



RES JÄMT

– Tankar kring ett jämfäst transportsystem



Titel: Res Jämt – Tankar kring ett jämställt transportsystem

Publikation: 2005:110

Utgivningsdatum: 2005-09

Utgivare: Vägverket

Författare: Marianne Bull Consulting AB, kapitel 8:2 Karin Svensson-Smith

Kontaktpersoner: Arne Fasth, Christina Hjorth, Vägverket och Jenny Gustavsson Brandt, Banverket

Layout: Lagoon Designbyrå

Tryck: Vägverket, Borlänge

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge

vagverket.butiken@vv.se, telefon: 0243-755 00, fax: 0243-755 50

Den senaste versionen av publikationen finns på Vägverkets webbplats, www.vv.se.

0. Sammanfattning	5
1. Inledning	9
2. Bakgrund	11
2.1. Kvinnors och mäns resmönster	15
3. Vad betyder jämställdhet för trafiksäkerheten?	19
3.1. Könsskillnader i trafikolyckor och körkortsutbildning	19
3.2. Trafikolyckor, beteendeanalys och könstillhörighet?	24
3.3. Trafiksäkerhet och jämställdhet – finns det några samband?	26
4. Underlättar kollektivtrafik för jämställdhet?	29
4.1. Kvinnors och mäns inställning till kollektivtrafik	29
4.2. Tågtrafik - ett jämställt transportslag?	30
5. Är godstrafiken jämställd?	33
5.1. Kvinnors och mäns olika roller i åkeribranschen	33
5.2. Kvinnors underrepresentation inom sjöfarten	34
6. Hur arbetar trafikverken?	36
6.1. Banverket – från rallarkultur till samhällsbyggare	36
6.2. Luftfartsstyrelsen – att inspirera och motivera kolleger	40
6.3. Sjöfartsverket – nya frågor och kunskapsinhämtning	42
6.4. Vägverket – dags för nästa steg?	43
7. Genusforskning och transportpolitik – vad innebär det?	46
7.1. Könsskillnader i beteende och attityder	46
7.2. Regionförstoringens konsekvenser för kvinnor och män	49
8. Vad händer i transportpolitiken?	54
8.1. Transportbeteende och inflytande över beslut	54
8.2. Tio åtgärder för att jämställa transportsystemet	60
8.3. Jämställdhet är en självklarhet men behövs det ett delmål?	66
9. Ett exempel – jämställda kommunikationer	68
Litteratur	71
Kontaktade personer	73

Förord

2001 var ett viktigt år för transportpolitiken i Sverige. Då slog vi fast att hur välformulerad och hur progressiv transportpolitiken än må vara så saknar transportpolitiken kraft om den inte samtidigt genomsyras av ett jämställdhetssträvande. Det var 2001 vi fick det sjätte delmålet om ett jämställt transportsystem. Ett delmål som väcker frågor och ger inspiration.

Regeringens övergripande mål för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom alla väsentliga områden i livet. Det handlar bland annat om att vi ska ha samma möjligheter till ekonomiskt oberoende, villkor för och tillgång till arbete, utbildning och personlig utveckling. Det handlar också om ett delat ansvar för hem och barn.

Kopplingen mellan jämställdhetspolitiken och transportpolitiken innebär att transportsystemet ska vara ett medel för att kvinnor och män ska kunna leva jämställda – att det svarar mot våra transportbehov.

Vi rör oss alla i trafiken. Vi går och vi cyklar, åker kollektivt eller tar bilen till jobbet, när vi behöver handla eller hämta barnen på dagis. Alla behöver vi förflytta oss. Vår förmåga att kunna resa, såväl långt som kort, påverkar i högsta grad vår frihet i vardagen.

Ett jämställt transportsystem ska underlätta såväl kvinnors som mäns vardag, öka våra möjligheter att få ett efterlängtat arbete, studieplats eller att ta del av en inspirerande fritidssysselsättning. Ett jämställt transportsystem ska ge såväl kvinnor som män ökade möjligheter att förverkliga våra drömmar.

När kan vi då säga att transportsystemet är jämställt? Det är inte en lätt fråga att besvara, inte heller hur vi ska nå dit. Jag tror att en bra början är att fundera över vilka vi medborgare är. Vi kan aldrig tala om ett transportsystem för alla så länge vi inte ser att medborgarna i Sverige består av kvinnor och män i olika åldrar, med olika livssituationer, behov och värderingar.

Kvinnor och män måste ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utveckling och utformning och självklart måste kvinnors och mäns värderingar väga lika tungt. Det är en förutsättning för att åtgärderna i transportsystemet ska motsvara våra ibland olika krav och behov. Vi har en viktig uppgift att se till att både kvinnors och mäns behov och värderingar kommer till uttryck vid beslut om åtgärder i transportsystemet.

Det är lätt att med blotta ögat se att transportbranschen är en mansdominerad bransch. Det är enligt min mening viktigt att vi gemensamt lyckas öka kvinnors representation i transportsektorns olika myndigheter och verk, organisationer och företag. Enbart en jämnare könsfördelning är naturligtvis inte någon garanti för att transportsystemet blir jämställt, men bristen på aktiva kvinnor där besluten tas innebär att det är svårt att påverka i grunden inrotade strukturer. En större mångfald i beslutande grupper ger bättre förutsättningar att lyckas forma ett transportsystem som svarar mot alla människors olika behov. Här måste vi hjälpas åt! Staten, kommuner och regioner, näringsliv och branschorganisationer – detta är allas vårt ansvar.

Avslutningsvis skulle jag vilja uppmana dig – läsare – att slå dig till ro en stund. Bläddra fram och bläddra tillbaka. Börja läsa den text som först fångar din uppmärksamhet. Det är min förhoppning att denna skrift som belyser flera viktiga frågor ska hjälpa oss – dig och mig – att finna såväl inspiration som värdefulla uppslag på åtgärder för att öka jämställdheten inom transportsektorn.

De svenska ambitionerna för transportpolitiken är höga. För att klara av att leva upp till våra ambitioner krävs också att vi kan identifiera svårigheterna och ta oss an utmaningarna. Att vi ständigt vill mer. Att vi ständigt vill förbättra. Det är den drivande kraften för utveckling i vårt land. Det gäller även vår strävan mot ett jämställt transportsystem.

Jag är optimistisk. Sverige har goda förutsättningar inför framtiden. Hur väl vi lyckas handlar ytterst om dig och om mig. Om vår vilja till att driva utvecklingen framåt.

Ulrica Messing (s)
Infrastrukturminister

Om uppdraget

Denna rapport har tagits fram på uppdrag av Vägverket och Banverket. Uppdraget har varit att ge ett inspel till en debatt om det transportpolitiska delmålet om ett jämställt transportsystem. Det övergripande syftet är att de båda verken ska få hjälp med att identifiera åtgärder som leder i riktning mot delmålet. Rapporten är baserad på intervjuer med företrädare inom olika transportslag. En av initiativtagarna till rapporten, Karin Svensson Smith (Miljöpartiet), har själv författat sitt avsnitt.

Rapporten speglar synpunkter, idéer och tankegångar från olika aktörer inom transportområdet. Uppdragsgivarna tar inte ställning till några av de enskilda delarna men hoppas på en bred och konstruktiv diskussion som kan leda fram till nya konkreta åtgärder som främjar ett jämställt transportsystem.

0. Sammanfattning

Res jämt behandlar det sjätte transportpolitiska delmålet och har tagits fram på uppdrag av *Vägverket* och *Banverket*. Skriften är baserad på intervjuer med företrädare inom olika transportslag. Ett avsnitt har författats av Karin Svensson Smith. Avsikten är att beskriva varför målet formulerades, vad som hänt därefter samt att diskutera vad som krävs för att arbetet ska kunna utvecklas vidare.

Det sjätte delmålet – jämställda transporter – tillkom genom ett riksdagsbeslut 2001. Bakgrunden till beslutet var de skillnader som konstaterats mellan kvinnors och mäns förutsättningar, villkor och behov inom transportsektorn samtidigt som kvinnors perspektiv var dåligt företrädade vid planering, beslut och förvaltning av transportsystemen. Jämställdhet och transportfrågor hade diskuterats inom *Kommunikationskommittén* (Komkom) och ett förslag till delmål presenterades av *Jämställdhetsrådet för kommunikationer* (JÄMIT). Uppföljningen av det sjätte delmålet genomförs på regeringens uppdrag av *Statens institut för kommunikationsanalys* (SIKA) som också har utarbetat förslag till etappmål. Pådrivande i arbetet med delmålet är *Nätverket för kvinnor i transportpolitiken*.

Kvinnors och mäns resmönster uppvisar både skillnader och likheter, vilket intervjuerna nedan belyser. En viktig fråga är om dagens resmönster också svarar mot kvinnors och mäns resbehov. Ambitionen med rapporten är att komma bortom könsstereotypa schablonbilder till förmån för mer komplexa analyser. Samtidigt illustreras faktiska förhållanden ofta med hänvisningar till generella bilder av kvinnors och mäns beteende vilket blir ett dilemma. Exempelvis har män i högre omfattning tillgång till bil medan kvinnor reser mer kollektivt. Arbetspendlingen innebär längre resor för män än för kvinnor. Det är ett mönster som förklaras av den könsuppdelade arbetsmarknaden och gäller oavsett utbildningsbakgrund och lönenivå.

Trafiksäkerhet

Gunlög Stjerna från *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* (STR) beskriver tydliga könsskillnader i förhållandet mellan trafikolyckor och körkortsutbildning. Unga män klarar körkortsprovet i något högre omfattning än unga kvinnor men några år senare är de unga männen överrepresenterade i allvarliga olyckor och dödsfall. Gunlög Stjerna efterlyser förbättrade körkortstest med möjlighet till uppföljning. Några förslag är att:

- Teoriutbildning bör genomföras i trafikskolornas regi
- Utbildningar behöver behövsanpassas för olika grupper exempelvis för unga män
- Riktade åtgärder bör testas t.ex. begränsning av nattkörning för unga manliga förare
- Unga kvinnor bör synliggöras som föredömen i trafiken
- Studieresor till Finland och Island för att studera körkortsprov och trafiksäkerhet.

Sonja Forward forskar vid *Statens väg- och transportforskningsinstitut* (VTI). Hon anser att studier av beteenden som utgår från hela gruppen kvinnor i jämförelse med hela gruppen män innebär grova förenklingar. Som komplettering bör utöver kön även hänsyn tas till variabler som körvana och exponering som förare. Därför behövs, enligt Sonja Forward, mer kvalitativ forskning för att belysa och förklara olika gruppers komplexa beteende.

Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdirektör på *Vägverket*, beskriver kvinnors och mäns olikartade beteendemönster i trafiken.

En hållbar transportpolitik behöver i högre grad påverkas av kvinnors tänkande eftersom medelålders mäns trafikbeteende och attityder (bilbälte, hastighetshållande, nykterhet) är mer destruktivt ur trafiksäkerhetssynpunkt, säger Claes Tingvall.

Kollektivtrafik

Märta-Lena Schwaiger vid *Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)* visar att kvinnor och män som reser mycket kollektivt också uppvisar likartade attityder till kollektivtrafiken. Vidare menar hon att regeringen mer aktivt skulle utnyttja möjligheten att styra tillsättningar av VD:ar och styrelser med avsikt att uppnå en jämn könsbalans. Märta-Lena Schwaiger betonar ökad kund Anpassning utifrån olika gruppers behov är centralt för utformning av lokaltrafiken.

Helena Leufstadius från *SJ AB* beskriver hur företaget blivit mer kund-anpassat vilket innebär ett större genomslag för kvinnors perspektiv. Hon framhåller bl.a. att tågtrafiken är ett transportslag som kan underlätta för jämställdhet, speciellt för kvinnor som vill utnyttja fördelarna med region-förstoringen. För att uppnå ett förändrat systemtänkande behöver därför *Hela resan-perspektivet* betonas från regeringens sida eftersom ökad samordning mellan transportslagen gynnar jämställdheten, enligt Helena Leufstadius.

Godstrafik

Anna-Karin Neikter vid *Sveriges Åkeriföretag* synliggör kvinnors och mäns olika roller i åkeribranschen. Enligt henne finns det exempel på kvinnliga åkeriägare som är engagerade i personalvård, trafiksäkerhet och miljöfrågor. Stöd till nätverk är insatser som uppskattas av ensamarbetande kvinnor i administrationen. Vidare menar hon att regeringen borde synliggöra goda effekter av jämställdhet som en strategisk framtidsfråga för produktivitet och tillväxt inom branschen. Det finns ingen framtid för branschen om inte både kvinnor och män kan kombinera ledarskap och familj, avslutar Anna-Karin Neikter.

Berit Blomkvist från *Skeppsmäklarna och Women in Shipping and Trading Association (WISTA)* analyserar kvinnors underrepresentation inom sjöfarten och dess betydelse inför framtiden. Att synliggöra goda exempel och stödja nätverk för kvinnor inom sjöfarten är framgångsrika metoder i jämställdhetsarbetet, menar hon, men förändringarna kommer att ta tid eftersom det är en mycket mansdominerad verksamhet.

Trafikverk

Företrädare för alla fyra trafikverken, uttrycker i intervjuerna ett tydligt intresse för vidareutveckling och konkretisering av det sjätte delmålet. Erfarenheter av jämställdhetsintegrering varierar mellan de olika trafikverken.

Lena Ericsson från *Banverket* och Maria Nichani vid *Vägverket* i region Stockholm beskriver hur det sjätte delmålet satt jämställdhetsfrågorna i fokus på helt nytt sätt, även om de också efterlyser tydligare formuleringar från regeringens sida. Studier genomförs, kunddialogen utvecklas, metoder för jämställdhetsintegrering presenteras och en intern kunskapsuppbyggnad sker, om än långsamt. Nästa steg beskriver de som en större utmaning. Hur kan frågorna på ett mer konkret och handfast arbete integreras i den ordinarie verksamhetens olika delar?

Helene Jansson vid *Luftfartstyrelsen* efterlyser konkretisering av det sjätte delmålet; Vad ska uppnås och hur? Hon saknar en mer aktiv utnämningspolitik vilket behövs för att ledningsgrupper ska bli jämställt

sammansatta. Vidare brister kunskaperna i jämställdhet inom sektorn. Ett konsekvent synliggörande av goda exempel och tydliga samband mellan jämställdhet, produktivitet och tillväxt skulle underlätta arbetet med delmålet menar hon.

Björn Waldenström från *Sjöfartsverket* har initierat en kartläggning av beslutsnivåerna inom sektorn. Studien bekräftar enligt honom bilden av mansdominans. Vidare är genuskompetensen begränsad. Regeringen skulle enligt Björn Waldenström kunna underlätta det fortsatta arbetet genom tydligare målformuleringar; vad förväntas trafikverken uppnå med det sjätte delmålet? Han tillägger att jämställdhetsaspekter även bör specificeras i de uppdrag som verket tilldelas via regleringsbrevet.

Genusforskning

Merritt Polk från *Göteborgs Universitet* studerar hur könsskillnader i trafiken påverkar beteende och attityder. Hon menar att delmålet har underlättat stöd till genusforskning. Samtidigt betonar hon att det krävs ett samordnat ansvar för forskningen om genus och transporter samt en tydlig strategi för genusintegrering av övrig transportforskning. Stöd till nätverksbyggen och långsiktigt programutvecklingsarbete är angeläget för genusforskarna enligt henne. Vidare efterfrågas fördjupad forskning som kan förklara kvinnors och mäns beteenden. Målkonflikter mellan miljö och jämställdhet också synliggöras, säger Merritt Polk.

Tora Friberg vid *Linköpings Universitet* forskar kring vidgade arbetsmarknadsregioner och dess konsekvenser för kvinnor och män. Ökad pendling och regionförstoring måste ses utifrån hela hushållets livssituation, och då inte minst utifrån barnens situation, säger hon. För att stärka arbetet med det sjätte delmålet förordar hon tydliga direktiv och bättre uppföljning. Hon efterlyser även mer medel till experiment och pilotverksamhet. Genom god dokumentation kan detta stimulera en lärande process. Goda forskningsmiljöer för området genus- och transportfrågor behöver stöttas för att utvecklas, avslutar Tora Friberg.

Transportpolitiken

Åsa Vagland är verksam vid *SIKA* med bl.a. uppföljning av det sjätte delmålet. Hon är även ordförande i *Nätverket för kvinnor i transportpolitiken*. Åsa Vagland beskriver ett komplext mönster med vissa kvarstående könsskillnader i transportbeteendet samtidigt som kvinnors och mäns beteende blir mer lika. Det är viktigt att komma bortom schablonerna och inte cementera gamla mönster, säger hon. En studie av beslutsnivåerna inom sektorn bekräftar ojämställda förhållande. För konkretiseringen av det sjätte transportpolitiska delmålet är propositionen viktig, säger Åsa Vagland, som har ett antal förslag:

- Alla trafikverkens styrelser och ledningsgrupper borde ha en jämn könsfördelning (40/60).
- Statliga utredningar bör ha en jämn fördelning inte bara i inledningen utan också när betänkandet presenteras.
- Kraven på återrapportering utifrån det sjätte delmålet behöver stärkas upp.
- Fördjupad forskning krävs och en tydlig samordning av ansvaret för genusforskningen inom transportområdet

Karin Svensson Smith (*Miljöpartiet*), *riksdagens trafikutskott*, presenterar i det avsnitt hon författat ett tio-punktsprogram för det fortsatta arbetet med delmålet konkretisering. Hon fokuserar åtgärder som *riksdagen* kan driva. Programmet innehåller följande:

- Staten borde satsa mer på trafiken och mindre på infrastrukturprojekt.
- Flytta skattemedel från flyg till kollektivtrafik.
- Likställ regelsystem och subventioner.
- Ge kvinnliga perspektiv samma tyngd i forskningen.
- Lika andel kvinnor bland transportsektorns företrädare.
- Ge kvinnorna samma möjlighet att påverka.
- Nytt verktyg som prioriterar jämställda och hållbara transporter.
- Jämställ män och kvinnor på vägmärkena.
- Se över sanktionerna så att kvinnors värderingar väger lika tungt.
- Styr förmånsbeskattningen mot lätta, snåla och rena bilar.

Jan-Evert Rådström (moderat), *riksdagens trafikutskott*, är inte negativ till jämställdhet. Han anser dock att det sjätte delmålet ofta fördröjer och försvårar vägnätets upprustning. Delmålet sätter fokus på kvinnors och mäns olikheter. Att ständigt tänka könsuppdelning cementerar fördomar, enligt Jan-Evert Rådström.

Ett exempel

Peter Huledal arbetar vid *Länsstyrelsen i Stockholms län*. Han beskriver projektet *Jämställda kommunikationer* som drivs av olika aktörer gemensamt i regionen med avsikt att uppnå en samordning av jämställdhetsintegrering inom transportsektorn. Den metodutveckling och samverkan som sker i projektet kommer enligt honom att påverka framtida planering. För att genomföra visionen om hållbar regional utveckling krävs därför ett paradigmskifte från nationellt samordnad transportpolitik till ett mer omfattande regionalt mandat, säger Peter Huledal.

1. Inledning

Denna skrift behandlar det sjätte transportpolitiska delmålet. Texten är baserad på intervjuer med företrädare inom olika transportslag. Avsikten är att beskriva varför målet formulerades och vad som hänt samt att diskutera vad som krävs för att arbetet ska kunna utvecklas vidare.

Riksdagen beslutade att transportsektorn skulle bli jämställd i december 2001 – ett specifikt transportpolitiskt delmål formulerades i propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (2001/02:20). Delmålet innefattar representation i olika grupperingar samt att kvinnors och mäns intressen och behov ska påverka politikens utformning. Vad har hänt? Forskning har finansierats, seminarier organiserats och jämställdhetsfrågor återfinns oftare i olika dokument. Viktiga steg men inte tillräckligt menar intervjupersonerna i denna skrift. De beskriver diskussioner som pågår inom sektorn och i *Nätverket för kvinnor i transportpolitiken*. Det finns därför ett intresse att förtydliga delmålet och dess innebörd och konsekvenser för att tydligare konkretisera arbetet med delmålet genomförande.

