt.

Avståndet mellan bostad och arbetsplats uppvisar stora geografiska skillnader mellan olika demografier (Trafikanalys 2022). Utvecklingen där de lokala arbetsmarknadsregionerna ser annorlunda ut för kvinnor respektive män innebär att män i genomsnitt reser längre till arbetet. Män reser i genomsnitt 58 kilometer per dag, medan kvinnor reser i snitt 38 kilometer per dag (Trafikanalys 2022).

När det gäller gång och cykel reser kvinnor och män ungefär lika långt per person och dag (Trafikanalys 2022). För kollektivtrafikresor kan noteras att även om kvinnor och män i snitt reser lika långt per person och dag, så visar en studie från 2019 att män reser färre, men längre, kollektiva resor. Kvinnor å sin sida reser oftare men kortare med kollektivtrafiken (Smidfelt Rosqvist, 2019). Skillnaden i reslängd visar sig också genom att män reser längre för alla ärenden, inklusive service- och inköpsresor. Studier visar att män oftare än kvinnor använder bilen för sina resor, medan kvinnor i större utsträckning använder *olika* färd sätt för sina resor.

De största skillnaderna i reslängd per restyp återfinns i tjänsteresor följt av pendlingsresor. Genom att män i högre utsträckning reser längre till arbetet än kvinnor, är det också fler män än kvinnor som långpendlar. Trafikanalys (2020) poängterar att långpendling både kan bevara och förstärka rådande könsskillnader på arbetsmarknaden och i hemmet. Det visar sig även att långpendlande kvinnor upplever mer stress och känner sig mindre framgångsrika i arbetslivet än män. Inkomsten ökar mer för långpendlande män än kvinnor, medan inkomsterna tycks minska för långpendlande mäns partners. Detta förklaras av att kvinnor, för att klara av vardagen med barn, ofta går ner i arbetstid eller tar ett mindre kvalificerat arbete nära hemmet. Den stress som långpendlade kvinnor upplever hänger också ihop med ökad dödlighet, som vissa också tror beror på könsroller i hemmet (Trafikanalys, 2020).

Utvecklingen av skillnader i resvanor mellan könen kan bland annat förklaras av ett könssegregerat arbetsliv, där kvinnor i högre utsträckning arbetar inom vård, omsorg och skola. Förbättrade möjligheter till lokala resor skulle därmed gynna kvinnor mer än män, medan förbättrade möjligheter till det regionala resandet skulle gynna män mer än kvinnor (Trafikanalys, 2020). Mellan åren 1978 och 2006 har skillnaderna mellan kvinnor och mäns resta distanser minskat då kvinnor ökat sin mobilitet, och män minskat sin (Frändberg och Vilhelmson 2011).

Om vi i stället fokuserar på spåret kring resor för olika syften så visar studier att män oftare än kvinnor gör arbetsrelaterade resor medan kvinnor i större utsträckning gör resor med koppling till det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor gör i större utsträckning så kallade kedjeresor eller komplexa resor än män, vilket innebär att kvinnor gör flera ärenden under en och samma resa (Kronsell et al., 2016; Smidfelt Rosqvist 2019; Greed, 2019). Värt att poängtera är dock att skillnaderna i restid för olika resärenden har utjämnats under 2020 och det går inte längre att statistiskt säkerställa några skillnader. Tidigare siffror visar att kvinnor under 2019 ägnade mer restid för att besöka nära och kära jämfört med män, men det fanns vid tiden ingen statistisk säkerställd skillnad för övriga resärenden (Trafikanalys, 2022).

4.3.3 Variation i värderingar och normer

Det är inte bara inom resmönster det finns skillnader mellan kvinnor och män. Attityder och värderingar är andra områden där forskningen visar på skillnader. Vissa skillnader mellan män och kvinnor menar Winslott Hiselius et al. (2019) kan förklaras av mäns och kvinnors traditionellt olika roller i den privata respektive offentliga sfären. Däremot är skillnader i värderingar inget som kan förklaras av faktorer som exempelvis inkomst, utbildning eller civilstånd enligt författarna.

Att värdera miljö och hållbarhet samt se och använda alternativa färdssätt till bilen är vanligare bland kvinnor än män. Det har bland annat visat sig i den återkommande undersökningen om svenska folkets kunskap och attityder till miljöförändringar som genomförs av Naturvårdsverket. En analys på undersökningen från 2007 visade att skillnaden mellan män och kvinnor var större när det gällde transportfrågor än för andra miljörelaterade frågor såsom inomhustemperatur (Kronsell et al. 2019). Av kvinnorna som svarade på undersökningen var 80 procent villiga att minska sin bilkörning för att bidra till minskade koldioxidutsläpp, samma andel bland män var 66 procent. Bland kvinnorna var 75 procent villiga att öka sin användning av kollektivtrafiken vilket går att jämföra med 53 procent bland män. Även om liknande analyser inte har genomförts för de senare undersökningarna och Naturvårdsverket inte redovisat siffrer satta skillnader mellan män och kvinnors svar framgår det av undersökningen från både 2018 och 2021 att kvinnor i högre utsträckning tror att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till förändringar i det egna beteendet likväl som samhällsinsatser för att bromsa klimatförändringarna (Kronsell et al., 2019; Gullers Grupp, 2018; Gullers Grupp, 2021).

Vad skillnader i värderingar kan bero på lyfts också av forskningen. Dymen (2014) menar att en logisk förklaring till att kvinnor värdering hållbarhet högre kan vara att de ofta ansvarar för den sociala reproduktionen, eller det som tidigare kallades kvinnors traditionella erfarenheter vilket omfattar bland annat omsorg om hus och hem. Ansvarer kan innefatta en oro för mellanmänskliga relationer, som i det här fallet innefattar mellanmänskliga relationer mellan relationer.

4.3.4 Trygghet och trafiksäkerhet

Trygghet i det offentliga rummet kommer ofta på tal i frågor om jämställdhet och planering. Kopplingen till det jämställdhetspolitiska delmålet som lyder "Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet" är tydligt. Larsson och Jalakas (2007) lyfter att frågan om trygghet inom planering ofta kommer att hantera utformningen av specifika platser snarare än se påverkan från den övergripande och strukturella planeringen som sätter ramarna.

Vad gäller utvecklingen av trygghet så visar Trafikanalys siffror att den objektiva tryggheten, det vill säga andel som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafiken inte förändrats mellan 2021 och 2022. Över tid förefaller det ha skett en förändring av den objektiva tryggheten för män, även om metodförändringar gör det svårt att säkerställa statistiskt. Under 2021 uppgick andelen män som utsatts för brott i kollektivtrafiken till nästan tio procent (Trafikanalys 2022)

Under samma tidsperiod tycks den upplevda, subjektiva, tryggheten inom kollektivtrafiken varit stabil. Siffrorna visar att den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken är högre bland kvinnor än hos män (Trafikanalys 2022; 2020), trots att det är vanligare att män utsätts för brott i kollektivtrafiken (Trafikanalys 2022) eller våld och misshandel på offentlig plats (BRÅ 2023). Så har det sett ut i samtliga mätningar som genomförts av Brottsförebyggande rådet (BRÅ 2023).

Även om den faktiska risken att utsättas för brott är lägre statistiskt för kvinnor än för män är det centralt i planeringssammanhang att förstå effekterna som upplevd otrygghet kan medföra. Dels kan det medföra att en person helt enkelt väljer att avstå från att gå ut eller resa (Larsson & Jalakas 2007), dels kan personer utveckla så kallade mobilitetsstrategier. Mobilitetsstrategier innebär att individen navigerar och hanterar olika typer av situationer för att möjliggöra en förflyttning (Henriksson & Lindkvist 2020). Det kan innebära att kvinnor reser på andra tider, välja andra vägar kvällstid, pratar i telefon med familj och vänner, eller drar upp luvan och gå mer manligt för att undvika att bli utsatt för trakasserier eller brott.

En annan skillnad som identifierats mellan könen kopplar an till riskbeteende i transportsystemet. Unga män är överrepresenterade i trafikolyckor och risken att omkomma i en trafikolycka är dubbelt så stor för män som för kvinnor. De senaste 10 åren har män utgjort 76 procent av de omkomna i vägtrafiken. Förklaringen är inte enkom att män kör bil i högre utsträckning än kvinnor eftersom antalet omkomna per körd kilometer är drygt dubbel så hög för män jämfört med kvinnor. Dock är det inte bara män som drabbas av det egna riskbeteendet, det är nämligen så att fler män orsakar att kvinnor omkommer i trafiken än tvärtom (Trafikanalys 2022; 2020). Trafikanalys siffror och tidigare studier visar att kvinnors attityder med hänsyn till trafiksäkerhet innebär att de utsätter sig själva och andra för mindre risker jämfört med män (Trafikanalys 2022; 2020). Samtidigt väljer kvinnor i högre utsträckning att avstå ifrån, eller anpassa sitt resande (Balkmar, 2012; Eriksson et al., 2008; Smidfelt Rosqvist 2020; Trafikanalys 2020a; Wennberg et al., 2019; Wennberg & Sundberg, 2016).

4.3.5 Transportrelaterade resurser

Trafikanalys har undersökt hur körkorts- och bilinnehav skiljer sig mellan män och kvinnor. De konstaterar att andelen kvinnor av körkortsinnehavarna har legat stabilt sedan 2009, och utgör 47,6 %. Emellertid visar siffror att det blir vanligare att kvinnor som är 80 år och äldre innehar körkort. Dessutom visar Trafikanalys undersökning på att personbilar ägs av män i större utsträckning än av kvinnor (Trafikanalys, 2020).

Trafikanalys undersöker även hur kostnaderna för persontransporter förändras över tid, vilket på ett individuellt plan påverkar tillgängligheten. Uppföljningen visar att drivmedelförbrukningen för bil varit gynnsam åren 2012–2020, där den genomsnittliga milkostnaden för bil minskade med 27 %, även för grupper med låg ekonomisk standard (Trafikanalys 2022). Samtidigt visar undersökningar på att antalet bilar inom grupper med låg ekonomisk standard minskat, vilket innebär att färre personer inom gruppen har tillgång till bil (Trafikanalys 2022). Ensamstående kvinnor med barn och utrikesfödda som grupp har högre andel personer mer låg ekonomisk standard än gruppen ensamstående män med barn och inrikes födda (SCB 2023).

För kollektivtrafiken har effekterna av prisförändringar varit större. I snitt var den genomsnittliga kostnadsökningen 18 % per personkilometer, vilket inneburit att de med sämst ekonomiska förutsättningar fått det svårare att ha råd med kollektivtrafiken även om en större andel fått kollektivtrafik inom rimliga gångavstånd. Trafikanalys konstaterar att det är främst kvinnor som drabbas av denna prisförändring (Trafikanalys, 2022).

4.3.6 Aktiv transport

Trafikanalys undersöker även aktiv transport bland olika grupper och konstaterar likt flera andra att både vuxna och barn i Sverige rör sig för lite. Knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning oavsett kön uppnår WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet. Högutbildade män är den mest stillasittande gruppen.

I gruppen barn är andelen som rör sig tillräckligt mycket per dag än färre. Dessutom finns en stor skillnad mellan könen där 44 procent av pojkarna och endast 22 procent av flickorna når rekommendationen om 60 minuters fysisk aktivitet om dagen (Trafikanalys, 2022). Aktiv mobilitet och att gå eller cykla till skolan kan vara en viktig del i att öka andelen barn som rör sig tillräckligt per dag. Sedan 1990-talet har andelen barn som går och cyklar till skolan minskat drastiskt från 24 procent till endast 15 procent år 2014 (VTI 2017).

5 Hur kan transportsystemet bli jämställt?

I detta avsnitt beskrivs utifrån litteraturen först ett antal utgångspunkter för ett jämställt transportsystem, därefter presenteras ett urval av verktyg, metoder och angreppssätt för ett jämställt transportsystem.

5.1 Utgångspunkter

Jämställdhet handlar som i tidigare avsnitt konstaterats inte enbart om jämn könsfördelning, även om det har ett demokratiskt egenvärde, utan likaså om att uppmärksamma normer, värderingar och attityder som påverkar kvinnors och mäns livsvillkor. För att inkludera jämställdhet krävs både kunskap och vilja. Smidfelt Rosqvist (2020) har identifierat tre punkter som kan användas för att inkludera jämställdhet i transportsystemet. Baserat på de tre punkterna har enkätfrågorna tagits fram som ligger till grund för analysen i avsnitt 6 nedan. Punkterna handlar om att se till att:

1. Kvinnors och mäns transportvanor väger lika tungt.
2. Mäns och kvinnors inställning (attityder och värderingar) till transportsystemet tillmäts lika stor vikt.
3. Både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen – från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av beslut.

Förutom vad som nämnts ovan, menar Polk (2004) att adekvata verktyg måste utvecklas. Verktögen ska göra det möjligt för planerare och beslutsfattare att förstå och hantera jämställdhet för att uppnå de politiska målen om jämställdhet. Några verktyg som kan vara lämpliga för detta presenteras nedan.

5.2 Metoder och verktyg

Det finns flertal metoder och verktyg för att inkludera jämställdhet. Metoderna och verktygen kan vara användbara och öka hanterbarheten av jämställdhetsfrågan för beslutsfattare och planerare i transportsammanhang. Samtidigt som verktygen kan bidra till förändring är det viktigt att notera att litteraturen, genom exempelvis Levin et al. (2016), klargör att det *också* behövs andra komponenter, exempelvis en engagerad ledning och kompetens på bred front för att lyckas med integrering av jämställdhet.

Med det sagt kommer nedan en redogörelse för jämställdhetsintegrering som strategi, jämställdhetskonskvensbedömning, verktyget Trappan och sist 3H-modellen.

5.2.1 Jämställdhetsintegrering

Det första exemplet är egentligen varken ett verktyg eller en metod utan snarare en strategi. *Jämställdhetsintegrering* är nämligen Sveriges strategi för att uppnå det jämställdhetspolitiska målet.

Då jämställdhet skapas där ordinarie beslut fattas, resurser fördelas och normer skapas måste ett jämställdhetsperspektiv finnas med hela tiden, i det vardagliga arbetet, från problemformulering, till förslag på åtgärder, genomförande och utvärdering. Grunden i jämställdhetsintegrering innefattar därför att ett jämställdhetsperspektiv finns med i allt beslutsfattande och i alla processer från första idé till utvärdering. Den grundläggande tanken med är att systematisk synliggöra och analysera konsekvenserna ur ett jämställdhetsperspektiv. Dock saknas en universell metod för jämställdhetsintegrering, snarare behöver jämställdhetsarbetet anpassas till det specifika arbetet, projektet eller den plan som åsyftas (Faith-Ell, & Levin, 2013). Smidfelt Rosqvist et al. (2014) som studerat Trafikverkets arbete med jämställdhetsintegrering menar att strategin i planeringsprocessen på myndigheten främst handlar tre steg som presenteras nedan. Även om dessa punkter främst baseras på en myndighetskontext finns det lärdomar att dra även för andra aktörer inom transportplanering.

De tre stegen är följande:

- **Problemformulering** - Hur och vem som definierar transportsystemets problem och behov har avgörande betydelse för vilka lösningar som föreslås.
- **Alternativgenerering** - Idag ska alternativgenerering ske genom en så kallad ÅVS, vilket innebär att det krävs att en åtgärd synliggörs och ses som meningsfull för att den ska utredas.
- **Utvärdering och beslut** - De slutsatser man drar av utvärderingar är beroende av vilken typ av faktorer som tillmäts värde eller ens inkluderas.

För att hjälpa myndigheter med jämställdhetsintegreringen har regeringen tillsatt ett utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i myndigheter, kallat JiM. Utvecklingsprogrammet syftar till att stärka och vidareutveckla jämställdhetsintegrering i statliga myndigheter och omfattar 54 verksamheter mellan tidsperioden 2020–2025. Syftet med programmet är att bidra till måluppfyllnad när det gäller de jämställdhetspolitiska målen och i förlängningen öka jämställdheten i samhället. Stadskontoret som haft i uppgift att utvärdera JiM visade 2019 att programmet bidragit till att flera av deltagande myndigheter hade förändrat sina arbetssätt och ökat jämställdheten för sina målgrupper (Stadskontoret, 2019).

Samtidigt som det finns positiva indikatorer kring jämställdhetsintegreringens potential att bidra till ökad jämställdhet, är strategin också kritiserad. Kritiken grundar sig i att strategin, trots att i princip alla politiska partier står bakom den, inte har fått något övergripande genomslag (Alnebratt & Rönnblom 2019). Alnebratt och Rönnblom (2019) som studerat jämställdhetsintegrering som strategi menar att ett allt för stort fokus legat på metoder och genomförande snarare än innehåll och syfte vilket lett till ett osynliggörande av vad som ska åstadkommas. Wittbom (2009) är också kritisk och menar i likhet att strategin för att uppnå jämställdhetsmålet har tenderat att stanna vid jämn numerär representation, och att det tycks finnas viss ovilja bland myndigheter att utveckla arbetet.

Meritt Polk, som forskat på jämställdhet inom transportplanering, visar i likhet på att jämställdhetsintegreringen inte slagit igenom på transportområdet (Polk 2006; 2008). Detsamma konstateras i analyser som nyligen genomförts av Lycke och Nyberg (2021) samt Frid Eriksson (2022). Lycke och Nyberg har studerat jämställdhetsintegrering i ÅVS-processen på Trafikverket och ser att processen inte är jämställdhetsintegrerad vilket leder till att de beslut och åtgärder som genereras inte inkluderar ett jämställdhetsperspektiv. Även om det finns goda intentioner och vissa positiva resultat är med andra ord jämställdhetsintegrering omtalat och kritiserat av forskningen, främst utifrån att genomförandet inte fått något genomslag.

5.2.2 Jämställdhetskonskvensbedömning

Tillgänglighetskrav för personer med funktionsnedsättning och äldre är väl etablerade, så även barnkonsekvensanalyser genom att dessa grupper har ett starkare lagstöd. För analys och bedömning av konsekvenser för kvinnor och män saknas motsvarande etablerade verktyg. Både metoden för social konsekvensbeskrivning (SKB) och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är processororienterade paraplymetoder där det ingår flera aspekter med specifika analysmetoder. Jämställdhet är dock en aspekt inom vilken det saknas en etablerad analysmetod i transportplaneringen, en *jämställdhetskonskvensbedömning (JKB)*.

JKB är ett verktyg för att på ett strukturerat sätt analysera konsekvenserna på jämställdhet av planering och genomförande av transportinfrastruktur. Verktöget har koppling till exempelvis SKB och MKB och kan antingen inkluderas i en sådan bedömning eller stå för sig själv. En JKB har fyra primära funktioner enligt Halling, Faith-Ell och Levin (2016), dessa är följande:

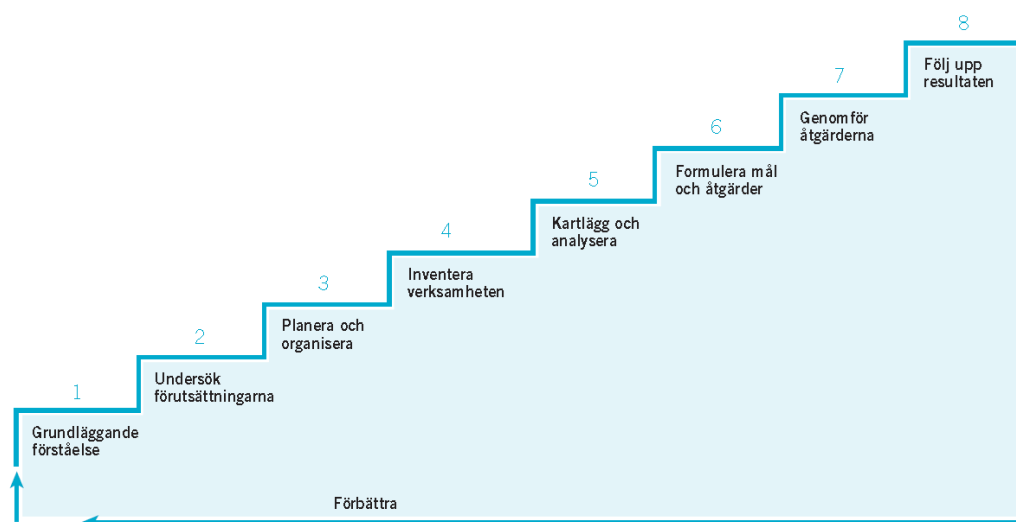
- **Att vara integrerande** – En JKB ska vara integrerad i organisationen vilket innebär att det ska finnas jämställdhetskompentens i arbetsgrupperna och att jämställdhet integreras i en plan eller projekts utformning. Detta betyder att jämställdhet ska utgöra en planeringsförutsättning på motsvarande sätt som exempelvis miljö och ekonomi.
- **Att vara bedömande** – En JKB ska bedöma och beskriva konsekvenserna av en plan eller projekts åtgärder och innehåll.

- **Att hantera konsekvenser** – När konsekvensbedömning görs ska en JKB identifiera möjliga åtgärder dels för att maximera positiva konsekvenser, dels begränsa/undvika negativa konsekvenser.
- **Att vara rådgivande** – En JKB ska identifiera sådant som sker när aktuellt planeringsskede övergår i till nästa mer detaljerade skede, vilket gör att JKB:s rådgivande funktion är viktig genom att bidra till att utforma en strategi för att hantera konsekvenserna framgent.

5.2.3 Trappan

Det tredje exemplet på verktyg för arbete med jämställdhet är *Trappan* som är en modell och arbetsgång för ett systematiskt utvecklingsarbete för jämställdhetsintegrering.

Kortfattat består Trappan av åtta steg som leder från grundläggande förståelse av jämställdhet, hela vägen till genomförda åtgärder och uppföljning av resultaten. Det är viktigt att inte hoppa över de första stegen i ordningen eftersom det enligt erfarenhet visat sig leda till ett instabilt förändringsarbete. En översikt av modellen visas i figur 3 nedan, och under figuren ges en översikt av arbetsgången för respektive trappsteg.



Trappan – En helhetsbild av alla delar som bör ingå i ett systematiskt och kontinuerligt arbete för jämställdhetsintegrering.

Figur 3. Trappans olika steg. Källa: JämStöds praktika Metodbok för jämställdhetsintegrering, SOU 2007:15

- **Trappsteg 1: Grundläggande förståelse.** Erbjuder hela organisationen, från ledning till samtliga medarbetare, kunskap om jämställdhet och genus samt vad svensk jämställdhetspolitik och strategin i jämställdhetsintegrering innebär.
- **Trappsteg 2: Undersök förutsättningarna.** Undersök hur förutsättningarna, nyttan och viljan att jämställdhetsintegrera verksamheten ser ut.
- **Trappsteg 3: Planera och organisera.** Planera och sätt mål för arbetet med jämställdhetsintegrering. Ledningen ska ge direktiv för hur arbetet ska ledas, organiseras och genomföras.
- **Trappsteg 4 – 6: Inventera, kartlägg och analysera verksamheten.** Förbered beslutsunderlag genom att inventera, kartlägga och analysera verksamheten utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Mål, indikatorer och åtgärder för att nå målen formuleras och beslutas.
- **Trappsteg 7: Genomför åtgärderna.** Genomför de planerade åtgärderna.
- **Trappsteg 8: Följ upp resultaten.** Arbetet för att nå målen följs upp och utvärderas av ledningen.

5.2.4 3H modellen

Det sista verktyget vi ska gå igenom mer grundläggande är *3H-modellen*. Modellen medvetandegör strukturer kring olika gruppers förutsättningar, värderingar och prioriteringar i samhällsplaneringen med syfte att skapa likvärdiga möjligheter för olika användargrupper. De tre ska hjälpa till i synliggörandet och representerar 1) Hjärnan 2) Hjärtat och 3) Handen.

Innehållet i modellen kan anpassas utefter aktuell plan eller aktuellt projekt. Verktöget innebär att resonera kring hur olika grupper reser (handen), vad olika grupper tycker är viktigt vid utformning av transportsystemet (hjärtat) och hur vi inkluderar olika gruppers förutsättningar och värderingar i beslutsfattande (hjärnan). I Figur 4 visas de tre olika delarna med tillhörande frågor som kan stötta användningen av verktöget.



Figur 4. Exempel på frågor att ställa sig vid analys av hur olika grupper, till exempel kvinnor och män, och deras förutsättningar, värderingar och prioriteringar inkluderas i trafikplanering.

Modellen har bland annat 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.

5.2.5 Övriga verktyg och metoder för jämställdhetsarbete

Avslutningsvis ska vi lista några ytterligare några praktiska exempel och konkreta verktyg för jämställdhetsarbete. Jämställdhetsmyndigheten har sammanställt praktiska exempel, konkreta verktyg för jämställdhetsarbete, handledningar, utbildningsmaterial, övningar, metoder och generell inspiration. Nedan nämns ett urval av dessa. Mer information finns att hitta på Jämställdhetsmyndighetens hemsida.

- **JämKAS och JämKAS Plus** är metoder för systematisk jämställdhetsanalys av en verksamhet och består av flera delar så som inventering, prioritering, kartläggning, analys, åtgärder och uppföljning.
- **JämKART** (JämställdhetsKARTläggning), är en metod för att få en snabb överblick av en verksamhets betydelse för jämställdheten och bedöma hur långt en verksamhet kommit i sitt jämställdhetsarbete.
- **Välgrundat** är en guide för jämställda beslut i verksamheter och kommuner som ger vägledning i att kvalitetssäkra beslut och verksamheter ur ett jämställdhetsperspektiv.

Ytterligare vägledningar finns på Jämställdhetsmyndighetens hemsida kopplat till **jämställd fysisk planering**. Vägledningarna syftar till att stötta de som arbetar med samhällsplanering att bidra till ökad jämställdhet. Förutom vägledningar finns mer praktiska **handledningar för jämställdhetsintegrering** för att planera, organisera och följa upp sin verksamhet. På hemsidan finns också ett **webbaserat utbildningsmaterial** för handläggare, sakkunniga och andra tjänstepersoner på kommuner som berör vad jämställdhet är och hur det uppnås. Sist finns övningar som bland annat handlar om att **utmana normer**, där deltagarna får möjlighet att upptäcka och utmana normer samt se hur de samverkar med varandra.

Det finns även exempel på verktyg och metoder som tagits fram och används på en mer lokal nivå. Ett sådant är den jämställdhetsanalys i planering inom exploateringsprocessen som tagits fram av Jennie Argerich och Birgitta Nylander på Stockholms stad. Metoden fokuserar på att bryta ner en analys till konkreta frågor som bör ställas i ett projekt visar tydligt hur det går att jobba och underlättar för fler att få med jämställdhetsperspektivet i trafikplaneringen.

6 Hur arbetar kommuner, regioner och myndigheter med jämställdhet i transportplanering idag?

En enkät har tagits fram och skickats ut till Sveriges samtliga kommuner och regioner. På regional nivå har enkäten skickats ut till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt länsplaneupprättare. Därtill har enkäten skickats ut till Trafikverket, både till dem som arbetar med ÅVS-processen inom respektive trafikverksregion, samt till de som arbetar med nationell planering. Som ovan nämnt var svarsfrekvensen knappt 36 procent.

Frågorna har tagits fram med utgångspunkt i de sex jämställdhetspolitiska delmålen för att kunna bedöma om arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportplaneringen är jämställda.

Resultaten från enkätstudien har analyserats och sammanställts för att kunna göra en GAP-analys av vart branschen befinner sig i förhållande till målen och vad som krävs för att ta nödvändiga steg mot måluppfyllelse. Metoden har inspirerats av det angreppssätt som använts av Trivector vid genomlysning av Trafikverkets arbete med jämställdhetsintegrering. GAP-analysen innehåller en beskrivning och analys av **Nuläge**, för respektive delmål. Därefter följer ett samlat avsnitt av **Hinder och möjligheter**, samt **Vägen framåt** för respektive planeringsaktör.

6.1 Trafikverket ÅVS

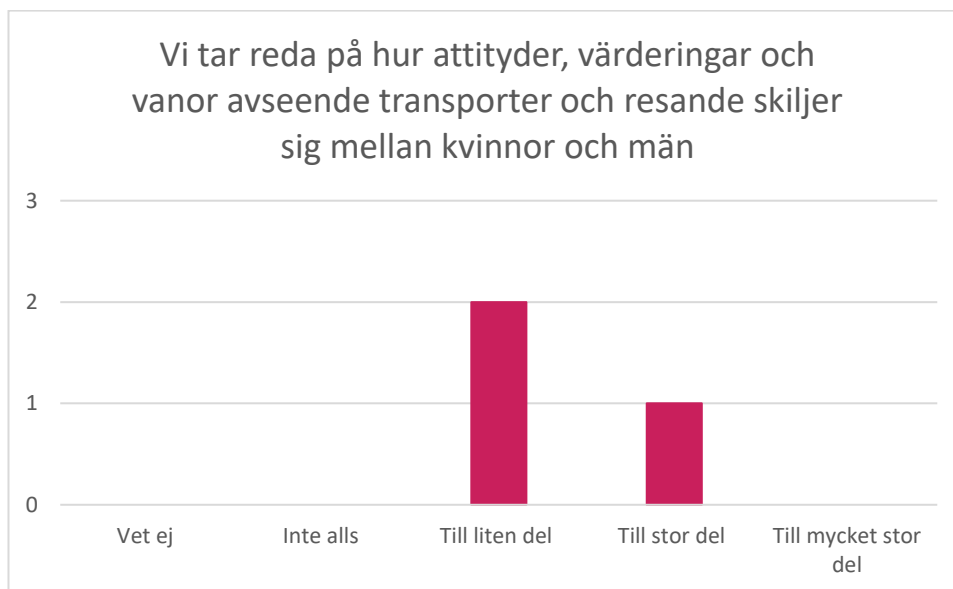
Totalt svarade tre representanter på enkäten från olika enheter som arbetar med ÅVS på Trafikverket, samtliga med arbetsrollen utredningsledare. Enkäten skickades ut till de sex olika trafikverksregionerna vilket ger en relativt hög andel svarande i jämförelse med de andra tillfrågade aktörerna. Samtidigt är det viktigt att notera att det faktiskt är få antal svarande som följaktligen kan leda till att en individs svar får stort genomslag i analysen.

