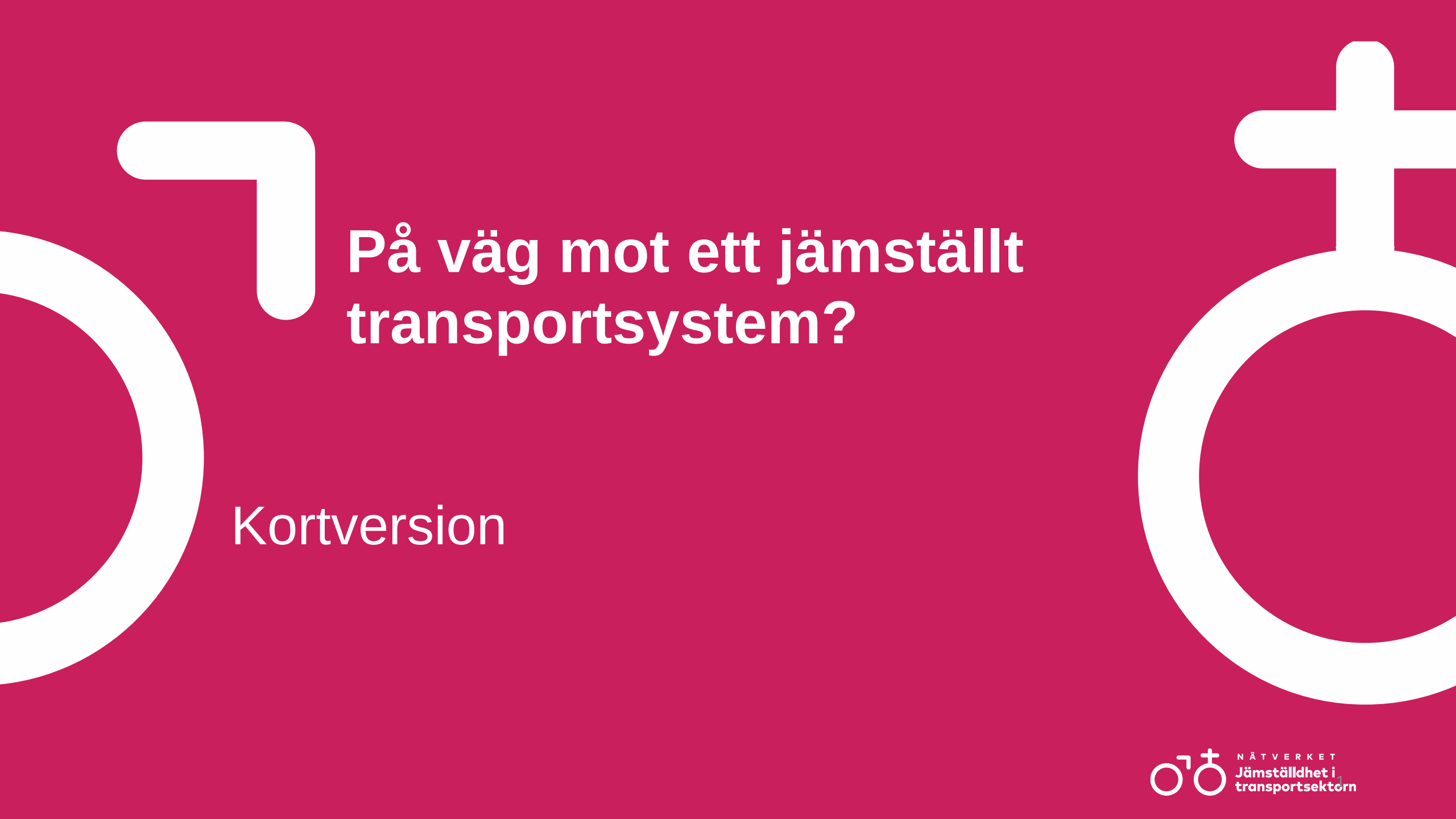




På väg mot ett jämställt transportsystem?

Kortversion

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 analysrapporten* gör vi en första ansats att undersöka hur kommuner, regioner och Trafikverket arbetar för att bidra till ett jämställt transportsystem. Föreliggande dokument är en kortversion av rapporten och innehåller rapportens mest centrala delar avseende forskning och kunskap på området, nuläget baserat på enkätsvar, goda exempel samt en sammanfattande diskussion med förslag på 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

Dokumentinformation

Titel: Kortversion av rapporten: På väg mot ett jämställt transportsystem?

ISBN: 978-91-527-8776-2

Författare: Julia Nyberg och Christian Dymén, Trivector Traffic

Beställare: Nätverket för jämställdhet i transportsektorn

Kontaktperson: Sara Eriksson

Version: 0.7

Datum: 2023-10-13

*Nyberg, J., Dymén, C., Mårtensson, M., Lund, E., & Dahlholm, O (2023) *På väg mot ett jämställt transportsystem? Analysrapport 2023*. Nätverket Jämställdhet i transportsektorn

Innehåll

1. Inledning.....	4
2. Nationella mål med fokus på jämställdhet i en svensk planeringskontext.....	6
3. Rådighet inom olika planeringsnivåer.....	9
4. Vad säger forskning om jämställdhet i transportsektorn.....	14
5. Hur kan transportsystemet bli mer jämställt?	21
6. Hur arbetar kommuner, regioner och myndigheter idag?.....	28
7. GAP-analys och rekommendationer.....	36
8. Vad är nästa steg på väg mot ett jämställt transportsystem?.....	45
9. Referenslista och fördjupande läsning.....	47



1. Inledning



1. Inledning

Bakgrund och syfte

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

Metod

Rapporten, som arbetades fram mellan december 2022 och september 2023, bygger på tre delmoment 1) litteraturstudie, 2) insamling av webbenkät svar och 3) GAP-analys.