Kvinnors och mäns resmönster uppvisar både skillnader och likheter, vilket intervjuerna belyser. Ambitionen med rapporten är att komma bortom könsstereotypa schablonbilder till förmån för mer komplexa analyser. Samtidigt illustreras faktiska förhållanden ofta med hänvisningar till generella bilder av hela gruppen kvinnor i jämförelse med hela gruppen män vilket blir ett dilemma.

Utgångspunkter för skriften är följande frågeställningar: Varför behövs det ett speciellt delmål för jämställdhet inom transportpolitiken? Vilka konsekvenser har delmålet fått? Hur kan delmålet ytterligare konkretiseras? Vad kan trafikoperatörerna göra? Ett trettiotal kvalitativa intervjuer har genomförts av sociologen Marianne Bull som också skrivit rapporten med undantag för Karin Svensson Smiths avsnitt. Karin Svensson Smith, Lars Darin, Arne Fasth, Hjalmar Strömberg, Sofia Lindfors har ingått i en referensgrupp.

Ingemar Skogö, generaldirektör vid *Vägverket*, formulerade vikten av det sjätte delmålet enligt följande:

Vägar planeras av medelålders manliga vägingenjörer. Det sjätte delmålet innebär att jämställdhetsfrågorna fått uppmärksamhet såväl internt som externt. Delmålet behöver synliggöras ytterligare eftersom vi fortfarande famlar. Skriften om hur trafikmärken visar kvinnor och män är ett intressant initiativ som väcker diskussion. Mycket handlar om psykologi och väldigt invanda mönster.

Vad innebär det sjätte delmålet? Frågan ges uppmärksamhet men det är svårt att komma bortom det som borde vara självklarheter dvs. sammansättning av olika grupper trots kunskap om att jämställda miljöer fungerar bäst. Kvinnor måste bli mer delaktiga i beslut och planering. Fler kvinnor rekryteras som chefer vilket hänger samman med samhällsförändringar men delmålet har definitivt bidragit och påverkat attityder.

Den goda resan¹ innebär ökade möjligheter att synliggöra hur transportsystemet fungerar för olika grupper vilket resulterar i förbättringar för alla. Mer forskning är intressant men vi måste

¹ Visionen *Den goda resan* utgår från de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt: tillgängligt transportsystem, hög transportkvalité, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. *Den goda resan* innebär säkra, effektiva och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv. *Den goda resan* genomförs i samverkan mellan olika transportslag. Målet är ett hållbart transportsystem.

också bli bättre på att använda resultaten. Förtydligas målet i propositionen så underlättar det arbetet. Vad är det konkret som regeringen vill att trafikverken ska uppnå?

Bo Bylund generaldirektör vid Banverket anser att det sjätte delmålet påverkat verksamheten enligt följande:

Banverket har sitt ursprung från en teknikoriterad, manlig "rallarvärld". I takt med samhällets förändringar har självklart även den världen förändrats. Fortfarande är en klar majoritet i järnvägssektorn män. Men för varje år så ökar andelen kvinnor. Samtidigt har det blivit en självklarhet att järnvägen är ett kundorienterat system för både kvinnor och män. Vi måste hela tiden bli bättre på att titta även utanför järnvägsspåret och öka förståelsen om exempelvis de krav som hushållen har. Öka möjligheterna för att "hela resan" ska bli ett stöd i vardagslivets behov av att knyta ihop olika aktiviteter med varandra. Ge effektiva valmöjlighet mellan olika transportsätt där restiden kan nyttjas på ett bra sätt samtidigt som förflyttningen sker. Där det är självklart att män och kvinnor kan ha olika önskemål. Allt detta kräver att vi ökar våra sammanlagda kunskaper för att utveckla det kollektiva transportsystemet där järnvägen är en viktig del.

Ett jämställt transportsystem handlar för Banverkets del om att vi vill skapa ett effektivt och högkvalitativt järnvägstransportsystem. På lite längre sikt handlar det om att tillskapa en jämnare representation av kvinnor och män i beslutande organ. Förutom att det är en demokratifråga, ger det förbättrade förutsättningar för ett bredare och bättre beslutsunderlag i Banverkets arbete, samtidigt som det ökar verkets trovärdighet.

På kort sikt handlar Banverkets arbete i stor utsträckning om att öka den interna och externa kunskapen om jämställdhet inom transportsektorn. I Banverkets planerings- och beslutsstrukturer ska kvinnors och mäns värderingar vara lika mycket värda. Banverket måste därför identifiera informella strukturer och bygga upp regler och förhållningssätt som innebär att jämställdhetsaspekter ständigt är närvarande i planering, beslut och förvaltning av transportsystemet. En fortsatt satsning på kollektiva transportmedel, där järnvägen utgör en viktig del, är en förutsättning för att delmålen om jämställdhet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, positiv regional utveckling och god miljö ska kunna uppnås.

2. Bakgrund

Jämställdhet avser förhållanden som rör kvinnor och män. *Regeringen* prioriterar jämställdhet vilket beskrivs i *Jämställdhetspolitiken inför 2000-talet* och handlingsplanen för de olika politikområdena *Jämt och ständigt*. Det övergripande målet för den svenska jämställdhetspolitiken kan sammanfattas som att kvinnor och män ska ha lika möjligheter, rättigheter och skyldigheter på livets alla områden. Jämställdhet rör rättvisa och fördelning av ekonomisk samt politisk makt. Demokrati ska uppnås genom att kvinnor och män värderas lika. Jämställdhet avser även verksamhetsmässiga kvalitetsfrågor. En långsiktigt hållbar utveckling förutsätter därför att såväl kvinnors som mäns intressen och behov tillvaratas. Regeringens strategi för *jämställdhetsintegrering (gender mainstreaming)* innebär att alla politikområden ska genomsyras av ett jämställdhetsperspektiv. Det innebär att jämställdhet ska tydliggöras och beaktas inom alla politikområden inom såväl regeringens verksamhet som statliga myndigheter och verk.

Varför jämställdhet och transporter?

Det är välkänt att kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt i flera avseende. Skillnaderna gäller antal, längd, restid, färdmedel och syfte med resan; olikheter som förklaras utifrån kvinnors och mäns vardagsliv, normer och värderingar, men också utifrån den fysiska strukturens utformning. Samtidigt är transportsektorn klart mansdominerad på såväl verksamhetsnivå, som inom branscher och intresseorganisationer. Tanken med jämställdhetsintegrering innebär att alla politikområden, dvs. även transportpolitiken, ska genomsyras av jämställdhet.

Förarbete och lobbying hade betydelse

Diskussioner kring jämställdhet och transporter fördes i *Kommunikationskommittén* (Komkom). *Komkom* vars arbete föregick propositionen 1997/98, samarbetade med projektet *Kvinnor, kompetens och kollektivtrafik (3K)*. Projektet, som leddes av Lisa Warsén, initierades 1995 av *Landstingsförbundet*, *Svenska Kommunförbundet (SKF)* och *SLTF*. *Avsikten* var att synliggöra hur kvinnors kompetens kunde förbättra utformningen av en kollektivtrafik för alla. *3K-projektet* drev ett aktivt opinionsbildande arbete med fokusgrupper, konferenser och utbildningar. ”Gender” och egentligen kvinnofrågor stod i centrum berättar Lisa Warsén.

-Hur såg kvinnor på transportfrågorna? Arbetet utgick ifrån *Hela resan-perspektivet*. Trygghet och tillgänglighet ska gälla under hela resan oavsett byten mellan olika transportslag. Det är ju bra om det finns tåg, men hur tar sig kvinnor till stationen om mannen har bilen.

Komkom ville uppmärksamma jämställdhetsfrågorna inom transportområdet och arrangerade en konferens i riksdagen på temat *kvinnor och transporter* med medverkan av olika forskare berättar Karin Svensson Smith, ledamot i riksdagens trafikutskott. Hon beskriver diskussioner som fördes bland kvinnliga riksdagsledamöter från olika partier. De diskuterade transportpolitiken och dess konsekvenser för kvinnor och män. Frågor ställdes i dessa samtal kring hur skulle skillnader och likheter skulle kunna synliggöras bättre? *Komkom* hade föreslagit ökad forskning inom området, om t.ex. kvinnors och mäns värderingar i transportpolitiska frågor och könsneutrala beslutsmodeller. Enbart forskning hjälper dock inte menar Karin Svensson Smith som aktivt drev frågorna i riksdagen, utan mer fokus behövs på kvinnor och män i transport- och kommunikationsfrågorna.

Ett råd för jämställdhet föreslås

Inom *Komkom* föddes tanken om ett råd för jämställdhetsfrågor inom transport och kommunikationsområdet berättar June Lindahl, som var sekreterare i rådet för *Jämställdhetsfrågor inom transport och IT-tjänster (JÄMIT)*. Med inspiration av *mainstreamings-tanken* som presenterats vid FN konferensen i Peking 1995, drev *Komkom* och *3K* att jämställdhetsfrågorna skulle synliggöras och integreras inom transportområdet. Olika utfrågningar genomfördes på myndigheterna, men mycket lite hände konkret och många var skeptiska och undrande enligt Lisa Warsén.

I juni 1998 beslutade riksdagen om propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (proposition 1997/98:56), som behandlade mål och riktlinjer för politikområdet. Transportpolitiken skulle bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling i Sverige. I propositionen betonades att transportsystemet skulle ses som en helhet och att transporter ska syfta till att uppnå överordnade välfärds mål. Flera åtgärder förordades i denna, bl.a. att ett råd knöts till regeringen för att belysa jämställdhetsfrågor i transport- och kommunikationspolitiken.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhälls-ekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet. Fem delmål var kopplat till det övergripande målet: tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling.

JÄMIT utvecklar metoder och strategier

Ett särskilt råd inrättades av regeringen, i oktober 1999 - *JÄMIT*. I uppdraget ingick att följa upp olika jämställdhetsfrågor på lång och kort sikt samt lämna förslag på åtgärder som syftar till att stärka jämställdheten inom kommunikationssektorn. Utredningen gjorde en dokumentation av nuläget inom området. Kvinnors och mäns resmönster synliggjordes liksom transportsektorns könsmissiga sammansättning. Dessutom presenterades strategier och metoder för jämställdhetsintegrering, vilket skulle kunna fungera som en pilotmodell även inom andra politikområden.

Görel Thurdin, *JÄMIT*:s ordförande är besviken över att utredningens underlag och förslag inte använts i någon större omfattning. Hon beskriver hur de systematiskt arbetade sig igenom transport- och IT-frågor. I kommunikationen med verk och myndigheter mötte utredarna företrädare för en mansdominerad teknisk värld, som var ovana vid jämställdhetsfrågor och dess relevans i verksamheten. Jämställdhetsfrågan diskuterades med aktörer i transportsektorn vid otaliga möten och seminarier. "Ibland blev det riktiga kulturkrockar", säger Görel Thurdin.

Under arbetet upptäckte *JÄMIT* dessutom att regeringen inte styrde myndigheterna mot jämställdhet dvs. inga krav ställdes och ingen återrapportering gjordes.

Inom utredningen fördes diskussioner kring hur styrningen skulle kunna förbättras och jämställdhetsfrågorna ges tyngd och dignitet. *JÄMIT* föreslog därför en uppstramning av regeringens styrning genom att jämställdhet skrevs in i regleringsbrev och myndighetsinstruktioner samtidigt som tydligare krav ställdes på återrapportering.

Inom utredningen fördes även diskussioner kring jämställdhetsfrågans status, berättar Görel Thurdin. Hur skulle jämställdhet kunna ges samma tyngd som tekniska aspekter i de transportpolitiska delmålen? Samtalen resulterade i utarbetandet av ett förslag till ett nytt delmål.

Det sjätte delmålet

Juni 2001 lämnades slutbetänkandet (SOU 2 001:44). I Näringsdepartementets pressmeddelande citeras utredningen ordförande Görel Thurdin:

”Jämställdhet handlar inte enbart om representation eller om lagstiftning. Det räcker inte att regeringen har nått målet varannan damernas i toppen av det demokratiska Sverige. Det målet måste också följas upp i myndigheter och i organisationen under.”

För att skapa förutsättningar för en fortsatt integrering av jämställdhet inom transportpolitiken menade *JÄMIT* att det krävdes att frågan uppmärksammas långsiktigt, fortsätter Görel Thurdin. *JÄMIT* föreslog därför ett sjätte transportpolitiskt delmål och riksdagen beslutade enligt förslaget i december 2001. Delmål 6 – ett jämställt transportsystem innebär:

Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Avsikten med delmålet var inte att isolera jämställdhetsfrågorna utan tvärtom skulle detta genomsyra såväl övergripande mål som övriga delmål. Sverige var först i världen med att formulera ett jämställdhetsmål inom politikområdet transporter och kommunikationer. Det sjätte delmålet formulerades dessutom strategiskt. Det synliggör både *kvinnor och män* samtidigt som det täcker olika aspekter: transportbehov, representation och värderingar. Kvinnor och män besitter idag olika livserfarenheter och därför behöver transportsystemet utformas så att det svarar mot allas *transportbehov*. Dessa olika erfarenheter ska även *påverka* planerings- och beslutsnivåerna. Tolkningen av ordet *värderingar* är mer problematisk vilket också illustreras i rapportens intervjuer. Allas lika värde är en demokratisk hörnsten. Diskussionen rör huruvida kvinnors och mäns värderingar är evigt könsbundna eller en effekt av deras aktuella livserfarenheter. I det senare fallet skulle användningen av ordet *intressen* vara mer tydliggörande.

Delmålet består av två delar berättar Lisa Warsén, som var ledamot i *JÄMIT*. Ett jämställt transportsystem ska uppnås och säkras genom förekomsten av en jämn balans av kvinnor och män i olika ledningsgrupper. Balansen är nödvändig för att kvinnors perspektiv ska ha en chans att påverka den mansdominerade transportbranschen, säger hon. Lisa Warsén anser att målet också haft betydelse och förändrat attityder.

-Män i ledande positioner inser att det inte är självklart att de driver och behärskar kvinnors perspektiv utan anser att jämställda forum fungerar bättre.

Ett nationellt beslut om ett specifikt delmål är en tydlig markering som väger tungt, säger Lisa Warsén.

-I kulturen på tekniska myndigheter är det självklart att följa regelverket. Det som står i regleringsbrevet följs upp och återrapporteras. Utmaningar kvarstår dock. Att följa regleringsbrevet räcker inte. Hela organisationer måste dessutom omfattas av detta synsätt och ha tillgång till kompetens i jämställdhetsfrågor. Frågorna måste ut i regionerna.

Utbildning inom trafikverken är nödvändig, påpekar Lisa Warsén. Det behövs enkla verktyg och olika metoder. *3R-metoden* (representation, resurser, realia) som utvecklades av SKF är ett redskap, samrådsfrågor är ett annat. Ofta är det tre fjärdedelar män på Banverkets samrådsmöten, säger Lisa Warsén. Hon efterlyser en utveckling av mötesformer för att både kvinnor och män ska vilja delta?

Fokus på jämställdhetsfrågorna har ställt krav på att se människors resande utifrån ett helhetsperspektiv. Det talas mycket om *Hela resan-perspektivet*, men ingen har beskrivit vad detta betyder i praktiken, tillägger Lisa Warsén. Ska *hela resan* bli allvar krävs samverkan mellan myndigheter och med trafikoperatörerna. Hon menar även att ökad samverkan mellan myndigheternas styrelser vore intressant. Människors resande innehåller olika färdmedel: buss, bil och tåg. Därför behövs ett system för bra biljetter och trygghet under hela resan. Att kombinera sektorsuppgifter och produktion är en utmaning. Om det lyckas kanske visionen om jämställda transporter är genomförbar, avslutar Lisa Warsén.

Vad visar uppföljningen?

Jämställdhetsmålet skrevs in i myndigheternas instruktioner och regleringsbrev vilket även gäller för trafikverken (*Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket* och *Vägverket*), som också ställs inför årliga åiterrapporteringskrav.

SIKA och trafikverken har regeringens uppdrag att utveckla och följa transportpolitiska mål och delmål. En arbetsgrupp med trafikverkens jämställdhetshandläggare och *SIKA* träffas regelbundet. *SIKA*:s rapportering sker årligen baserad på trafikverkens årsrapporter. Regeringens tydligare krav på åiterrapportering har påverkat i trafikverkens verksamhet. Trafikverken avsatte exempelvis medel till olika forskares verksamhet. Tora Friberg studerade regionförstoringstanken, Merritt Polk attityder och Birgitta Andersson trygghetsfrågor ur ett genusperspektiv. Vidare genomförde konsultföretaget *Markör* en studie av könssammansättning på olika beslutsnivåer i sektorn och inom sjöfarten.

SIKA utarbetade 2002, inom ramen för ett regeringsuppdrag, förslag på preciseringarna av delmålet i praktiskt användbara etappmål. Förslaget innebar bl.a. följande konkretiseringar:

- Utarbeta planeringsanvisningar åt kommuner, trafikhuvudmän med avsikt att skapa ett tryggare transportsystem.
- Analysera planerade åtgärder i transportsystemet utifrån jämställdhetssynpunkt och redovisa olika effekter för kvinnor och män.
- Precisera mål för andelen kvinnor i olika funktioner inom trafikverk och centrala myndigheter. Genomför systematiska genomgångar av arbetssätt och rutiner.

Nätverket driver på

Nätverket för kvinnor i transportpolitiken bildades i maj 2002 för att bidra till att förverkliga det nya transportpolitiska delmålet.

Karin Svensson Smith i riksdagens trafikutskott och Monika Öhman från *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* tog initiativet och bjöd in kvinnor som var engagerade i transport- och kommunikationsfrågor. Nätverket består av ett hundratal kvinnor verksamma som politiker, yrkesverksamma eller frivilligt engagerade i transportfrågor. Det fungerar som en mötesplats för information och diskussion om transportpolitiska frågor. Flera seminarier har arrangerats kring olika tema som berör jämställdhet och transporter. Några exempel är trängselavgifter, forskning och jämställdhet, åkerinäringen samt jämförelser mellan transportsektorn i

Sverige och Norge. En konferens kring den transportpolitiska propositionen planeras under 2005.

2.1. Kvinnors och mäns resmönster

Kvinnors och mäns resmönster uppvisar, som tidigare påpekats, både likheter och olikheter. Avsikten med avsnittet är att ge en överskådlig bild av faktiska förhållanden och därför presenteras enbart generella mönster. Dessa utgår i huvudsak från jämförelser mellan hela gruppen kvinnor och hela gruppen män.

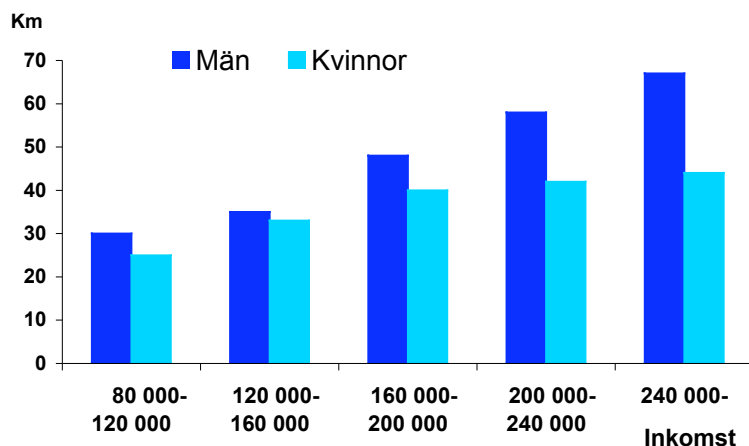
Män innehar körkort i större utsträckning än kvinnor. De största skillnaderna i körkortsinnehav återfinns bland förare över 60 år. Av kvinnorna (16–84 år) har 79 procent tillgång till minst en bil medan motsvarande siffra för män är 85 procent enligt Vägverkets årsredovisning. Även i användningen av bilen noteras vissa skillnader vilka delvis kan förklaras utifrån den könsuppdelade arbetsmarknaden. Män reser oftare med bil till och från arbetet (63 procent) samt i arbetet (29 procent) medan motsvarande siffror för kvinnor är 52 procent och 16 procent. Kvinnor använder bilen något mer för inköp (88 procent) och för att skjutsa barn till dagis och skola. Motsvarande siffra för män är 83 procent.

Regionförstoringsfrågan

Regionförstoring innebär enligt *Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande* (SOU 2000:87) största möjliga utvidgning av det geografiska området för lokalt samspel mellan människor och företag.