6.1.1 Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

När det gäller numerär representation bland tjänstepersoner som arbetar med ÅVS:er framkommer av enkäterna dels att en jämn könsfördelning eftersträvas då det är möjligt att påverka, dels att två av tre anser grupperna vara jämnt fördelade idag.

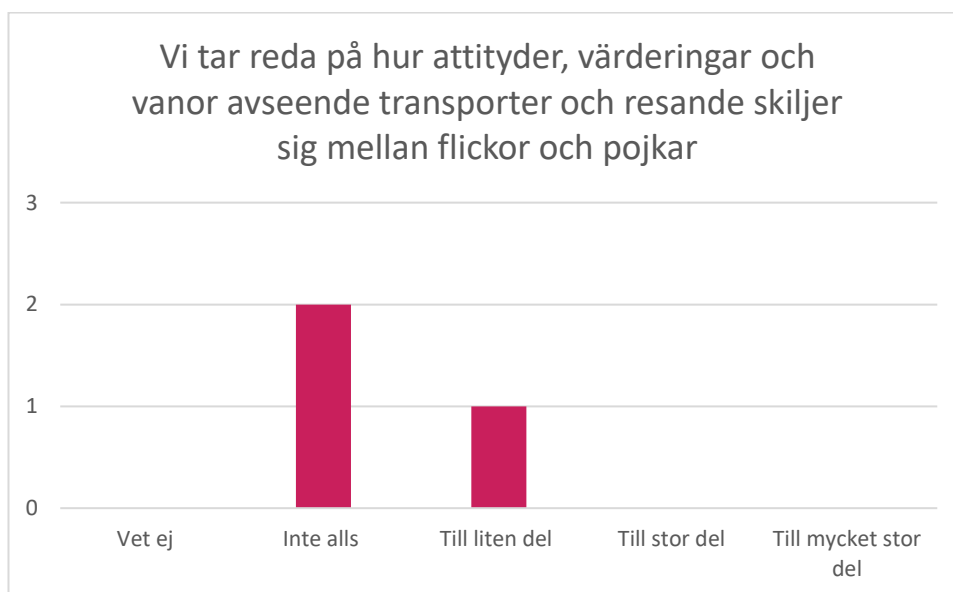
Som det konstateras av forskning på området löser inte en numerärt jämställd grupp ensamt jämställdhetsfrågan utan normer och attityder behöver adresseras. Samtliga utredningsledare uppger att de i sin roll "till liten del" reflekterar över vilka normer det är som styr transportplaneringen och prioriteringar i den.

Skillnader i attityder, värderingar och vanor avseende transporter och resande uppger två av utredningsledarna att de arbetar med "till liten del" medan den sista svarar att de arbetar med det "till stor del" se figur 5. Fritextsvaren visar att den generella kunskap som finns om skillnaderna används i nulägesbeskrivningen, målformulering, åtgärdsförslag och bedömning av nyttan för olika grupper i ÅVS-processen.



Figur 5. Antal utredare som uppger att de tar reda på attityder, värderingar och vanor avseende transporter och resande och hur de skiljer sig mellan kvinnor och män.

Mindre vanligt är det att undersöka attityder, värderingar och vanor när det gäller flickor och pojkar. Gällande flickor och pojkar svarar två att de "inte alls" tar reda på skillnaderna och en menar att de gör det "till liten del". Samma mönster har identifierats både på kommunal och regional nivå.

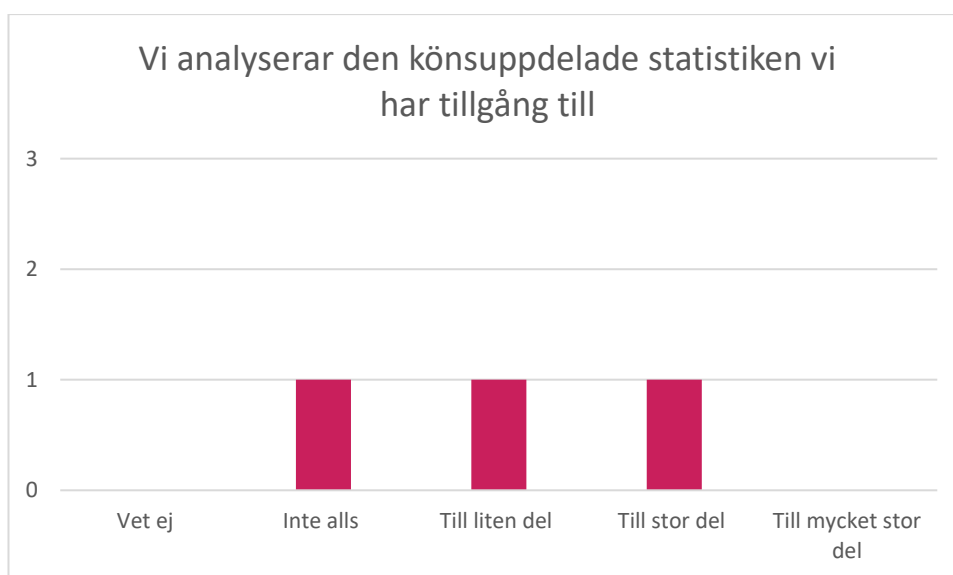


Figur 6. Antal utredare som uppger att de tar reda på attityder, värderingar och vanor avseende transporter och resande och hur de skiljer sig mellan flickor och pojkar.

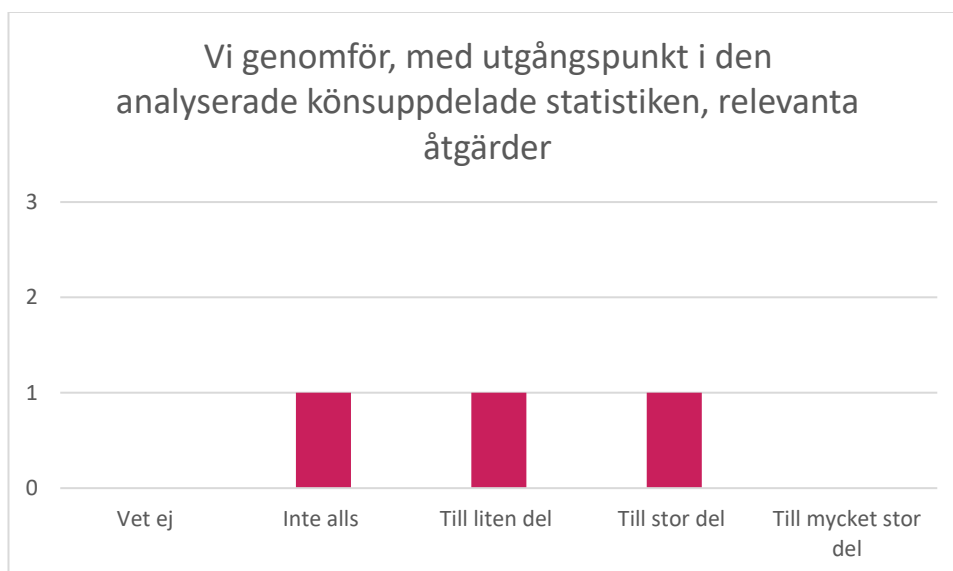
Attityder till hållbart resande är en skillnad mellan kvinnor och män som ovan presenterats av forskningen. Av de tre svarande utredningsledarna svarar en att de "till stor del" tar reda på hur attityder till hållbart resande och åtgärder skiljer sig mellan kvinnor och män. Samtidigt lyfts i fritextsvaren att generell kunskap används eller att kunskap används schablonartat kring hur kvinnors och mäns attityder till hållbarhet och åtgärder i transportsystemet ser ut. Exempelvis används jämställdhetsperspektivet som ett argument för att satsa på åtgärder inom hållbart resande.

Förutom att adressera normer och de attityder som finns kopplat till resor och hållbarhet är det centralt att arbeta med könsuppdelad statistik för att kunna arbeta med jämställdhet. När det gäller den könsuppdelade statistiken har vi fått varierande svar från de tre utredningsledarna, se figur 7 och figur 8. Det gäller både huruvida de analyserar den könsuppdelade statistiken de har tillgång till och om analyserna leder till relevanta åtgärder. En av utredarna menar att de lägger ”mer fokus på gruppen oskyddade [trafikanter] än könsuppdelat” medan en annan menar att:

”Vi arbetar alltid med social hållbarhet i våra ÅVS:er, och där använder vi könsuppdelad statistik i den mån vi kan för att låta den ligga till grund för åtgärdsförslag.”



Figur 7. Antal utredare som uppger att de analyserar den könsuppdelade statistiken de har tillgång till.



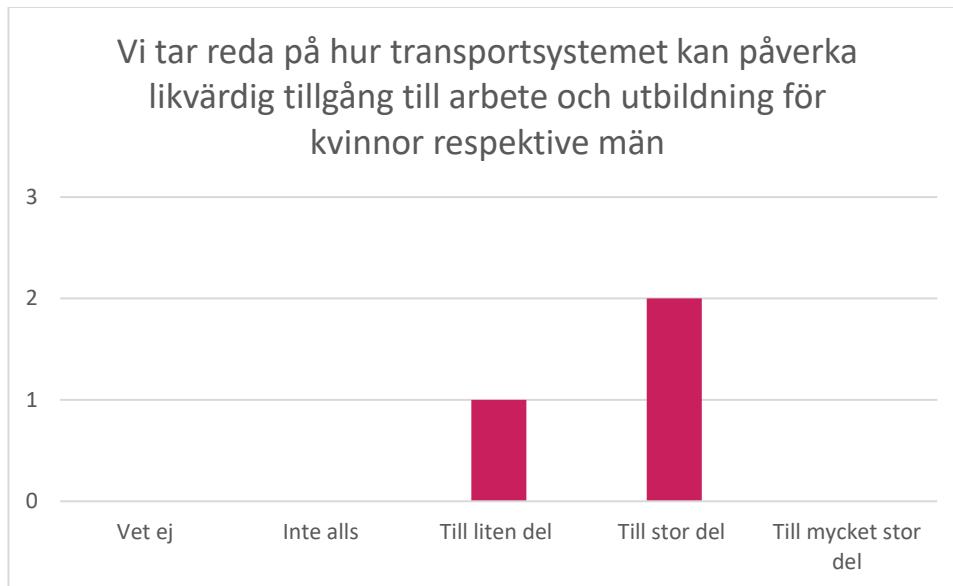
Figur 8. Antal utredare som uppger att de genomför relevanta åtgärder utifrån könsuppdelad statistik.

Avslutningsvis ställdes i enkäten enstaka frågor om huruvida representanterna har tillgång till en särskild person med kompetens eller ansvar inom jämställdhet kopplat till transportplanering på sin arbetsplats. Syftet med frågan var att se om det finns en person som kan bistå med hjälp och expertkompetens inom området för att stärka den jämna fördelningen av makt och inflytande. De tre representanterna gav olika svar, en svarade ja, en nej och en svarade vet ej.

6.1.2 Mål 2 – ekonomisk jämställdhet

För målet om ekonomisk jämställdhet fokuserar frågan i enkäten på om aktörerna, i det här fallet Trafikverket och utredare inom ÅVS, tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor respektive män. Frågans karaktär har således betydelse även för mål 3 om jämställd utbildning, som presenteras längre ner.

Två av tre arbetar med frågan om tillgång till utbildning till stor del, och en utredare svarar att de arbetar med frågan till liten del, se Figur 9. Att frågan finns med i arbetet med ÅVS framkommer även av fritextsvaren. En utredningsledare menar att frågan hanteras schablonartat för bil respektive buss, en annan menar att de åtgärder som utvärderas med en fullständig samlad effektbedömning (SEB) inkluderar att ta reda på möjligheter och villkor till utbildning medan en tredje menar att perspektivet alltid finns med i ÅVS:er och utredningar.

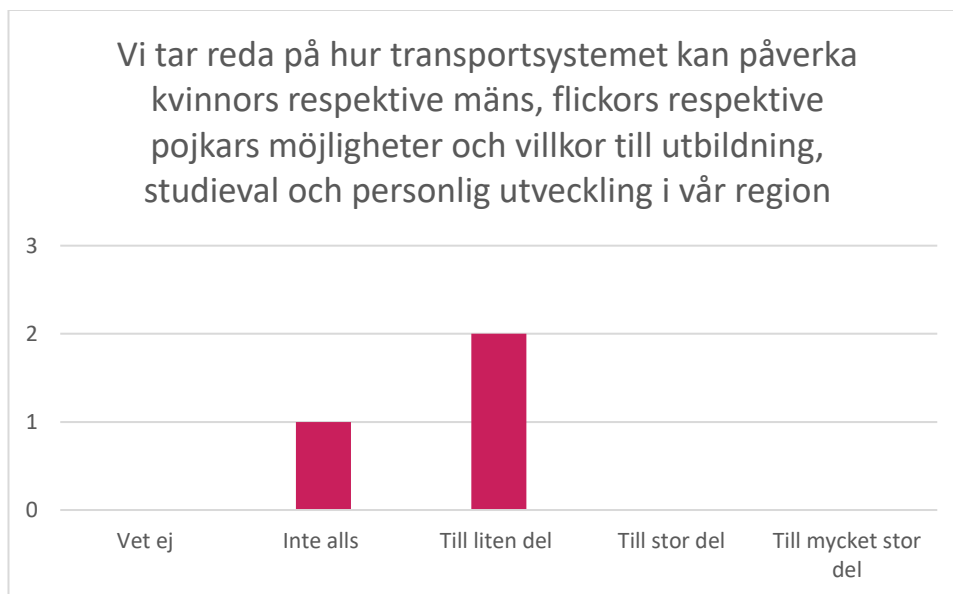


Figur 9. Antal utredare som uppger att de tar reda på hur transportsystemet påverkar likvärdig tillgång till arbete och utbildning.

6.1.3 Mål 3 – jämställd utbildning

Svaren från utredarna inom ÅVS visar att jämställd utbildning är ett perspektiv som är relativt dolt, sett till att det inte tydligt adresseras inom transportplaneringen.

När det gäller hur transportsystemet påverkar jämställda möjligheter och villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling svarar två av tre att de jobbar med det till liten del, medan en utredare menar att de inte alls jobbar med den frågan (se figur 10).



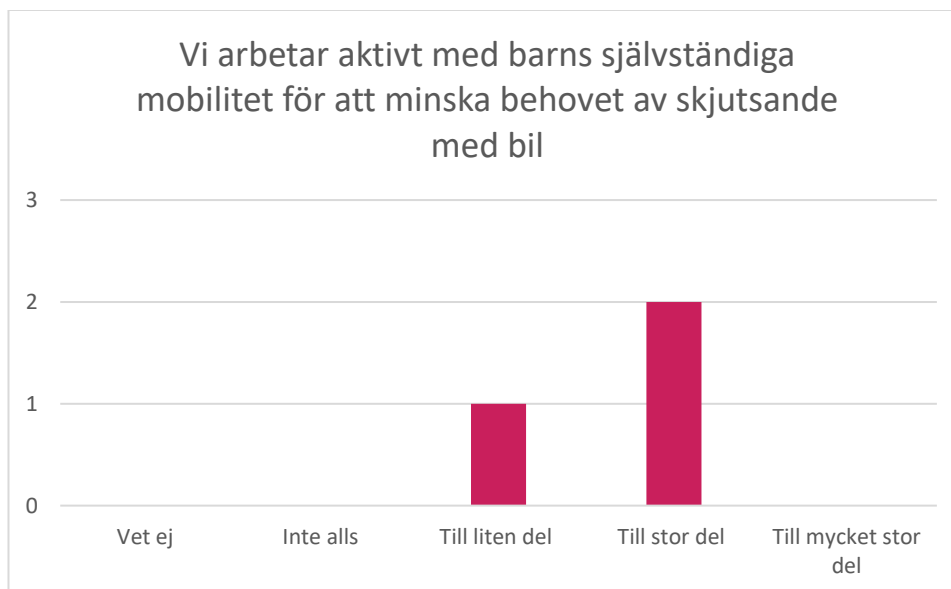
Figur 10. Antal utredare som uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka kvinnor, män, flickor respektive pojkars möjligheter och villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling i regionen.

Som vi kan se i figur 9 ovan indikerar svaren i att just likvärdig tillgång till utbildning är mer vanligt att hantera än frågan om transportsystemets påverkan på möjligheter och villkor till utbildning.

6.1.4 Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Två frågor har ställts till utredningsledarna inom ÅVS när det gäller det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Den ena frågan berör barns självständiga mobilitet för att minska behovet av skjutsande med bil vilket är en fråga som berör fler aspekter förutom det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Dels berör frågan indirekt attityder till hållbart resande, dels berör frågan i förlängningen aspekter om trafiksäkerhet. Sedan tidigare vet vi att det inom båda dessa aspekter finns skillnader på gruppnivå mellan män och kvinnor. Den andra frågan berör huruvida planeringen innefattar att kartlägga vardagens resmönster för män och kvinnor.

På frågan om de som arbetar inom ÅVS arbetar aktivt med barns självständiga mobilitet för att minska behovet av skjutsande med bil svarar utredningsledarna olika (se figur 11) men gemensamt är att samtliga uppger att de arbetar med frågan.



Figur 11. Antal utredare som uppger att de aktivt arbetar med barns självständiga mobilitet för att minska behovet av skjutsande med bil.

I fritextsvaren framkommer att barnperspektivet är en högt prioriterad fråga.

”Barns tillgänglighet är ett av våra viktigaste mål som vi arbetar mycket med hos oss. Det prioriteras högt i val av platser som utreds, för att kunna förbättra situationen för dem. Ett exempel är en ÅVS som jag drivit, där huvudfokus varit att se över barns mobilitet och hitta åtgärder som förbättrar deras situation.”

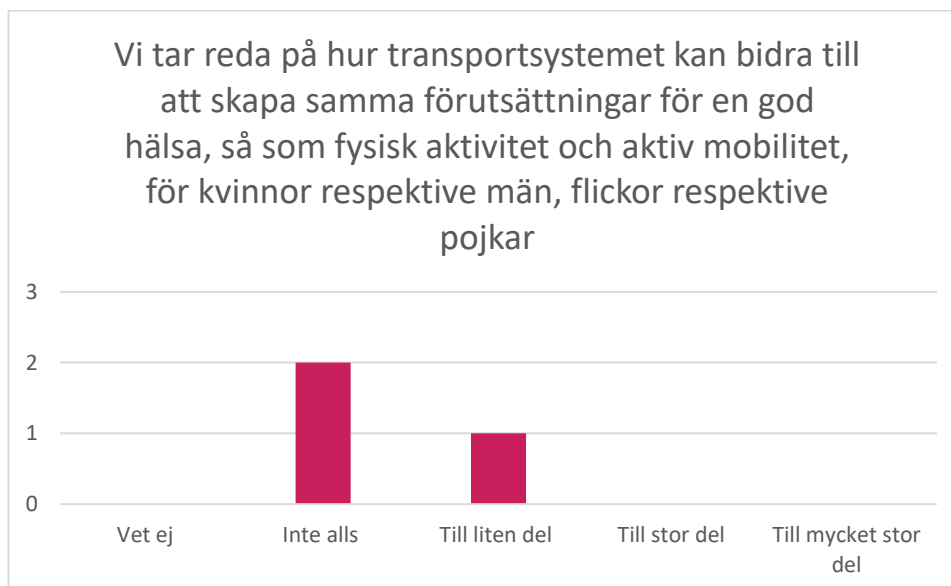
Andra svar visar att frågan främst behandlas när platsen utgör en arena för skolresor eller att perspektivet ”påpekas då och då, när det är relevant” och med andra ord inte alltid lyfts upp på diskussionsbordet.

Svaren på frågan om att kartlägga resmönster mellan kvinnor och män vad gäller vardagens resmönster och resvanor, exempelvis resor till inköp, service och fritidsaktiviteter, visar att ÅVS-planering till liten del själva genomför kartläggningen. I stället framkommer att de främst använder tillgängliga resvaneundersökningar snarare än att genomföra specifika kartläggningar för enskilda utredningar. Positivt är också en uttryckt önskan från en utredningsledare att arbeta mer med frågan.

Kunskapen används sedan för prioritering i utredningar vilket är positivt, men samtidigt framkommer att underlag som tas fram oftare fokuserar på oskyddade trafikanter och mer sällan är uppdelat på kön.

6.1.5 Mål 5 – jämställd hälsa

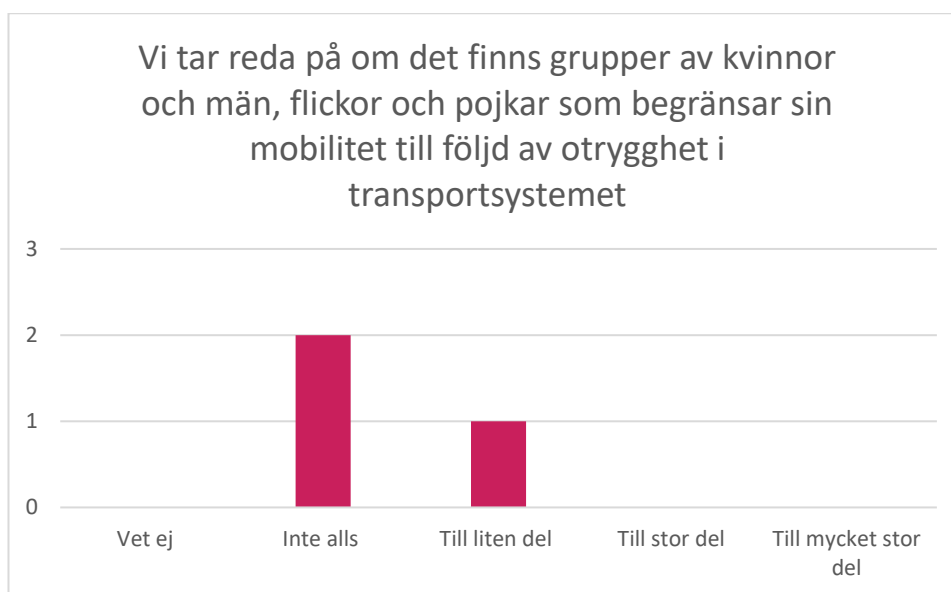
Gällande mål fem som handlar om jämställd hälsa saknas fritextsvar från utredarna inom ÅVS. Kvantitativt kan vi se att frågan om jämställd hälsa inte är en central del av arbetet då två av tre svarar att de inte alls tar reda på hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa och en svarar att de till liten del arbetar med frågan.



Figur 12. Antal utredare som uppger att de tar reda hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor, män, flickor och pojkar.

6.1.6 Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Inom ÅVS-planering är det enligt svaren inte vanligt att ta reda på om det finns grupper som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet (se figur 13).



Figur 13. Antal utredare som uppger att de tar reda på om det finns grupper av kvinnor och män, flickor och pojkar som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet.

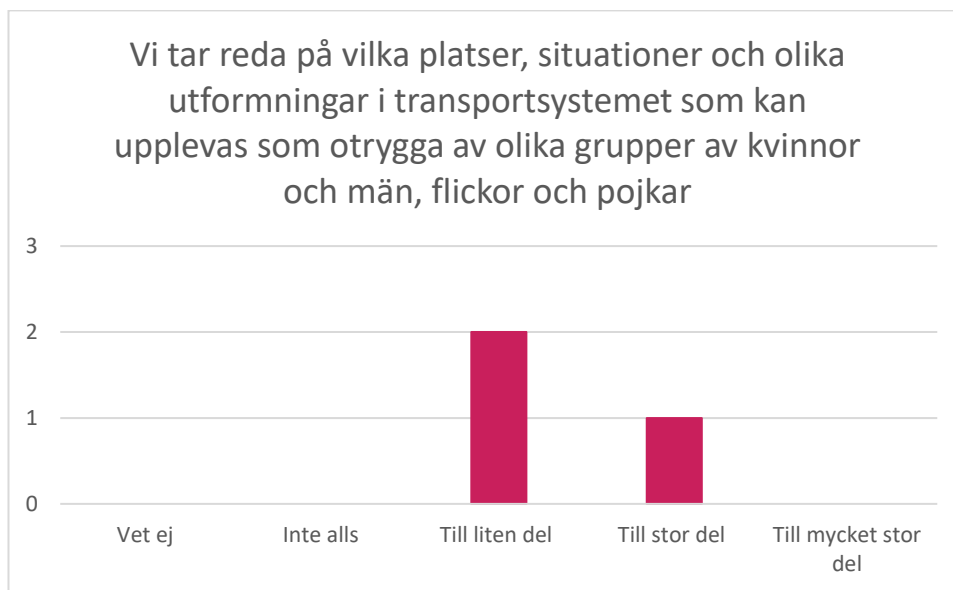
Av fritextsvaren att döma är det dock ett perspektiv som hanteras, även om det inte alltid finns resurser att göra det på detaljnivå:

”Vi tar upp det perspektivet i workshops och liknande, men har ofta inte möjlighet att studera den frågan i detalj.”

I något större utsträckning verkar ÅVS-planeringen inkludera platser, situationer och utformningar i transportsystemen som kan upplevas som otrygga vilket går att se i figur 14. Det framgår av fritextsvaren att perspektivet ingår i nulägesbeskrivningen som i sin tur ligger till grund för vilka åtgärdsförslag som tas fram och kan leda till:

”Om trygghetsaspekten identifieras som en tydlig brist kan belysning, breddning av tunnlar etcetera föreslås som åtgärder. Exempelvis i stationsmiljöer.”

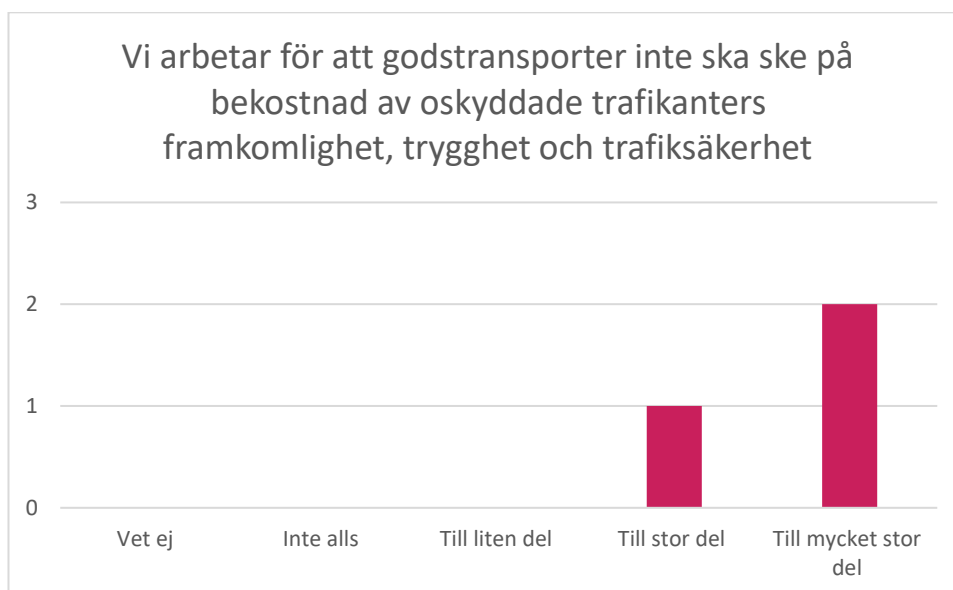
Ett av svaren indikerar att perspektivet inkluderas på ett schablonmässigt sätt där tankar om belysning ofta inkluderas i utredningar.



Figur 14. Antal utredare som uppger att de tar reda på vilka platser, situationer och utformningar som kan upplevas otrygga av kvinnor, män, flickor och pojkar.

6.1.7 Gods och jämställdhet

Frågan om gods och jämställdhet ses som en vanlig konflikt i ÅVS:er enligt utredarna, särskilt då vägar går igenom tätorter och byar. Det är också en fråga som till stor, eller mycket stor del, hanteras i utredningarna vilket framgår av figur 15 nedan.



Figur 15. Antal utredare som uppger att de arbetar för att godstransporter inte ska ske på bekostnad av oskyddade trafikanter.

I fritextsvaren framkommer att just oskyddade trafikanters framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet är en vanlig förekommande brist i tätortsmiljöer på landsbygder. Dessutom ges goda exempel på när oskyddade trafikanters tillgänglighet vägt tungt i en ÅVS och legat till grund för åtgärder trots att nettonuvärdeskvoten (NNK), det vill säga den samhällsekonomiska nyttan, varit högre för andra åtgärder:

"I en ÅVS som jag gjorde så gick vi inte vidare med ett åtgärds paket som syftade till att bygga mitträckesseparering genom en by, trots mycket hög NNK, eftersom tillgängligheten för oskyddade trafikanter så kraftigt skulle försämrats. Att studera genomfartstrafik genom samhällen är en av våra vanligaste frågor och vi försöker alltid hitta lösningar där godstrafiken får vistas på de oskyddade trafikanternas villkor."

Samtidigt framkommer det av svaren att det är en svår avvägning att bedöma om det lämpar sig med hastighetssänkningar som ökar säkerheten för oskyddade trafikanter eller att avstå dem för att öka framkomligheten för godstrafiken.