Genomförande

Litteraturstudien baseras på en genomgång av rapporter, handböcker och metoder kopplade till jämställdhet i transportsektorn. Litteraturstudien ämnar besvara frågor om vad jämställdhet är i transportsektorn, relevansen av jämställdhet i

transportplanering, tillgängliga metoder samt kommuners, regioners, och myndigheters roll i arbetet för en jämställd transportplanering.

Webbenkäten skickades ut till samtliga kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och länsplaneupprättare samt Trafikverkets planerare inom åtgärdsvalsstudier. Totalt inkom 98 svar, vilket ger en svarsfrekvens på 38 procent.

GAP-analysen innebär att studera skillnaden mellan nuläget och önskat läge där gapet utgör det som finns mellan dessa punkter. Utifrån gapet mellan nuläget och önskat läge (som vi kallar målbild) har rekommendationer tagits fram som syftar till att stödja aktörerna i sitt arbete för att uppnå en jämställd transportplanering.

Avgränsningar och urval

Valet att använda enkäter för att undersöka hur de olika aktörerna arbetar med jämställdhet har möjliggjort insamling och analys av ett stort antal svar vilket inte hade varit möjligt i samma utsträckning med exempelvis intervju som metod. Samtidigt innebär enkäter viss begränsning där enkäter inte ger lika utförliga svar med möjlighet till följdfrågor vilket intervjuer gör.

Till följd av metodvalet finns det risk för att delar av det arbete som görs inte har nämnts och därför inte heller dokumenterats i rapporten

2. Nationella mål med fokus på jämställdhet i en svensk planeringskontext



2. Nationella mål med fokus på jämställdhet

Jämställdhetspolitiska mål och delmål

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 uppnå det övergripande jämställdhetsmålet fastställdes sex jämställdhetspolitiska delmål som presenteras i tabellen till höger. I tabellen visas även den operationalisering som gjorts av Faith-Ell och Levin (2021) för målens användbarhet inom transportplanering.

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.

Jämställdhetsmål inom transportplanering

Sedan 2001 har transportsektorn ett specifikt jämställdhetsmål som sedan 2009 är integrerat i funktionsmålet och presenteras till höger.

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).

Funktionsmålet

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.

3. Rådighet inom olika planerings- nivåer



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.

Stafettpippen 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 stafettpippen 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 stafettpippen 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 få övergripande mål att genomsyra planeringen hela vägen från statlig och regional planering till kommunal planering och faktiska åtgärder.

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.

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.

Uppdraget kommer från staten och omfattar bland annat att:

- arbeta fram och fastställa en strategi för utvecklingen i länet (en regional utvecklingsstrategi)
- besluta om hur det regionala tillväxtarbetet ska användas
- upprätta och fastställa länsplaner för transportinfrastrukturen

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. Även om planen inte är bindande ska den vägleda beslut på kommunal nivå, närmare bestämt översiktsplaner och detaljplaner.

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 länsplanerna 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, se illustration i figuren nedan.

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.



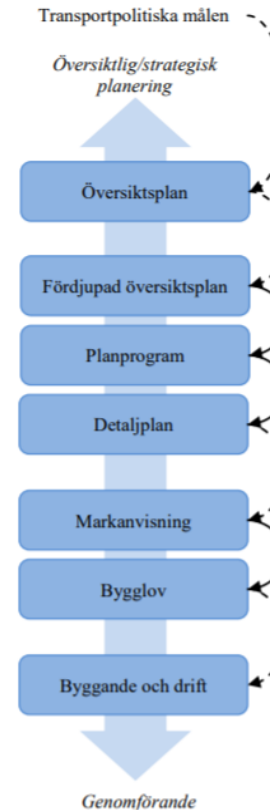
Figur 1. Målöverföring från nationella mål till regional nivå.

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 användning av mark- och vattenområden. Då kommunerna har rådighet över det kommunala vägnätet har innehållet i översiktsplanen i hög grad påverkan på de transportpolitiska målen. Översiktsplanens intentioner kan preciseras i en fördjupad översiktsplan eller ett planprogram för ett geografiskt avgränsat område. 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.

Byggprocessen tar vid efter planeringsprocessen och utgörs av nyckelmomenten 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. Därefter följer 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. Utöver de ovan nämnda plandokument har kommunerna en rad riktlinjer och policys att förhålla sig till i planeringen. Trafikstrategier, trafikplaner, hållbarhetspolicys och jämställdhetsplaner är exempel på dokument som kan beröra frågor om trafikplanering, mobilitet och jämställdhet.



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

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 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.

Figur 3. Exempel på olika typer av mål.