Regionförstoringsfrågan diskuteras ofta i samband med regional utveckling och tillväxt speciellt i storstadsnära regioner som Mälardalen, Storgöteborg och Öresund. Fenomenet innebär en ökad pendling genom att fler förväntas pendla längre. Samband mellan inkomster, utbildning och pendling är belagt i forskningen. För män finns dessutom ett tydligt samband mellan ökat resande och högre inkomst. Kvinnor reser i mindre omfattning och sambandet med inkomst är betydligt svagare. Nedanstående diagram är hämtade från skriften *Den nya ekonomiska geografien* som ges ut av *Västra Götalandsregionen (VGR)*.

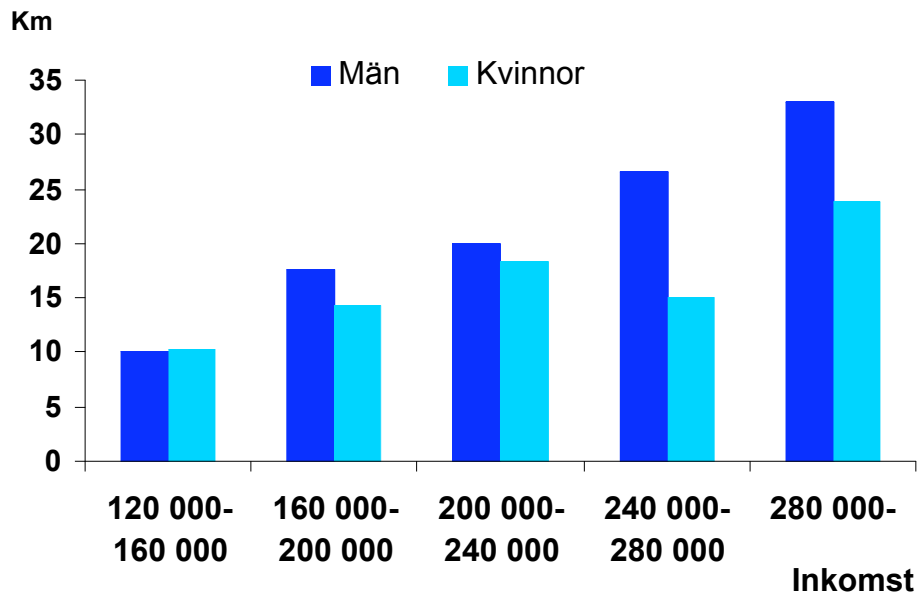
Genomsnittlig reslängd per dag och invånare. Hela landet. 2001



Källa: SIKA, SCB.

Män pendlar betydligt längre än kvinnor och oftare med bil. Det innebär att män också färdas betydligt längre avstånd inom ramen för ungefär samma pendlingstid.

Pendlingsavstånd i km per arbetsdag. Hela landet. 2001

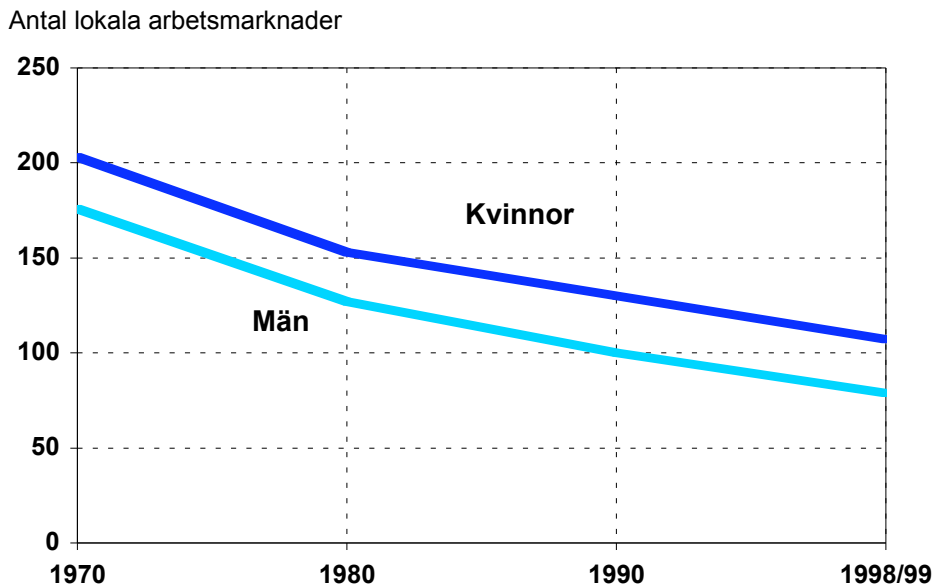


Källa: RES 2001, SCB.

Tendensen till ökad pendling innebär att antalet lokala arbetsmarknadsregioner minskar för både kvinnor och män. Minskningen av antalet arbetsmarknadsregioner sker dock snabbare för män och speciellt för de högutbildade männen.

Kvinnor pendlar i genomsnitt betydligt mindre än män oavsett inkomstnivåer och därmed är också kvinnors arbetsmarknadsregioner fler till antalet och avsevärt mindre.

Utveckling av antal lokala arbetsmarknader för kvinnor och män. Hela landet



Källa: SCB, SIR och Temaplan AB

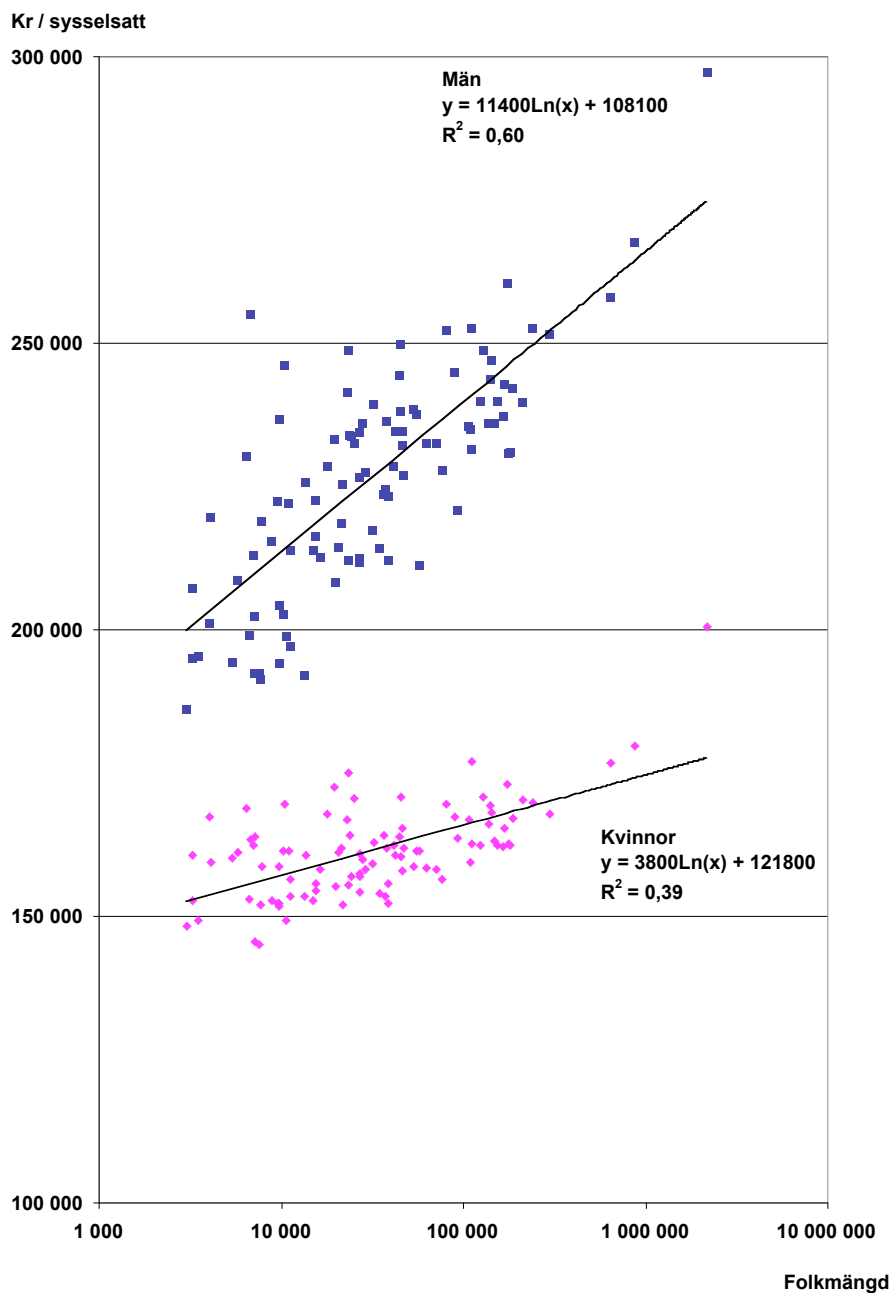
I tabellen sammanfattas utfallet för hela landet grundat på 1998/1999 års pendlingsmönster. Tendenserna är tydliga. Kvinnors lokala arbetsmarknadsregioner är fler både för hög och lågutbildade. Skillnaden mellan högutbildade kvinnor och män är avsevärt större än mellan lågutbildade.

Antal lokala arbetsmarknader. Hela landet 1998/99

Utbildning	Kvinnor	Män	Samtliga
Högre	81	47	71
Lägre	142	98	124
Samtliga	107	79	100

Källa: Specialbearbetning av pendlingsstatistik, SCB.

Lön per sysselsatt och regionstorlek. Kvinnor och män. År 2000



Källa: Specialbearbetning av kontrolluppgifterna, SCB och Temaplan AB

Sambandet mellan lön och pendlingsbenägenhet är svagt för kvinnor vilket kan förklaras utifrån den könsuppdelade arbetsmarknaden. Kvinnor arbetar i högre grad i offentlig sektor och män återfinns oftare i privat verksamhet. En sjuksköterska, daghemsföreståndare eller lärare uppnår inte högre lön genom ökad pendling. Inom den privata sektorn är lönerna mer differentierade vilket gynnar en ökad pendling.

3. Vad betyder jämställdhet för trafiksäkerheten?

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) är oroade över unga manliga körkortsinnehavares överrepresentation i allvarliga olyckor. Gunlög Stjerna, som ansvarar för press- och utredningsfrågor inom STR, ser samband mellan olycksökningen och regelförändringar som medfört att andelen som inte genomgår trafikskolornas utbildning ökar. Claes Tingvall är trafiksäkerhetschef på Vägverket och menar att kvinnors och mäns beteende följer ett mönster som varit stabilt under många år. En bild som delvis ifrågasätts av Sonja Forward som är trafikpsykolog och forskningschef för trafikanters mobilitet och säkerhet vid Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI). Hon menar att studier baserade på jämförelser mellan hela gruppen kvinnor och män ger en förenklad och missvisande bild. Beteende i trafiken behöver problematiseras utifrån körvana och exponering, säger Sonja Forward.

3.1. Könsskillnader i trafikolyckor och körkortsutbildning

Det sjätte delmålet tillkomst var en viktig markering i transportpolitiken och avgörande för att jämställdhet skulle komma på agendan, betonar Gunlög Stjerna från STR. Hon menar att Nätverket för kvinnor i transportpolitiken spelar en central roll eftersom det i allt förändringsarbete behövs en blåslampa. Någon som driver på och bevakar så att det inte slutar med enbart en tjugisig målformulering. Det måste hända något konkret enligt Gunlög Stjerna. Att se transportfrågor ur ett jämställdhetsperspektiv är kontroversiellt och ovant. Cirka 70 procent av trafiklärarna är män och många reagerar på mina presentationer, samtidigt som de noterar de ökande olyckstalen säger, Gunlög Stjerna.

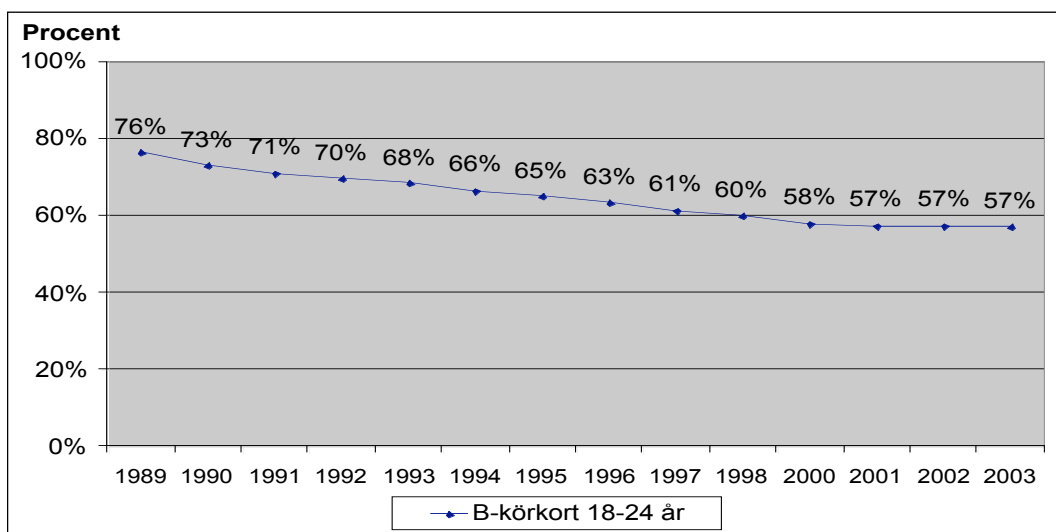
Nollvisionen

Regeringen initierade 2002 *Nationell samling för trafiksäkerhet* med syfte att sänka olyckstalen genom att bl.a. förbättra efterlevnad av gällande hastighetsgränser, ökad trafiknykterhet, ökad användning av bilbälte samt en säker mopedtrafik. Alla trafikaktörer (myndigheter, intresseorganisationer etc.) har ett ansvar för arbetet som samordnas av Näringsdepartementet. I samband med framtagandet av ett åtgärdsprogram bestämde STR att titta närmare på trafikolyckor och trafikskolornas roll, berättar Gunlög Stjerna. Gick det att visa på samband mellan olika slags trafikolyckor, ålder och kön? Vad kunde trafikskolorna göra? Behövde utbildningsinsatser förstärkas för att motverka unga förarens olyckor? Statistiken insamlades för perioden 1994 – 2001 och visar således på förändringar under åtta år. Siffrorna visar på ett tydligt, skrämmande och något överraskande mönster.

Ungas trafikolyckor och trafikdöd ökar:

- 42 procent fler 18-24-åringar dog i trafiken år 2003 jämfört med Nollvisionsåret 1997 (Vägtrafikinspektionen jan 2003).
- Olyckor med döda eller svårt skadade med 18-24-åriga förare inblandade nästan fördubblades 1998-2002 (SIKA, SCB.)

Andel 18–24 åringar med B-körkort åren 1989-2003²

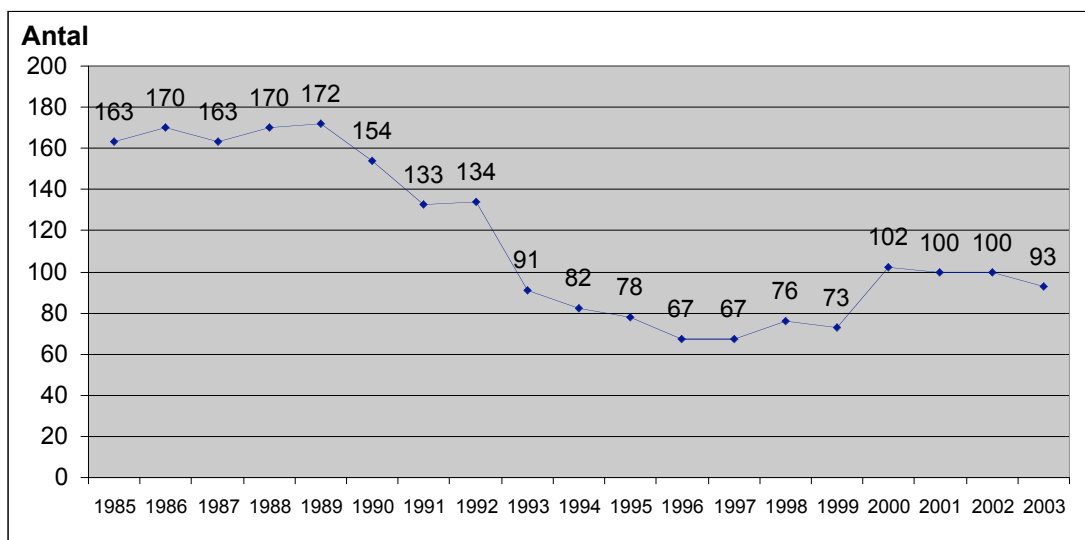


Källa: Vägverket

Unga män och svåra olyckor

Unga män klarar körkortsprovet i något högre omfattning än de unga kvinnorna, men efter körkortsprovet är de unga männen överrepresenterade i olycksstatistiken, speciellt i allvarliga trafikolyckor som leder till dödsfall och svåra skador. Unga kvinnor är inte inblandade i allvarliga olyckor i samma utsträckning.

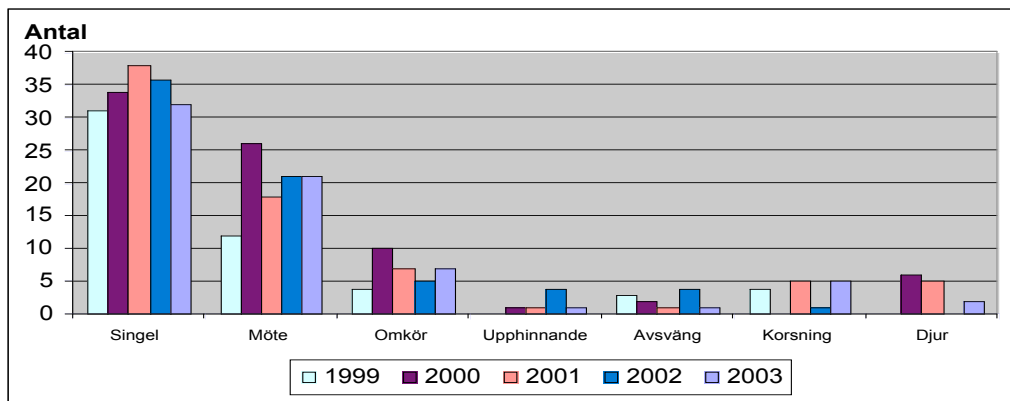
Dödade 18-24 åringar i vägtrafiken, åren 1985-2003



Källa: Vägverket

² Andelen var 59 procent 1999.