6.1.8 Hinder och möjligheter

- Det finns en relativt god generell kunskap bland de som arbetar med ÅVS om skillnader mellan kvinnor och män vad gäller attityder, värderingar och vanor avseende transporter och resande. När det gäller skillnader mellan flickor och pojkar är kunskapen däremot låg.
- Skillnader i attityder till hållbart resande beaktas i ÅVS-arbetet på en generell nivå. Den kunskap som används är dock schablonartad och inte särskilt specifik.
- När det gäller huruvida utredarna inom ÅVS analyserar könsuppdelad statistik är svaren varierande, likväl som svaren om den kunskap som finns används till specifika åtgärder.
- Jämställd utbildning är ett perspektiv som är dolt enligt svaren. Kunskapen kring det perspektivet är låg.
- Avseende jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet är barnperspektivet framträdande hos utredarna. Däremot görs sällan en kartläggning av kvinnors och mäns komplexa vardagsresor. Den kunskap som används är ofta från befintliga resvaneundersökningar.
- Frågan om jämställd hälsa är inte en central del i arbetet med ÅVSer.
- När det gäller mäns våld mot kvinnor är det ovanligt att kunskap samlas in om olika gruppers begränsningar i mobilitet på grund av otrygghet. Däremot verkar det som att ÅVS-metodiken i vissa fall fångar in otrygga platser i bristbeskrivningen och att detta då kan leda till åtgärder.

6.1.9 Vägen framåt

- Fokusera på att skapa förståelse för hur jämställdhet hänger samman och påverkas av exempelvis ålder och socioekonomi, ett intersektionellt perspektiv, samt hur transportsystemet kan skapa förutsättningar för människor att leva jämställda liv (med utgångspunkt i de sex jämställdhetspolitiska delmålen).
- Arbeta med andra aktörer för att samla in och ta reda på attityder, värderingar och vanor hos flickor och pojkar som komplement till den kunskap som redan samlas in kring kvinnor och män.

6.2 Länsplaneupprättare

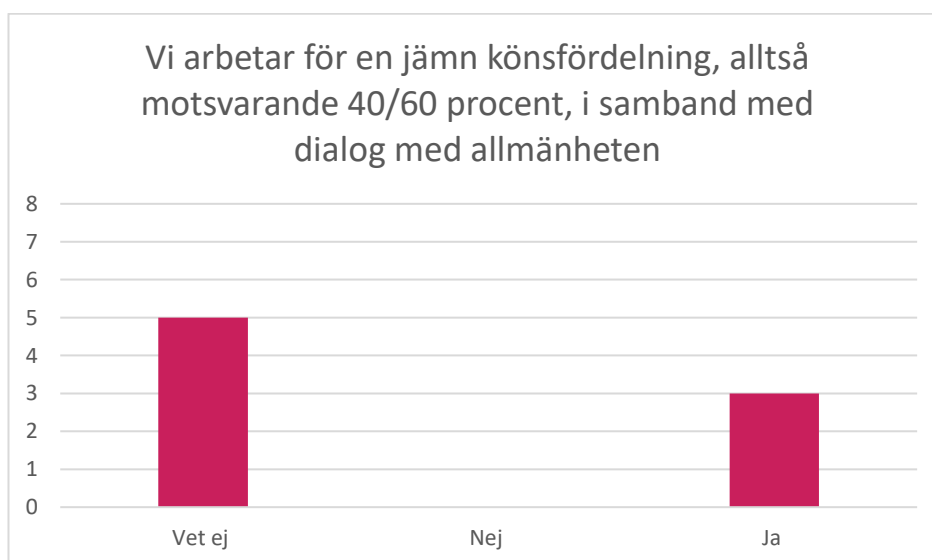
Representanter för länsplaneupprättarna består av strateger och infrastrukturstrateger på åtta av de tjugoen regionerna. De representerar enheter eller avdelningar som exempelvis samhällsbyggnadsenheten, avdelningen för regional utveckling samt enheten samhällsplanering och infrastruktur.

Enligt enkätsvar från länsplaneupprättarna har majoriteten jämställdhet som ett uttalat mål i systemanalys och länstransportplanen.

6.2.1 Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

För länsplaneupprättarna handlar frågorna om representation både om representation inom den egna organisationen, i det här fallet vilka som arbetar med att ta fram länstransportplanen. Det handlar också om representation i dialog med allmänheten.

Könsuppdelningen i de arbetsgrupper som tar fram länstransportplanen är i sex fall av åtta jämställd (motsvarande en fördelning på 40/60 av respektive kön). När det gäller att arbeta för en jämn könsfördelning i samband med dialog med allmänheten svarar över hälften att de inte vet om regionen arbetar med detta, se figur 16.



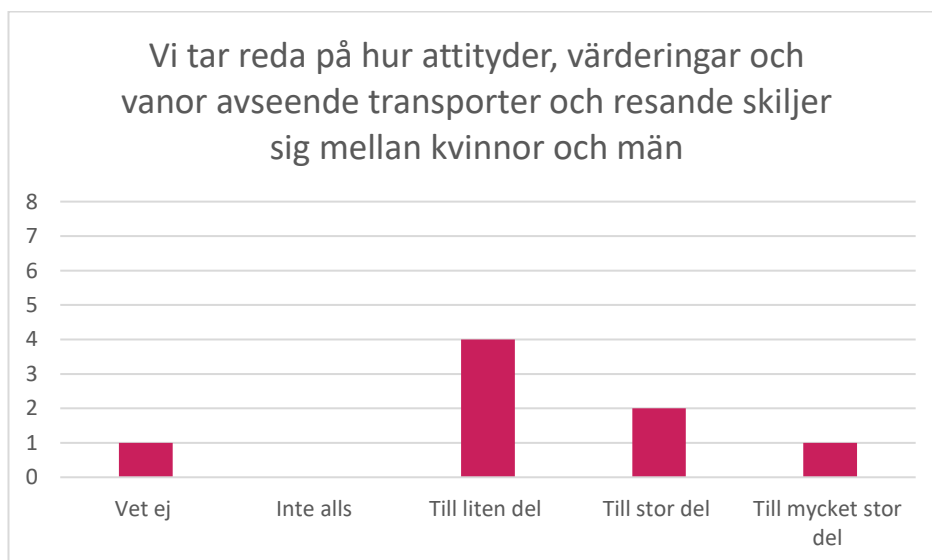
Figur 16. Antal länsplaneupprättare som anger att de arbetar för en jämn könsfördelning i samband med dialog med allmänheten.

Av fritextsvaren framkommer vissa förklaringar till siffrorna. En vanlig förklaring som uppges till att representanterna inte vet om den egna regionen arbetar med jämn könsfördelning är att de sällan har dialog med allmänheten. Två regionrepresentanter uttrycker att det är svårt att styra representationen i dialogerna. Samtidigt ser en av dessa ser samtidigt att det finns mer än bara numerär representation som kan påverka jämställdhet i dialogskedet. Representanten ser nämligen också mötesstrukturens påverkan på representation och inflytande:

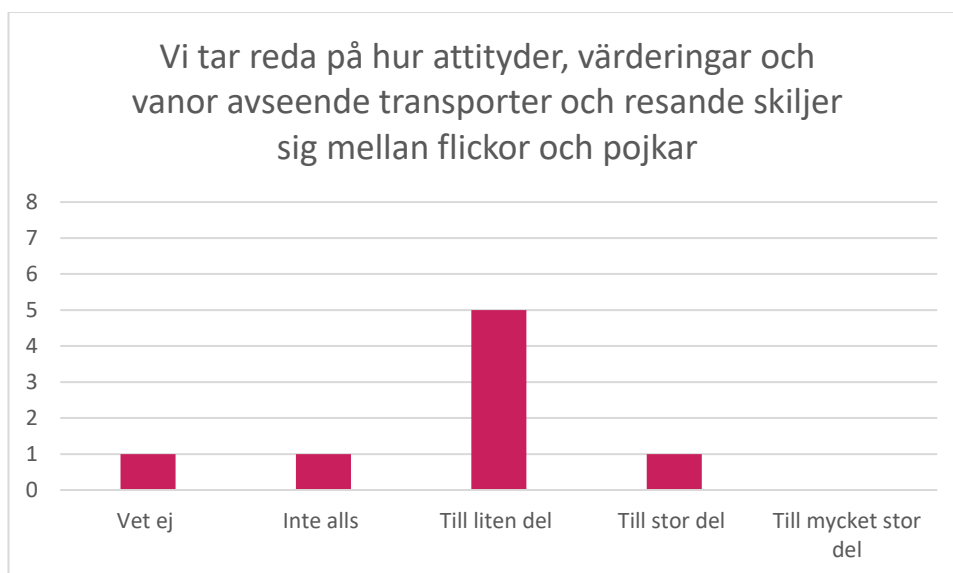
”Vi kan inte styra vilka som deltar men på möten försöker vi få till en struktur där alla kommer till tals, inte bara de äldre männen på raden längst fram.”

Det finns också representanter som ser utmaningarna i jämn representation, men som lyfter att ambitionen och utgångspunkten alltid är att arbeta och representera utifrån en jämn könsfördelning, även om det i praktiken inte faller sig så ut alla gånger.

Jämn fördelning av makt och inflytande innefattar också att värdera kvinnors, flickors, mäns och pojkars attityder, värderingar och vanor avseende transport och resande. Perspektivet gällande kvinnor och män är vanligare att undersöka än samma perspektiv för flickor och pojkar vilket visar sig i figur 17 och figur 18.



Figur 17. Antal länsplaneupprättare som anger att de tar reda på hur attityder, värderingar och vanor avseende transport och resande skiljer sig mellan kvinnor och män.



Figur 18. Antal länsplaneupprättare som anger att de tar reda på hur attityder, värderingar och vanor avseende transport och resande skiljer sig mellan flickor och pojkar.

Av de tre inkomna fritextsvaren kring flickor och pojkar framkommer att regionerna arbetar så gott de kan med att få in barnperspektivet, men att de "ej skiljer mellan pojkar och flickor i planeringen". Det framkommer att inkluderingen av ett barnperspektiv leder till åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet, minskat skjutsande med bil och samarbeten med andra avdelningar för att kunna hantera frågorna och hela perspektivomställningen på ett bättre sätt. En strateg uttrycker att:

"Det är en resa att ställa om arbetssättet mot hur det var tidigare. Vi har börjat arbeta mer tillsammans med avdelningen som arbetar med barn och unga samt folkhälsa. Deras undersökningar Liv och unga och andra fördjupningar har vi använt både vid framtagande av länsplan och av regional cykelplan. Men jag måste erkänna att vi tittar mer på "barn" än att vi tittar separat på flickor och pojkars behov i själva transportplaneringen. Utifrån det arbete vi gjort har vi bland annat prioriterat skolor i länets landsbygder och trafiksäkerhet i små tätorter med anledning av att barn i landsbygderna är särskilt beroende av att skjutas till vänner, skola och fritidsaktiviteter på grund av att deras egen självständighet i trafiken begränsas av den fysiska infrastrukturen."

Kunskapen om kvinnor, män, flickor och pojkar kommer främst från forskning, studier, tillgängliga data och statistik, oavsett om det gäller attityder till resvanor, hållbart resande eller attityder till åtgärder avseende transporter. Strategerna visar genom sina fritextsvar att de har kunskaper om generella resmönster, värderingar och attityder som skiljer grupperna åt. Regionspecifikt underlag verkar dock inte finnas eller användas i samma utsträckning som forskning och studier kring kvinnor och män. En strateg uttrycker att de inte har resurser nog för att själva undersöka skillnader mellan kvinnor och män, flickor och pojkar men att befintlig kunskap används till ändamålet.

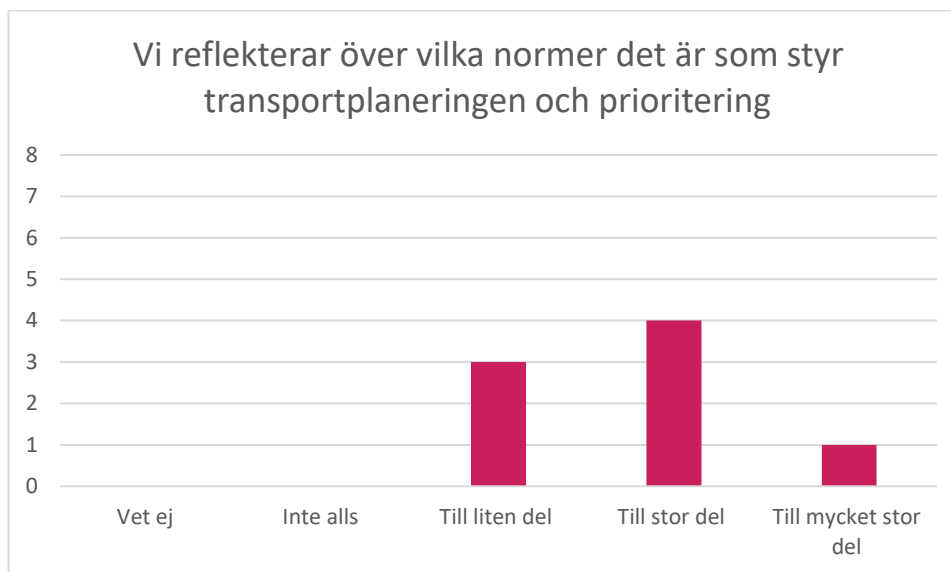
När det gäller kvinnor och män är det, till skillnad från fokus på flickor och pojkar, fler länsplaneupprättare som kan beskriva hur de använder kunskapen om kvinnor och män i planeringen. Region Örebro län har sett utveckling i sitt arbete tack vare målformuleringarna i sin länsplan och regionens påtryckningar på Trafikverket att inkludera sociala aspekter, inklusive jämställdhet, i utredningar:

"I utredningar har vi genom stora påtryckningar fått Trafikverket Region Öst att ta hänsyn till sociala aspekter i transportplanering för att titta på skillnader mellan kvinnor och män, men inte bara kön utan även ålder, hälsa, ursprung och socioekonomiska förutsättningar. Vi arbetar på det viset tack vare målen i länsplanen."

Andra regioner har baserat sin länsplan utifrån könsuppdelat statistik och har mål med jämställdhetskoppling där det lämpar sig, ytterligare en region uppger att har satsat medel på kollektivtrafikförbättringar och cykelinfrastruktur både av klimatskäl och ur jämställdhetssynpunkt. Hur det skett framgår inte vidare. Därmed är det svårt att bedöma om kollektivtrafikförbättringarna och satsningar på cykelinfrastrukturen, som kan ses som allmänna insatser, faktiskt har genomförts med syfte att förbättra jämställdheten. Bland de regioner som uttrycker att de ännu inte använt kunskapen om de olika grupperna finns avsikter att bland annat belysa jämställdhetsaspekter i en kommande resvaneundersökning. Samtidigt som vi ser exempel på genomförda och kommande insatser som grundar sig i kunskaper om kvinnor och män samt flickor och pojkar så uttrycker en regionrepresentant att de, trots att de har gott om regionspecifik kunskap, har svårt att omvandla kunskapen till arbetssätt att implementera.

Ytterligare ett sätt att arbeta med jämn fördelning av makt och inflytande är, som vi lärt oss tidigare, att synliggöra de normer som ligger till grund för planeringen.

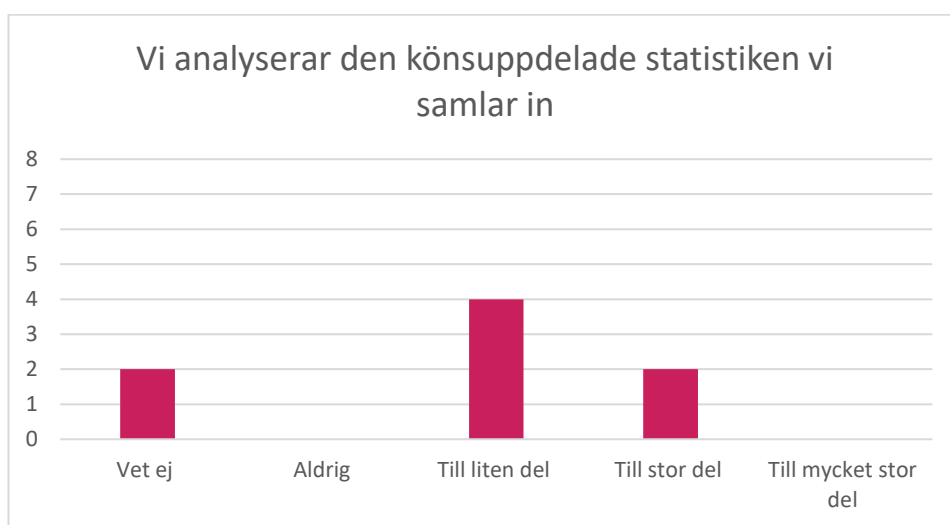
Av svaren i figur 19 kan vi se att samtliga länsplaneupprättare på något sätt reflekterar över de normer som styr transportplaneringen.



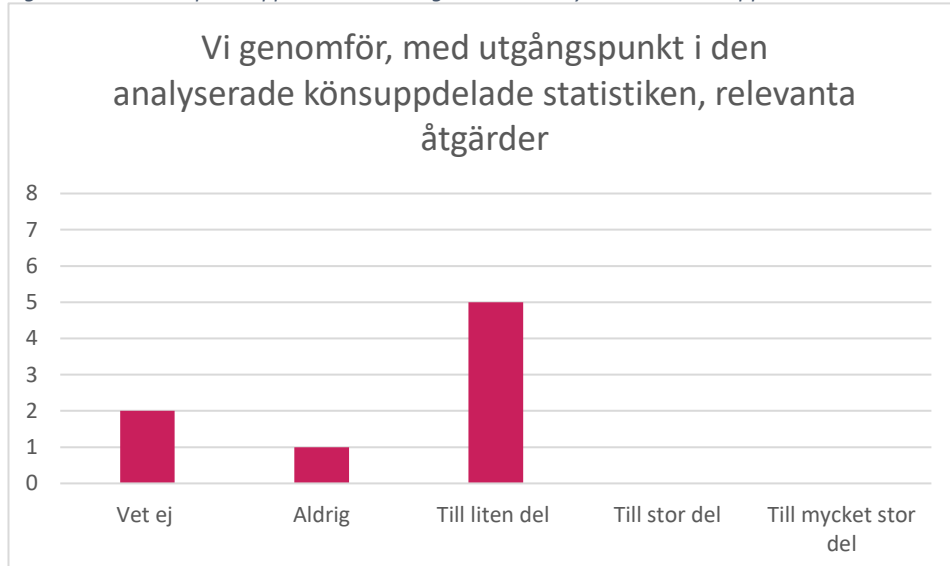
Figur 19. Antal länsplaneupprättare som anger att de reflekterar över vilka normer som styr transportplanering och prioritering.

Även gällande normer uttrycker en region att det är svårt att omsätta kunskapen till någon sorts praktik, även om de kan reflektera kring vilka normer som styr. Två regioner menar att den främsta reflektionen kring normer som styr transportplaneringen sker i strategiska planeringsskeden, närmare bestämt i framtagande av ny länstransportplan. En av regionerna arbetar med att synliggöra normer vid upprättandet av länsplanen genom sociala hållbarhetsanalyser. En annan regionrepresentant lyfter inte hur de reflekterar kring normer men framhäver vikten av att i arbetet förmedla kunskapen om normer som styr planeringen till politikerna för att skapa förståelse bland beslutsfattarna kring vilka normer olika planeringsåtgärder grundar sig i och konsekvenser de besluten får. Samma representant menar också att vissa skrivningar på mer övergripande nivåer, från överstatlig till regional nivå, kan leda till att traditionella planeringsnormer stärks. Det visar på vikten av att tidigt hantera frågan om normer och jämställdhet i översiktlig och strategisk planering samt målformuleringar för att i nästa steg inte låsa detaljplaneringen (jmf. Larsson och Jalakas, 2008).

För att kunna arbeta med jämställdhetsfrågan har vi ovan lärt oss att statistik utgör ett av flera viktiga hjälpmedel för att förstå skillnader och likheter mellan olika grupper. Majoriteten av länsplaneupprättarna uppger att de "till liten del" eller "till stor del" analyserar den könsuppdelade statistiken som samlas in, se figur 20. I något mindre utsträckning uppger länsplaneupprättarna att de med utgångspunkt i den könsuppdelade statistiken genomför relevanta åtgärder, se figur 21.



Figur 20. Antal länsplaneupprättare som anger att de analyserar den könsuppdelade statistiken de samlar in.



Figur 21. Antal länsplaneupprättare som anger att de genomför relevanta åtgärder med utgångspunkt i den könsuppdelade statistiken.

Från fritextsvaren att döma framkommer att det upplevs finnas en rad hinder och svårigheter i att genomföra relevanta åtgärder utifrån statistiken samt att det ibland saknas statistik. En länsplaneupprättare förklarar det så här:

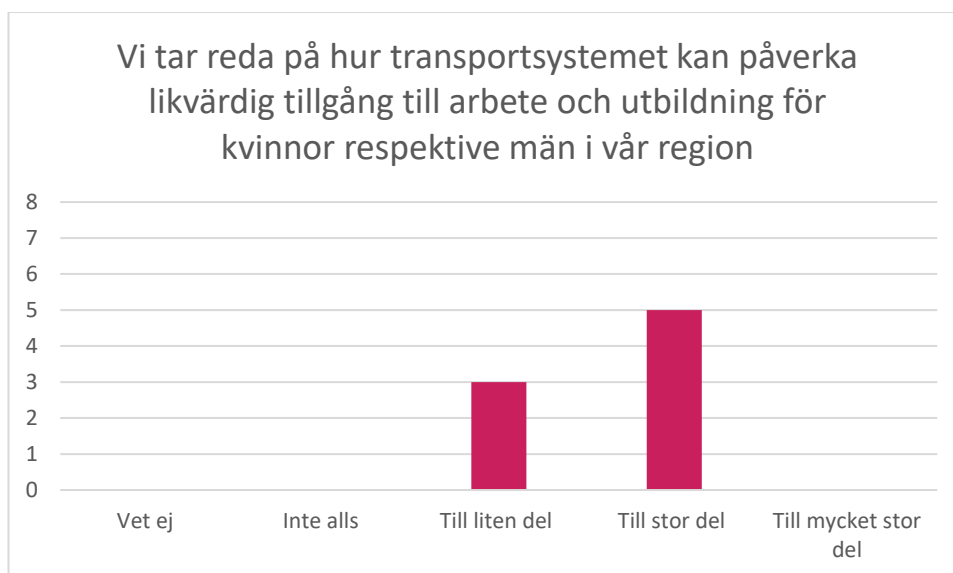
”Svårt att bedöma om vi gör rätt faktiskt eftersom vi gör detta lite per automatik. Ibland använder vi statistik och ibland förutfattade meningar om normer vid vissa vägval. Vi är dessutom sällan själva i att besluta något och den könsuppdelade statistiken finns inte alltid tillgänglig. Finns den så använder vi den men det är i så fall i liten utsträckning i särskilda projekt eller utredningar. I framtagande av länsplaner är det tydligare fokus på detta och i arbetssättet är det jämställdhetsintegrerat och därför är könsfrågan i sig något vi alltid har med oss.”

En annan region menar att statistiken ”inte medvetet” analyseras, utan att utgångspunkten i stället är att kollektivtrafiksatsningar i största allmänhet leder till relevanta åtgärder utifrån ett jämställdhetsperspektiv, vilket är ett argument vi känner igen från övriga planeringsnivåer.

Länsplaneupprättarna svarar att de inte har en person med kompetens inom eller som ansvar för jämställdhet kopplat till trafik- och transportplanering på den egna regionen.

6.2.2 Mål 2 – ekonomisk jämställdhet

Majoriteten av länsplaneupprättarna uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor respektive män i den egna regionen, se figur 22.



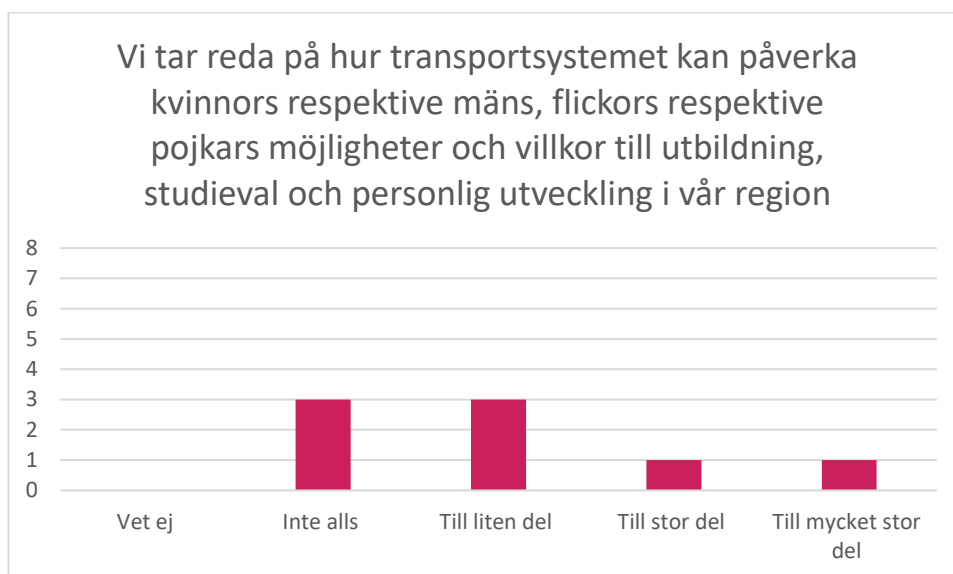
Figur 22. Antal länsplaneupprättare som anger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor och män i den egna regionen.

När representanterna får beskriva hur kunskapen används förstärks bilden av att länsplaneupprättarna generellt har kunskap om kvinnor och mäns resvanor, erfarenheter och attityder samt att det görs utredningar för att i längden säkerställa likvärdig tillgång till utbildning och arbete. Exempelvis genomför Region Östergötland pendlingsanalyser som är könsuppdelade och Region Örebro län ska utreda regionala nyttor för ett järnvägsprojekt där faktorn kön kommer att analyseras.

Samtidigt som det finns goda exempel visar svaren att det i vissa fall saknas kunskap om den regionala och lokala kontexten, där det finns ett förgivettagande att kollektivtrafik ska öka tillgängligheten för kvinnor för att kvinnor generellt är de som åker mer kollektivtrafik. Något som också belystes ovan, i samband med beskrivningen av hur länsplaneupprättarna analyserar statistik.

6.2.3 Mål 3 – jämställd utbildning

Fokus på transportsystemets påverkan på likvärdig tillgång till utbildning för män och kvinnor hanteras i avsnittet ovan. Hur transportsystemet kan påverka kvinnors respektive mäns, flickors respektive pojkars möjligheter och villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling i regionerna verkar vara ett något mer svårhanterligt perspektiv då det görs i mindre utsträckning, se figur 23 nedan.



Figur 23. Antal länsplaneupprättare som anger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka kvinnors, mäns, flickors och pojkars möjligheter och villkor till utbildning och personlig utveckling i den egna regionen.

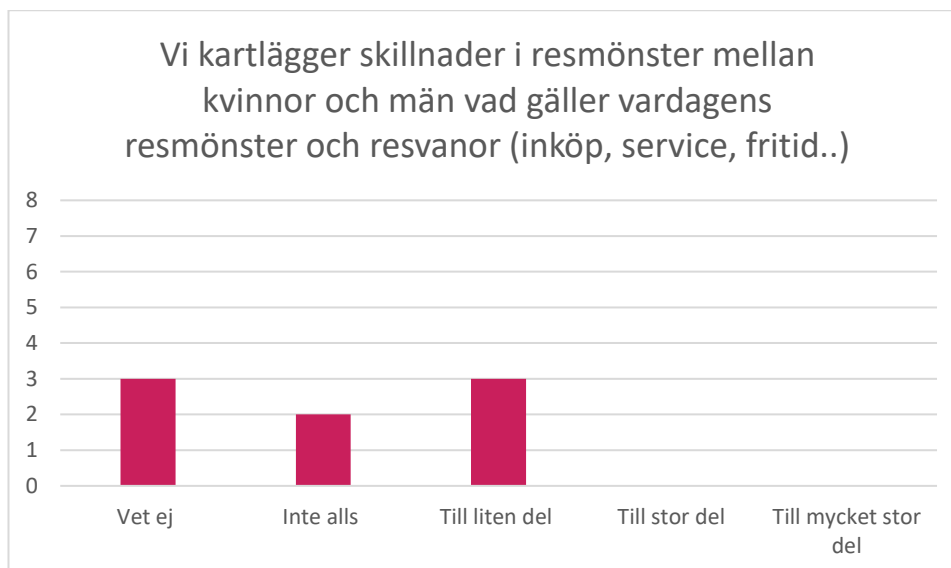
Av fritextsvaren framkommer att frågan om likvärdiga villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling finns med vid tillgänglighetsanalyser. Det finns även exempel på regioner som arbetar tillsammans arbetar för att kunna hantera frågan utifrån såväl cykelvägar, busslinjer inom en stad till planering av kollektivtrafik på storregional skala.

Två regioner uppger i fritextsvaren att de inte arbetar med frågorna till följd av brist på resurser eller att andra förvaltningar som jobbar mer direkt med trafikeringen ansvarar för perspektivet.