4. Vad säger forskning om jämställdhet i transportplanering?



4. Vad säger forskning om jämställdhet i transportsektorn?

Relevansen av jämställdhet i transportplanering

Jämställdhet är en högst relevant fråga för transportplanering eftersom transportplanering utgör en grund för människors vardagsliv där tillgång till service, sociala kontakter, arbete och utbildning är centralt. Är transportplaneringen inte jämställd riskerar kvinnor och män att ges olikvärdiga förutsättningar att delta i samhället och leva sina liv.

Idag finns skillnader mellan män och kvinnor inom transportplanering, skillnader som är större än inom andra sektorer. Skillnaderna består i att grupperna generellt har olika attityder, värderingar, resmönster och att deras värderingar inte tillmätts lika tyngd vid beslut (Smidfelt Rosqvist 2020). Att skillnaderna fortfarande är stora mellan män och kvinnor i transportplanering gör frågan om jämställdhet högst relevant att belysa och arbeta med.

Transportplanering, spelar en viktig roll för att skapa ett jämställt samhälle. Två författare som berört vikten av jämställdhet inom fysisk planering 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.

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 och transportplanering

Traditionellt sett har transportplanering varit en teknisk och ekonomisk rationell praktik med fokus på effektivitet (Dymén 2014; Joelsson & Lindkvist Scholten 2019). Med nyttomaximering i fokus har medborgarperspektivet och jämställdhetsfrågorna ofta förbisetts. För att möjliggöra jämställdhet i planeringsprocessen från nationell till kommunal nivå måste jämställdhet inkluderas tidigt och inte ses som en separat åtgärd. Således kan jämställdhet inte vara något som endast "checkas av" i genomförandet (Gil Solá 2014).

Larsson och Jalakas (2008) är två som lyfter fram att integreringen av jämställdhet måste komma in i ett tidigt planeringsskede. Med jämställdhetsperspektivet menar författarna att frågor som berör vardagslivet, reproduktion, obetalt arbete och privat sfär också ska diskuteras tillsammans med frågor om produktion, betalt arbete och offentlig sfär. Om kvinnors traditionella erfarenheter negligeras i tidiga planeringsskeden riskerar planerare en tvåfaldig underordning genom att kvinnors traditionella erfarenheter inte synliggörs och genom att en könsneutral översiktlig planering genom sina strukturer låser detaljplaneringen så att kvinnors traditionella erfarenheter inte heller då kan inkluderas.

Kvinnors traditionella erfarenheter...

... 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 barn och äldre samt genomföra hushållsarbete och ge omtanke till de närmaste (komma ihåg födelsedagar och gå på föräldramöten). Aktiviteter som traditionellt sett genomförts av kvinnor.

Vad vet vi om kvinnor, män och transportplanering idag?

Representation, makt och inflytande

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 i avsnittet statistik från den svenska myndigheten Trafikanalys tillsammans med en sammanfattning kring forskning som berör kvinnor, män och transportsystemet.

Representation

Transportplanering har en låg representation av kvinnor i jämförelse med andra sektorer. I statliga organisationer är ca 45 procent kvinnor

I regionala och kommunala organisationer är 30-35 procent kvinnor (Trafikanalys 2022; 2020). Jämställd representation kan vara ett sätt att utveckla jämställdhetsarbetet.

Vikten av att adressera normer också

Även om andelen kvinnor generellt är låg inom transportplanering arbetar fler kvinnor inom transportplanering än tidigare. Trots det är normerna, standarderna och de institutionella förhållandena desamma vilket tyder på att normer också måste adresseras (Joelsson & Lindkvist Scholten 2019). Kvinnor precis som män är skolade i samma normsystem och generellt sett har lika lite kunskap inom jämställdhetsanalyser och genus.

Representation löser inte jämställdheten på egen hand

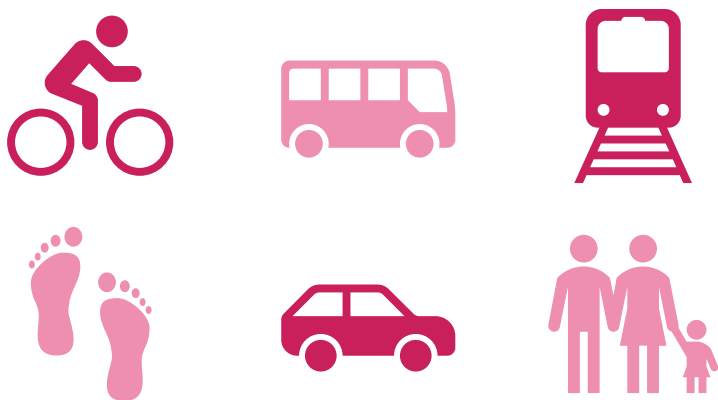
Jämställd representation innebär dock inte att taltid, inflytande och makt fördelas jämt mellan könen.

Normer, inflytande och makt...

... har större påverkan på planeringens utfall än könstillhörighet (Joelsson & Scholten Lindkvist 2019; Kronsell et al. 2016; Gains & Lowdes 2014)

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 bilnehav. Då skillnader i anställning och tillgång till bil elimineras, kvarstår skillnader i mäns och kvinnors resmönster (Havet et al., 2021).