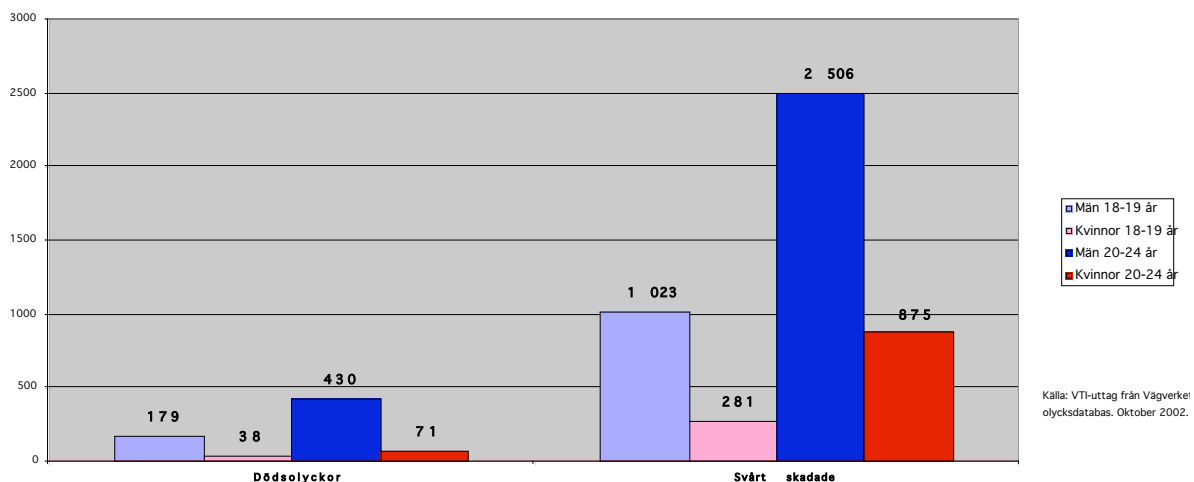
Dödade 18-24 åringar i personbil per olyckstyp åren 1999-2003



Källa: Vägverket

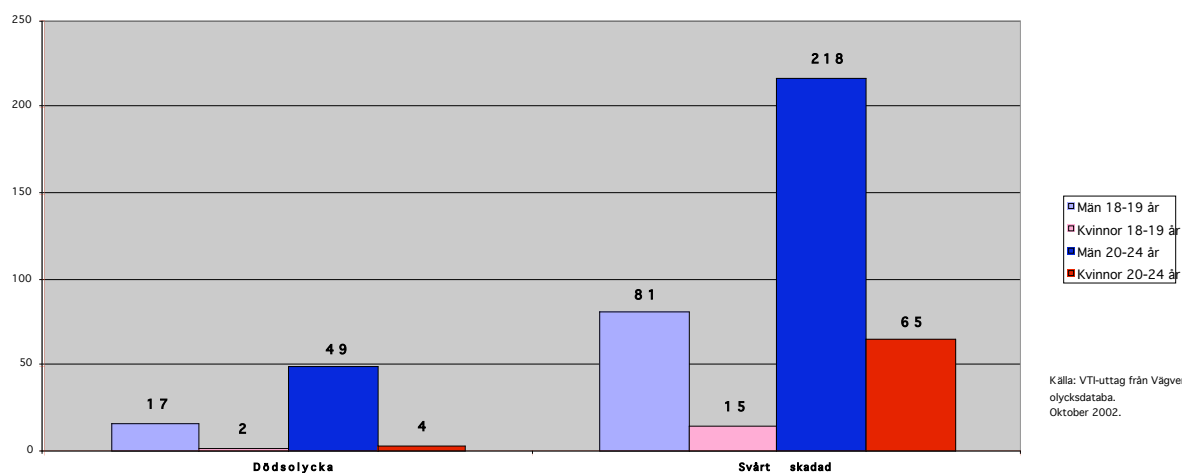
Länge har skillnaden mellan könen förklarats med att fler unga män kör bil och att de färdas längre sträckor samt tar körkort tidigare. En skillnad, som enligt Gunlög Stjerna inte längre fungerar som enda förklaringsfaktor. Något fler unga män tar visserligen körkort och de kör något mer än unga kvinnor. Körsträckan är cirka 1.7 ggr längre för männen enligt RESdata vilket inte förklarar varför unga män fem till elva gånger oftare än unga kvinnor hamnar i t.ex. svåra trafikolyckor, singelolyckor, tillbud vid omkörningar och med oskyddade trafikanter, säger hon. Nio av tio förare, som hade alkohol i blodet vid dödsolyckor eller som grips av polis för rattfylla, är män medan kvinnor utgör undantag. 48 procent av de unga bilförare som dödas är alkoholpåverkade (2003 Obduktionsdata).

Personskadeolyckor 1994 – 2001 för kvinnor och män



Källa: VTI-uttag från Vägverket olycksdatabas. Oktober 2002.

Olyckor med oskyddade trafikanter uppdelade på kvinnor och män



Källa: VTI-uttag från Vägverkets olycksdatabas, Oktober 2002.

Unga män är mycket oftare inblandade i olyckor med oskyddade trafikanter än unga kvinnor. Det gäller särskilt dödsolyckor med gående, vilket visas här, men också dödsolyckor med cykel/moped.

Under den period som studerats har antalet dödade dessutom ökat inom gruppen unga förare (18–24 år) vilket tyder på ett ökat riskbeteende hos framförallt de unga männen, menar hon. 42 procent fler unga människor dog i trafiken enligt *Vägtrafikinspektionen 2003* i jämförelse med *Nollvisionsåret 1997*. Hur kan unga kvinnors och mäns olika beteende och riskbenägenhet förklaras? Det handlar dels om könsbundna värderingar men också om förändrade förutsättningar för körkortsutbildning och attitydförskjutningar i samhället, tillägger Gunlög Stjerna.

Förändringar i körkortsutbildningen

Åldern för övningskörning sänktes i september 1993 till 16 år. Före mars 2000 fanns ett klart samband mellan kunskapsprov (teori) och körprov i körutbildningen. Efter den 1 mars 2000 har beteendet ändrats och fler övningskör privat och många väljer att läsa inför kunskapsprovet på egen hand, påpekar hon.

-All övningskörning kan i princip göras privat och teori inför kunskapsprovet läsas in på egen hand. Generellt har regelförändringarna inneburit att andelen som väljer att genomföra utbildningen i trafikskolans regi minskar. År 2000 valde var tredje ung man (31 procent) och var femte ung kvinna (19 procent) att köra upp första gången privat. Siffror som år 2004 hade ökat till 40 procent av männen och 25 procent av kvinnorna. Unga kvinnor och män gör alltså olika val. Antalet män som körde upp via körskolorna var oförändrat samtidigt som antalet som väljer det privata alternativet ökar. Kvinnorna som körde upp via trafikskolorna ökade i antal, vilket även privatisterna gjorde även om de fortfarande är relativt få.

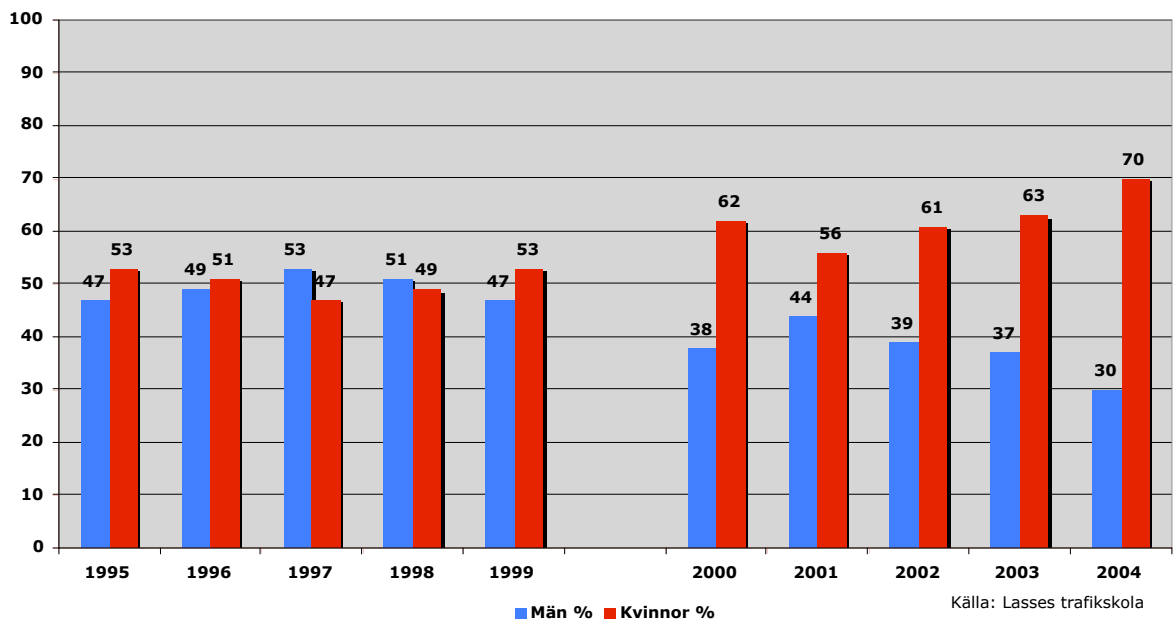
Trafikskolor eller privatundervisning

Unga män väljer oftare att läsa inför kunskapsprovet på egen hand medan kvinnorna i högre grad deltar i trafikskolornas undervisning, säger Gunlög Stjerna.

-Skillnader mellan unga kvinnors och mäns beteende syns även i antalet körlektioner. Enligt *VTI* är genomsnittet lektioner för unga kvinnor 22 och 15 för unga män. Trafiklärarna klagar på ungdomarnas bristande teorikunskaper, trots att de klarat kunskapsprovet. De menar att trafikeleverna inte förstår, varför de bör agera på ett visst sätt i olika situationer, vilket innebär att körlektioner får ägnas åt att förklara teorimoment.

-Lars Gustavsson är ordförande i *STR* och driver en trafikskola i Kalmar. När reglerna ändrades år 2000 bestämde han sig för att kräva obligatorisk närvaro på alkoholundervisningen inför kunskapsprovet. Han har dessutom alkoholås i övningsbilarna. Resultatet blev att andelen unga manliga elever sjönk direkt.

Vad händer med andelen manliga elever när det ställs krav på att delta i alkoholutbildning?



I privatundervisningen ställs inga krav, men från 2006 kommer en obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och elever att krävas. Alkoholfrågorna kommer att bli ett obligatoriskt moment i förarutbildningen, men detta får inte förfuskas genom att klumpas ihop med andra obligatoriska moment som halkkörningen, tillägger hon.

Räcker det med körkort

För körkort krävs endast att klara kunskapsprov, halkkörning, och uppkörning vilket inte är en garanti för att alla är tillräckligt duktiga förare, säger hon.

-Många moment testas inte regelmässigt vid uppkörningstillfället som exempelvis omkörning, vinterväglag och mörker. Under en mätvecka 2002 fick endast 28 av totalt 1 791 personer göra en omkörning i samband med provet, enligt Umeå universitet (PM 2003:183). Även platsen för provet har betydelse. Större städer kan erbjuda en mångsidig trafikmiljö medan mindre orter kan sakna trafikljus och rondeller.

Att testa alla moment vid ett tillfälle är inte möjligt men körkortsproven skulle kunna kompletteras. Internationella exempel visar på goda effekter av kompletterande körkortsprov. I Finland och på Island tillämpas exempelvis olika modeller för uppföljning av körkortsprovet.

Trafikskolor och attityder till trafiksäkerhet

Vuxensamhället måste ta ett större ansvar för att de många olyckorna med framförallt unga män minskar. Krav på obligatorisk utbildning när det gäller riskfyllda situationer är ett sätt. Givetvis går det att förbättra utbildningen och framförallt teoridelen, menar Gunlög Stjerna. Den behöver utformas efter elevernas skiftande behov och mer fokuseras kring attityder. Unga kvinnor tycks ta till sig undervisningen i högre omfattning vilket även reflekteras i attityderna till trafiksäkerhet. Unga kvinnor är även mer positiva till att använda bilbälte än genomsnittsföraren. Unga kvinnor borde därför visas upp som föredöme i trafiken, säger hon.

Inger Linderholm på *Trivector* i Lund, har gjort tester som visar att teoriutbildningar, som specialutformats för olika gruppers behov, ger ett bättre resultat. Gunlög Stjerna ser gärna behovsanpassade utbildningar för unga män och begränsningar av deras körning kvällstid; Ska även unga kvinnors bilkörning begränsas? Kvinnorna är inte inblandade i olyckor i lika stor utsträckning och skulle drabbas om nattkörning begränsades generellt för unga förare. Körkortsproven behöver dessutom utökas för att omfatta fler körmoment. För att klara nollvisionen krävs unga goda förare. Sverige har inte råd att förlora så många unga män i trafiken, avslutar hon.

3.2. Trafikolyckor, beteendeanalys och könstillhörighet?

Det har tidigare varit stora skillnader mellan kvinnors och mäns beteende i trafiken säger Sonja Forward, forskningschef vid *Statens väg- och transportforskningsinstitut* (VTI). Att enbart jämföra stora och generella kategorier som kvinnor med män håller inte längre, menar Sonja Forward. Hon pekar på ett mer komplext mönster med stora variationer inom olika grupper av kvinnor och män.

Könsskillnader räcker inte

Utöver kön är det viktigt att uppmärksamma ålder, bilkörningens regelbundenhet och körvana, säger Sonja Forward. Många faktorer har betydelse som exempelvis om bilen körs sällan eller ofta. En stor andel kvinnor kör bil mycket sällan. Utfallet påverkas givetvis av att denna andel kvinnor felaktigt inkluderas i en totalgrupp istället för att jämföras med de män som kör bil sällan, tillägger hon och fortsätter:

-En stor säker bil uppmuntrar exempelvis till större risktagande och högre fart. Studier av gruppen kvinnor och män som kör regelbundet och ofta visar att deras beteende och inställningar blir mer lika. De upplever sig som kompetenta förare med god reaktionsförmåga och tar därmed också större risker. Ett körsätt som tyvärr snarare belönas än bestraffas. Kör du för fort så händer det ingenting. Trots de ökande likheterna finns det ett fåtal könsbundna skillnader som kvarstår i gruppen regelbundna förare. Ett exempel är att män anser sig vara bättre på att häva en sladd än vad kvinnor. Kvinnor är mer positiva till trafikövervakning med kameror.

Djupgående studier behövs

Genom att enbart använda en bipolär indelning av hela gruppen kvinnor och män finns en tendens att fokusera och överbetona skillnader. Enkla samband kan givetvis påvisas, men för att få en förståelse av fenomenen behövs mer djupgående studier som synliggör variationer inom olika grupper, poängterar Sonja Forward och fortsätter:

-Varför uppträder människor på ett visst sätt? Vad finns det för bakomliggande faktorer? Vilken betydelse har traditionella förväntningar på hur kvinnor och män ska uppträda? Både kvinnor och män som kör bil ofta uppger att det är viktigare att följa trafikrytmen än reglerna. Vad betyder det? Är det ett val som gjorts utifrån att det känns tryggt eller är pressen för hög? För att få svar krävs studier som kan kombinera kvantitativ data med mer kvalitativa intervjuer, som också fångar människors upplevelser av dessa förhållanden i trafiken.

Kvinnors olyckor ökar

Olycksstatistiken visar en klar uppgång under perioden 1983-1994 för kvinnliga bilförare inblandade i allvarliga olyckor och dödsfall. En mycket oroande tendens, menar hon. Förändringen förklaras delvis med ökad exponering. Cirka 46 procent av kvinnorna har körkort och 28 procent är bilägare. En argumentation som inte räcker enligt Sonja Forward.

-Det har hänt något med kvinnornas attityder. En liknande tendens finns i USA och studier visar att kvinnors höjda olycksfrekvens inte enbart kan förklaras med ökad bilkörning; förklaringarna är komplexa och fördjupad kunskap saknas. Vad har det exempelvis för betydelse att kvinnor ofta kör mindre bilar?

Sonja Forward har tillsammans med Inger Linderholm tittat på attityder ur ett tjugo års perspektiv. En tydlig tendens är att framförallt kvinnor som kör ofta alltmer tar efter ett manliga värderingar. Unga kvinnors (18–24 år) attityder till lagöverträdelse är annorlunda än äldre kvinnors. De unga kvinnorna är mer riskbenägna och ser inte längre så allvarligt på hastighetsbrott samt tar större chanser vid omkörningar. Också i inställningen till alkohol närmar sig kvinnorna männen.

Kvinnor övertar manlig körstil

Det är framförallt de unga kvinnorna som tar efter männens dåliga körsätt enligt henne. Varför förändras kvinnors uppförande i trafiken? Ett skäl som några av hennes intervjupersoner uppger är att de upplever sig trakasserade på vägarna om de följer trafikreglerna. Andra informanter menar att de avreagerar sig i bilen. Några av hennes intervjupersoner anser att de kör bra och därför inte behöver bry sig om regler som är till för sämre förare;

en argumentation som även många fortkörande män använder. Tendensen är allvarlig menar Sonja Forward och frågan är hur kvinnors attityder kan påverkas i tid innan det blir ett stort problem.

-Vad kan göras? Det är viktigt att arbeta med unga flickors attityder tidigt och gärna på trafikskolorna. Det ska inte vara fejt att följa reglerna utan tvärtom.

Bortom schablonerna

Det sjätte delmålet har varit viktigt för att börja problematisera hur transportsystemet svarar mot kvinnors och mäns behov, men det räcker inte. Inom grupperna kvinnor och män finns större variationer än mellan dessa. Det gäller att komma bortom schabloner som snarare befäster traditionella köns-mönster än bryter dessa. Att synliggöra mångfalden är viktigt. Exempelvis finns rika kvinnor som ofta kör stora bilar och småbarnsfäder som åker kollektivt med barn till dagis, påpekar Sonja Forward. Hon menar att nästa steg är att gå vidare från att enbart fokusera på kön till att synliggöra rättvis- och hållbarhetsfrågor i ett bredare perspektiv. Är transportsystemet rättvist och fungerar det oberoende av bostadsort, klass, ekonomiska förutsättningar och funktionshinder? Hur ser underprivilegierade gruppers möjligheter till en god rörlighet ut idag?

Mer kvalitativ forskning

Målet borde vara ett bra transportsystem som fungerar för alla, poängterar hon.

-En stad som planerades för att fungera utan bil vore ett ideal. För att veta mer om hur människor upplever rådande system och vilka förbättringar de vill se behövs mer kvalitativa intervjustudier som kompletterar kvantitativ data. Hittillsvarande studier kring pendling har en karaktär av kartläggningar som baseras på resvaneundersökningar. De ger en grundbild men för att kunna veta något om människors upplevelser behövs annan information. Vi vet att kvinnor reser mer kollektivt, men är de nöjda med det eller har de inget val? Danska studier visar att kvinnor hellre kör bil om de har ekonomiska möjligheter. Män använder oftare bilen för resor till arbetet. Varför fattar hushållen dessa beslut? Det kan tyckas mer rationellt att kvinnor använder bil eftersom deras arbetsresor är mer komplexa om de också ska hämta barn och handla. Detta är en fråga som det finns mycket lite forskning kring.

3.3. Trafiksäkerhet och jämställdhet – finns det några samband?

Vägverket har huvudansvaret för säkerheten i vägtransportsystemet. Claes Tingvall är trafiksäkerhetsdirektör. I oktober 1997 beslutade riksdagen att nollvisionen ska utgöra det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportnätet. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt vid trafikolyckor. Redan nu går det att konstatera, berättar han, att etappmålet att halvera antalet dödade (270 personer) till 2007 inte kommer att nås utan omfattande åtgärder. Vaghållningsfrågor är avgörande för att långsiktigt minska olyckor men det är inte möjligt att bygga bort alla dödsolyckor. Det krävs att samverkan fördjupas och utvecklas med alla parter i vägtransportsystemet såsom regering, riksdag, vaghållare, trafikmyndigheter, räddningstjänst, polis, kommuner, skolor, fordonstillverkare, företag, frivilligorganisationer och trafikanter, säger han.

Rishtagande och skaderisker

Rishtagande och skaderisker i trafik följer ett könsuppdelat mönster även

om det också finns skillnader inom gruppen män och kvinnor, påpekar Claes Tingvall.

-Det dör tre gånger fler män än kvinnor i trafiken. Unga män (18–24 år) löper tolv gånger större risk att dödas i trafiken jämfört med medelrisken för hela befolkningen. Varför uppvisar kvinnor och män så olika beteende? En del förklaras med exponeringstid i trafiken som förare, passagerare, gående eller cyklande. Men även attitydfrågor och efterlevnad av trafikregler skiljer sig mellan kvinnor och män. Av alkohol- och narkotikarelaterade regelbrott svarar männen för 90 procent och kvinnorna för 10 procent. Böter som döms ut för hastighetsöverträdelser och körning utan bilbälte drabbar 82 procent män och 18 procent kvinnor.

Ökad användning av alkohol och droger inger oro, påpekar han. Vad går det att göra? Vägverket deltar i olika kampanjer för att påverka ungdomars attityder till alkohol. För att bryta den negativa olycksutvecklingen för unga förare föreslås dessutom en obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och körkortsaspiranter före påbörjad övningskörningen, fortsätter han.

Det sjätte delmålet

Det sjätte delmålet är fortfarande nytt och lite har gjorts på området poängterar Claes Tingvall.

-Den samlade bilden är att kvinnors perspektiv är mänskligare, men kvinnorna har inte tillräcklig tyngd i besluten. Det är en utmaning att få in kvinnors synsätt i en sektor som är så totalt mansdominerad från åkerinäring, polis och infrastrukturplanering till bilindustri. Transportsektorn är byggd och utformad av män för män. Trafikskador beskrivs som en av de tio största folkhälsoproblemen internationellt. Trafikskadorna är dessutom ”*man made*” med betoning på *man*. Mönstret är tydligt; ett manligt synsätt genomsyrar hela transportsektorn men detta kommer att och måste förändras även om det tar tid. Skulle exempelvis hastighetsfrågor eller trafikövervakning beslutas av kvinnor skulle trafiksäkerheten se helt annorlunda ut än idag.