6.2.4 Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Sex av åtta representanter svarar att de arbetar aktivt med barns självständiga mobilitet för att minska behovet av skjutsande med bil. Fritextsvaren visar på flera exempel där regionen tillsammans med kommunen arbetar för förändring. Ett sådant exempel är Region Dalarna som genom medfinansiering via Länsplanen bidrar till trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet som i stor utsträckning har bäring på säkra skolvägar och därmed i längden kan leda till ett minskat skjutsande. Ytterligare två samarbetsexempel finns i Region Västmanland där ett arbete att hitta 'missing links' i cykelinfrastrukturen pågår tillsammans med bland annat Köpings kommun där 700 meter cykelväg ska byggas. Satsningen innefattar inte bara tillgången till skolor utan också till idrottsplatser vilket visar på en förståelse för var insatser kan göras för att minska behovet av skjutsande med bil.

En annan aspekt av jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet är att underlätta för de resor som kvinnor och män gör i vardagen. Svaren från enkäten visar att fem av åtta antingen "inte alls" arbetar med, eller inte vet, om de arbetar med att kartlägga skillnader i resmönster.



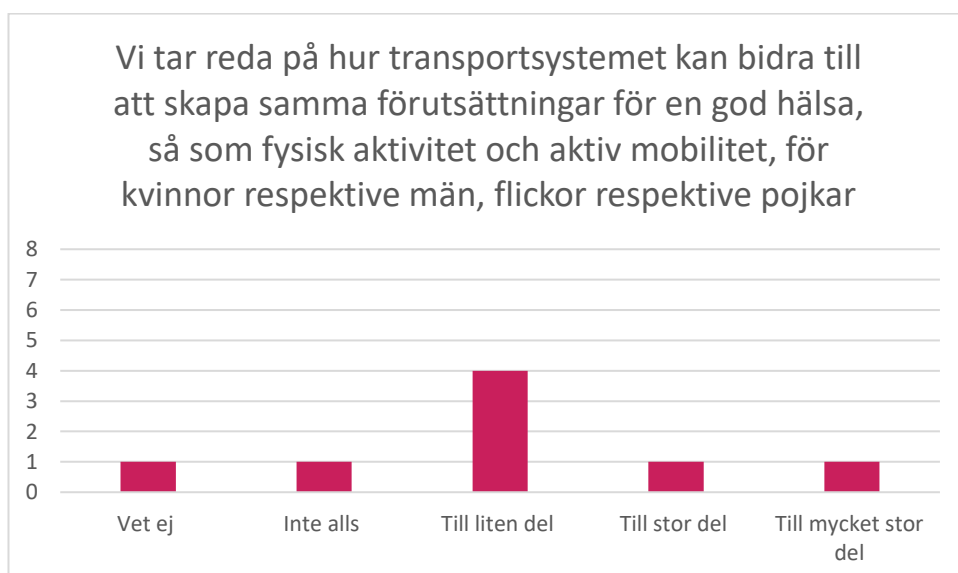
Figur 24. Antal länsplaneupprättare som anger att de kartlägger skillnader i vardagens resmönster mellan kvinnor och män.

På frågan *hur* regionerna samlat in kunskapen framkommer att kartläggningarna är av varierande karaktär. En region uppger att de kartlägger skillnaderna mellan könen genom generell kunskap om kvinnor och mäns resvanor, med andra ord kan det vara kunskap som inte är baserad på regionens förutsättningar. En tredje region har från tidigare genomförda forskningsprojekt ett gediget kunskapsunderlag, men upplever att de inte arbetar med kunskapen i det vardagliga arbetet. Samma region som tidigare beskrivits arbeta med social konsekvensbedömning lyfter även här att verktyget hjälper dem att kartlägga skillnader i resmönster. Det finns även en sista region som svarar att de inte alls kartlägger skillnaderna i nuläget och att den senaste resvaneundersökningen börjar bli gammal vilket ger dem inaktuellt och bristande underlag.

När frågan om vad kunskapen används till, framhävs att kunskapen utgör underlag i diskussioner med kommuner kring brister och behov i transportsystemet och att kunskapen börjat användas för att göra platsanalyser i regional kontext.

6.2.5 Mål 5 – jämställd hälsa

Att ta reda på hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor, män, flickor och pojkar sker "till liten del" hos hälften av länsplaneupprättarna. Resterande har svarat med variation, se figuren nedan.



Figur 25. Antal länsplaneupprättare som anger att de tar reda på hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa hos kvinnor, män, flickor och pojkar.

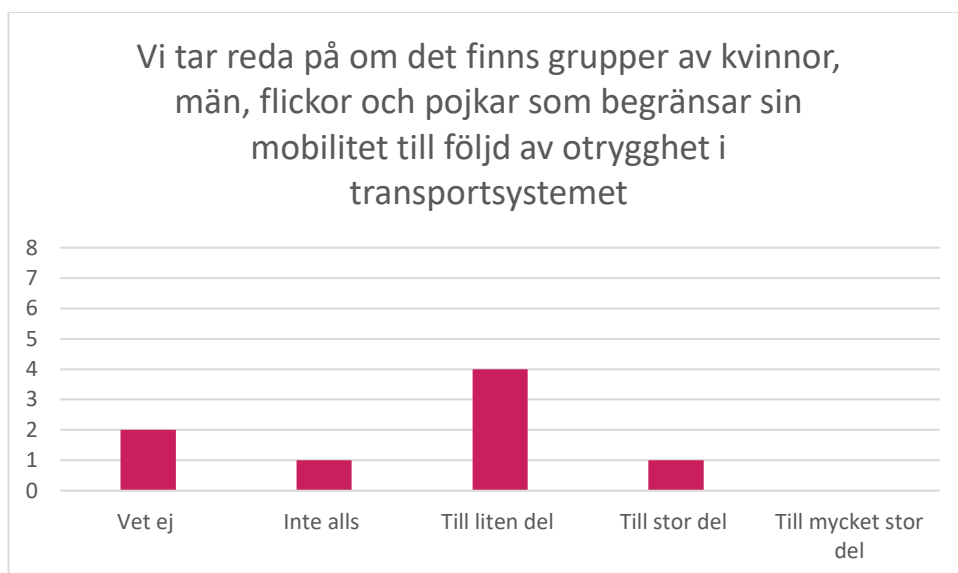
Frågan som ställts handlar om hur kunskapen om hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar. Regionerna uppger att hälsoperspektivet är viktigt men att frågan om kön med koppling till hälsa inte ofta hanteras. En region svarar "vi arbetar med god hälsa för alla, men inte uppdelat [på kön]", en annan region uppger att de har kunskap om förutsättningar för god hälsa som en grundsten i sin länsplan och den regionala cykelplanen. Regionen nämner dock inte frågan om skillnader mellan grupperna vilket gör det svårt att bedöma om hälsoperspektivet i länsplanen kan bidra till det jämställdhetspolitiska delmålet, eller inte. Ett fåtal länsplaneupprättare visar i fritextsvaren att de vill och ser behovet av ett utvecklat arbete med att inkludera ett jämställdhetsperspektiv med koppling till hälsa.

6.2.6 Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Regional planering fokuserar till stora delar på strukturella förhållanden inom regionen och mellan kommuner. Det gör att planeringen fokuserar på de större penseldragen av planeringstavlan. Detta speglas i svaren på frågan om länsplaneupprättarna tar reda på vilka platser och situationer och olika utformningar i transportsystemet som kan upplevas som otrygga av olika grupper av kvinnor och män, flickor och pojkar. Fem av åtta svarar att de tar reda på specifika platser som kan upplevas otrygga av olika grupper "till liten del", en svarar att de "inte alls" arbetar med frågan och två länsplaneupprättare vet inte om de arbetar med frågan.

På frågan om hur kunskapen om otrygga platser används framkommer att den främst används i utredningar som berör tätorter eller kollektivtrafiken. Länsplaneupprättarna uppger att kunskapen kan användas inom ramen för diskussioner, utredningar och projekt som genomförs tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller kommunerna i regionen.

Svaren är fördelade på likande vis gällande frågan om länsplaneupprättarna tar reda på om det finns grupper av kvinnor och män, pojkar och flickor som begränsar sin mobilitet till följd av upplevd otrygghet i transportsystemet, se figur 26. Av fritextsvaren framkommer att kunskapen samlas in via liv- och hälsoenkäter eller via kollektivtrafikbarometern.



Figur 26. Antal länsplaneupprättare som anger att de tar reda på om det finns grupper av kvinnor, män, flickor och pojkar som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet.

På svaret om hur kunskapen används ges dock få exempel. Små resurser att göra undersökningar i frågan beskrivs som ett hinder. En strateg förklarar att frågan hanteras slumpmässigt i regionen:

”Jag skulle inte säga att vi gör några särskilda utredningar utan det blir lite godtyckligt i utredningsfasen där någon säger sig uppleva sig otrygg på en plats. Hade en person utan lokalkunskap varit där hade en sådan viktig sak kanske inte uppkommit.”

6.2.7 Gods

Sju av åtta svarande länsplaneupprättare menar att de ”till liten del” eller ”till stor del” arbetar för att godstransporter inte ska ske på bekostnad av oskyddade trafikanter framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet. Arbetet sker både i pilotprojekt, i det vardagliga prioriteringsarbetet såväl som i form av kunskapshöjande insatser och investeringar tillsammans med andra aktörer. Region Norrbotten arbetar exempelvis tillsammans med Trafikverket:

"Särskilda insatser görs tillsammans med Trafikverket för att öka kunskapen kring oskyddade trafikanter med fokus på randbebyggelse där vägens funktion som både godsstråk, skolväg, pendlingssträcka, fritidsaktivitet skapar otrygga och oattraktiva miljöer."

Ytterligare ett spännande exempel är Region Örebro län som ska undersöka cyklisters upplevelse av omkörning av långa godsfordon:

"Trafikverket ska upplåta vägnätet för 34,5 meter långa fordon och vi har i sommar genomförande av projektet HCT Duo där ett företag ska köra långa fordon mellan två ändpunkter. På vägen ska vi i samarbete med Örebrocyklister testa omkörningar av cyklister på landsväg med 30 meter långa fordon och undersöka trafiksäkerheten och upplevelsen av situationen."

Exemplet visar på att regionen byter fokus från godstrafikens framkomlighet och ger cyklister en upplevelse en viktig roll i planeringen.

6.2.8 Hinder och möjligheter

Hinder

- Flickor och pojkar ses som homogen grupp när barnperspektivet hanteras i planeringen.
- Tillgång till regionspecifika data eller utredningar som undersöker resvanor, attityder och värderingar bland kvinnor och män i regionen verkar inte finnas hos samtliga regioner.
- Trots att vissa länsplaneupprättare uppger att de har god kunskap om hur transportsystemet i den egna regionen kan påverka exempelvis likvärdig tillgång till utbildning verkar det svårt att omsätta kunskap till handling, åtgärder och arbetssätt.
- Resursbrist uppges vara en orsak till att enskilda länsplaneupprättare inte arbetar med jämställdhet inom transportplanering när det gäller exempelvis tillgång och möjligheter till personlig utveckling och utbildning samt att motverka otrygghet i transportsystemet.
- Jämställdhet, tillgång till och möjligheter för utbildning ses i vissa fall som något som hanteras av förvaltningar som arbetar direkt med trafikering.

- Få arbetar med att kartlägga skillnader i vardagens resmönster mellan kvinnor och män vilket leder till att det finns relativt lite kunskap om hur det ser ut i den egna regionen och hur det förändrats över tid. I vissa fall är data inte uppdaterat utan bygger på gamla siffror.
- Finns tendenser till att planera könsneutralt (inom exempelvis hälsa), vilket vi från tidigare forskning vet kan leda till könsblindhet som i sin tur riskerar att leda till att kvinnors traditionella erfarenheter negligeras.
- Trygghetsfrågan, särskilt när det gäller otrygga platser, hanteras inte på ett strategiskt sätt utan hanteras utifrån egna upplevelser eller intresse hos enskilda medarbetare.

Möjligheter

- Jämställdhet finns med som mål i länstransportplanen och systemanalysen hos majoriteten av länsplaneupprättarna.
- Samtliga svar visar på att det finns en generell kunskap om kvinnor och mäns generella resmönster, värderingar och attityder likväl som vad som kan leda till otrygghet i transportsystemet. Om kunskapen är spridd i organisationen framgår inte.
- Flera av de länsplaneupprättare som ännu inte genomfört åtgärder för att öka jämställdheten uppger att de har avsikten att framöver arbeta med jämställdhet, antingen genom nya åtgärder eller utredningar för att bättre förstå förutsättningarna.
- Kunskap om de normer som styr transportplanering hanteras vid framtagande av ny länstransportplan eller i andra strategiska planeringsskeden.
- Det finns flera exempel på länsplaneupprättare som ser behovet av att sprida kunskap om normer som styr, samt kvinnors och mäns resvanor, attityder och erfarenheter till politiker eller andra planeringsaktörer.
- Det finns exempel på regioner som ser behovet av att, och som vill, inkludera jämställdhetsperspektivet mer i sitt arbete.

6.2.9 Vägen framåt

- Se över hur målen om jämställdhet i länstransportplanen följs upp. Behöver de följas upp oftare? Eller med andra medel?
- Arbeta in strategier, metoder och verktyg för att minska risken för att jämställdhetsfrågan hanteras utifrån enskilda personers kompetens och intressen utan snarare blir en del av ordinarie arbete.
- Ta vara på den positiva synen som flera representanter uppvisar när det gäller att utveckla jämställdhetsarbetet. Fokusera på att skapa förståelse för hur jämställdhet hänger samman och påverkas av exempelvis ålder och socioekonomi samt hur transportsystemet kan skapa förutsättningar för människor att leva jämställda liv (med utgångspunkt i de sex jämställdhetspolitiska delmålen).
- Utveckla arbetet med att samla in regionspecifika data om kvinnor och män för att kunna genomföra åtgärder som är anpassade efter kvinnor och mäns förutsättningar i den egna regionen. Det kan gälla frågor såsom tillgång till utbildning och arbete samt trygghet.
- Kunskap om de normer som styr transportplanering behöver genomsyra planeringsarbetet. Både planerare och beslutsfattare behöver utbildas i de maskulina normer som traditionellt och fortfarande idag lägger grunden för länstransportplanen. Att fullt ut tillämpa fyrstegsprincipen är ett sätt att utmana de dyra tekniska lösningarna som ofta karaktäriserar steg 3- och steg 4-åtgärder i länstransportplanen.

6.3 Regional kollektivtrafikmyndighet

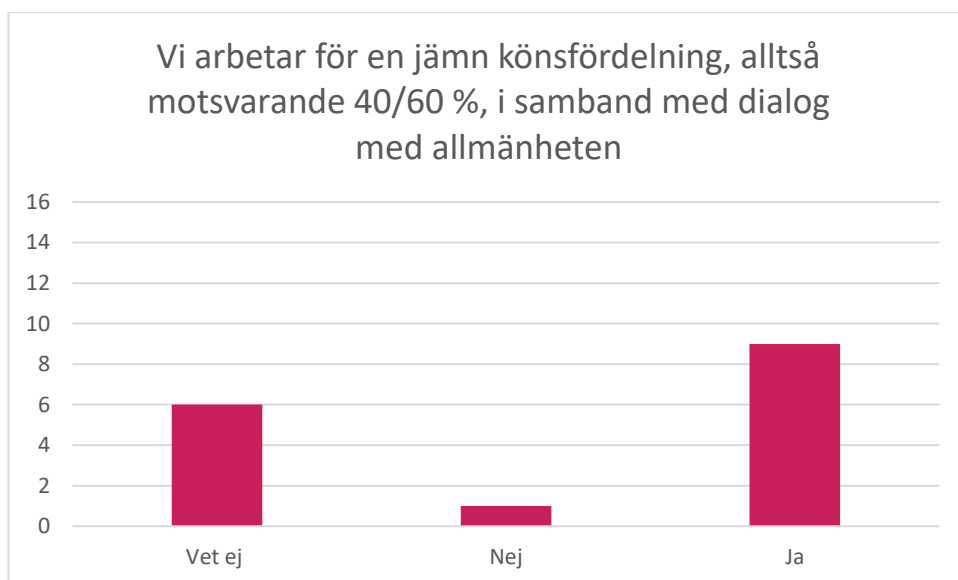
Näst på tur är en nulägesbeskrivning av jämställdhetsarbetet på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Totalt har 16 av 21 tillfrågade representanter svarat. Representanterna arbetar bland annat på kollektivtrafikförvaltningar, strategisk utveckling, regional samhällsplanering och samhällsutvecklingsenheter. De har befattningar såsom regionutvecklare, trafikstrateger och kollektivtrafikstrateger. Även tre chefer på olika nivåer har svarat på enkäten.

Till skillnad från länstransportplaneupprättarna uppger nio av sexton regionala kollektivtrafikmyndigheter att de inte har jämställdhet som ett uttalat mål i trafikförsörjningsprogrammet. Vilket innebär att sju av de totalt 21 tillfrågade regionala kollektivtrafikmyndigheterna har jämställdhet som ett uppsatt mål i trafikförsörjningsprogrammet.

6.3.1 Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

Av de inkomna svaren framkommer att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter utom en har en jämn könsfördelning bland tjänstepersoner som arbetar med framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet. En representant beskriver att de har en överrepresentation av kvinnor i arbetet med framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet till följd av en stor andel kvinnor i ledande positioner på kollektivtrafikområdet.

Gällande jämställd representation i samband med dialog med allmänheten sjunker motsvarande siffra till nio av sexton då sex regioner inte vet om de arbetar med jämn könsfördelning i dialoger, se figur 27.



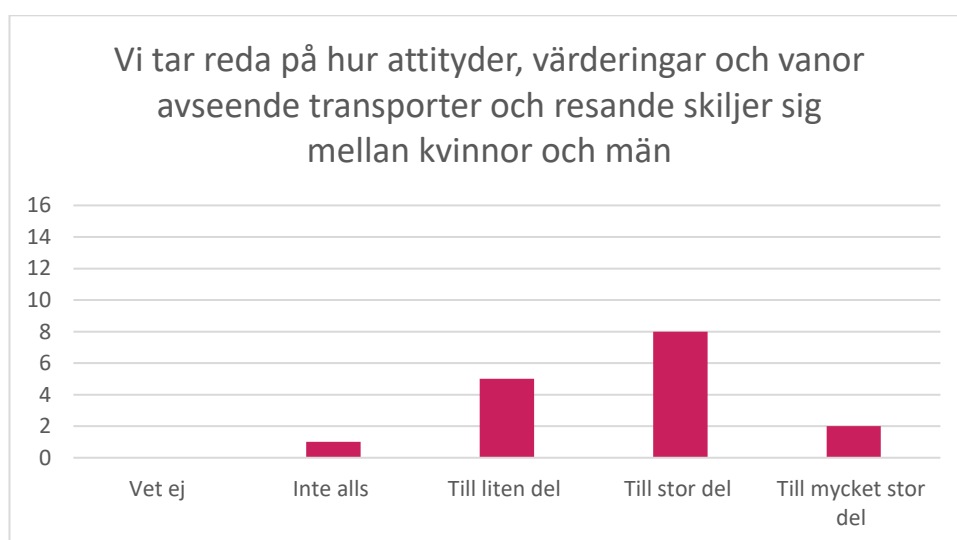
Figur 27. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de arbetar för en jämn könsfördelning i samband med dialog med allmänheten.

Majoriteten av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar därmed på något sätt för att främja en jämn könsfördelning i samband med dialog. Bland de som uppger att de inte vet eller inte arbetar med en jämn könsfördelning är det en region sticker ut ur mängden. Representanten svarar att de inte har någon uttalad strategi för att arbeta med representation och jämn könsfördelning. Därmed finns inget stöd för tjänstepersonerna i arbetet. Enstaka regioner har inte påbörjat sitt dialogarbete med medborgarna ännu, men uppger att de kommer att beakta jämställdhetsperspektivet när det väl är dags. Andra kollektivtrafikmyndigheter beskriver att de arbetar tillsammans med kollektivtrafikoperatören i länet för att uppnå mål kring könsfördelning. Region Stockholm beskriver sitt arbete så här:

”Vi har krav i våra riktlinjer för att jobba för en jämn könsfördelning vid dialog med allmänheten; hur representation i alla samråd faktiskt ser ut har vi dock inte sammanställt. I riktlinjerna finns det krav på att ansvarig ska planera och utvärdera dialog- och samrådsprocess utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv. Riktlinjerna ger vägledning hur det kan gå till.”

Av svaret framkommer att det finns gott om stöd från organisationen med riktlinjer utifrån såväl planering, genomförande som utvärdering. Samtidigt verkar det inte vara så att representationen på samråden faktiskt utvärderats i praktiken. Citatet ses trots det som ett gott exempel på hur regioner kan arbeta för att främja jämställdhet i dialog och samverkansprocessen, även om regionen ännu inte gjort någon utvärdering av just representationen.

När det gäller attityder, värderingar och vanor avseende transport och resande hos män och kvinnor anger majoriteten att de arbetar med frågan, se figur 28. Av fritextsvaren framkommer att data samlas in via kollektivtrafikbarometern, resvaneundersökningar och i resandeuppföljningar som genomförs på månadsbasis för att undersöka attityder, värderingar och vanor hos kvinnor och män.



Figur 28. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de tar reda på hur attityder, värderingar och vanor avseende transporter skiljer sig mellan män och kvinnor.

De exempel som i fritextsvaren lyfts kring attityder, värderingar, vanor samt attityder till hållbart resande hos kvinnor och män berör strategisk planering såväl som vissa generella åtgärder. Region Örebro län svarar att kunskapen om män och kvinnor med fokus på attityder, värderingar och vanor används för planering av utbud och biljettpriser samt att fokus ligger på hållbart resande, vilket vi från forskningen vet värderas högt av kvinnor. Mer konkret vad det innebär att de använder kunskapen för planering av utbud och biljettpriser framkommer dessvärre inte.

Region Örebro län uppger även att de arbetar med utvärdering, något som inte framkommer från de andra svaren. Regionrepresentanten lyfter att:

"En resandeuppföljning görs månatligen där även följande perspektiv lyfts fram. Utöver vårt interna arbetsdokument gällande statistiken på följande så lyfter vi även upp viktiga avvikelser kopplat till jämställdhet i en rapport till politiken när det väl uppstår."

Två andra goda exempel på åtgärder är Region Skåne och Region Västerbotten som utifrån kunskap om attityder, värderingar och vanor genomfört projekt där flexibla nattstopp i kollektivtrafiken testats. Så här ser det dock inte ut i samtliga regioner. Det finns nämligen enstaka regioner som uppger att de konstaterar hur det ligger till när det gäller resvanor, men att de inte använder kunskapen i planering och prioritering.

När det kommer till perspektivet att ta reda på hur attityder, värderingar och vanor avseende transporter skiljer sig mellan flickor och pojkar visar både det kvantitativa resultatet och fritextsvaren att frågan inte är lika vanlig, eller lätt, att hantera. Bland de som säger att de inte arbetar med frågan i stor utsträckning framkommer att fokus finns på barnperspektivet generellt, men att gruppen behandlas som homogen avseende kön:

"Vi gör det årligen inför arbetet med skolskjutsplaneringen och i vårt samarbete med kollegorna som just arbetar med dessa frågor. Även ett större arbete görs inför varje års tidtabellskifte där man har kontakt med kommuner och skolor om ev. ändringar i tidtabeller så att bussarna åker i rätt tid till när skolan börjar och slutar. Det är främst då övergripande tänk som görs här och ingen specifik könsuppdelning."

Med andra ord görs en rad bra insatser för att förbättra för barn och inkludera deras perspektiv, men det är inte lika vanligt att jämställdhetsaspekterna inkluderas.

Samtidigt finns det på vissa håll planer på att inkludera jämställdhetsperspektivet även när det gäller barn. En region har identifierat att "flickor och pojkar är en kunskapslucka som vi nu ser över hur vi ska arbeta med i barnkonsekvensanalyser". Bland de regioner som uppger att de tar reda på kunskap om flickor och pojkars attityder framkommer att kunskapen tas hänsyn till vid

trafikutveckling generellt och att dialoger förs med skolor vid skolskjutsplaneringen. Vilken effekt perspektivet på flickor och pojkar har fått eller vad åtgärderna innebär mer specifikt framkommer dessvärre inte.

Något lägre fokus ligger på att ta reda på hur attityder till hållbart resande och åtgärder i transportsystemet skiljer sig mellan män och kvinnor. Här är det två regionala kollektivtrafikmyndigheter som inte vet om de arbetar med frågan, det är också två som uppger att de "inte alls" arbetar med detta. Resterande arbetar på något sätt med frågan.

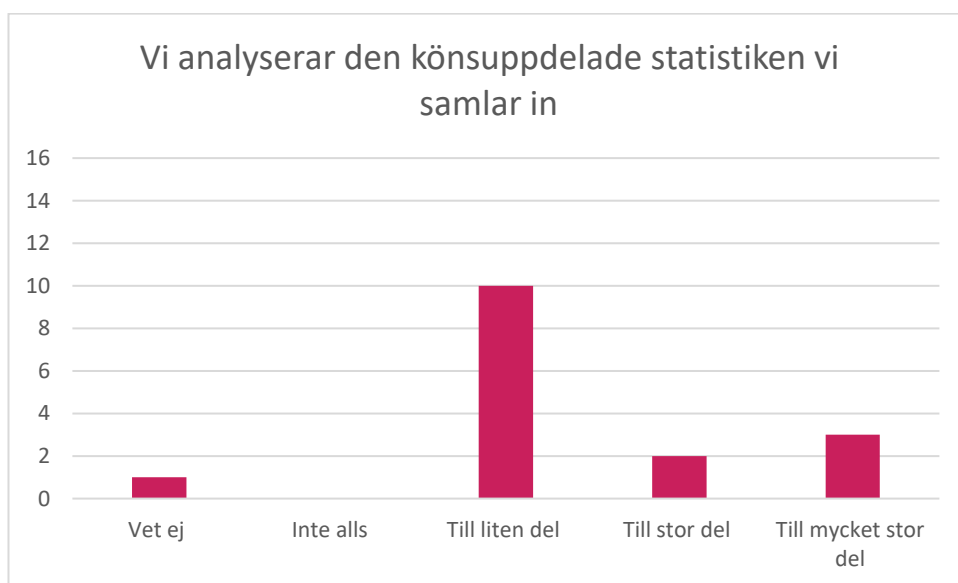
Den sista frågan som berör jämn fördelning av makt och inflytande berör om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna reflekterar över vilka normer som styr transportplanering och prioritering och hur det i så fall görs. Tolv av de sexton svarande regionerna uppger att de reflekterar över normer som styr transportplaneringen. Två regioner reflekterar inte alls över normer, och två regioner vet inte om det görs.

Av fritextsvaren ges goda exempel från Region Stockholm på att det finns krav i planeringen att tänka utifrån olika gruppers behov och att använda särskilda analysmallar för att säkerställa att kvinnors och mäns perspektiv beaktas och analyseras. Region Gävleborg lyfter att reflektioner kring normer görs vid trafikutveckling och marknadsaktiviteter. Andra regioner, närmare bestämt två, ser att deras inflytande gällande normer är lågt. Som följd gör en av dessa två ingen större reflektion och förklarar det med att:

"Generellt så styrs transportplanering och prioritering på mer övergripande nivå än utifrån ett jämställdhetsperspektiv - tillgänglighet, trängsel, miljö, verksamhetsbehov och ekonomi."

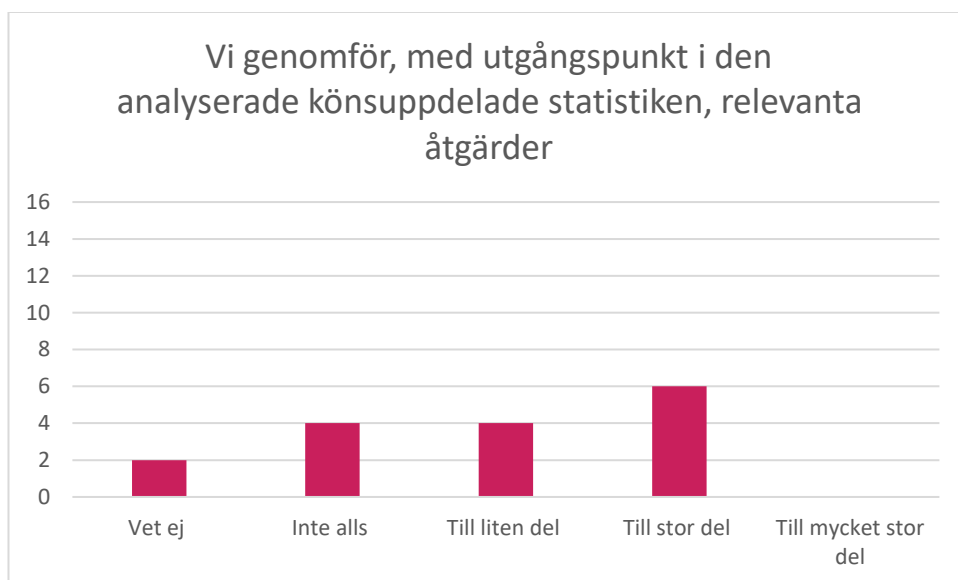
Jämställdhetsperspektivet framhålls i citatet som någonting detaljorienterat till skillnad från tillgänglighet, trängsel, miljö, verksamhetsbehov och ekonomi som ses som både mer övergripande och styrande. Forskning på området understryker vikten av att jämställdhetsperspektivet finns med i det dagliga arbetet och på alla planeringsnivåer eftersom jämställdhet skapas där ordinarie beslut fattas, där resurser fördelas och där normer formas. Från tidigare forskning vet vi också att transportplanering har setts som en rationell praktik där fokus legat på att flytta en person eller gods från A till B till så låg kostnad som möjligt vilket gjort att andra perspektiv förbisetts. Jämställdhetsperspektivet är ett sådant.