I korthet:

- **Längd på resan** - Män reser längre för alla ärenden än kvinnor, inklusive service- och inköpsresor. Män reser i genomsnitt 58 kilometer per dag, medan kvinnor reser i snitt 38 kilometer per dag (Trafikanalys 2022).
- **Gång och cykelresor** - Kvinnor och män reser ungefär lika långt per person och dag till fots och med cykel (Trafikanalys 2022).
- **Kollektivtrafikresor** - 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).
- **Arbetsresor** – Män gör oftare än kvinnor arbetsrelaterade resor medan kvinnor i större utsträckning gör resor med koppling till det obetalda hem- och omsorgsarbetet.
- **Färdmedlet** - Studier visar att män oftare än kvinnor använder bilen för sina resor, medan kvinnor i större utsträckning använder olika färd sätt för sina resor.
- **Typ av resa** - 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)

Värderingar och normer

Enligt forskning finns det även skillnader mellan kvinnor och män när det gäller attityder och värderingar. Winslott Hiselius et al. (2019) menar att vissa skillnader i värderingar och attityder inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning eller civilstånd men däremot kan förklaras av mäns och kvinnors traditionellt olika roller i den privata respektive offentliga sfären.

Skillnader syns bland annat i värderingar när det gäller hållbarhet. Det framgår bland annat av Naturvårdsverkets undersökning om svenskarnas miljöattityder. Analysen från 2007 visade att skillnaden mellan könen var tydligare inom transportfrågor än andra miljörelaterade ämnen (Kronsell et al. 2019).

Naturvårdsverket har inte redovisat siffrer satta skillnader mellan könen för undersökningarna 2018 och 2021 men utifrån beskrivningen av resultaten framgår 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. Dymén (2014) menar att en logisk förklaring till att kvinnor värderar hållbarhet högre kan vara att de ofta ansvarar för den sociala reproduktionen, eller det som tidigare kallades kvinnors traditionella erfarenheter vilket bland annat omfattar omsorg om hus och hem.

Några exempel på skillnader i värderingar och attityder från Naturvårdsverkets undersökning 2007:

- 80 procent av kvinnorna var villiga att minska sin bilkörning för att bidra till minskade koldioxidutsläpp. Motsvarande siffra för män var 66 procent.
- 75 procent av kvinnorna var villiga att öka sin användning av kollektivtrafik. Motsvarande siffra för män var 53 procent.

Visste du att en jämställd transportplanering kan ge synergieffekter?

Om män reste som kvinnor i Sverige idag så skulle energianvändningen från persontransporter minska med nästan 20 procent (Kronsell et al. 2016)

Trygghet

Trygghetsfrågan kommer ofta på tal när jämställdhet och trafikplanering diskuteras. Under 2021 utsattes nästan tio procent av männen för brott i kollektivtrafiken (Trafikanalys 2022). Enligt Trafikanalys har den objektiva tryggheten i kollektivtrafiken, det vill säga den faktiska risken att utsättas för brott, inte förändrats nämnvärt de senaste åren. Över tid förefaller det ha skett en viss förändring av objektiv trygghet för män, även om metodförändringar gör det svårt att säkerställa statistiskt.

Samtidigt verkar den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken ha förblivit stabil under samma tidsperiod. Kvinnor upplever dock högre otrygghet än män i kollektivtrafiken, trots att män oftare utsätts för brott i kollektivtrafiken eller misshandel på offentlig plats (Trafikanalys 2022; 2020). Så har det sett ut i samtliga mätningar som genomförts av Brottsförebyggande rådet (BRÅ 2023).

Även om kvinnor enligt statistiken löper lägre risk att utsättas för brott än män, är det centralt att i planeringssammanhang förstå de effekter som upplevd otrygghet kan leda till. Upplevd otrygghet kan leda till att människor utvecklar så kallade mobilitetsstrategier för att förflytta sig (Henriksson & Lindkvist 2020), det kan handla om att undvika vissa sträckor, prata i telefon med vänner, gå mer manligt för att undvika att utsättas för trakasserier eller brott. I värst fall kan det leda till att människor begränsar sig genom att inte alls förflytta sig.

Trafiksäkerhet

Ytterligare en skillnad handlar om trafiksäkerhet och riskbeteenden i trafiken. Unga män är överrepresenterade när det kommer till trafikolyckor och löper dubbelt så hög risk att omkomma i trafikolyckor som kvinnor. Män utgör 76 procent av de omkomna i vägtrafiken de senaste tio åren.

Förklaringen är inte enkom att män kör bil i högre utsträckning än kvinnor eftersom antalet omkomna per körd kilometer är drygt dubbelt så hög för män jämfört med kvinnor. Det är inte bara män som drabbas av det egna riskbeteendet, utan 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).

Transportrelaterade resurser

Sedan år 2009 har andelen kvinnliga körkortsinnehavare legat stabilt runt 47 procent av det totala antalet körkortsinnehavare i Sverige (Transportstyrelsen 2022). Andelen personbilar ägs i större utsträckning av män än kvinnor (Trafikanalys 2020).

Trafikanalys har även granskat hur kostnaderna för persontransporter har utvecklats över tid. Drivmedelskostnaderna för bil minskade med 27% mellan 2012 och 2020. (Trafikanalys 2022). 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 prispförändring (Trafikanalys, 2022).

Aktiv transport

Både vuxna och barn rör sig för lite idag, konstaterar Trafikanalys. Knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning uppnår WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet. Högutbildade män är den mest stillasittande gruppen.