Kvinnors synsätt är bättre

Kvinnor tänker och agerar klart bättre än män i trafiken fortsätter han. Han menar att de synsätt som kvinnor företräder också är långsiktigt mer hållbart och bättre för alla i trafiken. *Vägverket* mäter attityder och olyckor. Skillnaderna mellan könen i attityder och agerande är stabilt och det finns enligt Claes Tingvall inga belägg för att vissa grupper av kvinnor börjar ta över ett manligt beteende. Han anser att de snarare bryr sig mer om säkerhetsfrågor och följer regler i högre omfattning än män, samt är betydligt mer teknikkänsliga och miljömedvetna. Vidare är kvinnor mer positiva än män till hastighetsbegränsningar, kameraövervakning, bilbälten och alkohol. De värsta trafiksyndarna finns enligt honom bland män i 25 – 50 årsåldern medan äldre mäns beteende är bättre. Statistiken visar att 8–9 av 10 i olyckor med alkoholpåverkan och dödlig utgång utgörs av män. Enda undantaget från detta mönster är att män i vissa åldersgrupper oftare använder cykelhjälm än kvinnor, säger Claes Tingvall.

-Mäns risktagande hänger samman med synen på sig själva som självständiga individer som bara inordnar sig när de själva vill medan kvinnor har en större förmåga att tänka kollektivt och inordna sig. Ett

synsätt som t.o.m. präglar det juridiska systemet kring trafiken; händer det något får du reda ut det själv. Det finns inget kollektivt ansvar. Sedan 1926 är det förbjudet att krocka vilket är ett ganska hårt och kategorisk sätt att se på ansvarsfördelningen; vilket ansvar har fordonsindustrin och infrastrukturbyggarna?

Det kvinnliga synsättet börjar influera tänkandet

Trafikpolitiken i landet börjar enligt Claes Tingvall influeras av kvinnors perspektiv, men förändringen tar tid. Fortfarande uppger 30 procent av kvinnorna att de undviker vägtransporter med bil för att de tycker att det är obehagligt. De känner sig hotade säger han.

-Det finns exempel på perspektivförskjutningar i synsätten från ett mer manligt tänkande till synsätt som visar större hänsyn till kvinnors synsätt. Förut talades det om förmåga, vana och teknik, medan det nu talas om insikt och förståelse för vissa regler. De går inte längre att hävda att de svagaste i systemet är i vägen. Tvärtom blir de svagaste värdemätare och det måste finnas utrymme för ovana förare. Förmåga att köra bil säger ingenting om säkerhetsmedvetenheten.

En mer hållbar och bättre transportpolitik

Det sjätte delmålet har inneburit att vi tänker annorlunda inom trafikverken, anser Claes Tingvall. Ett nytt synsätt håller på att tränga in genom ökad kvinnorepresentation i olika grupper.

-Jämnare könsfördelning är bra men det räcker inte. Vi måste tydligare definiera vad vi menar med ett kvinnligt synsätt speciellt som det borde vara dominerande. Det är det synsättet som stämmer med *Den Goda Resa-tanken* och som borde främjas. Det är inte en rättvisefråga utan ett mer hållbart angreppssätt. Vi måste komma dithän.

Det sjätte delmålet måste även relateras och integreras i de övriga fem delmålen fortsätter han.

-Vilka värden borde få dominera? Ett trafiksystem dominerat av kvinnors värderingar hade varit helt annorlunda. Mäns trafikbeteende har ofta varit skadligt för transportsystemet och samhället. Trafik är ett socialt system, vi ska dela på en yta, utan att hota varandra och viktiga värden i samhället. För att det ska fungera måste alla inordna sig och främja ett långsiktigt hållbart system.

Gör kvinnors värderingar dominerande

Claes Tingvall menar att vi borde låta kvinnors värderingar dominera transportpolitiken i 50 år sedan kan vi utvärdera skillnaderna. Effekterna kommer nämligen att vara mätbara inte minst samhällsekonomiskt fortsätter han, eftersom kvinnors perspektiv är mer hälsosamt; kvinnor hotar inte män med sitt beteende medan män hotar både kvinnor och män. Det finns därför mycket att vinna på att förändra de grundläggande värderingarna inom transportsystemet såsom bättre säkerhet, miljö och tillgänglighet. Samhället tar enligt Claes Tingvall avstånd från andra destruktiva subkulturer, som drabbar omgivningen negativt så varför inte medelålders mäns trafikbeteende? Är marginella tidsvinster viktigare än framkomlighet på ett sätt som inte utsätter omgivningen för fara? Vissa satsningar görs redan för att påverka utvecklingen i den riktningen på t.ex. kollektivtrafik.

4. Underlättar kollektivtrafik för jämställdhet?

Märta-Lena Schwaiger är VD för *Svenska Lokaltrafikföreningen* (SLTF). Det finns tydliga skillnader mellan kvinnors och mäns inställning till kollektivtrafiken. Om jämförelsen rör gruppen flitiga resenärer så är attityderna mer likartade. Helena Leufstadius är ansvarig för marknads- och kundanalys på *SJ AB*. Tågtrafik har blivit mer kundanpassad och är idag ett transportslag som kan underlätta för jämställdhet speciellt för kvinnor som vill dra fördelar av regionförstoringens möjligheter, menar Helena Leufstadius.

4.1. Kvinnors och mäns inställning till kollektivtrafik

Märta-Lena Schwaiger vid SLTF. Resvanor och attityder mäts regelbundet i SLTF:s Barometer. Mätningar har gjorts med nuvarande system under fem år, men det finns även äldre data. Skillnader mellan könen syns i mätningarna men de minskar speciellt bland kvinnor och män som frekvent reser kollektivt, menar hon.

Kvinnors och mäns attityder

Mätningarna visar att kvinnor använder kollektivtrafiken betydligt mer än män och de också är något mer positivt inställda (85 procent respektive 79 procent), säger Märta-Lena Schwaiger.

-Män prioriterar bilen i högre grad än kvinnor. Yngre män (15–24 år) har en något mer positiv attityd (58 procent) till kollektivtrafiken än äldre män (52 procent). Den största skillnaden mellan mäns och kvinnors åsikter syns i uppfattningen om att sitta bekvämt under resan. Kvinnor upplever en klart större bekvämlighet än män. Kvinnors och mäns svar skiljer sig också vad gäller snabbhet och tillgång till information om förändringar i tidtabeller eller linjedragning. Även i detta avseende är kvinnor mer positiva. Kvinnors svar är även något mer positiva i frågor som rör biljettköp och bussvägen. I frågor som rör trygghet, olycksrisker eller miljö uppvisar kvinnor och män likartade svar. Tendenserna i svarsfördelningen för gruppen kvinnor och män som reser regelbundet, har varit relativt stabil under de senaste fem åren.

Ledningen har ändrat attityd till jämställdhet

Det har hänt mycket med jämställdhetsfrågorna inom kollektivtrafiken i Sverige under de senaste fem åren, fortsätter hon.

-Utvecklingen är ett resultat av drivande ledningar och VD:ar som kan frågan och vill något nytt. Samtidigt har den förändrade attityden i samhället haft betydelse. På europainivån är mansdominansen näst intill total i transportfrågorna vilket också präglar diskussionerna som domineras av tekniska aspekter. Exempelvis är sammansättningen i en av kommittéerna inom *UITP* bestående av ett fyrtiotal män och två kvinnor.

Trots attitydförändringar är det fortfarande få i organisationerna som känner till det sjätte delmålet är eller vilka konsekvenser det kan innebära, enligt Märta-Lena Schwaiger. Hon menar att kunskaperna är ofta bristfälliga. För att frågorna ska tas på allvar och perspektivet genomsyra organisationerna så är ledningens agerande avgörande, menar hon.

Öka andelen kvinnor vid tillsättningar

Regeringen måste ge tydliga signaler genom tillsättning av ledningsgrupper och VD:ar inom den statliga sektorn, tillägger Märta-Lena Schwaiger.

-Tydliga signaler får också effekt på kommunal och landstingsstyrd verksamhet. Lokaltrafiken har tjugofem VD:ar och tre är kvinnor. Byte på ledningsnivå går ofta slentrianmässigt och ställs det inte tydliga krav så görs inga inventeringar av personer utanför den redan kända kretsen, vilket missgynnar kvinnor i nyrekrytering. Att få hållplatser och bussar är utformade så att de tilltalar både kvinnor och män är ett mindre bekymmer. Det viktiga är att förändra attityder och arbetssätt i organisationen och då är ledningen avgörande.

Kundanpassningen kan ökas

Inom kollektivtrafiken går det att lyssna mer på kunderna, påpekar Märta-Lena Schwaiger. Denna information kan sedan tillvaratas bättre och inarbetas systematiskt i planering och verksamhet. Hon menar att införandet av resegarantier har medfört en ökad lyhörddhet. Medlemmarna i *SLTF* har tillgång till hela databasen i *SLTF*:s Barometer. De kan kombinera olika variabler och få fram förändringar i attityder över tid, fördelat på exempelvis åldersgrupper, resfrekvens och kön samt postnummer. Ett bra basmaterial som kan användas i planering, för att anpassa trafiken efter behov i olika grupper av kvinnor och män, avslutar hon.

4.2. Tågtrafik - ett jämställt transportslag?

Helena Leufstadius är chef för *Trafikavtal, marknads- och kundanalys* på *SJ AB*. Ett företag som har genomgått stora förändringar i samband med övergången från monopol till ett nytt kommersiellt bolag 2001. *SJ AB* har idag 3 273 anställda (1 147 kvinnor, män 2 126) och betydligt fler kvinnor samt yngre personer återfinns på ledande poster än tidigare. Exempelvis är Nina Hornewall, tidigare VD för *Vasakronan Servicepartner* ny försäljningschef.

I koncernledningen finns bara två personer kvar från gamla *SJ*. Att personer bytts ut har enligt henne resulterat i nytänkande. Hon säger att nya erfarenheter tillförts från andra verksamheter som flyget, resebranschen och länstrafiken. Traditionellt har järnväg varit mycket teknikorienterat och manligt dominerat, inte minst internationellt, men under senare år håller något på att hända, berättar Helena Leufstadius.

Ett nytt tänk i nya *SJ*

För att klara det nya och förändrade uppdraget krävs också ett nytt tänkande, fortsätter hon.

-Utifrån våra värderingar är kundorientering och dialog viktiga områden för att fler kvinnliga medarbetare ska få ett större genomslag och att synen på kvinnligt ledarskap förändras. Verksamheten har gått från att vara präglad av manliga synsätt till att mer influeras av kvinnligt tänkande. Lyhörddhet och omtanke blir allt viktigare.

Resmönster förändras

Tågsystemet har under en länge tid anpassats efter mäns resmönster, fortsätter Helena Leufstadius. För att få män att vilja resa kollektivt från A till B krävs snabba, direkta förbindelser i högt tempo. Hon menar att kvinnor oftare har efterfrågat resor med möjligheter till delstopp för att uträtta olika ärenden eller hämta och lämna barn. Dessa kvinnors resande ställer krav på ett

biljettsystem som tillåter högre flexibilitet. Kvinnor reser inte heller lika långa tjänste- och arbetsresor som män.

Tågresor underlättar jämställdhet för kvinnor

Samtidigt pågår regionförstoring i olika delar av landet och många kvinnor börjar få samma pendlingsbehov som män, enligt Helena Leufstadius. Möjligheten till snabba och tillförlitliga tågresor i kombination med fungerande barnomsorg underlättar för kvinnor att bli konkurrenskraftiga på en större arbetsmarknad. Dessutom tilltalar tågresor kvinnor i hög grad genom att erbjuda miljövänligt resande i kombination med trygghet och säkerhet, sammanfattar hon.

-Hela resan-perspektivet tilltalar kvinnor liksom möjligheten att arbeta under restiden eller bara ha en stund för sig själv. Tåg blir därmed inte bara ett transportsätt utan också ett medel för kvinnor att uppnå jämställdhet. Kvinnors andel av resenärer är betydligt högre i tåg och buss än i flyg och båt. Tåg har även en hög marknadsandel bland kvinnliga tjänsteresenärer (ca 29 procent 2004).³ Tendensen gäller både långpendlande affärsresenärer och kortare resor som Gävle-Stockholm, Uppsala-Stockholm eller Norrköping-Stockholm. Mätningar visar att andelen kvinnor där resans syfte uppgivits som tjänsteresa är 44 procent.

Kvinnoperspektivet blir viktigare i planeringen

I och med att både kvinnor och män reser är det också angeläget med en jämn könsbalans på ledande poster i *SJ*, säger hon.

-Verksamhet och utbud ska tilltala både kvinnor och män. Detta är ett naturligt led i arbetet med ökat kundfokus, säger hon. Kvinnors perspektiv blir därmed allt viktigare. En blandning av olika synsätt är en bra bas för att nya idéer ska kunna utvecklas. Bland idéerna finns allt från pyssellådor för barn till kuddar och filter i vagnarna.

Helena Leufstadius har rest i landet och deltagit i möten med resenärer i samband med turnén *SJ lyssnar.. SJ svarar*. Hon menar att resenärernas attityder har svängt från ett lågt förtroende för gamla *SJ* till en mer positiv inställning. I kundärendesystemet *Boomerang* finns information kring vad kunderna tycker. Tidigare ställdes svaren enbart samman men nu tas de också in i planeringen, säger hon. Arbetet med det sjätte delmålet på *SJ* har underlättats av ökad kundorienteringen. Dessutom är det en trovärdighetsfråga att kunna visa upp både kvinnor och män på ledande poster.

Dialog om tidtabellen – ett nytt arbetssätt

Ett annat exempel på kundfokuseringen är dialogen kring tidtabellen, säger Helena Leufstadius. *SJ* bjöd in olika aktörer, t.ex. kommunledningar tillsammans med huvudmännen för läns- och rikstrafik samt representanter för näringslivet och pendlarföreningar, för att diskutera kommande tidtabeller. Ett förslag utgjorde utgångspunkt och synpunkter beaktades samt stämdes av innan Banverket fick beställningen. Processen genomfördes under ett år och upplevdes oerhört positivt av deltagarna. Hon beskriver reaktionerna:

³ Källa SKI 2004

–Äntligen lyssnar *SJ* och låter oss både påverka och vara delaktiga i processen. Eftersom förankringsprocessen fungerat mycket bättre kommer raktionerna på kommande tidtabell bli mycket mindre.

Det sjätte delmålet och *hela resan-tanken*

Det sjätte delmålet har stor betydelse. Det är bara underligt att förändringarna tog så lång tid, säger Helena Leufstadius speciellt som det är kvinnorna som bär upp hela kollektivtrafiken. I hushåll med begränsad ekonomi är det inte fråga om en andra bil. Utmaningen är att transportsystemen ska genomsyras av ett jämställdhetstänkande för att fungera för både kvinnor och män, fortsätter hon.

-Ska *hela resan-perspektivet* fungera krävs t.ex. samverkan med anslutningstrafik. Det ska kunna gå att resa på samma periodkort. Pris, trygghet och säkerhet är viktigt. Kvinnors erfarenheter behövs för att utveckla kollektivtrafiken positivt.

Den första kvinnliga VD i kollektivtrafiken tillsattes 1996 och den andra 1999. Förändringar i attityder har skett under senare tid, menar Helena Leufstadius. Fler kvinnor återfinns idag på ledande poster samtidigt som ännu fler behövs i verksamhet, planering och beslutsfattande. Hon anser att en jämnare könsfördelning har många positiva effekter.

-Exempelvis får ofta kvinnliga bussförare positiva kundbetyg. De upplevs som personliga, kundorienterade och duktiga på att prata sig igenom svåra situationer. Utöver kundpsykologi uppskattas att de kör lugnare. Det gäller troligtvis också kvinnliga tågmästare och lokförare.

5. Är godstrafiken jämställd?

Ann-Karin Neikter är trafiksäkerhetsansvarig på *Sveriges Åkeriföretag* och beskriver kvinnors och mäns olika roller i åkeribranschen samt vilka konsekvenser detta får för branschens framtida utveckling. Berit Blomkvist, VD på *Skeppsmäklarna*, ger i det följande sin bild av kvinnors kraftiga underrepresentation inom sjöfarten samt dess betydelse.

5.1. Kvinnors och mäns olika roller i åkeribranschen

Ann-Karin Neikter vid *Sveriges Åkeriföretag* beskriver en mansdominerad verksamhet där det alltid funnits få kvinnor. Arbetsdelningen är tydlig; i de små företagen har männen kört lastbil och kvinnan administrerat, hanterat bokföring och transportledning. Kvinnans uppgifter är inte lika synliga genom att de sköts hemifrån. Ett fåtal kvinnor, cirka 1 procent är chaufförer, enligt henne.

Ny trend synliggör kvinnor i ledningsroller

Det nya är att kvinnorna börjar bli mer synliggjorda och att de lyfts fram i högre grad och oftare på ledande poster. Anna-Karin Neikter är inte säker på att detta är en följd av det sjätte transportpolitiska delmålet utan det är snarare en effekt av förändringar för jämställdhet i det omgivande samhället.

Genomslag för kvinnors och mäns lika möjligheter

Ordet jämställdhet är behäftat med värderingar och bristande kunskap vilket innebär att det fortfarande tyvärr väcker en del negativa reaktioner av skuld, anser hon.

-Att det skulle vara fel på männen eller att det enbart handlar om en kvinnofråga. Vidare har konceptet om kvinnors och mäns lika möjligheter fått genomslag i samhället och inom åkerinäringen. Det är mer naturligt att se både kvinnor och män på ledande poster inom flertalet branscher. Generationsskifte har betydelse genom att unga tjejer är mer självklara i sina roller och tar jämställdhet för givet.

Kvinnor och män i åkeribranschen – något olika profiler

Det finns inga knivskarpa och enkla gränser mellan kvinnor och män i åkerinäringen. Samtidigt är det viktigt att inte övergeneralisera, menar Anna-Karin Neikter och beskriver vissa tendenser.

-Kvinnor är ofta intresserade av trafiksäkerhet, personal, miljö och hälsofrågor. De kan också vara duktiga i attitydpåverkan. Exempelvis att motivera män att sänka hastigheten vilket innebär stora besparingar i dieselförbrukning eller att uppmuntra trafiksäkerhetsfrågor som användning av bilbälte. Några kvinnor driver friskvård och ger kostråd samt delar ut frukt på jobbet. Alltmer hänsyn tas även till personalens möjlighet att kombinera arbete och familjeliv. Småbarnsfäder kan erbjudas dagkörning för att undvika nattarbete under perioder i livet när de får lite sömn. Personalen trivs ofta bra och beskriver stämningen som god, vilket också syns i låg sjukfrånvaro.

Delmålet innebar nya nätverk för kvinnor och synliggjorde

Det sjätte delmålet har inneburit att mer kraft har ägnats åt att på olika sätt stimulera och stödja kvinnor inom näringen, säger hon.

-Nätverk har utvecklats för kvinnor inom administration och kvinnor på ledande poster i större åkerier har synliggjorts. Administration på mindre åkeri är ett ensamjobb och nätverken har betytt mycket. Under senare år har antalet kvinnor även ökat på styrelseposter. De börjar ofta som suppleanter för att sedan bli ordinarie ledamöter. Åkeribranschen består av mycket familjeföretag och allt oftare görs döttrar till VD medan sönerna tar hand om bilparken. I samband med sammansättning av arbetsgrupper och seminarieprogram beaktas jämställdhetsaspekter på ett mer självklart sätt än tidigare. Talare på seminarier ska vara både kvinnor och män. Programmen ska utformas så att tekniska och mer mjuka frågor som personal och ledarskap, blandas för att attrahera både kvinnor och män.

Jämställdhet en strategisk framtidsfråga

Jämställdhetsfrågorna är centrala framtidsfrågor i branschen, påpekar Anna-Karin Neikter. Framtiden hänger på att både kvinnor och män tycker att åkerinäringen är attraktiv. Det måste självklart vara möjligt för alla att kombinera livet som småbarnsförälder och ett engagemang i styrelsen, tillägger hon. Om inte både kvinnor och män kan inneha ledande poster inom verksamheten kommer de unga att välja en annan verksamhet.