Statistik är ett användbart hjälpmedel för att förstå likheter och skillnader mellan män och kvinnor. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har, precis som övriga aktörer, fått svara på frågan om de analyserar den könsuppdelade statistik som de samlar in. Över 60 procent svarar att de analyserar statistiken "till liten del", se figur 29.



Figur 29. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de analyserar den könsuppdelade statistiken de samlar in.

När det gäller att sedan genomföra relevanta åtgärder med utgångspunkt i den könsuppdelade statistiken är svaren mer varierade. Fyra regioner uppger att de "aldrig" genomför relevanta åtgärder medan sex regioner uppger att de gör det "till stor del", se figur 30.



Figur 30. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de med utgångspunkt i den analyserade könsuppdelade statistiken genomför relevanta åtgärder.

Enstaka regioner svarar att de tar med sig kunskapen om kvinnor och män in i planeringen och utformning av nya hållplatser och resenärsutrymmen. En annan region uppger att statistiken främst används inom trygghetsfrågor men även kopplat till biljettyper och service i anslutning till sin resa. Två andra regioner uppger att de inte har rätt ekonomiska förutsättningar eller resurser för att genomföra relevanta åtgärder utifrån den könsuppdelade statistiken.

I fritextsvaren lyfter enstaka representanter från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att de är mer vana att utgå från ett jämlikhetsperspektiv snarare än ett jämställdhetsperspektiv, eftersom de ser en större skillnad inom könen än mellan. En annan region lyfter att de främst jobbar ur ett medborgarperspektiv i sina analyser och att det därför är svårt att plocka ut jämställdhetsfrågan.

Av de totalt 16 svarande regionala kollektivtrafikmyndigheterna uppger 11 att de inte har en särskild person med kompetens eller ansvar kring frågan om jämställdhet kopplat till transportplanering på regionen.

6.3.2 Mål 2 – ekonomisk jämställdhet

Frågan om ekonomisk jämställdhet visar att majoriteten av regionerna arbetar med att ta reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor respektive män i den egna regionen. Frågan även bärning på nästkommande avsnitt om jämställd utbildning. Av de svarande regionerna uppger 14 att de "till stor del" eller "till liten del" tar reda på transportsystemets påverkan på tillgång till arbete och utbildning för respektive kön, vilket är positivt.

I fritextsvaren framkommer dock att två av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som uppger att de "till liten del" arbetar med att ta reda på hur påverkan på tillgång till arbete för kvinnor och män i den egna regionen faktiskt *inte* särskiljer på kvinnor och män. I stället ser de kvinnor och män som en homogen grupp av arbetspendlare. Det gör att andelen regioner som faktiskt arbetar med frågan uppdelat på kön kan anses vara färre än vad siffrorna ovan visar. En av de två regionerna svarar:

"Vi särskiljer inte på det sättet kvinnor och män inom vår region/län utan vi ser denna grupp som arbetspendlare. Så vår roll blir därmed vad kan vi göra för att möjliggöra för fler arbetspendlare att ta sig fram lättare."

Samtidigt ger samma region ett exempel på hur de arbetar med ett hela-resanperspektiv för att genom infrastruktur underlätta för kombinerade resor där samma resa innefattar flera olika färdstätt. Just denna typ av resor är vanligare att kvinnor gör vilket ändå visar på att insatser görs som kan tänkas ha positiv påverkan för kvinnor, även om de inte genomförs med syfte att förbättra likvärdig tillgång till arbete och utbildning.

Enskilda regioner svarar att de främst använder generell kunskap som samlas in via externa rapporter för att undersöka frågan om kvinnor och män. Precis som vi kunde se för svaren från länsplaneupprättarna finns det en god generell kunskap kring kvinnor och mäns attityder, värderingar och vanor som i sin tur präglar de åtgärder som görs för likvärdig tillgång till arbete och utbildning. Ett generellt exempel är att flera av de svarande regionerna framhäver att arbetet med förbättrad kollektivtrafik är av särskild vikt utifrån ett jämställdhetsperspektiv då förbättringar eller försämringar i kollektivtrafiken kan antas ge störst påverkan på kvinnor som använder färdmedlet i högre utsträckning än män. Det visar sig exempelvis genom följande citat:

”Kollektivtrafik som skapar attraktiva pendlingstider innebär förbättringar för såväl män som kvinnor, men där effekterna för kvinnor kan antas vara större då en större andel av kollektivtrafikens resenärer är kvinnor. På samma sätt kan förändringar med minskad kollektivtrafik innebära försämringar som påverkar kvinnor i högre utsträckning än män.”

Vilken typ av kollektivtrafikresor och hur de planeras för att anpassas efter både kvinnor och mäns resvanor och erfarenheter framgår inte av fritextsvaret. Därmed är det svårt att bedöma om de generella satsningarna på kollektivtrafik faktiskt kan bidra till jämställdhet.

6.3.3 Mål 3 – jämställd utbildning

Gällande målet om jämställd utbildning finns det intressanta aspekter kring likvärdig tillgänglighet till utbildning att läsa om i avsnittet ovan.

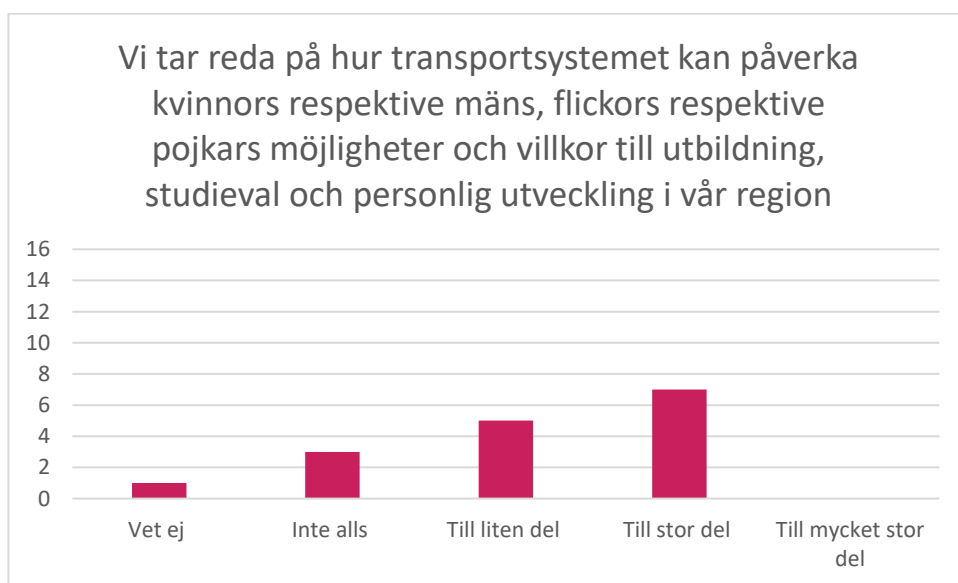
Hur transportsystemet kan påverka kvinnor, män, flickor och pojkars möjligheter och villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling i regionen är ytterligare en fråga som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fått resonera kring. Precis som på frågan om tillgänglighet till skola och arbete anger majoriteten att de arbetar ”till liten del” eller ”till stor del” med att ta reda på möjligheter och villkor till bland annat utbildning, se figur 31 nedan.

Av fritextsvaren framkommer att:

”Det allmänna kollektivtrafiksystemet har fokus på att ta medborgare till jobb, skola och studier. Tidtabellerna är optimerade utifrån start och sluttider för arbetsplatser, skolor, gymnasium och folkhögskolor. Kollektivtrafikmyndigheten handlar även upp skolskjuts till alla kommuner utom en. Samordning och optimering av de trafikslagen sker.”

”Vid ÅVS finns det krav på att tänka utifrån olika gruppers behov, obligatoriskt att använda speciella analysmallar som hjälper att säkerställa att olika gruppers (bland annat kvinnor/män) tillgång till olika målpunkter som kultur, utbildning jämförs och beaktas.”

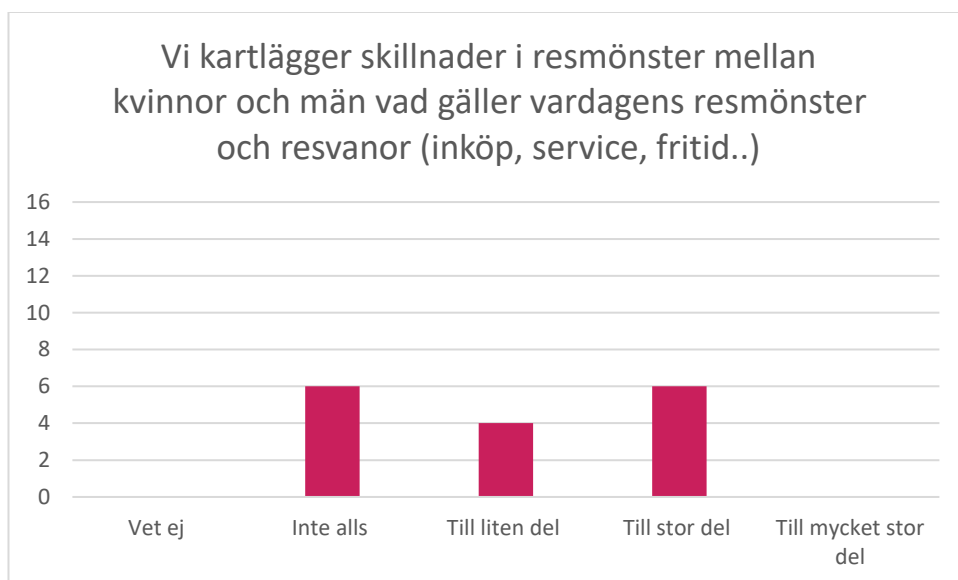
Med andra ord finns ett tydligt fokus på att uppfylla önskan om att ta sig till och från skola, utbildning och även kultur vilket skulle kunna innefatta platser för personlig utveckling. Men av fritextsvaren finns inga exempel på hur just jämställdhetsperspektivet leder till anpassade åtgärder, snarare att kön är en bland flera parametrar som beaktas i planeringen.



Figur 31. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka kvinnors respektive mäns, flickors respektive pojkars möjligheter och villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling i den egna regionen.

6.3.4 Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Att skillnader i resmönster mellan kvinnors och mäns vardagsresor kartläggs är en viktig del i att transportsystemet ska kunna bidra till en jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Sex regionala kollektivtrafikmyndigheter svarar att de "inte alls" kartlägger skillnaderna, medan lika många anger att de kartlägger "till stor del". De sista fyra regionala kollektivtrafikmyndigheterna uppger att de arbetar med frågan "till liten del", se figur 32.



Figur 32. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de tar reda på skillnader i resmönster och resvanor hos män och kvinnor.

Återkommande är att regionerna kartlägger vardagens resvanor via kollektivtrafikbarometern och resvaneundersökningar. Ett gott exempel är Region Stockholm som arbetar aktivt med att samla in data från flera olika håll och utifrån bland annat kön, men även andra faktorer så som ålder:

"Analysektionen genomför och ansvarar för resvaneundersökningen som är utgångspunkten för planering av utveckling av kollektivtrafiken. Resvaneundersökningen, kollektivtrafikbarometern och olika ombordundersökningar ger info om skillnader i vanor utifrån kön, ålder. Vi jobbar även med kundinsikter uppdelade i olika kundgrupper som tar hänsyn till ålder och kön. Särskilda trygghetsundersökningar görs."

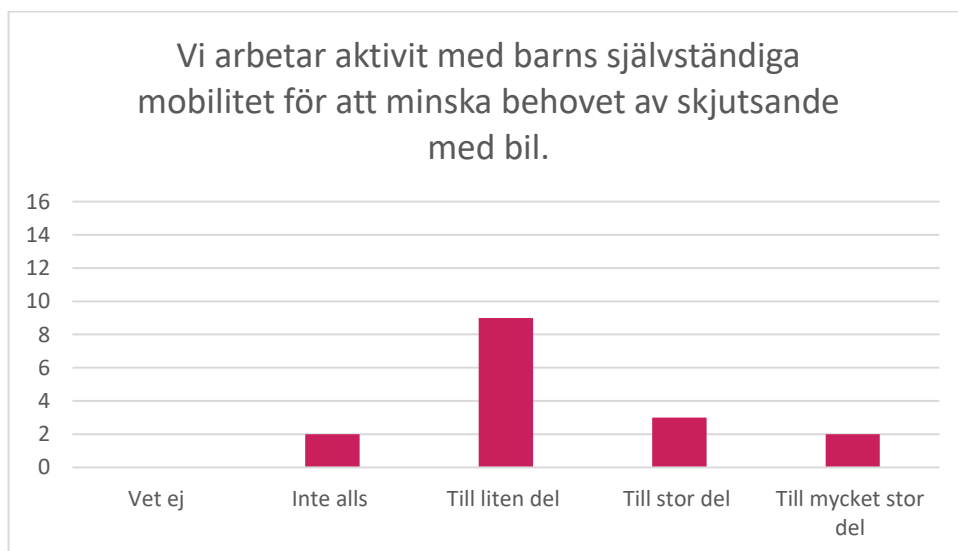
Av svaret kan vi se att regionen använder resvaneundersökningen som utgångspunkt i planering och utveckling av kollektivtrafiken, även om vi inte vet vad eller om det leder till riktade åtgärder. Däremot framkommer av andra svar i enkäten att insamlad kunskap lett till trygghetsskapande åtgärder i den fysiska miljön till följd av att kvinnor upplever mer otrygghet än män i systemet. Det finns även målformuleringar i trafikförsörjningsprogrammet som är baserade på den kunskap som samlats in om upplevd otrygghet hos kvinnor.

Region Sörmland har utifrån den nationella resvaneundersökningen sett ett behov av att göra en regional resvaneundersökning för att få mer detaljerade uppgifter om människors resande:

”Region Sörmland gjorde en resvaneundersökning med data från den nationella resvaneundersökningen. Uppgifterna tillät dock bara mer övergripande slutsatser. Just nu planeras för en egen resvaneundersökning, där vi kommer att få mer detaljerade uppgifter om människors resande.”

Svaret från Region Sörmland visar att regionen ser vikten av att göra en mer noggrann kartläggning och förstå människors resvanor på regional nivå. Det kan i sin tur skapa förutsättningar för att genomföra mer specifika och anpassade åtgärder. För att bidra till en jämställd transportplanering och förhoppningsvis ett mer jämställt utfall behöver i detta fall kön vara en parameter i analysen. Enstaka regioner framhåller att de i dagsläget inte vet hur den insamlade kunskapen om vardagens resvanor och resmönster påverkar planering och prioritering.

Ytterligare en fråga i enkäten som berör jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet är att arbeta med barns självständiga mobilitet för att minska behovet av skjutsande med bil. Majoriteten av regionerna, nio stycken, svarar att de ”till liten del” arbetar aktivt med frågan, se figur 33.



Figur 33. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de aktivt arbetar med barns självständiga mobilitet.

I fritextsvaren ges en rad olika goda exempel på hur regionerna arbetar i planering och prioritering med barns självständiga mobilitet. Region Gävleborg svarar att de har tagit fram en särskild biljett för ungdomar som i förlängningen bidrar till minskat skjutsande:

”Vi har tagit fram en attraktiv biljett som huvuddelen av länets kommuner köper. Den innebär att ungdomar får resa fritt inom vissa områden i länet. Detta bidrar till barns självständiga mobilitet och att föräldrarna inte behöver skjutsa med bil i samma omfattning.”

Region Örebro län framhåller att de anpassar sina tidtabeller efter skolans tider samt planerar trafiken och bytespunkter för att underlätta för att kombinera färdmedel och göra enkla byten. Andra regioner har precis påbörjat ett arbete med att underlätta för barns självständiga mobilitet.

Region Stockholm visar på en bredd i sitt arbete för att öka barns självständiga mobilitet och minska behovet av skjutsande då de arbetar både i fysisk miljö och med beteendepåverkande åtgärder. Regionen arbetar efter en tydlig kravbild:

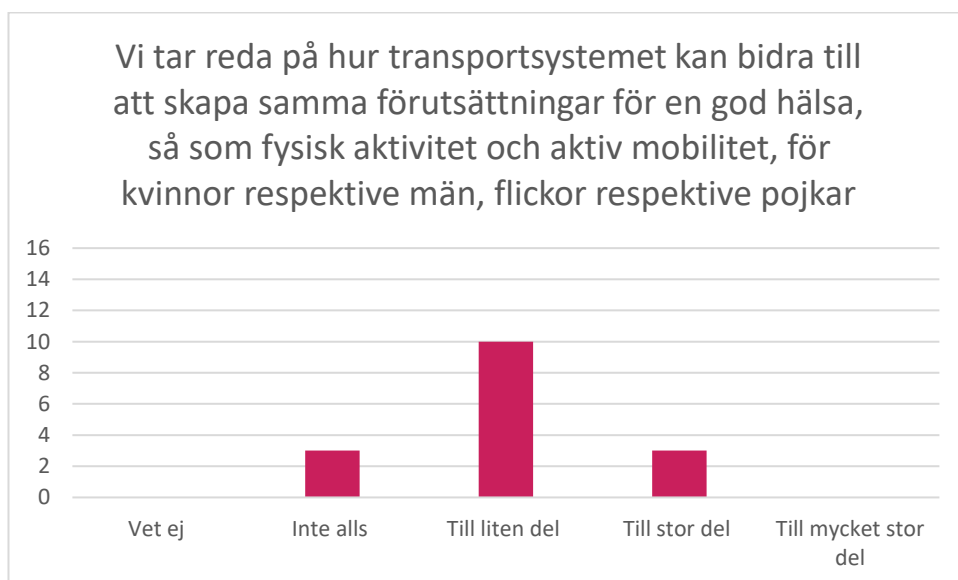
”Det krav att alla barn från 6 års ålder ska kunna resa självständigt i vår trafik, vilket är utgångspunkten för utformning av resenärsmiljöer. Vi ställer krav/ har skolinformatörer i alla våra trafikområden som besöker skolor för att få fler barn att välja åka kollektivt och känna sig trygga i trafiken.”

Region Stockholm ser med andra ord att de som aktör har möjlighet att påverka barns självständiga mobilitet. Det finns även svar som å andra sidan tyder på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i stället ser att kommunerna är bättre lämpade att hantera frågan. Svar från en regionrepresentant indikerar att regionerna därför inte kan påverka barns självständiga mobilitet då det är kommunerna som har rådighet över frågor som trafiksäkerhet och arbetet med säkra skolvägar.

Sammantaget kan vi se att åtgärder görs för att minska behovet av skjutsande med bil och för att stärka barns självständiga mobilitet även om motivet inte verkar vara jämställdhet.

6.3.5 Mål 5 – jämställd hälsa

När det gäller frågan om jämställd hälsa och huruvida de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar reda på hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor, män, flickor och pojkar framkommer att frågan hanteras "till liten del" i majoriteten av regionerna. Tre representanter svarar att de arbetar med frågan "till stor del" och lika många svarar att de "inte alls arbetar med frågan", se figur 34.



Figur 34. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan bidra till samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor respektive män, flickor respektive pojkar.

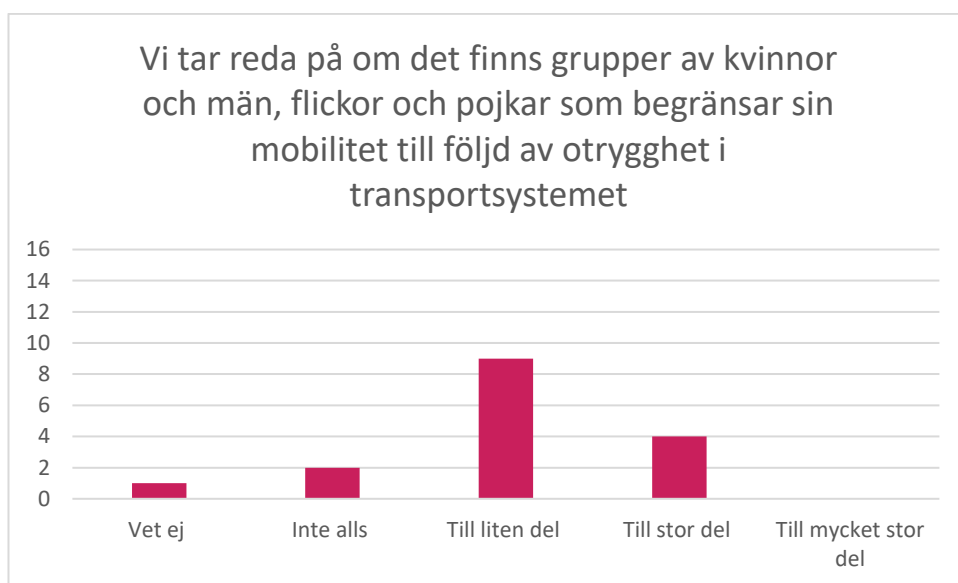
Vad gäller frågan om hur kunskapen används i planering och prioritering framkommer två olika grupper. Den ena gruppen arbetar *inte* med könsuppdelad statistik, även om de i olika utsträckning hanterar frågan om hälsa på regionen. Den andra gruppen har genomfört pilotprojekt eller använder kunskapen om jämställd hälsa i den strategiska planeringen.

Karaktäristiskt för den första gruppens svar är "hälsa är en viktig del i planeringen men vi använder inte uppdelning på kön" och "våldigt lite fokus, vi gör nog ingen skillnad på kön här". Två regioner lyfter att kunskapen de använder handlar om att kollektivtrafikresenärer oftast får mer vardagsmotion än bilister och att det därmed kan ha positiva effekter på jämställd hälsa.

I den andra gruppen framkommer att kunskapen om hur transportsystemet kan bidra till samma förutsättningar för en god hälsa, fysisk aktivitet och aktiv mobilitet används i planering och prioritering. Region Stockholm har bland annat genomfört ett pilotprojekt för att i större utsträckning tillämpa kombinerade resor med kollektivtrafik och cykel. Det lyfts också att frågan är aktuell i ÅVS där påverkan på folkhälsa undersöks utifrån demografi.

6.3.6 Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna svarar till stor del att de i någon omfattning arbetar med att ta reda på om det finns grupper som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet. Dock finns det också regioner som svarar att de "inte alls" arbetar med frågan och en representant som svarar att den inte vet huruvida regionen arbetar med frågan, se figur 35.



Figur 35. Antal regionala kollektivtrafikmyndigheter som uppger att de tar reda på om det finns kvinnor, män, pojkar eller flickor som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet.

Hur kunskapen om kvinnor, män, flickor och pojkar som begränsar sin mobilitet används besvaras endast av ett fåtal regioner. Det ges några generella svar om att kunskapen ligger till grund för infrastrukturförändringar, men inte vad det kan innebära mer specifikt. En region svarar att de kontinuerligt undersöker frågan om varför människor begränsar sin mobilitet och att det i sin tur ligger till grund för

långsiktiga mål och åtgärder för att förbättra situationen. Huruvida undersökningarna görs utifrån jämställdhet är dock oklart.

Större fokus läggs enligt svaren på att ta reda på vilka platser, situationer och olika utformningar i transportsystemet som kan upplevas som otrygga av kvinnor, män, flickor och pojkar. Samarbete uppkommer som ett vanligt sätt att ta sig an insamlingen av kunskap och aktörer som nämns är de lokala förvaltningar som driver kollektivtrafiken, branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik, länsstyrelser och kommuner. Återigen kommer ett gott exempel från Region Stockholm som visar på hur kunskaperna som samlas in leder till kravställningar som ska efterlevas vid utformning av fysisk miljö:

”Vi gör särskilda trygghetsanalyser på plats i våra stationer och bytespunkter och samverkar med andra aktörer vid deras trygghetsvandringar. Insikter från dessa analyser omarbetas till krav på fysisk utformning (Trygg Station/Resenärsmiljöer) och närvaro av synlig personal i trafikavtal. Några exempel på krav: Resenärsmiljö ska vara utformad så att utrymmena är överskådliga och utan dolda skrymslen; Biljetthall ska vara utformad så att resenär kan få ögonkontakt med stationspersonal direkt när resenären kommer in. Resenärsmiljö ska ha en ljussättning som bidrar till en trygg och säker miljö.”

Flertalet regioner lyfter exempel på hur de arbetar med trygghetsaspekter genom trygghetsvandringar vid hållplatser eller ombord på fordonen. Västra Götalandsregionen har breddat sitt perspektiv ytterligare och har inte bara satsat på trygghetsvårdar som visar sig ute i trafiken utan också utbildat dem i att känna igen beteenden som kan tyda på våld i nära relation:

”Vi vet att närvaron av personal ombord och kring kollektivtrafiken är viktig för olika grupper (Kvinnor, barn, transpersoner m.fl.) och har därför satsat på trygghetsvårdar. En särskild satsning ihop med Länsstyrelsen för att träna trygghetspersonal i att känna igen beteenden och liknande som kan röra sig om våld i nära relationer.”

6.3.7 Hinder och möjligheter

Hinder

- Strategier och riktlinjer bidrar inte med stöd för tjänstepersonerna i arbetet med jämställdhet och jämn representation när det gäller dialogarbetet (även om det finns enstaka goda exempel). Det gör att jämställdhetsarbetet riskerar att hanteras utifrån enskilda tjänstepersoners intresse och/eller kompetens.
- Skillnader mellan könen baseras på generell kunskap eller data och *beaktas* ofta i planeringen men det leder inte alltid till faktiska åtgärder som syftar till att förbättra jämställdheten. I stället genomförs åtgärder som ska förbättra för exempelvis *alla* elever, *samtliga* medborgare eller *arbetspendlarna* i regionen vilket vi från tidigare forskning vet kan leda till könsblindhet som i sin tur riskerar att leda till att kvinnors traditionella erfarenheter negligeras.
- Det är svårt att hantera kön samtidigt som andra parametrar. Även om kön är en del av jämlikhetsbegreppet verkar just kön lätt prioriteras bort till följd av andra (också viktiga) perspektiv.
- Arbetet med jämställdhet ses som någonting utöver det vanliga arbetet och därmed ses det som resurskrävande.
- Generella satsningar på kollektivtrafik och trygghet ses som jämställdhetsåtgärder utifrån argumentet att kvinnor reser mer med kollektivtrafik och känner sig mer otrygga i transportsystemet än män. Om endast denna förenkling används i planering riskerar andra viktiga faktorer att bortses ifrån när det handlar om kvinnors traditionella erfarenheter, resvanor och attityder. Innehållet i kollektivtrafiksatsningarna och trygghetsåtgärderna, var de genomförs, hur och när, är viktiga för att bidra till jämställdhet. Därmed innebär generella satsningar i kollektivtrafiken och för ökad trygghet inte automatiskt att transportsystemet bidrar till ökad jämställdhet.
- Hälsa i kombination med jämställdhet och transporter är ett dolt perspektiv i planeringen.

Möjligheter

- Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter ser positivt på, och behovet av, att utveckla det egna arbetet med jämställdhet när det gäller bland annat representation och dialogarbetet. Egna kunskapsluckor har identifierats och ska åtgärdas framöver.
- Kunskap och data om upplevd otrygghet används för målformuleringar i trafikförsörjningsprogrammet.
- Otrygghet hanteras på bred front såväl med trygghetsanalyser, som genom samverkan och personal ombord på fordon. Västra Götalandsregionen utgör ett gott exempel tillsammans med Länsstyrelsen där utbildad trygghetspersonal finns ombord på fordonen för att känna igen beteenden som kan röra sig om våld i nära relation.

6.3.8 Vägen framåt

- Inspireras av arbetet där data om kvinnors upplevda otrygghet används till målformuleringar i trafikförsörjningsprogrammet och använd kunskap och statistik om kvinnor och män även i målformuleringar för exempelvis projekt och utredningar. Följ upp projektmål för att följa utvecklingen och insatsernas effekt.
- Ta vara på den positiva synen som flera representanter uppvisar när det gäller att utveckla jämställdhetsarbetet. Fokusera på att skapa förståelse för hur jämställdhet hänger samman och påverkas av exempelvis ålder och socioekonomi samt hur transportsystemet kan skapa förutsättningar för människor att leva jämställda liv (med utgångspunkt i de sex jämställdhetspolitiska delmålen).
- Utveckla strategier som kan hjälpa planerarna i arbetet för jämställd representation vid dialog.

6.4 Kommuner

Enkäterna har besvarats av personer som arbetar inom en rad olika enheter och förvaltningar på kommunerna. Inom vilken förvaltning eller enhet som trafikplanering sker varierar mellan olika kommuner beroende på både storlek och organisering. Det gör att enkätsvaren har besvarats av personer som jobbar med trafikplanering på olika nivåer och med olika fokus i kommunerna. Bland annat finns representanter från samhällsbyggnadsförvaltningar, tekniska förvaltningar, strategisk planering, översiktsplanering, gatu- och fastighetskontor, tillväxtavdelningar och kommunstyrelseförvaltningar. Eftersom syftet med rapporten inte är att jämföra kommunerna utan kartlägga hur kommunerna arbetar med jämställdhet inom transportplanering utgör variationen inte ett problem, utan snarare en styrka för analysen.

Jämställdhet är enligt svaren ett uttalat mål i 44 procent av översiktsplanerna och i 34 procent av trafikstrategier, planer, program eller policys på kommunerna. Även 34 procent anger att de har jämställdhet som mål i sin detaljplanering. Noterbart är att mellan 25 och 43 procent svarar "vet ej" på frågan om jämställdhet är en del av målen eller ej.