Bland barn är den fysiska aktiviteten än lägre, 44 procent av pojkarna och endast 22 procent av flickorna når rekommendationen om 60 minuters fysisk aktivitet per dag (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 transport-systemet bli jämställt?



5. Hur kan transportsystemet bli jämställt?

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. De frågor som tagits fram och som ligger till grund för analysen i avsnitt 6 nedan utgår delvis från de tre punkterna.

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 tillmätts 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.

Metoder och verktyg

Det finns flertal metoder och verktyg för att inkludera jämställdhet. Metoderna och verktögen kan vara användbara och öka hanterbarheten av jämställdhetsfrågan för beslutsfattare och planerare i transportsammanhang.

Samtidigt som verktögen 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.

På kommande sidor redogörs för följande metoder och verktyg:

- Jämställdhetsintegrering som strategi
- Jämställdhetskonskvensbedömning
- Trappan
- 3H-modellen.

Jämställdhetsintegrering

Jämställdhetsintegrering är Sveriges strategi för att uppnå det jämställdhetspolitiska målet. Grunden i jämställdhetsintegrering innefattar att ett jämställdhetsperspektiv finns med i allt beslutsfattande och i alla processer från första idé till utvärdering. Den grundläggande tanken med jämställdhetsintegrering är att systematiskt synliggöra och analysera konsekvenserna ur ett jämställdhetsperspektiv.

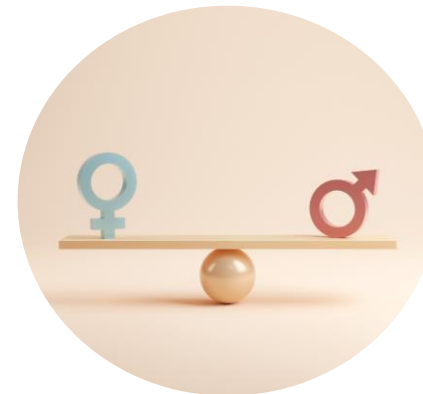
En universell metod för jämställdhetsintegrering saknas, snarare behöver jämställdhetsarbetet anpassas till det specifika arbetet, projektet eller den plan som åsyftas (Faith-Ell & Levin 2013).

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 de deltagande myndigheterna 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 en analys som nyligen genomförts av Lycke & Nyberg (2021). De 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.



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. Verktyget 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 som presenteras i rutan till höger (Halling, Faith-Ell och Levin 2016).

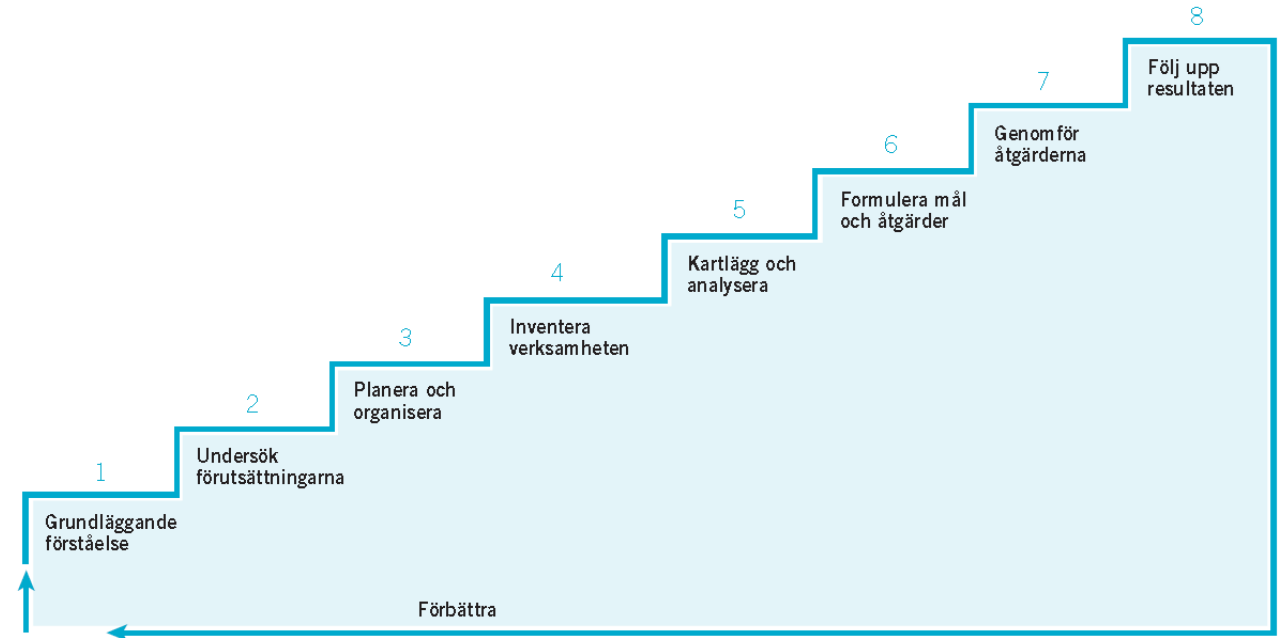
En JKB kan ha fyra primära funktioner:

- **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 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.

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 figuren till höger.



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

Figur 4. Trappan som verktyg för jämställdhet.



Figur 5. 3H-modellen illustrerad.