Strategiska framtidsfrågor måste betonas mer från politiskt håll t.ex. genom att goda exempel lyfts fram, menar Ann-Karin Neikter.

-Visa på de könsblandade miljöernas goda effekter i termer av höjd produktivitet och ökad tillväxt. Understöd aktivt kvinnliga nätverk i mansdominerad verksamhet och stöd synliggörandet av kvinnor på ledande poster. Ett bra exempel är *Nätverket för kvinnor i transportpolitiken*. Det kan behövas fler nätverk inom olika branscher och framförallt extra stöd till unga åkare. Det är inom gruppen unga åkare som det också finns flest kvinnor.

5.2. Kvinnors underrepresentation inom sjöfarten

Berit Blomqvist är VD för *Skeppsmäklarna* och beskriver svensk sjöfart som kraftigt mansdominerad, även om det alltid funnits kvinnor inom näringen. Idag är det cirka 5 procent kvinnor på ledande poster. Det finns exempelvis inga kvinnor i styrelserna för de västsvenska rederierna *Concordia*, *Broström* och *Stena*. Små förändringar sker dock, men det tar tid.

WISTA synliggör kvinnors kompetens på ledningsnivå

Andelen kvinnor på ledande poster inom sjöfartsnäringen ökar, vilket det internationella nätverket WISTA:s (*Women in Shipping and Trading Association*) medlemsutveckling visat sedan starten 1987. Berit Blomqvist har varit ordförande och är fortfarande aktiv i nätverket som organiserar kvinnor i beslutande ställning inom sjöfart och handel. I Sverige finns drygt 80-talet medlemmar och i världen cirka 700.

Kvinnor på ledande poster efterfrågar tillgång till nätverk, men de måste också våga stötta varandra för att fler ska våga söka ledande poster, enligt Berit Blomqvist. Män väljer ofta sina likar, fortsätter hon och berättar en historia om hur hon föreslog en kvinna till en ledande post. Männerna som var

inblandade i urvalsförandet hade inte tänkt på kvinnan. De föreslog andra män, trots att hon var väl meriterad och senare också visade sig fungera mycket väl på posten, tillägger hon.

Det kanske behövs en bra varumärkeskonsult för att bygga varumärket ”kvinna” säger, Berit Blomqvist. Hur kan kvinnor marknadsföras i en mansdominerade värld på ett bättre sätt? Utvecklingen i Sverige har kommit långt i internationell jämförelse, menar hon.

-Trots detta uppfattas kvinnor ofta som avvikande i vissa miljöer och utsätts därmed också för annan slags kritik än män. Kanske behövs det mer av mentorskap för kvinnor. Frågan har diskuterats inom *WISTA*, en omfattande ideell insats kommer att krävas och därför har ännu inget konkret hänt.

Hur rekryteras kvinnor inom sjöfarten?

Kvinnornas rekryteringsvägar följer tre olika mönster, beskriver Berit Blomqvist:

- Några är döttrar i familjeföretag,
- Andra har arbetat längre i branschen och avancerat till högre poster,
- Samtidigt som antalet kvinnor på vissa utbildningar ökar.

Inom familjeföretagen förs diskussioner i samband med generationsväxlingar. Förr i tiden innebar en brist på söner att företaget såldes eller att VD rekryterades utifrån. För några år sedan var det fyra döttrar som blev VD:ar säger hon.

-Tyvärr slutade tre av dessa efter bara några år. Eftersom det är oerhört tufft att kombinera rollen som VD med familj. Kvinnorna kanske inte tyckte att det var värt priset; ska detta ses som ett tillfälligt bakslag? Hittillsvarande förändringar av könssammansättningen rör så få personer. Är dessutom kvinnor mindre prestigebundna än män så kanske det inte handlar om lön eller tjänstebil utan andra förmåner som städning.

På rederier återfinns kvinnor som arbetat länge inom branschen på ledande administrativa poster och som sjörättsjurister, tillägger Berit Blomqvist. Hamnarna i Halmstad och Stockholm har kvinnlig VD liksom *Dag Engströms Rederi* och Chalmersägda konsultföretag *SSPA* medan *Tärnatank* från Donsö har kvinnlig styrelseordförande. Inom skeppsmäkleri finns också några kvinnor på ledande poster. Ett intressant exempel är linjeagenturen *Hapag-Lloyd* som har en kvinnodominans. Var sjätte student på sjöbefälsutbildningen är idag kvinna och för 30 år sedan fanns det inga kvinnor på utbildningen.

Delmålet underlättar mångfald men kvotering är fel signal

Kreativitet främjas och utveckling sker i mångfaldspräglade miljöer och därför är det poängfullt med ett sjätte delmål, menar hon. Politiska markeringar är betydelsefulla, men förändringar måste ske i samklang med respekten för företagets villkor och branschens sammansättning annars blir det bakslag, fortsätter Berit Blomqvist.

-Att enbart kvotera in kvinnor för att ändra gruppsammansättningar vore förödande menar hon. Alla kvinnor vill inte göra karriär och speciellt inte inom sjöfarten eftersom priset kan bli högt på ett privat

plan. Däremot är det bra att politiken driver på och stimulerar en positiv utveckling. I samband med planering av ett seminarium i riksdagen uppmuntrades exempelvis alla aktörer att plocka fram namn på både kvinnor och män.

Godstrafikens historia förklarar

Det transportpolitiska delmålet tillkomst är ett resultat av situationen inom framförallt kollektivtrafiken. Kvinnor reser mer kollektivt medan män dominerar planerings- och beslutsnivåer, säger hon. Godstrafiken präglas däremot av helt andra förhållanden. Transporterna utgörs i huvudsak av produkter från en manligt dominerad basindustri som hanteras av en mansdominerad godstransportnäring. Det finns historiska förklaringar till varför det är så få kvinnor inom näringen, påpekar Berit Blomkvist.

–Samtidigt vore det intressant att tillsätta arbetsgrupper med enbart kvinnor för att se om det verkligen blir någon skillnad som skulle kunna förklaras utifrån kön.

Jämställdhetsfrågorna är viktiga framtidsfrågor men de måste ständigt hållas aktuella för att intresset ska vidmakthållas. Goda exempel är bättre än krystade skrivningar, som ingen förstår avslutar hon.

6. Hur arbetar trafikverken?

Alla fyra trafikverken uttrycker ett intresse för vidareutveckling och konkretisering av det sjätte delmålet även om de interna processerna kommit olika långt. Lena Ericsson är avdelningschef på *Banverket* och Maria Nichani är kundgruppsansvarig vid *Vägverket* region Stockholm. De beskriver hur det sjätte delmålet bidragit till att jämställdhetsfrågorna hamnat i fokus. Studier genomförs, kunddialogen utvecklas och metoder för jämställdhetsintegrering presenteras. Nästa steg är en större utmaning. Hur kan frågorna på ett mer konkret och handfast sätt integreras i den ordinarie verksamhetens olika delar?

Helene Jansson arbetade med det sjätte delmålet inom *Luftfartsverket* och arbetar nu på *Luftfartsstyrelsen*. Björn Waldenström driver jämställdhetsfrågorna inom *Sjöfartsverket*. Två verk som beskriver den interna medvetenheten och kunskapsnivån som ojämn. De efterlyser goda exempel och säljande argument som påvisar kopplingen mellan tillväxt och jämställdhet så att kollegerna övertygas om delmålets betydelse. Tydligare mål och uppdrag är andra sätt att underlätta arbetet internt.

6.1. Banverket – från rallarkultur till samhällsbyggare

Lena Ericsson är chef för avdelningen *Järnväg och samhälle* samt ansvarig för det sjätte delmålet. *Banverket* har 6 500 anställda och 82 procent är män. Avdelning för *Järnväg och samhälle* har därmed en ovanligt jämn könsfördelning med 40 procent kvinnor.

Interna kunskapsseminarier

Under hösten 2004 genomfördes interna seminarier med ledningsgrupper, chefer och projektledare, berättar Lena Ericsson. Jämställdhetsmålet och dess konsekvenser för *Banverket* diskuterades vid sidan om genusforskning

i transportsektorn och goda exempel från *Vägverkets* verksamhet. Seminarierna inspirerade till fortsatta interna diskussioner kring innebörden av jämställdhet; hur kan myndigheter agera för att uppnå jämställdhet?

Även om jämställdhetsfrågorna har fått ett större genomslag och attityder påverkats undrar fortfarande många hur de ska kunna integreras rent praktiskt i Banverkets verksamhet, säger hon.

-Att både kvinnors och mäns idéer bör tas tillvara är dock ett synsätt som vinner gehör. Nu måste vi visa att genom ökad hänsyn till kvinnors och mäns perspektiv så blir också Banverkets verksamhet kvalitativt bättre. Det är bara "tillsammans" vi kan bygga ett effektivare transportsystem. Förändringar tar emellertid tid och förväntningar på dessa måste vara realistiska.

Det sjätte delmålet fick frågan i fokus internt och externt

Sjätte delmålet tillkomst har haft betydelse för att driva jämställdhet inom den manligt dominerade transportsektorn, fortsätter Lena Ericsson. Att formulera ett specifikt delmål var ett sätt att under en period lyfta frågan och sätta den i fokus. Hon menar att jämställdhet i det interna arbetet inte var nytt; delmålet innebar ett större genomslag för frågorna både internt och externt på *Banverket*.

Jämställdhet har många aspekter, betonar Lena Ericsson. För att uppfattas som trovärdigt krävs därför en samverkan mellan internt och externt jämställdhetsarbete. I en organisation med 18 procent kvinnor blir detta ett långsiktigt förändringsprojekt. Att enbart fokusera på kvantitativa frågor blir fel, säger hon.

-Det är emellertid bra att både kvinnor och män medvetet synliggörs i utåtriktade aktiviteter. Kvalitativa och innehållsliga frågor som modeller för samrådsmöten behöver ständigt förbättras. Inbjudningar måste vidareutvecklas för att i större omfattning tilltala både kvinnor och män. Det är inte bra med samrådsmöten som uppvisar en ojämn könsbalans.

Konkret metodkunskap efterfrågas

Den process som satts igång inom *Banverket* visar att det behövs mer kunskap i frågorna vilket också efterfrågas. Flera aktiviteter pågår. Exempelvis arbetar Sofia Lindfors med en handbok för jämställdhetsintegrering i Banverkets planering. Den kommer att presenteras under 2005 och blir ett viktigt stöd i det fortsatta arbetet, säger Lena Ericsson. Det efterfrågas konkreta metoder och inspirerande exempel; Hur gör vi?

Handboken *Planering för ett jämställt transportsystem* skildrar det sjätte delmålet och dess tillkomst. Olika begrepp i genus- och jämställdhetsanalyser beskrivs. Flera konkreta verktyg och metoder för jämställdhetsintegrering presenteras. Vidare ges förslag kring hur delmålet olika aspekter kan integreras i Banverkets verksamhet.

Modeller för samrådsmöten diskuteras liksom interna utbildningar. Positivt är att ledningen driver frågan, säger hon. Ett exempel är den administrativa chefen som påpekar att jämställdhet ska vara en aspekt vid tillsättningen av personalutvecklingsrådet.

Ska jämställdhetsfrågan lösas med transportpolitik?

Delmålet formuleringar berör som tidigare diskuterats; behov, värderingar och representation. Att utforma transportsystemet utifrån kvinnors och mäns behov samt värderingar är en sak, men att lösa hela jämställdhetsfrågan via transportpolitiken är svårare, menar Sofia Lindfors. Samtidigt går det inte att bortse från att villkoren och förutsättningarna för hur jämställt ett samhälle kan bli på sikt, grundläggs i exempelvis planeringen av transporterna. Jämställdhetsfrågorna har diskuterats bl.a. mellan trafikverken och *SIKA*. *Banverket* har inspirerats av en modell som *SIKA* framtagit, fortsätter hon. Modellen beskriver tre möjliga förhållningssätt för hur myndigheten kan hantera det sjätte delmålet:

1. Att förändra dagens sociala beteende genom åtgärder i transportsystemet.
2. Att anpassa transportsystemet till de behov som kvinnor och män har idag.
3. Att förändra planerings- och beslutsstrukturer så att kvinnors och mäns värderingar blir lika mycket värda.

För *Banverket* innebär ett jämställt transportsystem att kvantitativa aspekter uppmärksammas, såsom att verket har en jämn fördelning av kvinnor och män representerade inom samtliga områden, men även att hänsyn tas till kvalitativa aspekter dvs. att *Banverket* beaktar helheten i planering, i beslut och förvaltning av järnvägen. *Banverket* förordar därför en kombination av punkterna 2 och 3, enligt Sofia Lindfors. Att dessutom gå ut externt och försöka förändra kvinnors samt mäns beteende, inom ramen för Banverkets uppdrag är komplicerat och orealistiskt i nuläget, fortsätter hon. Samtidigt bör verket, vid exempelvis större investeringar, reflektera över vilka konsekvenser dessa har för kvinnor respektive män, på kort och lång sikt.

-Att verka för punkterna 2 och 3 innebär att fler kvinnor deltar i all planering, både avseende fysiskt utformning och mer långsiktiga investeringar i järnvägstransportsystemet. Arbetet med jämställda transporter bör förbättra järnvägstransportsystemet genom att lyfta fram olika kundgrupper och utifrån dessa problematisera olika villkor, förutsättningar och behov som skapas via transportsystemet.

Banverkets arbete har koncentrerats kring två strategiska mål och fyra strategier. De strategiska målen som formulerats är:

- Andelen resenärer, uppdelat i kvinnor och män, som anser att järnvägstransportsystemet svarar mot deras behov ska öka.
- Jämställdhetsperspektivet ska vara en integrerad del i Banverkets planeringsprocess för byggande av järnväg.

Och de fyra strategierna som ska underlätta måluppfyllelsen utgörs av följande:

- Ökad kunskap
- Trygga resandemiljöer
- Integrering av jämställdhet i planering
- Skapande av förutsättningar för jämnare könsfördelning.

Delmålet strategiska formuleringar

Det sjätte delmålet innehåller två centrala aspekter vilket är bra, säger Lena Ericsson.

-Hänsyn ska tas till kvinnors och mäns behov samtidigt som både kvinnors och mäns värderingar ska påverka beslutsfattandet. Att uppmärksamma kvinnors och mäns behov i resmiljön har blivit alltmer självklart. Utformning av stationsmiljöer och tunnlar ska givetvis fungera för många olika grupper av resenärer. Kunskapen om könsbundna olikheter i resmönster har också blivit mer allmänt accepterat. Exempelvis reser män ofta direkt mellan arbete och bostad medan kvinnor utför flera uppgifter under resvägen. Ett bra transportsystem ska naturligtvis underlätta för alla människor att genomföra resor med olika avbrott. Flexibla resor ställer större krav på samordning av tidtabeller och samverkan mellan flera olika transportslag.

Hänsyn till kvinnors och mäns värderingar är mer känsligt

Att det däremot skulle vara en poäng att både kvinnors och mäns värderingar tillvaratas i beslutsprocessen är ännu inte lika accepterat, fortsätter Lena Ericsson. Det handlar om intern kultur och kompetens, menar hon. Banverkets verksamhet domineras av ett tänkande som präglats av tekniska och ekonomiska aspekter vilket också varit självklart mot bakgrund av uppdragets utformning. Beteendevetenskap och genusfrågor har inte ingått i kulturen och därför inte heller haft ett stort inflytande, förtydligar Lena Ericsson.

-Ska hänsyn tas till kvinnors och mäns värderingar krävs därför ett nytänkande inom organisationerna. Fortsatt forskning med genusperspektiv på transporter kan vara ett stöd i arbetet med att stimulera interna positiva processer.

Samordning av transportfrågor och genusforskning på gång

Kritik har framförts från olika forskare rörande den bristande samordningen av forskning kring genus- och transportfrågor. Samordningsfrågan har även diskuterats mellan trafikverken och inom ramen för *TRANSAM (Samordning av transportforskning i Sverige)*, som utöver trafikverken består av: *Energi-myndigheten, FAS (Forskningsrådet för arbetsliv och socialvetenskap), Formas (Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggnad), Krisberedskapsmyndigheten, MISTRA (Stiftelsen för miljöstrategisk forskning), Naturvårdsverket, Räddningsverket, SIKa, Vinnova, Näringsdepartementet och EU FoU-råd⁴*. Under slutet av 2004 tillkom tre tillfälliga arbetsgrupper inom *TRANSAM* för frågor rörande: äldre, genus och kompetenscentra.

Arbetsgruppen för genusfrågor koordineras av Sofia Lindfors från *Banverket*. Avsikten är att åstadkomma en samordning mellan verkens olika FUD-insatser (forskning, utveckling, demonstration) med avsikt att samordna och stimulera forskning kring jämställda transporter. Inledningsvis genomför arbetsgruppen en inventering av trafikverkens olika behov och existerande forskning, berättar Sofia Lindfors.

-Frågor som diskuteras är samordning av trafikverkens utlysningssperioder, stöd till nätverk för forskare och möjligheten till gemensamma projekt samt utveckling av ett nytt FoU program.

Vad kan regeringen göra?

Det sjätte delmålet tillkomst har haft en stor betydelse men fortfarande är det problem med vaga formuleringar, betonar Lena Ericsson.

-Att frågan finns med i direktiven till verksamhetsplaneringen är av central betydelse. För att underlätta det fortsatta arbetet borde regeringen ytterligare förtydliga delmålet, gärna genom kvantitativt mätbara mål i regleringsbrev. Tydliga styr signaler uppifrån, kvantitativa krav och en god uppföljning ger en extra stimulans i arbetet.

Könsfördelningen är ojämn i hela transportsektorn inte minst inom företag och intresseorganisationer, menar Lena Ericsson.

-För att förändra detta måste hela sektorn påverkas, vilket kräver insatser inom såväl näringsliv som organisationer. Att synliggöra goda exempel för att stimulera en positiv utveckling i kombination med tydliga signaler från riksdag och regering är viktigt. Jämställdhet är inte en ett samhällsfenomen som löser sig automatiskt med tiden. Det krävs tydliga styrmedel.

6.2. Luftfartsstyrelsen – att inspirera och motivera kolleger

Luftfartsstyrelsen är en ny myndighet, som bildades den 1 januari 2005. Arbetet med det sjätte delmålet har kommit igång säger Helene Jansson som ansvarade för frågan inom det gamla *Luftfartsverket*. Hon berättar hur arbetet inleddes med ganska allmänna diskussioner. Vad var möjligt att göra? Det fanns dessutom en plan för det interna jämställdhets- och mångfaldsarbetet.

Kartläggning av sektorn

Det sjätte delmålet består av två delar, förtydligar hon. Det innebär att transportpolitiken ska utformas så att den svarar mot kvinnors och mäns behov samtidigt som de också ges möjlighet att påverka utformningen av transportpolitiken. För att kunna veta om man behöver förändra rådande situation behövdes en kartläggning av nuläget, fortsätter Helene Jansson.

-En inventering av könssammansättningen på beslutsnivåerna inom sektorn, gjordes av konsultföretaget *Markör*, på SIKAs uppdrag. Resultatet som rör luftfarten ingår i myndighetens sektorredovisning för 2004. Inom luftfarten görs resvaneundersökningar uppdelade på kön. Dessa visar att män oftare än kvinnor reser reguljärt i arbetet medan kvinnor oftare reser med charter på fritid. Kvinnor har också ett större inflytande över val av fritidsresmål.

Utnämningpolitiken

Regeringen borde vara mer konsekvent i utnämningspolitik och i sammansättning av olika styrelser och andra grupper, påpekar hon.

-På nybildade *Luftfartsstyrelsen* finns flera kvinnor på ledande poster. Verksamheten är emellertid mycket mansdominerad varför många trodde att den nya generaldirektören skulle bli en kvinna. Regeringen utsåg dock en man.

Okunskap kring behovet av delmålet

Det sjätte delmålet är viktigt för att synliggöra jämställdhetsfrågorna i sektorn. Helene Jansson har informerat om de politiska kraven och de transportpolitiska delmålen inom myndigheten och i dialog med olika samarbetsparter. Reaktionen på det sjätte delmålet är ofta en förvånad ilska, tillägger hon. Medarbetarna säger, enligt henne:

-Vad menar du skulle inte vi vara jämställda? Reaktionen handlar inte om ovilja utan snarare om okunskap och en bristande träning i att se olika mönster. Det råder en omfattande omedvetenhet kring jämställdhetsförhållanden inom sektorn och en ovana att problematisera frågan.