6.4.1 Mål 1 - en jämn fördelning av makt och inflytande

När det gäller representation uppger drygt 40 procent att de arbetar för en jämn könsfördelning i samband med medborgardialog enligt plan- och bygglagen (PBL). Kommunerna försöker rikta inbjudningar och dialoger till målgrupper som inte ofta hörs och testat olika metoder. För att kunna ta reda på vilka grupper som ofta inte hörs följer bland annat Nyköpings kommun och Örebro kommun upp vilka som deltar på medborgardialoger.

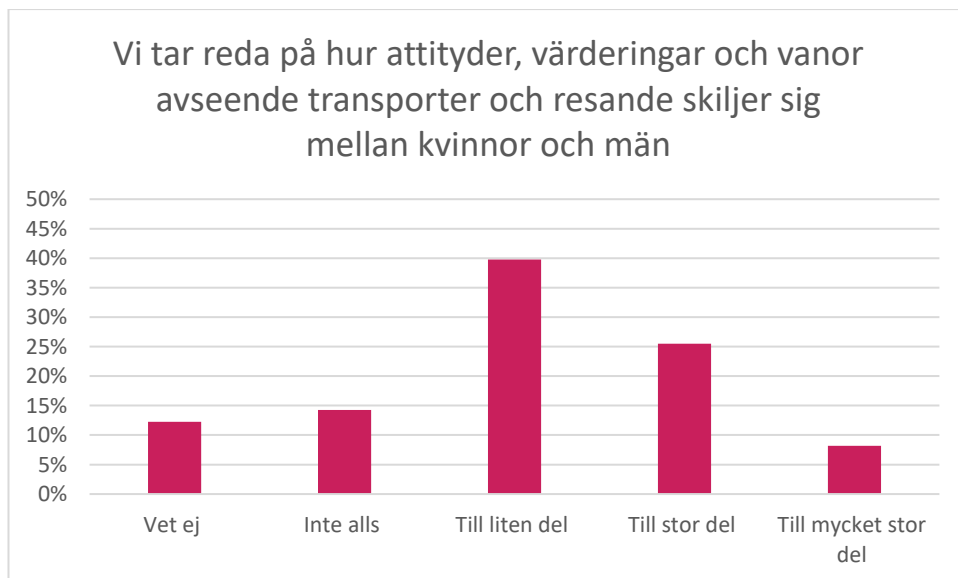
En handfull kommuner uppger att de inte har något beslut kring jämställda medborgardialoger, men att de ändå på olika sätt försöker säkerställa jämn representation. Dels via exemplen som ges ovan, dels genom att fundera ett varv extra kring mötestider, mötesformer och kallelser. Norrköpings kommun visar på ett bra exempel på hur olika förutsättningar för dialog möjliggör för olika typer av deltagare:

"Samhällsbyggnadskontoret har ibland testat olika metoder för samråd och då sett att t.ex. fler småbarnsmammor kan delta online (använt Cityplanner)."

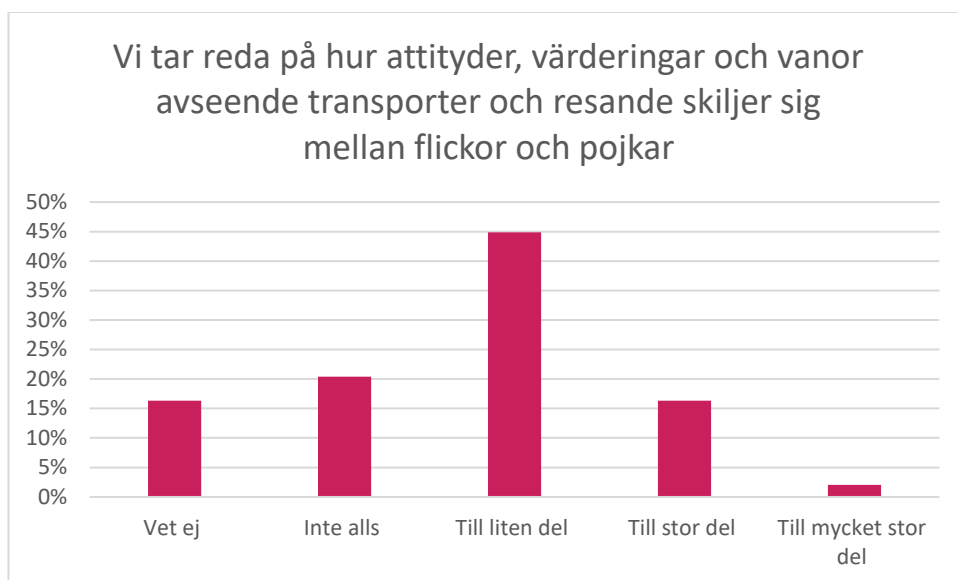
Samtidigt beskrivs en viss frustration kring att det generellt är svårt att få tag på deltagare och att det därför är en ambition att få jämställda grupper, men att kommunerna ofta får vara glada om någon dyker upp.

Det finns även kommuner som inte arbetar lika aktivt som exemplen ovan visar. Enstaka kommuner uppger att de har riktlinjer men att de inte efterlevs i praktiken, andra uppger att de har fokus på att få in olika åldersgrupper i dialogen och inte fokuserar på kön. Andra svarar helt enkelt att de inte lägger någon vikt vid könsfördelningen i dialog och att det inte spelar stor roll då kommunen "utvecklar infrastruktur som är tillgänglig både för män och kvinnor". Bland dessa kommuner verkar uppföljningen av deltagare på dialogerna främst baseras på att tjänstepersonerna upplever att fördelningen är jämn, snarare än att faktiskt följa upp specifikt efter tillfället.

Attityder, värderingar och vanor är en annan viktig faktor för att uppnå jämn fördelning av makt och inflytande. Frågan om kommunerna tar reda på skillnader i attityder, värderingar och vanor har ställts utifrån både kvinnor och män samt flickor och pojkar. Det finns en skillnad på i vilken utsträckning som kommunerna tar reda på attityder, värderingar och vanor hos flickor och pojkar i jämförelse med kvinnor och män, se figur 36 och figur 37.



Figur 36. Procent av kommuner som uppger att de tar reda på hur attityder, värderingar och vanor avseende transporter och resande skiljer sig mellan kvinnor och män.



Figur 37. Procent av kommuner som uppger att de tar reda på hur attityder, värderingar och vanor avseende transporter och resande skiljer sig mellan flickor och pojkar.

Flera av de svarande kommunerna lyfter att de är duktiga på att integrera ett generellt barnperspektiv, men att de vanligtvis eller aldrig delar upp på kön:

”När det gäller barn så är vi inte lika bra på att fånga upp de skillnaderna mellan kön (däremot så är vi relativt bra på barnkonsekvensperspektivet över lag).

Representanterna lyfter att det både är svårare att samla in kunskap från flickor och pojkar, deras perspektiv saknas ofta i RVU:er och det finns mindre forskning att läsa på området.

”Vi samlar inte kunskap om flickor och pojkar i den aktuella analysen. Vår resvaneundersökning innefattar inte barn, och vad jag vet så finns det inte heller någon större mängd forskning om flickor och pojkars resande att luta sig mot.”

Även om det av flertalet kommuner upplevs som svårt att samla in kunskap om flickor och pojkar så lyfts av andra kommuner just exempel på detta. Det finns dock skillnader i omfattning och om det är flickornas och pojkarnas egna perspektiv som analyserats, eller om det är vårdnadshavare, föräldrar eller lärare som fått svara på frågor om barnen. Ofta sker dialog i specifika projekt och inte integrerat i det vardagliga arbetet. En kommun som gjort en undersökning, delat upp svaren på kön och åtminstone delvis använt resultaten för att genomföra åtgärder är Göteborgs stad:

"År 2022 genomförde vi en undersökning där vi frågade föräldrar, med barn i förskoleklass upp till åk 9, hur deras barn tar sig till skolan samt bakgrund till valet av färdstätt. Senast vi gjorde en liknande undersökning var år 2013. Här såg vi en del skillnader framför allt kopplat till val av färdmedel mellan pojkar och flickor. Resultatet från undersökningen har inte konkretiserats i åtgärder ännu men vi påbörjar nu ett arbete där vi ska öka andelen skolresor som sker till fots och på cykel och i det arbetet tittar vi en del på resultatet i undersökningen."

När det gäller attityder hos kvinnor och män är det något vanligare att kommunerna undersöker skillnader. Exempelvis har Katrineholms kommun i sin RVU ställt frågor kring färdmedelsval, vanor och förändringsbenägenhet:

"I Resvaneundersökning (senast genomförd 2022) som är ett tongivande underlag till styrdokument och planer som ÖP, trafikstrategi etc. ställs frågor om tillgång till färdmedel, nyttjande av olika färdmedel och om förändringsbenägenhet."

Även Järfälla kommun och Salems kommun genomför återkommande resvaneundersökningar vars resultat på olika sätt leder till prioriteringar i planeringen, exempelvis upprustningar av cykelvägar.

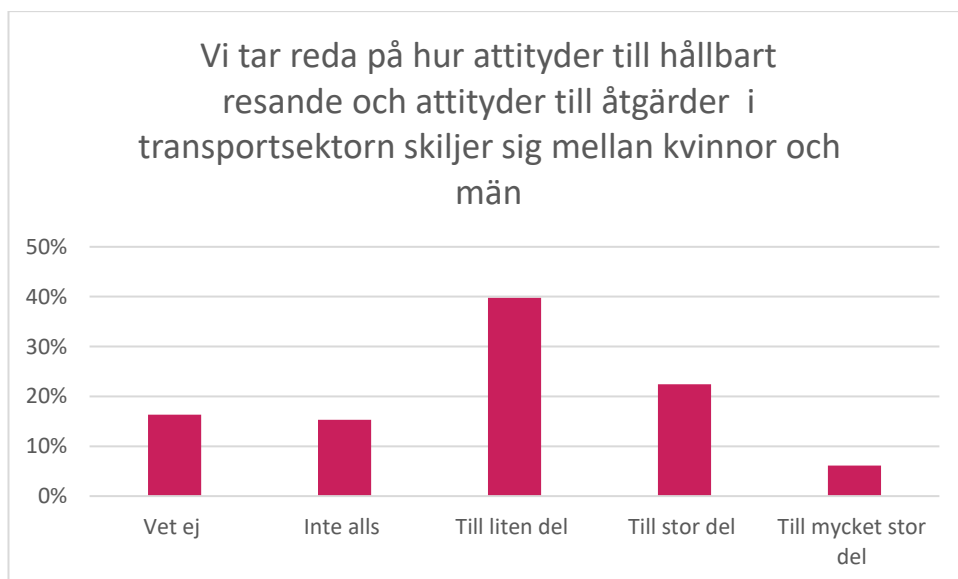
Norrköpings kommun har använt kunskaper om kvinnors och mäns resvanor och värderingar för att genomföra "en mindre jämställdhetsanalys av enheten trafikplanering och kontorets infrastrukturinvestering". Förhoppningen med jämställdhetsanalysen är att den i framtiden ska vara användbar i trafikplanerings- och investeringsprocesser.

Dock finns det, även när det gäller kvinnor och män, kunskapsluckor hos vissa kommuner om att perspektivet kön kan vara viktigt att titta på. Vissa kommuner lyfter att de endast tittar på skillnader baserat på ålder. Andra kommuner vill arbeta mer med kartläggning utifrån kön men känner sig begränsade av kommunens storlek och/eller resurser.

Det framkommer också att jämställdhetsperspektivet till viss del står tillbaka när jämlikhetsperspektivet ska studeras:

”Vi tar in data [om kön] i resvaneundersökningar och attitydundersökningar men använder inte kunskapen i särskild stor utsträckning. Varför det ser ut så beror nog dels på att andra perspektiv prioriteras så som segregation och skillnader i livsvillkor, där kön självklart är en faktor men sällan att vi tittar på det specifikt.”

När det gäller attityder till hållbart resande och åtgärder i transportsektorn uppger majoriteten av kommunerna att de i någon utsträckning tar reda på hur skillnader ser ut mellan könen, se figur 38.



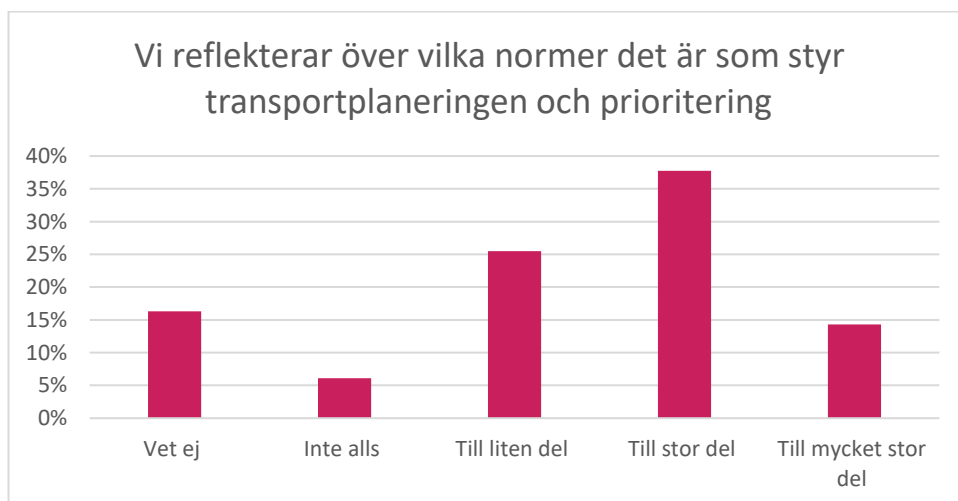
Figur 38. Procent av kommuner som uppger att de tar reda på hur attityder till hållbart resande ser ut hos kvinnor och män.

Ett tiotal kommuner uppger att de främst använder generell kunskap, omvärldsbevakning, forskning och andra studier för att förstå kvinnor och mäns attityder. Även regionala och nationella planer och undersökningar används som underlag. Ett antal kommuner uppger att det är enklare att ta reda på och förstå skillnader när det gäller attityder till hållbart resande snarare än attityder till åtgärder i systemet.

Kunskapen som samlas in används för att planera kollektivtrafik och linjedragning, prioriteringar av färdmedel i staden och förbättringar av cykelstråk med bland annat belysning.

Det finns också kommuner som inte kommit lika långt när det gäller att kartlägga och förstå skillnader mellan könen. Fyra kommuner uppger i fritextsvaren att de inte arbetar med kartläggning utifrån kön. En av kommunerna uppger att de i stället tittar på skillnader mellan olika åldrar, en annan kommun uppger att de har litet utrymme i sina uppdrag för att undersöka skillnader i attityder kopplat till kön och en tredje tittar på medarbetarnas tjänsteresor för att förstå skillnader i attityder, dock är inte heller detta underlag uppdelat på kön. Med andra ord finns det en stor variation i kommunerna kring hur de använder och kartlägger attityder.

Enligt majoriteten av de representanter som svarat på enkäten så reflekterar kommunerna i sitt arbete över de normer som styr transportplanering och prioritering, vilket går att se av figur 39 nedan.



Figur 39. Procent av kommunerna som uppger att de reflekterar över vilka normer som styr transportplanering och prioritering.

Representanternas fritextsvar visar på att bilnormen och den maskulina normen i många kommuner är stark, men också omdiskuterad och synlig. Det visar sig blanda annat genom följande två citat:

"I all fysisk planering, men framför allt trafikplanering, påverkas vi av att bilen utgjort norm för samhällsplaneringen sedan 50-talet. Att ställa om transportsystemet behöver gå snabbt men har denna förutsättning att arbeta mot."

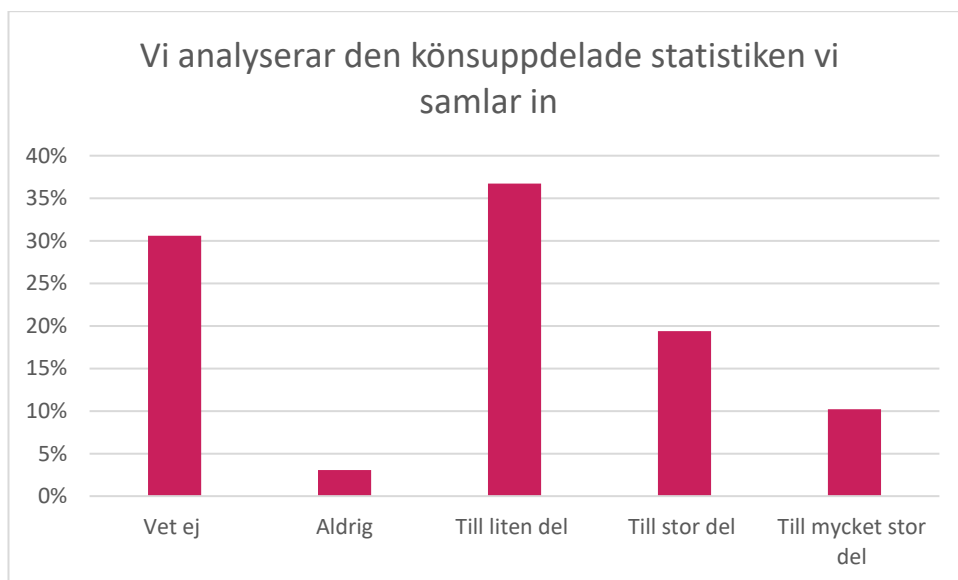
"Att dagens transportplanering av kollektivtrafiken inte särskilt mycket utgår från resenärsperspektivet, utan är mer fokuserat på effektivitet och ekonomi är en reflektion som vi brukar försöka trycka på i dialogen med statliga och regionala aktörer."

För att möta rådande normer lyfter kommunerna att just jämställdhetsfrågan och det mänskliga perspektivet på transportplanering ofta ligger som diskussionspunkter på gemensamma möten. Representanterna lyfter att de försöker vara pålästa och följa aktuell forskning för att kunna ha med som underlag i diskussioner gentemot transportföretag och kollektivtrafikförvaltningarna. Det görs också åtgärder som kan anses gå emot bilens framkomlighet så som utökad cykelinfrastruktur, förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och säkrare hållplatser. En kommun lyfter att de ser att de själva har en skyldighet att rätta ut den ojämna fördelningen som historiskt funnits:

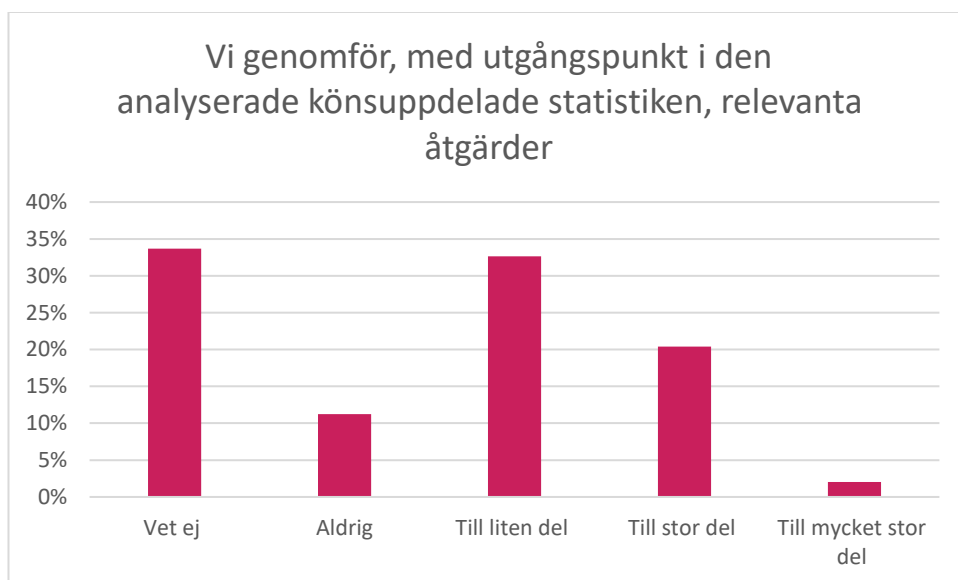
"Gångse reflektionen eller den rådande uppfattningen handlar främst om att trafikrummet har planerats med personbil som norm, men med vetskap om att det då är att planera med manliga preferenser som norm då män i högre grad än kvinnor väljer bil och att vi som kommun har en skyldighet att jämka detta genom att prioritera de hållbara färdmedel som kvinnor i något högre utsträckning är benägna att välja."

Det finns bland svaren också tecken på att vissa kommuner vill göra mer, att normer som råder är en del av styrdokument och strategier men att de inte alltid syns i praktiken. Två representanter lyfter att ett hinder upplevs vara politiken, då tjänstepersonerna ofta har kunskapen om rådande normer men att samma kunskaper inte finns hos politikerna.

Gällande statistik och hanteringen av den uppger förvånansvärt många, cirka 30 procent, att de inte vet om de analyserar den könsuppdelade statistiken som de samlar in. Lika stor andel uppger att de inte vet om det sedan genomförs relevanta åtgärder baserat på statistiken, se figur 40 och figur 41.



Figur 40. Procent av kommunerna som uppger att de analyserar den könsuppdelade statistik de samlar in.



Figur 41. Procent av kommunerna som uppger att de utifrån den analyserade könsuppdelade statistiken genomför relevanta åtgärder.

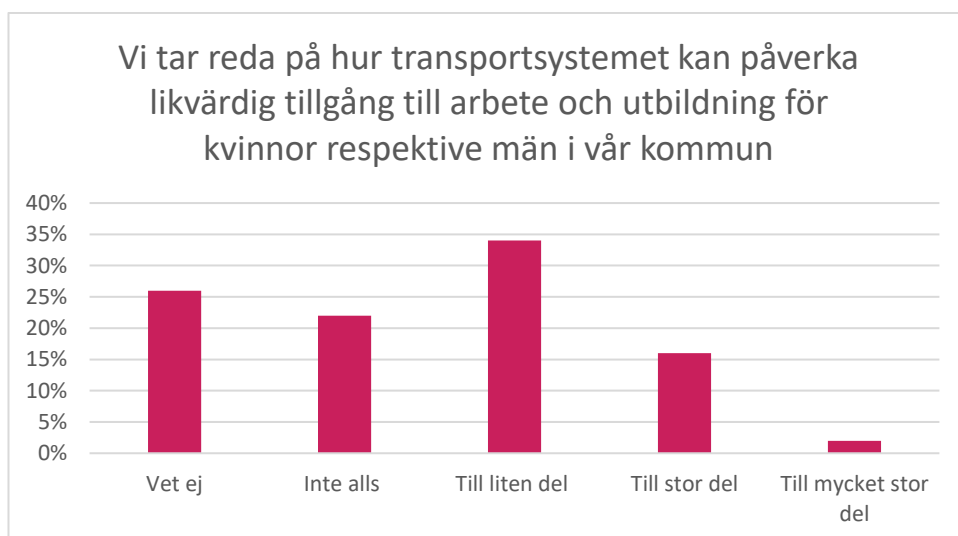
Även om nästan 30 procent av de svarande anger att de inte vet *hur* statistiken används, eller ens *om* de analyserar den, finns det bland de resterande kommunerna goda exempel på vad kunskapen leder till. Linköpings kommun har exempelvis ställt om sin snöröjning för att bättre passa kvinnors resvanor i kommunen. Jönköpings kommun uppger att statistik om kvinnor och män har använts till utredningen för utformning av deras hyrcykelsystem där exempelvis hyrcykelstationer placerades ut baserat på män och kvinnors arbetsplatser. Ett sista gott exempel kommer från Trollhättans kommun som utifrån kvinnors upplevelser av otrygghet har arbetat med ljussättning på olika platser.

Av de totalt 98 svarande kommunerna uppger endast tio att de har en person som har kompetens inom, eller särskilt ansvar för jämställdhet inom transport-planering.

6.4.2 Mål 2 - ekonomisk jämställdhet

Transportsystemets bidrag till ekonomisk jämställdhet har enligt Hallin, Faith-Ell & Levins (2016) operationalisering av de jämställdhetspolitiska delmålen, främst att göra med att möjliggöra likvärdig tillgång till arbete och utbildning.

I enkäten ställdes frågor om huruvida kommunerna tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor och män i den egna kommunen. Av figur 42 går det att utläsa att nästan hälften av de svarande inte vet, eller "inte alls" tar reda på hur transportsystemet kan påverka tillgång till arbete och utbildning för män och kvinnor i kommunen. På den positiva sidan är att 18% arbetar med frågan till stor, eller mycket stor del.



Figur 42. Procent av kommunerna som uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor respektive män i kommunen.

Av fritextsvaren framkommer inte varför drygt 20 procent av kommunerna inte jobbar med frågan. Däremot lyfts olika exempel på hur kommunerna arbetar med och inkluderar perspektivet i sitt arbete. I flertalet kommuner finns perspektivet med i strategiska dokument, såsom trafikstrategier och strategier kopplade till exploatering och bostadsbyggande. I strategierna handlar det främst om att bygga tätt och funktionsblandat i kollektivtrafikhärlägen för att underlätta för resor med cykel, till fots eller med kollektivtrafiken vilket av de svarande ses som en åtgärd för jämställdhet till följd av att denna typ av resor i större utsträckning

genomförs av kvinnor. Bland annat framkommer det i följande citat som kommer från en representant från Laholms respektive Eskilstuna kommun:

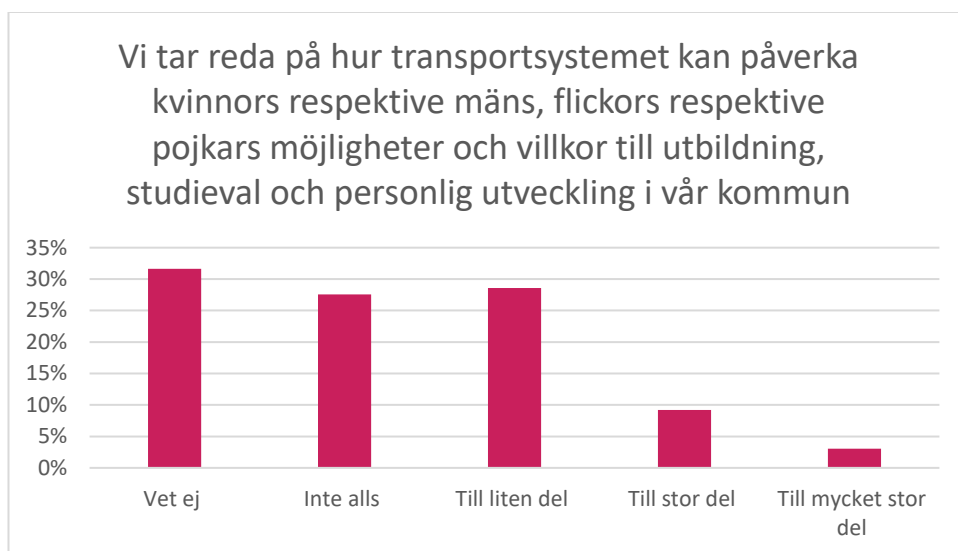
"Vi arbetar med frågan i det strategiska arbetet med att planera bostadsområden i kollektivtrafikhärlägen vilket underlättar för kvinnodominerade transporter till/från till exempel arbete."

"...vet vi ju att styr vi mot dessa färdmedel [kollektivtrafik, cykel och gång] ökar vi kvaliteten för "kvinnliga" färdstätt samt lockar över fler män till dessa färdstätt vilket också gör det mer jämställt."

Från svaren går det också att utläsa att enstaka kommuner gör specifika analyser av mäns och kvinnors tillgång till arbete och utbildning. Ett sådant exempel är Lunds kommun som med koppling till sin cykelplan gjorde en genusanalys där kvinnodominerade och mansdominerade arbetsplatser kartlades i förhållande till cykelvägnätet. Denna typ av analyser, där kommunerna använder könsuppdelad statistik utifrån den egna kommunen, är inte vanligt förekommande bland fritextsvaren. I stället är det många kommunrepresentanter som svarat att de använder generell statistik och kunskap kring mäns och kvinnors resvanor, men att kunskapen om den lokala kontexten och de lokala förhållandena är lägre. Med andra ord kan vi här se att det finns en utbredd förståelse om kvinnors och mäns generella resmönster och att kunskapen i de flesta fall används för att göra prioriteringar som kan underlätta för likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor och män.

6.4.3 Mål 3 - jämställd utbildning

Få kommuner tar enligt enkätsvaren reda på hur transportsystemet kan påverka kvinnors och flickors respektive mäns och pojkars möjligheter och villkor till utbildning, studieval och personlig utveckling i den egna kommunen. Av de svarande kommunerna är det 32 procent som inte vet om de arbetar med frågan eller ej och 28 procent som svarar att de inte alls arbetar med frågan, vilket framgår av figur 43 nedan.



Figur 43. Procent av kommunerna som uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdiga villkor och möjligheter för studieval, utbildning och personlig utveckling i kommunen.

Av fritextsvaren framkommer att kommuner som uppgett att de inte alls eller inte vet om de tar reda på hur transportsystemet kan påverka likvärdig tillgång till arbete och utbildning ser att ansvaret ligger hos andra förvaltningar. Exempelvis framkommer att två förvaltningar som arbetar med trafikfrågor inte har detta i sitt uppdrag och en av dem hänvisar till att utbildningsförvaltningen i så fall arbetar med frågan.

Av de totalt 38 procent som uppger att de arbetar med frågan till stor eller liten del visar fritextsvaren en stor variation i hur arbetet ser ut. Bland annat nämns att frågan hanteras i och med sociala konsekvensbedömningar i detaljplaner och att barns möjligheter att ta sig till skolan undersöks, men att planeringsunderlaget i det senare fallet inte är uppdelat på flickor och pojkar.