3H modellen

Det sista verktyget vi ska gå igenom 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. Verktyget 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 verktyget.

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.

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.

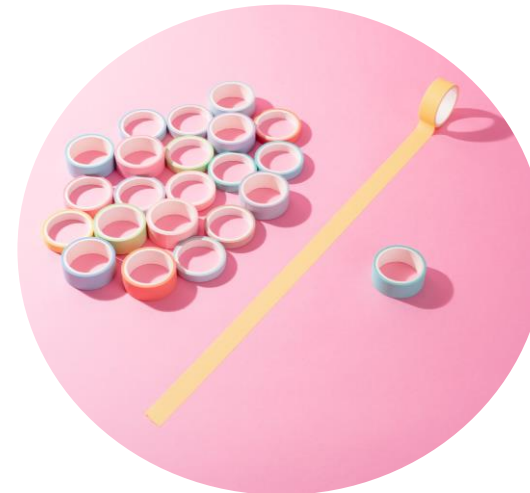
Nedan nämns ett urval av dessa:

- 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.

Mer information finns att hitta på Jämställdhetsmyndighetens hemsida.

Ytterligare vägledning 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 vägledningarna 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. Den 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?



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 de som arbetar med ÄVS-processen inom respektive trafikverksregion, och till de som arbetar med nationell planering. Som ovan nämnt var svarsfrekvensen knappt 36 procent.

Frågorna har tagits fram dels med utgångspunkt i de sex jämställdhetspolitiska delmålen för att kunna bedöma om arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportplaneringen är jämställda, dels utifrån Smidfelt Rosqvists (2020) tre punkter som presenteras i föregående avsnitt.

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.



Trafikverket – utredare inom åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

Totalt svarade tre representanter på enkäten från olika enheter som arbetar med åtgärdsvalsstudier (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.

Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

Majoriteten av utredningsledarna strävar efter en jämn könsfördelning i sitt arbete. Normer inom transportplanering adresseras generellt till liten del idag. I fritextsvaren lyfts att generell kunskap används kring hur kvinnors och mäns attityder till hållbarhet och åtgärder i transportsystemet ser ut. Könsuppdelad statistik används i den mån det är möjligt för att ta fram åtgärdsförslag. Skillnader i attityder och värderingar mellan könen tas i liten utsträckning upp även om en utredare uttrycker att de arbetar med frågan "till stor del".

Kartläggning av attityder och värderingar gällande flickor och pojkar sker idag "inte alls". Samma mönster har identifierats både på kommunal och regional nivå.

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.

Utredningsledarna arbetar varierande med att förstå hur transportsystemet påverkar likvärdig tillgång till arbete och utbildning, en utredningsledare menar att frågan hanteras schablonartat för bil respektive buss, medan en annan menar att perspektivet alltid finns med.

Mål 3 – jämställd utbildning

Jämställdhet i utbildning är inte en central del av ÅVS-planeringen och transportsystemets påverkan på utbildning undersöks i liten utsträckning i dagsläget.

Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och hushållsarbetet

Två frågor har ställts till utredarna när det gäller obetalt hem- och omsorgsarbete. Den ena frågan berör barns självständiga mobilitet för att minska behovet av skjutsande med bil vilket är en fråga som berör både det obetalda hem- och omsorgsarbetet, attityder till hållbart resande och 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.

Utredarna uppger att de arbetar med barns självständiga mobilitet likväl som kartlägger skillnader mellan kvinnor och mäns resmönster. Däremot hanteras barn, kvinnor och män ofta som en homogen grupp oskyddade trafikanter i frågan.

Mål 5 – jämställd hälsa

Jämställd hälsa är inte en central fråga inom ÅVS-planeringen och transportsystemets påverkan på hälsa utforskas i liten utsträckning.

Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Undersökning av grupper som begränsar sin mobilitet på grund av otrygghet i transportsystemet görs i varierande grad, ofta upplevs resurser vara bristande för att genomföra denna typ av analyser. Ett perspektiv som i någon utsträckning inkluderas i ÅVS-planeringen är platser, situationer och utformningar i transportsystemen som kan upplevas som otrygga. Hantering av trygghetsfrågan görs särskilt i tätortsmiljöer. Belysning beskrivs vara ett vanligt sätt att hantera trygghetsfrågan på.

Länsplaneupprättare

Representanter för länsplaneupprättarna består av strategier och infrastrukturstrategier på 8 av de 21 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.

Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

Fem av åtta representanter vet inte om de arbetar med jämn könsfördelning vid dialog med allmänheten. Orsaker som uppges är att det är svårt att styra vilka som deltar. Representanterna menar också att makt och inflytande är mer än representation och innefattar också att värdera attityder, värderingar och vanor. Kunskap kommer främst från forskning och tillgängliga data och statistik men det upplevs svårt att omsätta till regionspecifik praktik. Av den data som samlas in uppger flertalet att analys sker i någon mån, medan endast ett fåtal genomför åtgärder utifrån analyserad data.

Mål 2 – ekonomisk jämställdhet

Länsplaneupprättarna uppges att de arbetar för att undersöka hur transportsystemet påverkar likvärdig tillgång till arbete och utbildning för kvinnor och män i sina regioner. Länsplaneupprättarna använder kunskap om resvanor och attityder hos kvinnor och män för att i längden säkerställa likvärdig tillgång till arbete och utbildning. Detta görs exempelvis i järnvägsprojekt och pendlingsanalyser. Det finns dock ett förgivettagande om att kollektivtrafikprojekt leder till ökat jämställdhet.