Handelshögskolan i Stockholm gjorde en film om *Kastrups flygplats*. Den visar män som väller upp för rulltrappan på flygplatsen, berättar Helene Jansson. Forskarna genomförde intervjuer i loungerna; de frågade männen varför det bara är män i rummet? Männen ser sig förvirrat om och säger; nej inte är det väl bara män här? Hon konstaterar att filmen kan upplevas överdriven, men att den samtidigt väcker en diskussion; vilka kundgrupper attraheras av miljön? På Arlanda togs exempelvis lekrummet bort, vilket är en tydlig signal till barnfamiljerna, menar hon.

-Några flygbolag säger rent ut att de inte bryr sig om privatresenärerna, utan de är enbart intresserade av affärsresenärer.

Förtydliga delmålet formuleringar

Regeringen bör förtydliga det sjätte delmålet nuvarande ganska vaga formuleringar, anser Helene Jansson.

-Vad innebär delmålet mer konkret? Vad vill regeringen uppnå och hur ska det gå till? Det räcker inte att formulera mål och sedan sitta och vänta på resultat. Istället behövs tydligare krav på resultat och handlingsplaner. Det gjordes med framgång inom handikappolitiken och med miljöfrågorna så varför inte med jämställdhet? Signalerna måste vara tydliga även till näringslivet.

Visa på samband mellan jämställdhet och tillväxt

Det sker ingen förändring inom flygföretagen bara för att det uttalas en politisk vilja, speciellt inte med dagens hårda klimat och konkurrens, poängterar hon. Flygbolagen är intresserade av tydliga ekonomiska effekter. Jämställdhetsfrågorna måste därför drivas utifrån lönsamhetsargument.

-Går det att visa att företag med jämn könsfördelning är mer produktiva och lönsamma så synliggör detta tydligt. Fler studier behövs för att synliggöra dessa effekter och goda exempel som stimulerar till diskussion.

Visst går det att göra massor för att flygplatsmiljön ska tilltala både kvinnor och män, säger Helene Jansson. Urvalet av butiker och dess utbud är bara en aspekt. Bra lekmiljöer för barn är en annan. Det finns en vilja inom sektorn, men det fattas ofta kunskap; hur omsätts de tjugiga skrivningarna i praktiken? Kraven är otydliga.

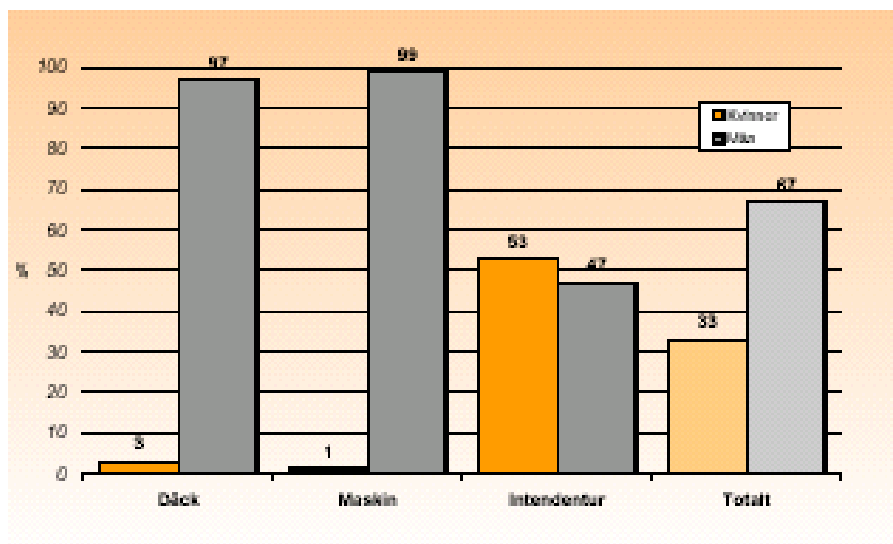
6.3. Sjöfartsverket – nya frågor och kunskapsinhämtning

Björn Waldenström arbetar på *Sjöfartsverket* med tillgänglighetsfrågor och jämställdhet. Han har tidigare arbetat med fritidsbåtfrågor. Både *Sjöfartsverket* och sektorn är mansdominerad, säger han. Jämställdhetsfrågorna är fortfarande nya och verket befinner sig i en kunskapsinhämtande fas, tillägger Björn Waldenström.

Kartläggning av sektorn ett första steg

I samband med att konsultbolaget *Markör* genomförde på uppdrag av *SIKA* en kartläggning av hela transportsektorn gjordes också en specialstudie av sjöfarten. Studien bekräftar bilden av mansdominans och traditionell könsuppdelning inom sektorn, enligt Björn Waldenström. Män finns bland däckspersonal och i maskin medan kvinnor återfinns bland köks- och städpersonal.

Fördelningen kvinnor och män inom sjöfarten



Källa: *Markör*

Utöver studier görs insatser för att sprida kunskap i frågorna såväl inom verket som externt via pressreleaser och verkets tidning *Sjörapporten*, berättar han. Inom personalgruppen på avdelningen dominerar män som sjökaptener, lotsar och hamnkaptener. Många har lång erfarenhet från verket tillägger Björn Waldenström men få eller ingen har kunskap från genusvetenskap eller sociologi.

Sjöfartsverket har en speciell situation i förhållande till de övriga trafikverken genom att inte äga infrastruktur som hamnar eller fartyg säger han. Det innebär att det huvudsakliga påtryckningsmedlet är förordningar och lagar. Arbetsformen för jämställdhetsfrågorna inom sjöfartsektorn bygger dock på kampanjer och attitydpåverkan. För det interna jämställdhetsarbetet inom myndigheten finns dessutom både en plan och personalresurser.

Rekryteringsproblematiken kan underlätta jämställdheten

Sjöfarten idag har stora problem med rekrytering vilket hänger samman med tuffa arbetsvillkor och speciella arbetstider, menar Björn Waldenström.

-Trots goda ekonomiska villkor är det numer svårt att rekrytera personer med familj. De attraheras inte av 14-dagars schema. Den gamla lockelsen att ”gå till sjöss för att se världen” är borta eftersom båtarna knappt ligger i hamn. Rekryteringskrisen kan leda till en omvärdering av urvalsbasen. Går det inte att enbart rekrytera män, blir det kanske mer intressant med kvinnor på olika tjänster. Arbetskraftsbristen kanske kan underlätta för jämställdhet inom sektorn på sikt.

Olycksstatistiken är svåröverblickbar och icke könsuppdelad

Olyckor till sjöss rapporteras inte i samlad form och inte uppdelat på kön. Frågan är komplicerad eftersom informationen insamlas av en mängd olika aktörer. Eftersom cirka 80 procent av dödsolyckorna sker i lugnt inlandsvatten och ofta i kombination med alkohol, sköts rapporteringen av den lokala polisen. Majoriteten som är inblandad i dödsolyckor är män. Kvinnor svarar för mindre än 10 procent. Kvinnor förolyckas genom att de befunnit sig i snabba båtar som kolliderat. För att öka sjösäkerheten inom fritidsbåt-användningen är det därför nödvändigt att alla vuxna i båten, såväl kvinnor som män, kan framföra fartyget och hantera radion säger Björn Waldenström.

Tydliga signaler uppifrån underlättar

Nätverket mellan trafikverken och *SIKA* är ett viktigt stöd i arbetet. På *Sjöfartsverket* och *Luftfartsstyrelsen* är det enbart en person som arbetar med frågorna externt medan både *Banverket* och *Vägverket* har fler involverade, berättar han.

-Inom nätverket får vi ökad kompetens och möjlighet att diskutera strategier och handlingsplaner. Med ett grundmaterial som *SIKA* producerat kan vi sedan göra anpassningar till de egna verken.

För att komma vidare i Sjöfartsverkets arbete med det sjätte delmålet krävs tydligare signaler uppifrån, enligt Björn Waldenström.

-Om departementet driver på frågan så händer mer på myndigheterna. Ett exempel är mer konkreta skrivningar i de uppdrag departementen ålägger verken. Formuleringar som är abstrakta och vaga driver inte frågan framåt eftersom mycket energi ägnas åt att tolka innebörden.

6.4. Vägverket – dags för nästa steg?

Maria Nichani är kundansvarig på *Vägverket* i region Stockholm och arbetar gentemot de fem kundgrupperna; barn, unga, pensionärer, handikappade och yrkesverksamma. Kundgrupperna kartläggs genom enkäter, fokusgrupper, paneler och via olika intresseföreningar samt NKI (Nöjt kundindex), vilket avser hela landet. Arbetssättet som utvecklats bygger på en kombination av datainsamling och dialog med medborgarna; vilka behov har medborgarna och hur kan denna information användas för att påverka Vägverkets verksamhet?

Komplex målgruppsanalys är nödvändig

För att få fram relevant information kring människors behov räcker det inte med att indela efter kön, säger hon.

-Det finns olika åldersgrupper, funktionshinder, socioekonomisk bakgrund samt inomregional varians mellan landsbygd och stad. Allt

kundgruppsmaterial som insamlas kan och borde könsuppdelas, men det sker ännu inte konsekvent. Mest information om kvinnors och mäns olika behov återfinns i gruppen yrkesverksamma. Ungdomsmaterialet är delvis uppdelat. Materialet om övriga kundgrupper (gamla, barn och funktionshindrade) kan könsuppdelas mer konsekvent.

Under våren 2005 planeras en större panelundersökning med 3 000 deltagare i region Stockholm. Avsikten är att belysa frågorna om trängsel, oskyddade trafikanter samt drift och underhåll. Materialet kommer att könsuppdelas och ska utgöra underlag för planering, berättar Maria Nichani.

Könsskillnader framträder i fokusgrupperna

I arbetet under 2004 med fokusgrupper framkom intressanta skillnader mellan kvinnor och män i kategorierna; gamla (65+), unga (18-24 år) och yrkesverksamma. Kvinnor i gruppen unga och yrkesverksamma tog upp trygghetsfrågor, enligt henne.

-I fokusgrupperna berättar kvinnor att de känner sig otrygga och därför utvecklar speciella strategier. Unga flickor som går på fest, tar exempelvis med sig en påse med bylsiga kläder och en mattebok. Efter festen klär de om för att inte synas när de åker tunnelbana hem. Kvinnor berättar även att de inte går in i en taxi ensam utan att samtidigt ringa någon. Belysningsfrågor diskuteras i flera av grupperna.

Regionförstoring och jämställdhet – inga enkla svar

Nutek (Närings- och teknikutvecklingsverket) har tagit fram rapporter kring regionförstoring och växande arbetsmarknadsregioner, men det saknas analyser av dess konsekvenser för kvinnor och män; går det att kombinera familjeliv och regionförstoring? Vad betyder ökad pendling för kvinnor och män? Maria Nichani får ofta dylika frågor kring jämställdhet. En man undrade exempelvis om kollektivtrafiken planeras utifrån kvinnors deltidarbete och pendlingsbehov; cementerar detta i så fall könsrollerna? Skulle det vara bättre ur jämställdhets synpunkt att inte bygga ut kollektivtrafiken? Att ge enkla svar går inte, säger hon.

Delmålet kritiserades och fick betydelse

Införandet av ett sjätte delmål har haft stor betydelse för jämställdhet i verksamheten även om det också framförts en del kritik, säger Arne Fasth från *Vägverket*.

-Målformuleringen bröt mot den övriga målstrukturen och upplevdes mer abstrakt. Det är svårt att veta på vilket sätt olika åtgärder kan leda till ett jämställt transportsystem. Ett antal konkreta erfarenheter finns från planering vilket presenteras i skriften *Jämställdhet i vägtransportsystemet - jämställd vägplanering*. I rapporten beskrivs bl.a. samarbetet med Skånetrafiken och olika modeller för utvidgat samråd samt förslag till sociala konsekvensbeskrivningar.

I Vägverkets region Stockholm har det skett positiva förändringar under de senaste två åren i jämställdhetsarbetet, enligt Maria Nichani. Det är regionchefen som bevakar frågan och ledningsgruppen består av femtio procent kvinnor och femtio procent män. Jämställdhet följs upp i styrgrupper och diskuteras i olika sammanhang, berättar hon.

-Enkla verktyg har producerats. Nya checklistor används för uppföljning av samråd. Attityderna är förändrade men implementeringen är inte alltid enkel. Nu är det *hur-frågorna* som står i centrum. *Hur* ska jämställdheten integreras i verksamheten?

Könsfördelning i samråd

Jämställdhet innebär enligt delmålet bl.a. deltagande av både kvinnor och män i olika samråd. Under 2004 gjorde fem av Vägverkets sju regioner, en studie av könsfördelning i arbetsgrupper och samarbetsforum, i myndighetens externa verksamhet. Resultatet redovisas i årsredovisningen. En ganska ojämn sammansättning, ingetdera könet har mindre än två platser, uppvisas i flertalet möten (72 procent). Övriga möten kännetecknas av en relativt jämn fördelning (40/60). Ansträngningar görs för att utforma kallelser till samrådsmöten, för att både kvinnor och män ska delta, men det räcker inte, tillägger Maria Nichani.

Integrering pågår

Olika forskningsrapporter med genusperspektiv har finansierats av *Vägverket*. Dessa har bidragit till att medvetandegöra myndigheten om olika brister och presenterat förslag till förbättringar. Resultaten har diskuterats i seminarier och ska enligt årsredovisningen inarbetas i trafikplaneringsdokumentet *TRAST* (Trafik för en attraktiv stad) och i *Väg- och gatuutformningsdokumentet* (VGU). Vägverket sammanfattar redovisningen med att målet delvis är uppfyllt men att mycket återstår.

Hur fungerar transportsystemet – jämställdhet ger svaret

Det sjätte delmålet visar hur transportsystemet fungerar, säger Hjalmar Strömberg som ansvarar för jämställdhetsmålet inom *Vägverket*. Alla använder inte systemet idag, på ett självkart sätt, eftersom det inte är utformat utifrån olika befolkningsgruppers behov och värderingar. Att lägga ett genusperspektiv på transportsystemet innebär ett synliggörande av hur systemet fungerar och vilka som nyttjar det, samt vad som behövs för att anpassa detta till olika gruppers behov, fastslår han.

Transportfrågor är också livskvalité, menar Hjalmar Strömberg.

-Att underlätta för både kvinnor och män att pendla och vidga sina arbetsmarknader kan medföra positiva effekter som möjligheter till intressantare arbete. Transportpolitikens yttersta syfte är att skapa livskvalitet. Då måste vi förbättra människors resor i samhället som det ser ut i dag. Synsättet att regionförstoring enbart skulle leda till att män pendlar längre och att förutsättningarna för jämställdhet försämras, är frågor som inte kan lösas enbart inom transportpolitiken. Kärnfrågan är den könsuppdelade arbetsmarknaden och dess konsekvenser för kvinnor och män. Transportpolitiken kan inte ensam lösa jämställdhetsfrågorna i det övriga samhället. Att tillhandhålla transporter som svarar mot kvinnors och mäns behov och värderingar innebär att det är människorna själva som ska välja utifrån sina egna önskningar.

Hårdare styrning efterlyses

Regeringen skulle kunna styra det sjätte delmålet hårdare genom återrapporteringskraven, fortsätter han.

-Inför processmål i regleringsbrevet och kräv genomgång och revidering av regelverk samt tillämpningar utifrån genusanalyser. Trafikverkens återrapportering bör innefatta reviderade regler och förslag på förändringar från regeringens sida. Vidare borde körkortsregler och dess konsekvenser för kvinnor och män borde belysas. En annan fråga rör perception och vägskyltning utifrån en genusanalys. Uppfattar kvinnor och män skyltning på samma sätt?

7. Genusforskning och transportpolitik – vad innebär det?

Merritt Polk forskar om könsskillnader i beteende och attityder i trafiken. Hon är knuten till *Institutionen för Humanekologi* vid *Göteborgs Universitet*. Tora Friberg är professor vid *Linköpings Universitet* med intresse för pendling och regionförstoring samt dess konsekvenser för kvinnor och män.

7.1. Könsskillnader i beteende och attityder

Merritt Polk har under många år studerat kvinnors och mäns inställning till och upplevelse av det befintliga vägsystemet och dess funktioner.

-Om 9 av 10 som dödas i trafiken är män; går det då att med denna kunskap om trafiksäkerhetsstatistiken hävda att jämställdhet inte har betydelse i transport- och kommunikationsfrågor?

Ska transportpolitiken lösa jämställdhetsproblemen?

Det finns olika åsikter om transportpolitiken enbart ska underlätta för kvinnor och män att bevara rådande könsmonster eller om den också aktivt ska förändra ojämställda förhållanden, säger Merritt Polk. Vissa hävdar att om samhället är ojämställt så speglas dessa förhållanden även i transportsystemet men att jämställdhetsproblematiken inte kan lösas inom ramen för transportpolitikens utformning. Merritt Polk menar att detta resonemang inte håller.

-Människors verklighet är komplex och behöver ses ur ett helhetsperspektiv. Därför måste även transportsystemet fungera så att jämställdhet underlättas vilket också är intentionen i regeringens handlingsplan för jämställdhetsintegrering *Jämt och ständigt*.

Kvinnors och mäns beteende skiljer åt

Det finns skillnader inom transportsystemets konstruktion och i förhållandet till kvinnors och mäns rörlighet som är tydligt jämställdhetsrelaterat, fortsätter hon. Exempelvis undviker kvinnor även på dagtid gångtunnlar och parker vilket män inte gör. Ett faktum som självklart påverkar kvinnors och mäns tillgång till det offentliga rummet. Tabellen nedan är baserad på data från en större enkätstudie som genomfördes 2004⁵.

⁵ Merritt Polk, Kvinnors och mäns inställning till gatu- och vägutformning

Undviker jag ofta eller alltid följande platser på dagtid?

Procent	Kvinnor	Män
Gå i gångtunnlar	31	11
Gångbroar	13	6
Kollektivtrafik	19	19
Att cykla i glesbygd	12	8
Parkområden	18	9

Ett mycket illustrativt exempel är de båda tunnlarne vid Hjalmar Brantingsplatsen i Göteborg, berättar Merritt Polk.

-En är lång och mörk samt placerad mellan ödsliga vägar och kraftiga buskage. Den andra är bred, kort och upplyst med stor möjlighet till insyn från alla håll. Vilken som upplevs tryggast är givet; hur har planerarna resonerat vid konstruktionen av den öppna varianten? Dylika samrådsförfaranden och arbetssätt borde dokumenteras och synliggöras för att inspirera fler. Goda exempel behövs.

Kvinnor och män – både lika och olika

Kvinnor och män är både lika och olika vilket innebär att övergeneraliseringar bör undvikas, säger hon. Alla använder transportsystemet och kör bil. Studier visar likheter och skillnader i kvinnors och mäns användning av och attityder till bilen.

-I vissa frågor som rör attityderna till väginformation är kvinnors och mäns uppfattningar ganska lika medan stora skillnader återfinns i trygghetsfrågorna. Konsekvensen av kvinnors upplevelse av ökad trygghet, i kombination med ett säkrare körsätt, borde vara att kvinnor använde bilen mer och män mindre, speciellt på kvällstid.

Kvinnor är generellt mer kritiska till bilanvändning och mer positiva till förändrad användning än män, menar Merritt Polk. Kvinnors resmönster och attityder gentemot transporter främjar därmed i större utsträckning en hållbar utveckling av transportsektorn, vilket borde kunna utnyttjas bättre i planeringsprocessen.

-Något fler kvinnor än män anser att bilen har en negativ miljöpåverkan. Kvinnor är också mer positiva till åtgärder som minskar antalet bilar. Flera faktorer pekar på att kvinnor har en större potential än män för att anamma ett ekologiskt hållbart transportsystem i Sverige. Detta är intressant eftersom det i länder med hög bilanvändning också finns en tendens att skillnaden mellan kvinnors och mäns resmönster minskas genom ett ökat kvinnligt resande.

Målkonflikten jämställdhet – miljö kräver mer belysning

Konflikter mellan jämställdhet och miljömål behöver belysas och diskuteras mer, menar hon.