Även om få av exemplen berör hur kommunerna tar reda på hur transportsystemet kan påverka kvinnors respektive mäns, samt flickors respektive pojkars möjligheter, villkor och tillgång till utbildning, studieval och personlig utveckling finns det flera exempel med konkreta åtgärder som syftar till att underlätta tillgången till utbildning utifrån ett transportsystemperspektiv. Exempelvis lyfts att ekonomiska bidrag ges till högskolestudenter som är skrivna i kommunen och att pendlingsmöjligheter till gymnasium och universitet är en fråga som hanteras gemensamt med den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Vad som dock inte framkommer, och som därför kan tolkas som en brist, är att kunskap utifrån både

kön (kvinnor, män, flickor och pojkar) saknas och den lokala kontexten utifrån kön brister. Likaså är det inte ett perspektiv som lyfts i den övergripande planeringen utan ett perspektiv som framför allt behandlas i detaljplaner eller specifika projekt.

6.4.4 Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Precis som för de övriga aktörerna ställs frågor om huruvida kommunen kartlägger skillnader i vardagens resmönster hos kvinnor och män och huruvida kommunerna arbetar aktivt för att öka barns självständiga mobilitet och minska behovet av skjutsning med bil.

Gällande kartläggningen i skillnader av vardagens resmönster uppger ungefär 60 procent att de antingen inte vet, eller inte alls arbetar med att kartlägga skillnaderna mellan könen. Det har identifierats tre olika grupper bland fritextsvaren, 1) de som inte kartlägger skillnader 2) de som använder egen eller andras data/kunskap eller ska börja samla in data/kunskap för att kartlägga 3) de som använder generell statistik och kunskap om kvinnor och män för att kartlägga skillnader.

I den första gruppen uppger en kommun att frågan inte är relevant eftersom "vi inte samlar sådan statistik". En annan kommun uttrycker att:

"Vi har tillgång till statistik som skulle kunna möjliggöra en sådan kartläggning, men det har inte gjorts i dagsläget."

Den andra gruppen uppger att de använder underlag från egna eller regionernas resvaneundersökningar som underlag till kartläggningen. Eskilstuna kommun är en av kommunerna och de arbetar med kartläggning av vardagsmönster via sin resvaneundersökning och andra enkäter kopplade till resor:

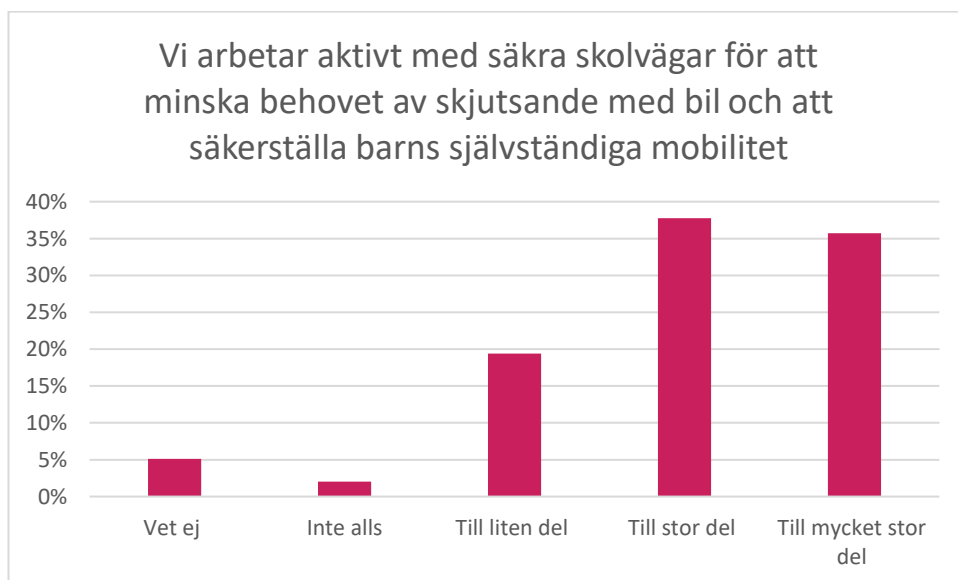
"Vi kan analysera detta genom vår RVU där vi har en sökbar webdatabas där skillnad mellan kön kan lyftas fram. Även i andra enkäter som ställs gällande resvanor så finns alltid kön med som en faktor."

I den sista gruppen finns de kommuner som samlar in kunskap eller gör kartläggningar genom att titta på generell kunskap och forskning om kvinnor och män. Ett exempel på citat från den gruppen är:

”Vi kommunen har inte gjort någon egen kartläggning av attityder hos medborgarna utan arbetar utifrån forskning och annan typ av data”

De kommuner som samlar in kunskap i någon form använder den sedan till detaljplanering, exempelvis utformningsförslag i fysisk miljö eller utredningar för införande av hyrcykelsystem. Kunskapen används också i strategisk planering, exempelvis för framtagande av trafikstrategier. Det förekommer också att kunskapen om vardagsresor ligger till grund för tjänsteutlåtanden. En kommun uttrycker att de mestadels reflekterar kring kunskapen, men att kunskapen inte omsätts i praktiken.

Ytterligare ett perspektiv som kopplar an till det jämställdhetspolitiska delmålet är att minska behovet av skjutsande med bil genom att aktivt arbeta med säkra skolvägar. Av de svarande kommunerna anger över 70 procent att de ”till stor del” eller ”till mycket stor del” arbetar med säkra skolvägar för att minska behovet av skjutsande med bil, se figur 44.



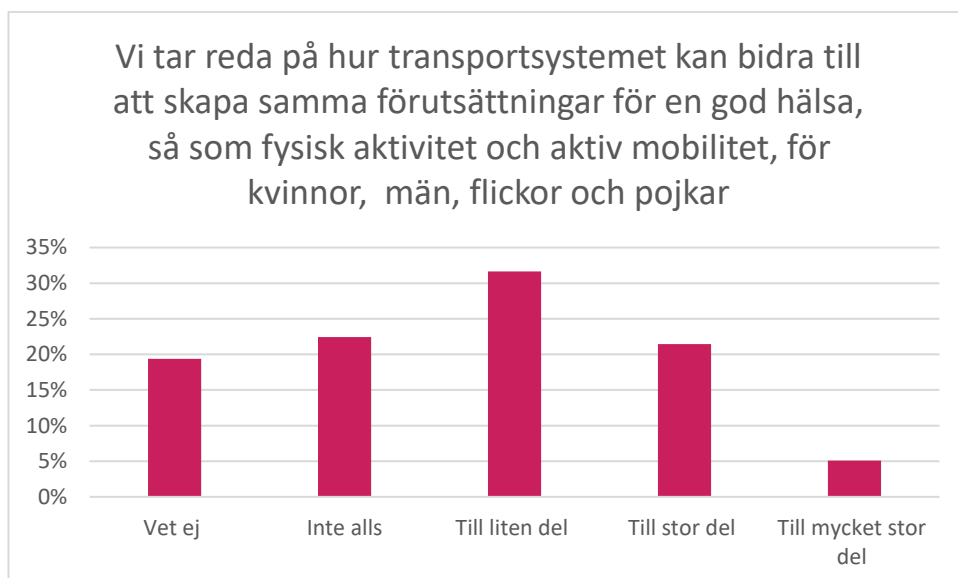
Figur 44. Procent av kommunerna som uppger att de aktivt arbetar med säkra skolvägar för att minska behovet av skjutsande med bil.

Framför allt beskrivs att insatserna som görs är av beteendepåverkande karaktär. Det ges exempel på årliga trafikveckor, projekt som syftar till att uppmuntra elever i årskurs 4–6 att cykla och gå till skolan. Även inriktningar i cykelplaner och framtagna riktlinjer för arbetet med skolvägar lyfts. Sist lyfts också exempel på förändringar i den fysiska miljön kring skolorna och hållplatserna.

6.4.5 Mål 5 – jämställd hälsa

Delmålet om jämställd hälsa undersöks genom att ställa frågan till kommunens planerare om de tar reda på hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa, så som fysisk aktivitet och aktiv mobilitet, för kvinnor, män, flickor och pojkar.

Även om cirka 55 procent i någon utsträckning uppger att de arbetar med jämställd hälsa inom transportplanering är det en relativt stor andel (drygt 19 procent) av kommunrepresentanterna som inte vet huruvida kommunen arbetar med att undersöka jämställd hälsa utifrån transportsystemet, se figur 45.



Figur 45. Procent av kommunerna som uppger att de tar reda på hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor, män, flickor och pojkar.

Precis som vi såg för delmål fyra så uppger flera kommunrepresentanter att de inte har gjort några egna kartläggningar kring hälsa utan att data och kunskap samlas in från andra aktörer, forskning och generell kunskap på området. Det leder också till generella resonemang om att kollektivtrafik gynnar jämställd hälsa eftersom forskning visar att kollektivtrafikresenärer rör sig mer och kvinnor åker mer kollektivt.

I likhet med vad som kommit fram i svar från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna finns det exempel på kommuner som lyfter att de arbetar med jämlikhetsdata, men att "[data] är inte könsuppdelat och bidrar därmed inte till jämställdhet". Det visar på att det i kommunerna, trots att det inte alltid görs kartläggningar uppdelat på kön, finns en förståelse hos tjänstepersoner kring att könsuppdelad data är centralt för att kunna arbeta med jämställdhet.

Ett gott exempel på hur kommunspecifika data samlas in med koppling till jämställd hälsa kommer från Eskilstuna kommun:

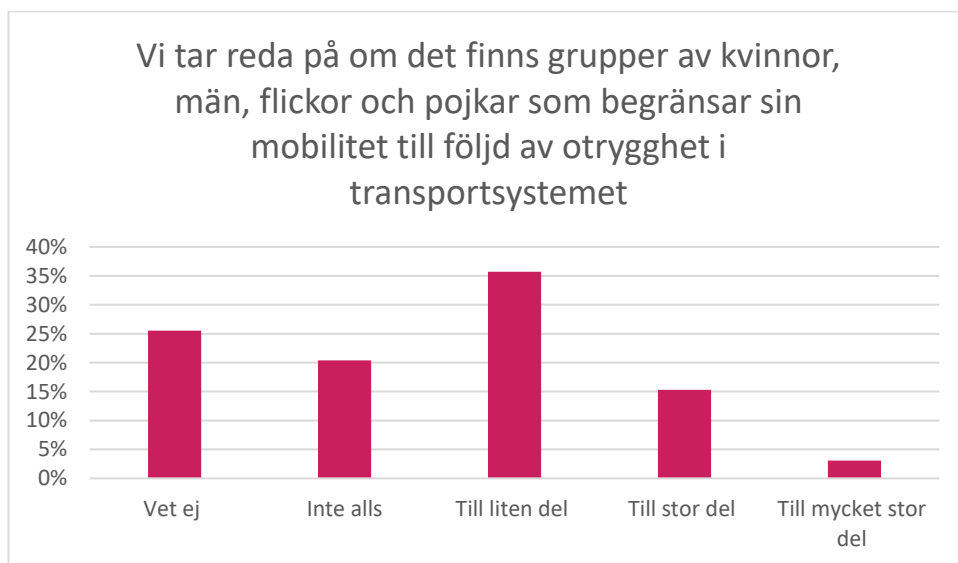
"Ett exempel kan vara de analyser vi nu gör för tillgänglighet till kommunala idrottsanläggningar. Där kommer resmöjligheter analyseras och därigenom kunna bedömas (tillsammans med övrig kunskap om demografi och resvanor) utifrån ett jämställdhetsperspektiv."

Exemplet ovan visar på att det inte bara handlar om resvanor utan också om att skapa tillgänglighet till olika platser. Andra exempel på insatser som görs baserat på kunskapen om jämställd hälsa är att inkludera frågan i dialogmöten, fokusera på rörelserikedom i fysiska miljöer och belysningsinsatser för ökat resande till fots eller med cykel.

Till skillnad från svaren kopplat till andra delmål, där vi sett att perspektivet flickor och pojkar är svårt att hantera, finns bland kommunerna tecken på att fokus på flickor och pojkar är större gällande hälsa. Två kommuner lyfter att de på olika sätt planerar för goda kopplingar till idrottsanläggningar för att medge flickor och pojkar lämpliga samt säkra gång- och cykelavstånd. En av dessa kommuner lyfter specifikt att "vi arbetar med det [bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa hos kvinnor, män, flickor, pojkar] när det gäller barn och unga, men inte på samma sätt för vuxna".

6.4.6 Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Över en fjärdedel av kommunernas representanter svarar att de inte vet om kommunen tar reda på om det finns grupper som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet, se figur 46.



Figur 46. Procent av kommunerna som uppger att de tar reda på om det finns grupper av kvinnor, män, flickor och pojkar som begränsar sin mobilitet till följd av otrygghet i transportsystemet.

Kommunerna visar på olika kunskap när det gäller transportsystemets påverkan på upplevd trygghet. Generellt saknas lokal kunskap om upplevelser i den egna kommunens transportsystem, i stället används generell kunskap om otrygga upplevelser.

Svaren på frågan om kommunerna tar reda på vilka platser, situationer och utformningar i transportsystemet som kan upplevas som otrygga av olika grupper, visar att den stora majoriteten på olika sätt arbetar med trygghet kopplat till specifika platser. Flertalet kommuner genomför trygghetsvandringar och trygghetsmätningar tillsammans med andra aktörer, exempelvis polisen och socialtjänsten. Med hjälp av enkäter uppger flera kommuner att de kan samla in kunskap uppdelat på bland annat kön kring olika platser och upplevelser. Exempelvis har Falkenbergs kommun genomfört dialoger med specifikt utvalda grupper men genomför också på årsbasis en trygghetsundersökning:

"Vi samlar in kunskap genom en trygghetsundersökning varje år. I denna har vi kunnat utläsa att kvinnor och tjejer inte går ut på kvällarna i lika stor utsträckning som män och killar. I denna kan vi också utläsa vilka områden som upplevs otrygga."

Även om majoriteten av kommunerna har goda kunskaper och genomför åtgärder för att kartlägga platser och situationer upplevs att det finns andra frågor som prioriteras högre:

"Genom undersökningar som görs kopplat till folkhälsa har vi relativt god bild av platser som upplevs som otrygga i kommunen. Platserna finns primärt i tätorten. Otryggheten är dock förhållandevis låg och åtgärder så pass resurskrävande att prioritering av andra åtgärder i "transportsystemet" ger bättre effekt på trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet etc."

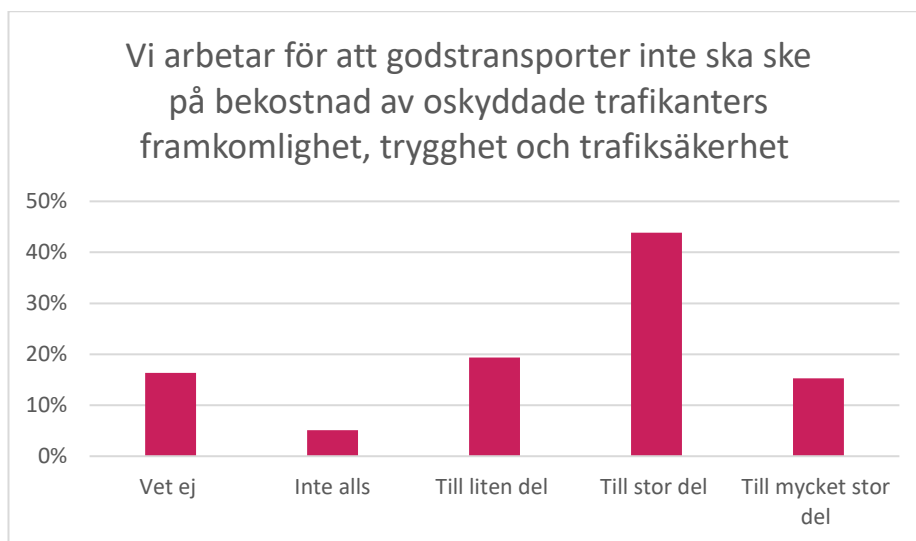
Två kommuner uttrycker att de inte samlar in kunskap idag, men vill göra det mer i framtiden vilket visar på att de ser vikten av kunskapen. Det finns också svar som tyder på att kommunerna i många fall är reaktiva och främst tittar på inkomna ärenden i stället för att arbeta förebyggande när det gäller otrygghet.

Andra kommuner uppger att de arbetar med trygghetsfrågan på kommunen generellt och i stadsrummet men att de däremot inte tittar på otrygghetsfrågan specifikt kopplat till transportsystemet:

"Vi har kännedom om att människor begränsar sin mobilitet på grund av otrygghet, men det går inte primärt att härleda till transportsystemet"

6.4.7 Gods

Majoriteten av kommunerna uppger att de arbetar för att godstransporter inte ska ske på bekostnad av oskyddade trafikanters framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet, se figur 47.



Figur 47. Procent av kommunerna som uppger att de arbetar för att godstransporter inte ska ske på bekostnad av oskyddade trafikanters framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet.

Av fritextsvaren går det att se att frågan hanteras löpande i planeringen, från strategidokument ner till detaljplanering. På olika nivåer lyfts vikten av samarbete, dels genom att trafikplanerarna blir inbjudna till detaljplaneutredningar för att bistå med kunskap om såväl godstransporter som framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Även gentemot Trafikverket lyfts vikten av samarbete eftersom kommunerna själva inte har full rådighet över de vägar som godstrafiken använder:

”Arbetar med påverkansarbete gentemot Trafikverket då vi har flera statliga vägar med trafiksäkerhetsproblem. En viktig fråga för kommunen att invånarna ska kunna ta sig tryggt och säkert till målpunkter men svårigheter när det är Trafikverket som har rådighet.”

”Vi arbetar för att det ska ske men då Trafikverket har rådighet över alla stora leder genom vår kommun är vi inte framgångsrika ensamma i vårt arbete.”

6.4.8 Hinder och möjligheter

Hinder

- Mellan en fjärdedel till hälften av de svarande vet inte om jämställdhet är ett uttalat mål i styrdokument såsom översiktsplan eller trafikstrategi
- Det saknas politiska beslut kring arbetet med jämställd representation. Det riskerar att leda till både ojäm representation och till bristande uppföljning av representation. Om en tydlig inriktning saknas är det lätt att jämställd representation antingen hanteras utifrån enskilda tjänstepersoners intresse och kunskap, eller följs upp baserat på en känsla av vilka som var på plats.
- Kunskap om flickor och pojkar (och inte bara gruppen barn) saknas såväl i resvaneundersökningar som i forskning enligt kommunerna. Följden blir att barn hanteras som homogen grupp och jämställdhetsperspektivet förbises. När perspektivet flickor och pojkar inkluderas görs det främst i projektformat.
- Det är svårt att omsätta kunskap till faktiska åtgärder, trots att det i många fall finns formulerat i mål.
- När parametrar såsom segregation, livsvillkor och ålder ska hanteras är det lätt att jämställdhetsperspektivet faller bort. Exempelvis i frågan om barn och unga som ofta hanteras som en homogen grupp.
- Arbeta med jämställdhet ses som någonting utöver det ordinarie arbetet och upplevs därför som resurskrävande
- Politiken upplevs inte alltid lika medveten om de normer som styr transportplaneringen vilket får konsekvenser för tjänstepersonernas uppdrag.
- Många vet inte om den könsuppdelade statistiken analyseras vilket i längden kan leda till att kunskaper och data som faktiskt finns tillgängligt inte används eftersom det finns en bristande kunskap om att data finns.
- Saknar kollegor som har särskilt ansvar/kompetens inom jämställdhet. Även om det går att se vikten av att *alla* kan hantera jämställdhetsfrågan kan det också finnas en vikt av att det finns en person som har särskild kompetens om jämställdhet och mobilitet som det går att vända sig till för att bolla frågan.
- Jämställdhetsfrågan hanteras i vissa fall som en isolerad fråga, och inte som en aspekt som kan påverka tillgången till arbete och utbildning eller upplevelsen av otrygghet i offentliga rum. Det gör också att andra förvaltningar, avdelningar eller personer förväntas hantera

jämställdhetsfrågan även om transportplaneringen i allra högsta grad har möjlighet att bidra till jämställdhet.

- Att endast använda generell kunskap kring kvinnor och män kan leda till att för trubbiga insatser genomförs. Generella satsningar på kollektivtrafik eller fler cykelvägar innebär inte automatiskt att transportsystemet blir mer jämställt eftersom kollektivtrafiksatsningarna och nya cykelbanor måste möta de behov som uppstår av traditionellt kvinnliga erfarenheter.
- Låg kunskap kring den lokala kontexten, i detta fall hur likvärdig tillgång till utbildning och arbete faktiskt ser ut i den egna kommunen.

Möjligheter

- Nästan 50 procent av översiktsplanerna, trafikstrategierna eller detaljplanearbetet innehåller enligt de svarande mål om jämställdhet. Det kan ge en grund att arbeta utifrån vid planering och prioritering.
- Det finns exempel på kommuner och/eller tjänstepersoner som trots avsaknad av tydliga politiska beslut på lokal nivå arbetar med att kartlägga och följa upp representationen vid exempelvis samråd.
- Många kommuner visar att de har generell kunskap om vikten av att inkludera ett jämställdhetsperspektiv, vad gäller skillnader i attityder och resvanor. Samtidigt är variationen stor mellan de olika kommunerna, där vissa snarare ser jämställdhetsperspektivet som kostnadsdrivande eftersom det sker utanför ordinarie arbete. Även om kommunernas förutsättningar ser olika ut bör det finnas goda möjligheter att lära av varandra.
- Det finns generellt god kunskap bland kommunerna kring normer som styr transportplanering och kvinnors och mäns attityder till hållbart resande. Kunskapen ligger till grund för diskussioner inom kommunen och med andra aktörer i branschen. Även om diskussioner inte ensamt räcker för att bidra till de jämställdhetspolitiska delmålen är det en god kunskapsbas som kommunerna bör arbeta vidare med.
- Det finns flertalet goda exempel på vad kunskap om kön har lett till för insatser och åtgärder som andra kommuner borde kunna ta efter eller utvärdera utifrån den egna kommunens förutsättningar.
- När det gäller att hantera hälsoperspektivet kopplat till mobilitet är det fler kommuner som uppger att de hanterar frågan inte bara ur ett barnperspektiv utan också utifrån flickor och pojkar.

- Initiativ och engagemang kring jämställdhet finns hos flera av de deltagande kommunerna och deras representanter. Det finns en vilja att utöka arbetet med jämställdhet, samla in mer kunskap och genomföra relevanta åtgärder.

6.4.9 Vägen framåt

- Utforska och implementera hur jämställdhet blir en naturlig del i arbetssätt/rapportmall/redovisning för utredningar/förstudier för att överbrygga glappet mellan mål och åtgärd.
- Bredda förståelsen för hur transportplanering påverkar jämställdhet och människors vardagsliv för att bättre kunna inkludera frågor såsom trygghet, möjligheter till utbildning och hälsa i transportplaneringen.
- Utveckla arbetet med att samla in lokal kunskap och data för att möjliggöra att skarpåre åtgärder kan genomföras som inte endast bygger på den generella kunskapen att kollektivtrafik är bra för kvinnor. Utgångspunkten måste vara att *också* veta var insatser ska göras, när, vad de ska innefatta och hur de ska utformas utifrån ett jämställdhetsperspektiv.
- Arbeta in kunskap och samla in statistik om flickor och pojkar i samband med att barnperspektivet behandlas. Det kan ses som ett bra sätt att också föra dialog med flickor och pojkar för att kunna inkludera barns egna perspektiv också.

7 Sammanfattande diskussion

I avsnittet presenteras en GAP-analys. Först presenteras målbilden, var vi ska nå med ett jämställt transportsystem. Därefter ges en sammanfattning av nuläget, det vill säga resultatet från enkäterna med fokus på både möjligheter och hinder. Därefter identifieras gapet (skillnaden mellan målbild och nuläge) innan rekommendation och vägen framåt presenteras.

7.1 Målbild för en jämställd transportplanering

Målbilden, som utgör grunden för GAP-analysen, baseras på den operationalisering som tagits fram för transportsystemet utifrån de sex jämställdhetspolitiska delmålen och tidigare forskning. Målbilden sammanfattas till tretton punkter och presenteras i listan nedan. De första sex punkterna är de jämställdhetspolitiska delmålen, medan de sista sju punkterna har tagits fram utifrån tidigare forskning.

1. Det ska finnas en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.
2. Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.
3. Transportsystemet ska bidra till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, flickor och pojkar
4. Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.
5. Transportsystemet ska bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar.
6. Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.
7. Jämställdhetsperspektivet finns med i det dagliga arbetet och på alla planeringsnivåer, dvs där ordinarie beslut fattas och resurser fördelas.
8. Kvinnors och mäns transportvanor väger lika tungt i planeringen
9. Kvinnors och mäns inställning (värderingar och attityder) till transportsystemet väger lika tungt i planeringen

10. Kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen - från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av beslut
11. Flickors och pojkars transportvanor väger lika tungt i planeringen
12. Flickors och pojkars inställning (värderingar och attityder) till transportsystemet väger lika tungt i planeringen
13. Flickors och pojkars förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen - från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av beslut

7.2 Sammanfattning av nuläget

- *Förenklingar om vad som främjar jämställdhet baseras på (vissa) fakta*

Sammantaget finns bland samtliga planeringsaktörer en god generell kunskap om hur resvanor och attityder ser ut bland män och kvinnor. Ofta används denna kunskap till att beakta eller kunna diskutera ett jämställdhetsperspektiv i planeringen eller till att formulera mål och strategier (exempelvis länstransportplan och översiktsplan). Att vara medveten om att det idag finns skillnader mellan könen inom transportplaneringen och vad det kan leda till bedöms vara ett första steg för att kunna arbeta med jämställd transportplanering och i längden påverka utfallet. Dessvärre framkommer från materialet att kunskapen sällan leder till faktiska åtgärder då det upplevs svårt att omsätta kunskapen till praktik, åtgärder eller nya arbetssätt.

Vi ser också att denna generella kunskap ligger till grund för förenklingar. En vanlig förenkling bland såväl regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare som kommuner är att kollektivtrafikåtgärder i största allmänhet främjar jämställdhet. Det grundar sig i kunskapen att kvinnor idag reser mer med kollektivtrafik än män. Förenklingen som används kan grundas i att det finns en stor variation i hur de olika planeringsaktörerna samlar in och analyserar data eller kunskap om kvinnor, män, flickor och pojkar i den egna regionen, kommunen och/eller utredningsområdet vilket leder till att kunskaper i den lokala kontexten inte finns att tillgå. I vissa fall framkommer det också att data inte samlas in, eller att data inte analyseras.

Det enklaste sättet för att inkludera ett jämställdhetsperspektiv är därför att dra slutsatser utifrån generella resmönster, som att kollektivtrafikåtgärder framför allt gynnar kvinnor. I Sverige, på en generell nivå reser kvinnor och män ungefär lika mycket med kollektivtrafik. Skillnaderna återfinns snarare i andra faktorer, som att kvinnor oftare reser kortare sträckor, reser med flera olika färdmedel inom samma resa och gör fler så kallade komplexa resor än män. Resmönstren kan också se olika ut beroende på kommun och region. Likväl behöver kvinnors och mäns attityder, förutsättningar och värderingar tillmätas lika stor vikt i kollektivtrafikplaneringen från alternativgenerering till beslut vilket lyfts fram av Smidfelt Rosqvist (2020).

- *Könsneutral planering*

En annan förenkling som är återkommande bland svaren är att planeringen inte tar hänsyn till kön utan i stället fokuserar på *alla* medborgare, *alla* arbetspendlare eller *alla* resenärer. Att fokusera på *alla* innebär i många fall att i praktiken planera könsneutralt, med följd att planeringen snarare blir könsblind och baseras på befintliga planeringsideal och normer. Att kvinnors traditionella erfarenheter negligeras är en vanlig konsekvens (jmf. Larsson och Jalakas 2008).

- *Avsaknad av stöd i dialogprocessen*

Det finns en variation i hur aktörerna arbetar med dialog idag. Vissa arbetar proaktivt för att få med en variation av deltagare och anpassar tider, mötesform och samtalsstruktur utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Andra aktörer saknar stöd i de interna processerna eller beslut kring jämställd dialog. I längden leder avsaknaden av jämställda dialoger till att kvinnors och mäns olika erfarenheter, attityder och inställning till transportsystemet riskerar att bortses ifrån. Avsaknad av uppföljning skapar en blind-spot där aktörerna inte vet om dialogen ens är numerärt jämställd.

- *Trygghetsfrågan relativt integrerad*

Trygghetsfrågan, som kopplar an till det sjätte jämställdhetspolitiska delmålet, beskrivs av både kollektivtrafikmyndigheter och ÅVS-planerarna lättare att hantera utifrån specifika platser som upplevs otrygga. Det ingår ofta i utredningar eller nulägesbeskrivningar vilket gör att utmaningarna fångas upp. Det är generellt svårare för aktörerna att ta reda på hur och varför människor begränsar sin mobilitet. Dessutom finns det exempel på aktörer som använder generell kunskap om otrygghet i sin planering vilket riskerar att leda till att planerarna inte vet var i den egna kommunen/regionen/utredningsområdet som kvinnor och män, pojkar och flickor, känner sig otrygga och varför.

- *Dolda perspektiv och utmaningar med att inkludera flera aspekter på samma gång*

Det verkar vara en utmaning att hantera frågan om jämställdhet mellan könen tillsammans med andra faktorer, alltså att agera utifrån ett intersektionellt perspektiv. Jämställdhetsperspektivet kommer i skymundan då aktörerna ska inkludera andra (också viktiga) perspektiv. Från svaren kan vi se att det exempelvis gäller när barnperspektivet inkluderas. Då hanteras barn som en homogen grupp och inte *också* som flickor och pojkar. Likaså framkommer att jämställdhet hamnar i skymundan när jämlikhetsperspektivet, som inkluderar exempelvis socio-ekonomiska faktorer, ska hanteras.