Mål 3 – jämställd utbildning

Likvärdig tillgång till utbildning för kvinnor och män beaktas genom exempelvis tillgänglighetsanalyser och projekt, men perspektivet för flickor och pojkar är mindre utforskat. Två regioner uppges att de inte hanterar frågan på grund av resursbrist. Vissa regioner arbetar med ett barnperspektiv, men sällan utifrån flickor och pojkar.

Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och hushållsarbetet

Länsplaneupprättarna uppges att de arbetar med att minska behovet av skjutsande med bil för att främja barns självständiga mobilitet och därmed minska skjutsandet. Kartläggningen av skillnader i resmönster och vanor är begränsad enligt svaren. Många använder generell kunskap (nationell statistik och forskning) om kvinnor och mäns vanor och använder kunskapen som diskussionsunderlag vid dialog med kommunerna. Till viss del har kunskapen börjat användas för att göra platsanalyser i regional skala.

Mål 5 – jämställd hälsa

Hälsoperspektivet och hur det förhåller sig till jämställdhet inkluderas till viss del i länsplaneupprättarnas arbete. Planerarna uppges att det är ett viktigt perspektiv, men ibland hanteras frågan om hälsa enligt "god hälsa för alla" där könsaspekterna inte inkluderas.

Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Frågan om trygghet hanteras på en övergripande skala hos länsplaneupprättarna. Det upplevs svårt att hantera otrygga platser på regional nivå, men enklare i diskussioner med kommuner och kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller tätorter eller kollektivtrafiken. Kunskap samlas in exempelvis via liv- och hälsoenkäter eller kollektivtrafikbarometern.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

Totalt har 16 av 21 tillfrågade representanter för kollektivtrafikmyndigheterna svarat. Representanterna arbetar bland annat på kollektivtrafikförvaltningar, strategisk utveckling, regional samhällsplanering och samhällsutvecklingsenheter. De har befattningar såsom regionutvecklare, trafikstrateger, enhetschefer och kollektivtrafikstrateger. Till skillnad från länstransportplaneupprättarna uppger nio av sexton regionala kollektivtrafikmyndigheter att de inte har jämställdhet som ett uttalat mål i trafikförsörjningsprogrammet. Detta innebär att sju av de totalt 21 tillfrågade regionala kollektivtrafikmyndigheterna har jämställdhet som ett uppsatt mål i trafikförsörjningsprogrammet.

Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

En jämn fördelning finns bland nästintill samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter när det gäller framtagande av trafikförsörjningsprogrammet. När det handlar om dialog med allmänheten så är det sex representanter som inte vet om de arbetar med jämn könsfördelning vid dialog även om majoriteten uppger att de arbetar med det. Vissa har mål kring jämn fördelning vid dialog.

Majoriteten av planerarna uppger att de tar reda på hur attityder, värderingar och vanor skiljer sig mellan män och kvinnor. Det har lett till en rad insatser, bland annat flexibla nattstopp i kollektivtrafiken. Barn behandlas generellt som en homogen grupp.

Mål 2 – ekonomisk jämställdhet

Majoriteten av representanterna svarar att de undersöker hur transportsystemet påverkar likvärdig tillgång till arbete och utbildning. Samtidigt är det två representanter som uppger att de behandlar kvinnor och män som en homogen grupp av "arbetspendlare" och inte tar hänsyn till kvinnors och mäns förutsättningar. Planerarna arbetar med att optimera tidtabeller till arbets- och skoltiders start och sluttider för att underlätta jämställd utbildning.

Mål 3 – jämställd utbildning

Majoriteten av representanterna uppger att de tar reda på möjligheter och villkor till utbildning, studieval och utveckling i regionen. 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.

Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och hushållsarbetet

Återkommande är att regionerna kartlägger vardagens resvanor via kollektivtrafikbarometern och resvaneundersökningar. 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.

Mål 5 – jämställd hälsa

Planerarna uppger att de till liten del tar reda på transportsystemets koppling till hälsa och jämställdhet. 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.

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. Det är vanligt att fokus läggs 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.

Kommuner

På kommunal nivå har enkäterna besvarats av personer som arbetar på enheter eller förvaltningar inom trafikplanering. Inom vilken förvaltning eller enhet varierar mellan kommunerna beroende på organisering. Bland annat finns representanter från samhällsbyggnadsförvaltningar, tekniska förvaltningar, strategisk planering, översiktsplanering, gatu- och fastighetskontor, tillväxtavdelningar och kommunstyrelseförvaltningar. Jämställdhet är enligt svaren ett uttalat mål i 44 procent av översiktsplanerna och i 34 procent av trafikstrategier, planer, program eller policys i 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.

Mål 1 – en jämn fördelning av makt och inflytande

Kommunerna försöker skapa förutsättningar för jämnt deltagande på samråd genom att fundera kring mötestider m.m. Sammantaget uppgår 40 procent att de arbetar för en jämn könsfördelning.

Kommunerna arbetar till liten del med att ta reda på och analysera hur attityder, värderingar och vanor skiljer sig mellan kvinnor och män. Ofta hanteras barn som en homogen grupp i planering och kommunerna belyser att det generellt är svårt att hantera flera perspektiv på samma gång. Kommunerna reflekterar till stor del över vilka normer det är som styr planeringen

Mål 2 – ekonomisk jämställdhet

Ekonomisk jämställdhet i form av likvärdig tillgång till arbete och utbildning är överlag inte en central fråga i planeringen men finns ofta med i strategidokument. Det finns en generell förståelse i kommunerna om mäns och kvinnors resvanor, även om kunskapen inte gäller specifikt den lokala kontexten. Den generella kunskapen används för prioriteringar med koppling till ekonomisk jämställdhet.

Mål 3 – jämställd utbildning

Likvärdig tillgång till utbildning, studieval och personlig utveckling är inte en central del av planeringen. Hänvisningar görs till andra förvaltningar, exempelvis utbildningsförvaltningen för att hantera frågan. I de fall frågan hanteras görs det exempelvis genom sociala konsekvensbedömningar (SKB).

Mål 4 – jämn fördelning av det obetalda hem- och hushållsarbetet

Ungefär 60 procent av kommunerna svarar att de inte kartlägger eller tar reda på skillnader i vardagens resmönster mellan könen. Några kommuner använder generell statistik för att ta reda på hur vardagens resmönster ser ut, medan andra kommuner inte alls tar hänsyn till perspektivet. Arbete med säkra skolvägar är dock något som flertalet av kommunerna arbetar med.

Mål 5 – jämställd hälsa

Ungefär 55 procent av kommunerna arbetar i någon utsträckning med jämställd hälsa kopplat till transportsystemet. I många fall används inte egen data utan det är mer generell kunskap som används, vilket riskerar att leda till generella slutsatser. Bland kommunerna finns tecken på ett större fokus på flickor och pojkar gällande hälsa än vad som framkommer i svaren för de andra målen.

Mål 6 – mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Lokal kunskap om otrygga upplevelser i den egna kommunens transportsystem saknas, istället används generell kunskap. Den stora majoriteten arbetar dock med trygghet kopplat till specifika platser. Flertalet kommuner genomför exempelvis trygghetsvandringar och trygghetsmätningar tillsammans med andra aktörer, såsom polisen och socialtjänsten.

Sammanfattning av nuläget

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

Bland planeringsaktörerna finns en god generell kunskap om hur resvanor och attityder ser ut bland män och kvinnor. Kunskap används till att beakta eller diskutera ett jämställdhetsperspektiv 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 är ett första steg för att kunna arbeta med jämställd transportplanering. Dessvärre framkommer från materialet att kunskapen sällan leder till faktiska åtgärder då det upplevs svårt att omsätta kunskapen till praktik, åtgärder eller nya arbetssätt.

Den generella kunskapen ligger till grund för förenklingar. Ett exempel på förenkling är att kollektivtrafikåtgärder automatiskt gynnar jämställdhet, oavsett vad de innebär i praktiken eller var de genomförs. Denna förenkling grundar sig i kunskapen om att kvinnor reser mer med kollektivtrafik än män, vilket i sak är sant men bortser från andra viktiga faktorer såsom att män reser längre sträckor än kvinnor och att kvinnor ofta använder andra färdmedel också vid sina resor. Förenklingen om att alla kollektivtrafiksatsningar är bra för jämställdheten behöver därför inte vara sann. Att förenklingen används kan komma ifrån brister i vilken data som används och hur den analyseras samt hur stor kunskap respektive planeringsaktör har om kvinnor och män i det egna geografiska området.

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 genom att anpassa 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 tillsammans med andra faktorer, att använda 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.

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.

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.

7. GAP-analys och rekommendationer



Målbild

Målbild för en jämställd transportplanering

Det önskade läget, som här kallas för målbild 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 till höger. De första sex punkterna är de jämställdhetspolitiska delmålen, medan de sista sju punkterna har tagits fram utifrån tidigare forskning.

På kommande sidor presenteras GAP-analysen utifrån respektive målbild (nr 1-13).

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

GAP-analys

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.

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.

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

GAP-analys forts.

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.

GAP-analys forts.

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? Vägghållare 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 geografien 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 geografien 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

GAP-analys forts.

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, policys 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.

GAP-analys forts.

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 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.

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 och värderingar 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 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.

GAP-analys forts.

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 flickor 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 kunskapsspridning och workshops om hur flickors och pojkars inställning inkluderas i planeringen.

GAP-analys forts.

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.

8. Vad är nästa steg på väg mot ett jämställt transportsystem?



Vad är nästa steg på väg mot ett jämställt transportsystem?

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 ökad 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!



9. Referenslista och fördjupande läsning



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). *Vägar till jämställdhet inom kommuners transportplanering. FRÅN FORSKNINGSPRESENTATION 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*. [Gjort på uppdrag av Naturvårdsverket.]

Gullers Grupp. (2018). *Allmänheten om klimatet 2018 – en kvalitativ undersökning om den svenska allmänhetens syn på lösningar för klimatet*. [Gjort 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-El, 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* redigerad 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)jämställt 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

Transportstyrelsen. (2022) *Statistik över körkortsinnehavare efter kön*. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-korkortsinnehavare-efter-kon/>
Hämtad: 2023-10-13

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.