Förutom utmaningar med att på samma gång hantera flera olika perspektiv så finns det vissa områden inom vilka det verkar svårt för de olika aktörerna att se sin och transportplaneringens roll för att möjliggöra jämställdhet inom områden som vid första anblick inte berör transporter. Transportplaneringens roll att bidra till de jämställdhetspolitiska delmålen jämställd hälsa, jämställd utbildning och ekonomisk jämställdhet verkar i dagsläget vara ett dolt perspektiv för många aktörer och perspektiv som upplevs svåra att hantera inom transportplanering. Ofta hänvisas frågorna om jämställd hälsa och utbildning till andra förvaltningar eller enheter även om transportplanering utgör en viktig del för att skapa förutsättningar för likvärdig tillgång till hälsa och utbildning för både män, kvinnor, pojkar och flickor. Det kan bero på att det finns en oklarhet i organisationerna kring var frågorna hör hemma. I och med att perspektivet är dolt i planeringen ses det som ett gap som behöver fyllas för att nå målbilden som presenteras ovan.

Hos enskilda kommuner och regioner ser vi exempel på att inte bara vissa frågor med koppling till jämställdhet är svåra att hantera, utan i vissa fall att jämställdhetsfrågan i sig ses som någonting utöver det vanliga arbetet och därmed blir resurskrävande.

- *Vilja och intresse finns hos planerarna*

Avslutningsvis vill vi framhäva att det utifrån svaren finns många tjänstepersoner, planerare och enheter som visar på stort intresse, vilja och förmåga att utifrån givna förutsättningar arbeta med jämställdhetsfrågan trots att de själva inte alltid upplever att det finns stöd i strategier eller beslut. Bland de som uppger att de idag inte arbetar med jämställdhet visar flertalet att de vill arbeta vidare med jämställdhet. Samtidigt är det få som uppger att de har en person med kompetens inom eller ansvar för jämställdhetsfrågan hos de olika aktörerna. Att kompetensen uppges saknas på de olika trafikplaneringsenheterna ses som en utmaning.

- *Kunskap om normer synlig i kommuner och regioner*

Medvetenhet och kunskap om de maskulina normer som historiskt och fortfarande idag råder inom transportplanering är relativt god i kommunerna och regionerna som svarat på enkäten. Kunskap är en grundförutsättning för att kunna förändra transportplaneringen mot mer jämställdhet där kvinnors och mäns attityder, förutsättningar och värderingar tillmätas lika stor vikt, från alternativgenerering till beslut.

7.3 Gapet och vägen fram till en jämställd transportplanering

Utifrån målbilden som presenterats ovan och nuläget som tagits fram baserat på enkäterna har en jämförelse gjorts. Skillnaden mellan nuläget och målbilden utgörs av ett gap, gapet behöver fyllas för att nå målbilden. Därför ges nedan även rekommendationer på vägen framåt till en jämställd transportplanering. Utpekade finns även vem rekommendationen riktar sig till i främsta hand.

- 1. Det ska finnas en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen. Kvinnor och män, pojkar och flickor har samma makt att forma samhället och sina egna liv.**

Gap

Flertalet aktörer uppger att de inte vet om de arbetar för en jämn könsfördelning i dialoger med allmänheten. Ett fåtal uppger att de inte jobbar med jämn könsfördelning i samband med dialog.

Det saknas rutiner och kunskap hos vissa planeringsaktörer för hur dialoger ska genomföras för att främja kvinnors deltagande och därmed öka möjligheten att forma sitt eget liv.

Rekommendationer

Kartlägg hur fördelningen mellan män och kvinnor ser ut i dialoger och vid beslutsfattande. Följ upp med jämna intervaller för att följa utvecklingen. Utbilda anställda kring normer och hur det kan ta sig uttryck i dialoger och planeringssammanhang.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer. Nätverket kan bidra genom att anordna föredrag om normer och samla den kunskap som tidigare presenterats kring normer på hemsidan.

Skapa rutiner för hur ni kan främja jämställda arbetsformer, exempelvis vid samråd och dialog. I analysrapporten finns goda exempel på planeringsaktörer som fått bredare representation av kvinnor om de genomfört samrådsmöten och dialog, kvällstid eller digitalt.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och Trafikverket. Nätverket kan bidra genom att bjuda in föreläsare på ämnet.

2. Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.

Gap

Nulägesbilden visar att planerarna upplever utmaningar med att se transportplaneringens roll avseende likvärdig tillgång till utbildning och arbete. Frågorna hänvisas till andra förvaltningar som bedöms ha rådighet över frågorna.

Rekommendationer

Skapa förståelse för hur transportsystemet kan möjliggöra för likvärdig tillgång till utbildning och arbete. Kartlägg tillgänglighet utifrån ett jämställdhetsperspektiv i utredningar. Det kan exempelvis göras genom att kartlägga könsfördelningen i dagbefolkningen för att på så sätt identifiera manligt och kvinnligt dominerade arbets- och utbildningsplatser. Är det möjligt att ta sig till dessa arbetsplatser med olika färdmedel och på olika tider av dygnet? Vilka resbehov har kvinnor och män till arbets- och utbildningsplatser? Komplettera de kvantitativa analyserna med kvalitativa analyser. Det kan exempelvis göras genom intervjuer, fokusgrupper och mentala kartor.

Vem riktar sig rekommendationen till? Kommuner och regioner i samverkan. Trafikverket kan också ha nytta av kunskapen i sitt arbete.

Sprid kunskap om hur transportsystemet kan bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.

Vem riktar sig rekommendationen till? Nätverket för jämställdhet i transportsektorn.

3. Transportsystemet ska bidra till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, flickor och pojkar

Gap

Nulägesbilden visar att planerarna upplever utmaningar med att se transportplaneringens roll avseende att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, pojkar och flickor. Frågorna hänvisas till andra förvaltningar som bedöms ha rådighet över frågorna.

Rekommendationer

Utgå från att transportsystemet ska möjliggöra jämställd tillgänglighet till aktiviteter kopplade till utbildning, studieval och personlig utveckling. Jämställd tillgänglighet skapas genom närhet, mobilitet och digital uppkoppling. Mobiliteten ska vara god oavsett färdmedel. För pojkar och flickor är närhet viktigt. För kvinnor och män kompletteras närheten med mobilitet och digital uppkoppling. Kartläggning av nuläget görs dels genom resvaneundersökningar för att förstå beteenden, dels genom tillgänglighetsanalyser som kartlägger tillgängligheten till målpunkter kopplade till utbildning, studier och personlig utveckling. Har kvinnor och män, pojkar och flickor samma förutsättningar att ta del av dessa aktiviteter? Utöver kartläggning av resvanor är det centralt att ta reda på kvinnors och mäns, flickors och pojkars attityder och inställning till transportsystemet samt resbehov och erfarenheter för att förstå vad som efterfrågas utanför de ramar som är dagens transportsystem. Genomför också tillgänglighetsanalyser för olika färdmedel och tider på dygnet till olika typer av målpunkter som människor använder i sin vardag.

Vem riktar sig rekommendationen till? Kommuner och regioner i samverkan. Trafikverket kan också ha nytta av kunskapen i sitt arbete.

Sprid kunskap om hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Vem riktar sig rekommendationen till? Nätverket för jämställdhet i transportsektorn.

4. Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.

Gap

Nulägesbilden visar att planerarna upplever utmaningar med att se transportplaneringens roll avseende att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete. Frågorna hänvisas till andra förvaltningar som bedöms ha rådighet över frågorna.

Rekommendationer

Utgå från att, om tillgängligheten (närhet, mobilitet, digital uppkoppling) upplevs likvärdig för kvinnor och män vad gäller vardagens olika aktiviteter, förbättras förutsättningarna för en jämnare fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kartlägg kvinnors och mäns vardagspussel genom exempelvis resvaneundersökningar, intervjuer och tidskartor. Utöver resvanor är det centralt att ta reda på kvinnors och mäns attityder och inställning till transportsystemet samt resbehov och erfarenheter, för att förstå vad som efterfrågas utanför de ramar som är dagens transportsystem. Genomför också tillgänglighetsanalyser för olika färdmedel och tider på dygnet till olika typer av målpunkter som människor använder i sin vardag.

Vem riktar sig rekommendationen till? Kommuner och regioner i samverkan. Trafikverket kan också ha nytta av kunskapen i sitt arbete.

Sprid kunskap om hur transportsystemet kan bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.

Vem riktar sig rekommendationen till? Nätverket för jämställdhet i transportsektorn.

5. Transportsystemet ska bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Gap

Nulägesbilden visar att planerarna upplever utmaningar med att se transportplaneringens roll avseende att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar. Frågorna hänvisas till andra förvaltningar som bedöms ha rådighet över frågorna.

Rekommendationer

Genomför resvaneundersökningar och kvalitativa intervjuer med elever och deras vårdnadshavare för att öka kunskapen om möjligheter till goda vanor avseende aktiv mobilitet i unga åldrar. Kan det vara lämpligt att arbeta med aktiv skolskjuts genom gå- eller cykeltåg?

Vem riktar sig rekommendationen till? Vaghållare för vägar vid skolor vilket oftast är kommuner men även kan vara Trafikverket. Kommunerna, som har rådighet över skolan kan även arbeta med utbildning bland elever och vårdnadshavare. Trafikverket kan också ha nytta av kunskapen i sitt arbete.

Sprid kunskap om hur transportsystemet kan bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Vem riktar sig rekommendationen till? Nätverket för jämställdhet i transportsektorn.

6. Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.

Gap

Gapet gällande risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld är tvådelat. Dels saknas kunskap om hur och varför människor begränsar sin mobilitet, dels används den kunskap som finns på ett generellt plan vilket leder till att planeringsaktörerna i vissa fall saknar kunskap om var i geografin kvinnor, män, pojkar och flickor känner sig otrygga och varför. Båda delarna gör det svårt för planeringsaktörerna att planera på ett jämställt sätt.

Rekommendationer

Undersök på lokal nivå hur och varför människor begränsar sin mobilitet och vilka strategier de använder när de känner sig otrygga, genom kvalitativa studier. Undersök var i geografin kvinnor, män, pojkar och flickor känner sig otrygga och varför. Kunskapen går att samla in för enskilda projekt eller i samband med resvaneundersökningar. Kunskapen som samlas in ska ligga till grund för beslut och åtgärder i fysisk miljö. Med mer kunskap om var det kan upplevas otryggt och varför går det att införa riktade åtgärder.

Vem riktar sig rekommendationen till? Främst kommuner och regioner, men Trafikverket kan också ha nytta av kunskapen i sitt arbete.

Se till att frågan om trygghet alltid är med som faktor i nulägesbeskrivningar. Från analysrapporten kan vi se att det i åtgärdsvalsstudier inkluderats och därmed också påverkat nulägesbeskrivningen och rekommenderade åtgärder.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer

7. Jämställdhetsperspektivet finns med i det dagliga arbetet och på alla planeringsnivåer, dvs där ordinarie beslut fattas och resurser fördelas.

Gap

Jämställdhetsfrågan ses hos vissa aktörer som någonting utöver det vanliga arbetet, hos dessa aktörer finns ett tydligt gap från målbilden om att jämställdhet ska finnas med i det dagliga arbetet på samtliga planeringsnivåer, där ordinarie beslut fattas och resurser fördelas.

Återkommande i svaren är att planeringsaktörerna planerar utefter alla arbetspendlare eller alla resenärer. Denna typ av könsblinda planering leder i praktiken ofta till att befintliga planeringsideal och normer ligger till grund för planeringen och att kvinnors traditionella erfarenheter negligeras.

Rekommendationer

Arbeta med kunskapshöjande åtgärder kring jämställdhet på alla planeringsnivåer. Finns förståelse för jämställdhetens relevans att bidra till ett för många mer anpassat transportsystem, finns också incitament att tillämpa de metoder, policies och strategier kring jämställdhet som finns och på så sätt få med jämställdheten i hela planeringsprocessen.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer.

Utgå från devisen att frågan om kön alltid ska vara med i utredningar och beslutsprocesser. Det kan exempelvis handla om att dela upp statistik på kvinnor och män för att se var kvinnor och män arbetar/bor och föreslå åtgärder utefter det. Det kan också handla om att sätta upp mål som går att utvärdera och följa upp baserat på kön. Det innebär inte att faktorer som ålder, socioekonomi eller andra faktorer ska uteslutas, utan dessa ska också inkluderas.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer.

8. Kvinnors och mäns transportvanor väger lika tungt i planeringen

Gap

Kunskap om kvinnors och mäns resvanor har svårt att slå igenom i hela planeringsprocessen, från problemformulering till åtgärdsgenerering. Kunskaper används för formulering av mål och diskussioner med andra aktörer, men det upplevs svårt att omvandla kunskapen om skillnader och likheter till åtgärder och handling. Därmed finns risk att planeringen sker utifrån gamla mönster där kvinnors transportvanor hamnar i skymundan.

Rekommendationer

Samla in och analysera lokala data (kvantitativ och kvalitativ) om kvinnors och mäns transportvanor. Hur reser kvinnor i vår kommun? Hur ser män på kollektivtrafiken i vår region? Kunskapen som samlas in ska analyseras och finnas med i beslutsunderlag. Med lokalt insamlade data av både kvalitativ och kvantitativ karaktär kan ökad förståelse för vad jämställdhet är i praktiken öka hos respektive planeringsaktör, vilket i förlängningen kan leda till att planeringen och åtgärder kan anpassas efter både mäns och kvinnors transportvanor.

Vem riktar sig rekommendationen till? Kommuner och regioner.

Använd jämställdhetskonsekvensbedömning för att bedöma konsekvenserna av en åtgärd, ett projekt eller en strategi samt för att utforma en strategi för att hantera konsekvenserna utifrån jämställdhet framgent i planeringen. Till hjälp finns boken *Transportplanering i förändring. En handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen* som är utgiven av K2.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och Trafikverket. Nätverket kan bidra genom att bjuda in föreläsare och ha webinarier på temat JKB med fokus på genomförande.

9. Kvinnors och mäns inställning (värderingar och attityder) till transportsystemet väger lika tungt i planeringen

Gap

Den kunskap som används om kvinnors och mäns inställning till transportsystemet är ofta av generell karaktär vilket gör det svårt att veta hur transportplaneringen på lokal nivå, och de åtgärder den genererar, påverkar kvinnors och mäns liv på just den här platsen. Det gör också att kunskapen om kvinnors och mäns inställning till transportsystemet främst används för formulering av mål och diskussion med andra aktörer, men inte kan användas för att ta fram lämpliga åtgärder.

Rekommendationer

Samla in och analysera lokala data (kvantitativ och kvalitativ) om kvinnors och mäns inställning till transportsystemet. Vad är viktigt för kvinnor respektive män i transportsystemet? Hur viktigt är det med hållbarhet och vilka investeringar ser olika grupper är centrala i kommande länsplan? Med lokalt insamlade data av både kvalitativ och kvantitativ karaktär kan ökad förståelse för vad jämställdhet är i praktiken, hos respektive planeringsaktör samlas, vilket i förlängningen kan leda till att planeringen och åtgärder kan anpassas efter både mäns och kvinnors inställning.

Vem riktar sig rekommendationen till? Kommuner och regioner i samverkan.

Använd jämställdhetskonskvensbedömning för att bedöma konsekvenserna av en åtgärd, ett projekt eller en strategi samt för att utforma en strategi för att hantera konsekvenserna framgent i planeringen. Till hjälp finns boken *Transportplanering i förändring. En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen* som är utgiven av K2.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och Trafikverket. Nätverket kan bidra genom att bjuda in föreläsare och ha webinarier på temat JKB med fokus på genomförande.

10. Kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen - från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av beslut

Gap

Kvinnors och mäns olika förutsättningar, resvanor och värderingar har svårt att slå igenom i hela planeringsprocessen, från problemformulering till åtgärdsplanering. Kunskaper används för formulering av mål och diskussioner med andra aktörer, men det upplevs svårt att omvandla kunskaper och statistik till åtgärder och handling.

Rekommendationer

I arbete med regionplan, översiktsplan, åtgärdsvalsstudier m.fl. är det av vikt att jämställdhet är med från början. En jämställdhetskonsekvensbeskrivning bör följa åtgärdsvalsstudien redan från start som exempel. "Lita på processen", genom att tillåta att ny kunskap om kvinnor och män samlas in under processens gång genom resvaneundersökningar, intervjuer, fokusgrupper och tillgänglighetsanalyser. Kom ihåg att ta reda på kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar för att dessa aspekter ska kunna genomsyra hela processen. Gå igenom interna processer och styrdokument och säkerställ att krav ställs på att jämställdhet ska integreras i hela planeringsprocessen.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer

Använd jämställdhetskonsekvensbedömning för att bedöma konsekvenserna av en åtgärd, ett projekt eller en strategi samt för att utforma en strategi för att hantera konsekvenserna framgent i planeringen. Till hjälp finns boken *Transportplanering i förändring. En handbok om jämställdhetskonsekvensbedömning i transportplaneringen* som är utgiven av K2.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsplaneupprättare och Trafikverket. Nätverket kan bidra genom att bjuda in föreläsare och ha webinarier på temat JKB med fokus på genomförande.

11. Flickors och pojkars transportvanor väger lika tungt i planeringen

Gap

Kunskapen om flickors och pojkars resvanor är låg. Idag fokuseras på gruppen barn eller görs antaganden att deras resvanor är lika som kvinnors och mäns vilket gör det svårt att planera utifrån deras specifika transportvanor.

Rekommendationer

Samla in egen statistik och kunskap med hjälp av kvalitativa metoder för att kartlägga flickors och pojkars transportvanor inom den geografi som respektive planeringsaktör råder inom. Använd statistiken och kunskapen som underlag till beslut.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer

Ta del av forskning om flickors och pojkars resvanor och sprid kunskapen om deras förutsättningar.

Vem riktar sig rekommendationen till? Respektive planeringsaktör. Nätverket kan bidra med kunskapsspridning och workshops om hur flickors och pojkars resvanor kan hanteras i planeringen på olika nivåer.

12. Flickors och pojkars inställning (värderingar och attityder) till transportsystemet väger lika tungt i planeringen

Gap

Kunskapen om flickors och pojkars inställning (värderingar och attityder) är låg. Bristande kunskap om deras inställning gör det svårt att planera utefter deras inställning.

Rekommendationer

Samla in egen kunskap och statistik med hjälp av kvalitativa metoder för att kartlägga flickors och pojkars inställning till transportsystemet inom den geografi som respektive planeringsaktör råder inom. Använd kunskapen som underlag till beslut. Detta kan leda till förståelse för vad jämställdhet innebär i praktiken för den specifika platsen vilket i förlängningen kan leda till att planeringen och dess åtgärder kan riktas.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer

Ta del av forskning om flickors och pojkars inställning (värdering och attityder) och sprid kunskapen om deras förutsättningar.

Vem riktar sig rekommendationen till? Respektive planeringsaktör. Nätverket kan bidra med kunskaps-spridning och workshops om hur flickors och pojkars inställning inkluderas i planeringen.

13. Flickors och pojkars förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen - från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av beslut

Gap

Kunskapen om flickors och pojkars förutsättningar och attityder till transportsystemet är låg. Bristande kunskap gör att det är svårt att inkludera flickors och pojkars perspektiv i hela beslutsprocessen.

Rekommendationer

Samla in kunskap om flickors och pojkars förutsättningar och värderingar samt resvanor på såväl nationell nivå som lokal nivå. Statistiken behöver analyseras och resultaten ska ligga till grund för beslut på alla planeringsnivåer. Detta kan leda till förståelse för vad jämställdhet är i praktiken på den specifika platsen, vilket i förlängningen kan leda till att planeringen och åtgärder kan riktas. Låt en jämställdhetskonskvensbedömning följa med genom hela processen. Gå igenom interna processer och styrdokument och säkerställ att krav ställs på att jämställdhet ska integreras i hela planeringsprocessen.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer

När kunskap samlats in ska kunskaperna spridas brett för att kunna bidra till att perspektiven bättre inkluderas i planering och beslut.

Vem riktar sig rekommendationen till? Samtliga planeringsaktörer. Nätverket kan bidra med kunskaps-spridning i sina kanaler.

Avslutningsvis finns det ett gap som inte har hanterats, nämligen det som hanterar godstrafik och jämställdhet. Generellt är det svårt att dra slutsatser inom området med den kunskap vi har idag, i stället är den övergripande rekommendationen att ytterligare studier behöver göras över kvinnors och mäns inställning till godstrafiken och hur de påverkas av den.

7.4 Vad är det första steget?

Det kan kännas övermäktigt att läsa om de gap som identifierats i och med framtagandet av analysrapporten. Därför vill vi skicka med en sista rekommendation om ett första steg att ta i riktning mot en jämställd transportplanering. Ett första steg är att redan på nästa projektmöte ställa frågan: hur bidrar det här till ökat jämställdhet? Ett andra steg kan vara att tillsammans med dina kollegor gå igenom våra rekommendationer och fundera på vilka som är aktuella för er samt hur och när ni kan ta er an dem. Lycka till!

Referenslista

Brottsförebygganderådet. (2023). *Våld och misshandel*. Tillgängligt via: <https://bra.se/statistik/statistik-om-brottstyper/vald-och-misshandel.html#Konsfordelning>

Dymén, C., Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., Stepanova, O., & Winslott Hiselius, L. (2021). Könade normers betydelse för en jämställd och hållbar transportpolitik och planering. I Eriksson, L., Isaksson, K., & Witzell, J. (Red) *På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering*

Dymén, C. (2014). *Engendering Spatial Planning. A Gender Perspective on Municipal Climate Change Response. Doctoral thesis in planning and decision analysis Stockholm, Sweden 2014*. Kungliga Tekniska högskolan.

Dymén, C., & Langlais, R. (2017). *Integrating gender and planning towards climate change response – Theorizing from the Swedish case*. In S. Buckingham & V. Le Masson (Eds.), *Understanding climate change through gender relations* (pp. 239–256). London: Routledge.

Dymén, C., Andersson, M., & Langlais, R. (2013). *Gendered dimensions of climate change response in Swedish municipalities*. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 18(9), 1066–1078.

Eriksson, J., Knudsen, E., & Strandroth, J. (2008). *Trafikskador ur ett genusperspektiv*. Rapport 2008:63. Vägverket Konsult.

Faith-Ell, C., & Levin, L. (2013). *Kön i trafiken*. SKL.

Faith-Ell, C., & Levin, L. (2012). *Jämställdhet och genus i infrastrukturplaneringen – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*. VTI-rapport 768.

Faith-Ell, C., & Levin, L. (2021) Jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i transport- och infrastrukturplanering. I Levin & Gil Solá (2021). *Socialt hållbar transportplanering*, sid 223–245.

Frid Eriksson, E. (2022). *The gender equality and diversity gap in the transport sector – could the GaDAP-tool help and push systematic implementation?* Masteruppsats. Intuitionen för Tema teknik och social förändring.

Frändberg, L., & Vilhelmsson, B. (2011). *More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort*. J. Transp. Geogr. 19, 1235–1244.

Gains, F., & Lowndes, V. (2014). *How Is Institutional Formation Gendered, and Does It Make a Difference?* Politics & Gender 10 (4): 524–548.

Gil Solá, A. (2014). Vågar till jämställdhet inom kommuners transportplanering. FRÅN FORSKNINGRESULTAT TILL PRAKTISKA VERKTYG. Göteborgs Universitet, Institutionen för ekonomi och samhälle. Choros 2014:1.

Greed, C. (2019). Are we still not there yet? Moving along the gender highway. I *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*. Palgrave Macmillan, ss. 192–210.

Gullers Grupp. (2021). *Allmänheten om klimatet 2021. En kvantitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet*. [Gjord på uppdrag av Naturvårdsverket.]

Gullers Grupp. (2018). *Allmänheten om klimatet 2018 – en kvalitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet*. [Gjord på uppdrag av Naturvårdsverket.]

Hail, Y., & McQuaid, R. (2021). *The Concept of Fairness in Relation to Women Transport Users*. Sustainability, 13(5), 2919.

Havet, N., Bayart, C., & Bonnel, P. (2021). *Why do Gender Differences in Daily Mobility Behaviours persist among workers?* Transportation Research Part A: Policy and Practice. Volume 145, March 2021, Pages 34-48.

Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020). Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet. I: Lindkvist, C. & Henriksson, M. (red.) *Kollektiva resor utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag. 11–23.

Joelsson, T., & Lindqvist Scholten, C. (2019). *The political in transportation and mobility: Toward a feminist analysis of everyday mobility and transport planning*. S. 1-22 i *Integrating Gender into Transport Planning: From One to Many Tracks*. Joelsson, T., Lindqvist Scholten, C (red.), Basingstoke & New York: Palgrave Macmillan, 2019

Kronsell, A., Dymén, C., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2020). *Masculinities and femininities in sustainable transport policy: a focus on Swedish municipalities*, NORMA International Journal for Masculinity Studies

Kronsell, A., Smidfelt-Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2016). *Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case*.

Larsson, A., & Jalakas, A. (2008). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. SNS förlag

Larsson, M-O, Lund, E, Pettersson-Löfstedt, F & Styhre, L. (2020). *Miljömål i transportplaneringen – Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur*. Naturvårdsverket rapport 6937, oktober 2020

Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J. & Thoresson, K. (2016). *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering. Slutredovisning av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonsekvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. Lund: K2 Research

Lundgren, R. (2021). *Jämställdhetsintegrering 2022-2025 Regeringsuppdrag att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering*. Trafikverket.

Lycke, E., & Nyberg, J. (2021). *"Frågan är inte om vi ska göra det, utan hur" – En studie om jämställdhetsintegrering i ÅVS-processen på Trafikverket*. Masteruppsats. SLU Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Magnusdottir, G., & Kronsell, A., (2015). *The (In)Visibility of Gender in Scandinavian Climate Policy-Making*, International Feminist Journal of Politics, vol. 17, nr. 2, s. 308–326.

Polk, M. (2008). *Gender Mainstreaming in Swedish Transport Policy*. s 229-241 i *Gendered Mobilities* editerad av Tanu Priya Uteng och Tim Cresswell, Aldershot, England: Ashgate

Polk, M. (2006). *Hinder mot jämställdhetsintegrering inom den svenska transportsektorn*. Göteborg: TransportMistra, Göteborgs universitet.

SCB. (2023). Stark inkomstuveckling under 2021, men ökande skillnader. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/inkomster-och-skatter/pong/statistiknyhet/inkomster-och-skatter-for-individer-och-hushall-2021/> Hämtad: 2023-06-05

Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova rapport VR 2020:05

Smidfelt Rosqvist, L., Winslott, & Hiselius, L. (2019). *Understanding high car use in relation to policy measures based on Swedish data*. Case studies on Transport Policy, vol. 7 nr.1, s. 28–36.

Smidfelt Rosqvist, L., Adell, A., Nyström, K., & Kerttu, J. (2014). *Om jämställdhetsintegreringens roll för högre måluppfyllnad. Förstudie för Trafikverket som en modern myndighet*. Rapport 2014:114. Trivector Traffic

Smidfelt Rosqvist, L., Dickinson, J., Billsjö, R., Nilsson., & Söderström, L. (2010). *Jämställdhet i infrastrukturplaneringen – en utvärdering*. Trivector Rapport 2010:38.

Smidfelt Rosqvist, L. (2019). *Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making: An Issue for Gendered Sustainability Too: From One to Many Tracks*. January 2019.

Sovacool, B. K., & Brisbois, M. C. (2019). *Elite power in low-carbon transitions: A critical and interdisciplinary review*. Energy Research & Social Science, 57, 101242.

Stadskontoret. (2019). *Utvärdering av regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i myndigheter. Slutrapport*. Rapport 2019:14

Svedberg, V. (2013). *Ett (o)jämnt transportsystem i gränslandet mellan politik och rätt*. ISBN 978-91-86980-61-0.

Thoresson, K. (2011). *Att beräkna det goda samhället. Samhällsekonomiska analyser och gränslandet expertis-politik inom transportområdet*. Linköping Studies in Arts and Science No. 538. Linköpings universitet, Institutionen för TEMA.

Trafikanalys. (2022). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022*. Rapport 2022:11.

Trafikanalys. (2020). *Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn*.

Trafikanalys. (2020). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020*. Rapport 2020:5

VTI. (2017). *Cykling bland barn och unga: En kunskapssammanställning* (VTI rapport 958).

Wennberg, H., Dickinson, J., Smidfelt Rosqvist, L., Möller, M., Nordlund, J., & Wendle, B. (2010). *Stafettbeskrivning för bättre målstyrning i planering – slutrapport*. Rapport 2010:57

Wennberg, H., & Sundberg, I., (2016). *Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafiksäkerhet och trygghet*. Trivector Rapport 2016:110.

Wennberg, H., Milton, J., Dahlholm, O., & Indebetou, L. (2019). *Är trafiksäkerheten jämnt fördelad? Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten*. Trivector Rapport 2019:166.

Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., & Smidfelt Rosqvist, L. (2019). *Jämställdhetens betydelse för energieffektivitet i transportsektorn*. Energimyndigheten

Winslott Hiselius, L., Kronsell, A., Dymén, C., & Smidfelt Rosqvist, L. (2019). *Investigating the Link between Transport Sustainability and the Representation of Women in Swedish Local Committees*. Sustainability 2019, 11(17), 4728

Winslott Hiselius L., & Smidfelt Rosqvist, L., (2018). *Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets – The Swedish case*. Journal of Cleaner Production 182, 331–337.