-Jämställdhet förutsätter att både kvinnor och män har tillgång till bil. Idag använder män bil mer än kvinnor. Regionförstoringstanken bygger på ökad pendling vilket i praktiken innebär ännu fler bilresor. Miljömålen däremot kräver en radikal omställning av transportsystemet; hur går det ihop? Ska kvinnor som redan använder bil

i mindre omfattning minska sina resor? Utifrån trygghet och säkerhetsaspekterna borde kvinnor istället använda bilen mer; går det att förena jämställdhet och långsiktig hållbar utveckling?

Delmålet och forskningen – dags att fördjupa

Det sjätte delmålet har varit oerhört betydelsefullt men det är dags att komma vidare, anser Merritt Polk. Ett konkret resultat av delmålet är ny forskning som finansieras via *Vägverket*. Nya samarbetsformer mellan forskare och praktiker har enligt henne utvecklats. Det finns behov av tillämpad forskning, ett problem är ad hoc-mässigheten och kraven på omedelbar användbarhet. Det innebär att all insamlad data inte hinner bearbetas och att viktiga samband inte följs upp. Merritt Polks senaste studie är i huvudsak en empirisk redovisning. Teoretiska problematiseringar och påvisade samband kunde inte förklaras eller fördjupas inom ramen för denna studie.

-En annan effekt av delmålet är ett ökande intresset i samhället för frågorna. Forskning kring genus och transportfrågor är aktuellt på ett sätt som aldrig tidigare. Det innebär många inbjudningar och möjligheter att presentera forskning.

Delmålets formulering var suveränt förutseende

En viktig poäng med delmålet är själva formuleringen, menar hon. JÄMIT:s skrivning var skickligt formulerad genom att den fångar tre centrala dimensioner av jämställdhet. Kvinnors och mäns *behov* ges betydelse vid sidan om en jämn könsbalans beträffande *representation* samt hänsyn till både kvinnors och mäns *attityder och värderingar*.

-Väldigt ofta handlar jämställdhetsmål endast om representationsfrågor. Enbart huvudräkning löser inte jämställdhetsfrågorna inom transportpolitiken. En intressant parallell är kravet på jämn könsfördelning i statliga utredningar och kommittéer; vad har hänt? Går det att hänföra de förslag som förs fram i olika utredningar bara till könssammansättningen?

Synliggör rollfördelning forskning – institut - konsulter

Vad är nästa steg? Centralt är ett fortsatt stöd till forskningen om genus och transportfrågor, säger Merritt Polk.

-Dels behövs en tydligare och mer konsekvent integrering av genus inom övrig transportforskning, speciellt inom ekonomisk och teknisk forskning. Dessutom behöver genusforskningen inom transportområdet stärkas samtidigt som genusteoretikernas självständiga roll behålls.

Rollfördelningen inom området är viktig, fortsätter hon. Tidigare hade *Kommunikationsforskningsberedningen (KFB)* ett samordnande ansvar för transportforskningen. Det hade varit naturligt att även ansvaret för genusintegrering inom området även knöts dit. Ansvaret för transportforskningen har flyttats till *Vinnova (Verket för innovationssystem)* som hittills varit svaga inom området genus- och transportfrågor. *VTI* och *SIKA* är institut verksamma inom sektorn men med en nära koppling till politiken och regeringens behov av uppföljning. Sedan finns konsulter som gör ad hoc-mässiga insatser med tydliga uppdrag och åtgärdsorientering.

Stärk genusintegreringen i transportforskningen

Bristen på samordning av forskningen resulterar i att forskarnas roll tenderar att bli mer konsultmässig vilket innebär att rapporter pressas fram alltför fort. Forskarna borde kunna satsa mer på långsiktig kunskapsuppbyggnad inom området. Detta kräver åtminstone treåriga anslag och större projekt som möjliggör ökad samverkan mellan basforskning och tillämpad forskning.

En modell är stöd till uppbyggnad av ett nätverk mellan genusforskare inom transport- och kommunikationsfrågorna. Forskarna bör själva organisera nätverkets uppbyggnad och verksamhet. Central styrning kan direkt motverka forskningens kreativa utveckling. Medel behövs initialt för att skapa mötesplatser mellan forskare och bygga ett nätverk samt för utveckling av ett forskningsprogram. Knyt dessutom gärna en referensgrupp till nätverket med praktiker från trafikverken och den övriga näringen. Avsikten med referensgruppen är att skapa en kontinuerlig dialog mellan forskning och praktisk verksamhet. Avsätt därefter medel för fortsatt forskning inom fältet. Ambitionen måste vara att någon tar ansvar för att det bedrivs forskning inom fältet genus och transporter. Långsiktigheten är A och O för att en kunskapsuppbyggnad värd namnet ska kunna utvecklas.

Fördjupad forskning krävs

Många frågor behöver belysas ytterligare i ett genusperspektiv såsom trygghet, säkerhet och hastighet. Frågor kring kultur och maskulinitet är intressant inte minst i relation till olyckor och risktagande; hur förklaras den ökande aggressiviteten i trafiken?

Internationella jämförelser medför frågor som t.ex. varför är körstilen mindre aggressiv i USA än i Sverige. Förhållandet mellan jämställdhet och miljömål är ett annat område som behöver ytterligare belysning.

Kollektivtrafiken i Stockholm är speciell men idag saknas mer detaljerad information kring hur olika grupper av kvinnor och män använder densamma; finns det könsbundna skillnader i valet av T-bana, tåg och buss?

Hur fungerar cykelnätet ur tillgänglighets- och trygghetsperspektiv för kvinnor och män?

7.2. Regionförstoringens konsekvenser för kvinnor och män

Tora Friberg forskar kring kvinnors och mäns resmönster. Forskningsmedel från *Vinnova* innebär att Tora Friberg kan fördjupa sina studier och intervjua gruppen daglångpendlare; hur löser dessa familjer vardagen? Varför har de flyttat till landsbygden? Vilka för- och nackdelar ser de med pendlingen? På vilket sätt har faktorer som utbildning och klass betydelse vid sidan om kön?

Forskare och praktiker - rollfördelning

Forskare kan endast bidra med genuskompetens och begrepp, säger Tora Friberg.

-Vi kan problematisera och diskutera begrepp som kön och genus men vi kan aldrig ge detaljerade anvisningar; hur ska trafikverken omsätta detta i daglig verksamhet? Forskarna har inte den fackkunskap som finns inom trafikverken. Å andra sidan behöver praktiker bli bättre på att ta till sig forskning. Fördjupad forskning borde efterfrågas, läsas och debatteras. Alltför ofta tar intresset för "kort-kort" kunskap över.

Överförenklingar efterfrågas; hur många vill inte ha tre indikatorer som mäter frågan eller några slutsatser i boxar med bilder? Att framställa samhällsvetenskaplig forskning utan en kontext blir helt obegripligt, menar hon.

Genusforskarna i transportpolitiken har därmed en svår och nydanande roll. Dels är det få personer och dels ska de hinna och kombinera olika roller. Det kan innebära att de helst ska bedriva egen omfattande forskning och samtidigt resa runt i en konsultroll, tillägger Tora Friberg.

Regionförstoring ett mantra i tillväxtdiskussionen

Regionförstoring är en tanke som förs fram på många fronter i näringspolitiken. Tanken med regionförstoring är att fler pendlar längre sträckor. Statistiken visar att män pendlar längre än kvinnor och därmed har de också större arbetsmarknadsregioner.

-Många tror att detta scenario är en nödvändighet. Tanken bevisas ofta med hjälp av siffror som visar att pendling över kommungränser ökar. Regionförstoringen finns som underton i olika utredningar. Det framställs som "så här kommer det att bli". Att det är nödvändigt eller önskvärt att folk pendlar längre. Låga bostadspriser och bra pendlingsmöjligheter till Stockholm har utgjort en utvecklingsstrategi för de mindre kommunerna i Mälardalen. Barnfamiljer flyttar ofta från Stockholm till övriga Mälardalen. Förra året flyttade 11 400 personer. Regionförstoringen diskuteras i och runt storstäderna men också i Östergötland där Tora Friberg gjort studier.

Barnfamiljernas dilemma

Genom omflyttningar sker en rollfördelning inom regionerna. Unga kvinnor och män flyttar hemifrån för att skaffa utbildning. De uppmuntras som färdigutbildade att återvända till mindre kommuner, säger hon.

-Småkommunerna vill attrahera unga familjer för att kunna bryta en negativ åldersutveckling. Många unga barnfamiljer väljer också att flyttar från storstäder. Små kommuner får svårt att konkurrera om barnfamiljerna och försöker istället utveckla andra strategier som att värna om existerande småföretag och familjer boende i kommunen.

Brist på barnperspektiv

Varför flyttar barnfamiljerna? De vuxna betonar att miljön är bra för barnen. Det är lugnare, tystare och de får tillgång till trädgård. Tora Friberg menar att bilden av livet på landsbygden är lite väl romantisk.

-En ny avhandling som anlagt ett barnperspektiv visar att barn boende på landsbygden tillbringar lika mycket tid i stadsmiljön som stadsbarnen. Under högstadiet pendlar ungdomar till städer för att studera. De åker buss mellan bostaden och skolan. Väntetider innebär att de dagligen tillbringar några timmar i städernas kaféer eller shoppingcenter. Barnens fritidsaktiviteter är ofta knutna till städer och inte i landsbygden. Exempelvis ligger ridskolor ofta i utkanten av städer och inte i lands- eller glesbygdsområden. Följden blir att föräldrarna skjutsar ännu mer. I föreställningen om livet på landsbygden, saknas en problematisering av boendevalets konsekvenser, utifrån barnens perspektiv. Familjernas vakna tid tillbringas således sällan i boendemiljön på landsbygden. Resultatet blir att om fler flyttar från städerna så ökar pendlingen och kraven på båda föräldrarna att skjutsa.

Goda intentioner kan förstärka traditionella mönster

Små barn i förskola och lågstadiet tillbringar mer tid i boendemiljön på landsbygden; vad händer när byskolor läggs ner? Barnfamiljerna väljer ofta att bo nära kvinnans arbete, säger hon.

-Avstånd upplevs av människor både som fysiska och mentala. Kvinnorna vill kunna komma hem snabbt om det händer barnen något i skolan eller på dagis. Den närheten kan inte kollektivtrafiken åstadkomma. Istället vill de kunna gå eller cykla, på tio minuter, mellan bostaden och arbetet. Att kvinnor vill ha kort resväg hänger samman med att de fortfarande har det huvudsakliga ansvaret för omsorg om barn och gamla förutom det övriga hushållsarbetet.

Kvinnor som arbetar deltid har svårt att passa kollektivtrafikens tider och resorna innebär därför långa dagar. Arbetar de i städerna kanske returbussen går först på eftermiddagen, påpekar Tora Friberg.

-Tjänar kvinnor ekonomiskt på att arbeta mer om de också måste köpa bil? Eftersom många kvinnors inkomster är låga är det tveksamt, menar hon. Att åka med bil innebär dessutom alltid risker. Bilresan går långsamt om det är dåligt väglag och bilen kan gå sönder.

Ett ”moment 22” drabbar kvinnor

Ökad pendling kräver en betydligt bättre inkomst för att kunna finansiera ytterligare en bil.

-En socionom i Lund med tre barn blev arbetslös och erbjöds arbete på Österlen. Kollektiva transporter saknades och hon tvingades köpa en bil. Efter en tid insåg kvinnan att hon inte orkade arbeta heltid, pendla dagligen och samtidigt ta hand om barnen. Arbetade hon inte heltid blev jobbet olönsamt med tanke på de höga reskostnaderna. Dagens hårdare krav på arbetsmarknaden drabbar kvinnor. De förutsätts skaffa bil och pendla trots att de inte tjänar ekonomiskt på detta. Det faktum att kvinnor skulle tjäna på att vara arbetslösa genom att de inte behöver betala för pendling och lunch – blir ett absurt ”moment 22”.

Regionförstoringens konsekvenser för hushåll och individer

Radikala utvecklingsidéer som regionförstoring måste sättas i ett sammanhang, menar hon. Tora Friberg efterlyser en bredare diskussion kring konsekvenserna av regionförstoringen för de enskilda hushållen och dess medlemmar; vad får det för betydelse för människors vardagsliv?

-Så länge inte männen tar lika stort ansvar för barnen finns det risk för att ökad pendling motverkar jämställdhet och istället blir ett bakslag för kvinnor. Kvinnors och mäns arbetsmarknad är kraftigt könsuppdelad. Kvinnor återfinns oftare i offentlig sektor och män i privat. Studier visar att kvinnorna i större utsträckning arbetar deltid och reser med kollektivtrafik. De tar också ett huvudansvar för barn. I samband med kvinnors arbetsresor görs inköp och andra ärenden, lämnas och hämtas barn. Ökade krav på flexibilitet med långa pendlingsavstånd upplever därför dessa kvinnor som stressande.

Boendemiljö och livsstil styr, enligt olika studier, boendeorten mer än arbetet vilket innebär ökad arbetspendling. Eftersom kvinnorna i barnfamiljerna oftare bor nära arbetsplatsen är det männen som pendlar och får tillgång till en större arbetsmarknad samt ökade karriärmöjligheter, anser hon. Den större

pressen på individer och familjer påverkar därmed också den långsiktiga hållbarheten i tanken om regionförstoringen.

Det sjätte delmålet

Vilka frågor är viktiga att ta fasta på i diskussionen om jämställdhet i transportsammanhang? Tora Friberg nämner några aspekter.

-Hur ser arbetsdelningen ut mellan kvinnor och män? Vilka effekter får det för kvinnors och mäns resmönster? Tycker kvinnor och män alltid annorlunda? Om och hur slår en manlig norm igenom i transportpolitiken och dess arbetskulturer? Vad definieras som kvinnligt respektive manligt i transportsammanhang?

Det finns inga åtgärder som enbart skulle gynna kvinnor eller enbart män, fastslår Tora Friberg. Att finna åtgärder som stöder jämställdhet är ett delmål för transportpolitiken dvs. kvinnors och mäns intressen ska tillgodoses.

-Män har haft större möjlighet än kvinnor att utforma transportverksamheten samtidigt som kvinnor i högre grad åker kollektivt. Ett antal förslag har utarbetats med syfte att involvera fler kvinnor i utveckling av transportmiljöer, planering, förfogande över resurser, förändring av system och formandet av nya föreställningar.

Utvidgade samråd är positivt

Viktigt är samråd där både kvinnors och mäns åsikter blir tillgodosedda. Stadsarkitekten i Malmö diskuterade planfrågor med kvinnor och män, tillägger Tora Friberg.

-Kvinnorna var starkt engagerade för cykelbanor eftersom de cyklar mycket. De bryr sig om trygghet och säkerhet. Kvinnor cyklar exempelvis inte genom parker på kvällstid. Många cykelbanor har dock separerats från vägbanor och av estetiska skäl placerats i vackra parker. Ingen tycker att det är bra med cykelbanor som inte fungerar i mörker; varför händer detta? Är det för att inte tillräcklig tid läggs på analys av olika gruppers behov? Kvinnor har orsak att vilja ha upplysta områden för att inte bli utsatta för våld.

Det är synpunkter som måste integreras i planering. En ökad medvetenhet finns men det är tyvärr fortfarande långt till handling.

Forskningscirklar har genomförts med gatukontoret i Malmö, fortsätter hon. Frågor som diskuterades var Citytunneln och hur uppgången kan göras tilltalande för kvinnor.

-Möjligheter att skapa alternativa vägar diskuterades. Kvinnor som möter en grupp män på natten behöver kunna välja alternativa vägar. Under lång tid byggdes gångtunnlar slentrianmässigt utan att kvinnor deltagit i planeringen. Ett tag planterades mycket träd och buskar av ekologiska skäl. Nu tas dom bort. Det måste gå att se flera aspekter samtidigt.

Nästa steg ...

Vad är nästa steg i arbetet med det sjätte delmålet? Tora Friberg ser flera möjligheter. Tydliga direktiv och krav på redovisningsskyldighet är viktigt. Det är också en strategi som avsevärt ökade intresset för frågan hos *Vägverket* och *Banverket*. Ledningen måste vara insatt och engagerad i frågorna. Tora Friberg är tveksam till att lösa jämställdhetsfrågor genom att utse en speciell jämställdhetshandläggare. Det finns en risk att dessa handläggare hamnar vid sidan om. Kanske, tillägger Tora Friberg, vore det bättre om alla trygga och duktiga civilingenjörer får en exklusiv kurs i genuskunskap. Den bör dessutom gärna vara integrerad i övrig utbildning. Det vore intressant att utveckla olika pilotfall och utvärdera, påpekar hon.

Regeringen borde enligt Tora Friberg avsätta medel till kommuner som vill genomföra experiment.

-Många kommuner vill bygga om men saknar kompetens kring hur jämställdhet kan inarbetas i ett tidigt planeringsskede. Forskningscirkelarna som genomfördes i Malmö är en modell. Alla experimenten bör dokumenteras och utvärderas för att erfarenheter ska kunna spridas.

Bygg starka forskningsmiljöer för genus- och transportfrågor

Forskning bedrivs i alltför begränsad omfattning inom fältet genusperspektiv och transportfrågor. Tora Friberg ingår i ett av Vinnova:s programråd men är orolig över att så få ansökningar inkommer.

-*Vinnova* kan göra mer i samband med utlysningar. I 2005 års transportpolitiska proposition bör frågan uppmärksammas. Ordentligt med medel bör avsättas och forskningsmiljöer inventeras. Intressanta miljöer behöver kontaktas och samarbete utvecklas. Det talas om "excellenta miljöer" men varför inte också på området genus och transporter.

Framgångsrik långsiktig forskning kräver en miljö. Det är för tungt att vara ensam, säger hon. Forskarna måste dessutom hålla kontakt med sektorn under pågående forskning.

-Regelbundna seminarier är ett sätt att presentera forskningen och föra diskussion med praktiker. Samhällsvetenskaplig och humanistisk forskning behövs i transportfrågorna. Det är dags att bryta invanda mönster och tänka nytt. En alltför stor del av transportforskningen rör traditionellt modellbyggande. Fler genusforskare skulle attraheras av fältet om det fanns fungerande forskningsmiljöer. Transportfrågor innefattar teknik men också mycket annat. De rör hela samhället och människors vardagsliv.

8. Vad händer i transportpolitiken?

Hur ser könsfördelningen ut inom transportsektorn? Åsa Vagland arbetar på *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* med uppföljning av de transportpolitiska målen och dess delmål. Hon är även ordförande i *Nätverket för kvinnor i transportpolitiken*. Karin Svensson Smith är riksdagsledamot (*Miljöpartiet*) och sitter sedan 1998 i *trafikutskottet*. Hon var medlem i *Kommunikationskommittén* under 1995-1997. Karin Svensson Smith presenterar olika förslag till åtgärder inför fortsatt arbete. Jan-Evert Rådström från *trafikutskottet* är riksdagsledamot för moderaterna.

8.1. Transportbeteende och inflytande över beslut

Vad händer med människors transportbeteende? Tendensen är att kvinnors och mäns beteende blir mer lika i trafiken. Merparten av alla resor företas med bil, säger Åsa Vagland. Enbart 9 procent av kvinnors resor och 6 procent av mäns resor sker kollektivt. För arbetspendling är siffrorna för kollektivt resande högre – 17 procent av kvinnornas resor och 10 procent av mäns resor. Stockholm utgör ett undantag eftersom både kvinnor och män reser kollektiv i hög grad medan bilen totalt dominerar på landsbygden, fortsätter hon.

Många faktorer påverkar beteende

Utbildning och inkomst blir mer avgörande än kön för att förklara transportbeteende menar Åsa Vagland.

-Högutbildade män hämtar exempelvis oftare barn på dagis än lågutbildade män. Om förklaringsfaktorer som ekonomi och utbildning sällas bort kvarstår vissa könsbundna skillnader. Även i gruppen kvinnor och män med hög utbildning använder kvinnorna bilen i något mindre grad än män; vad beror detta på?

Bort från klyschorna

Kvinnors arbetsplatser ligger ofta mer kollektivtrafikanpassat, framhåller Åsa Vagland. Är det enda förklaringen till transportbeteendet; vad betyder detta?

-Kvinnor är mer intresserade av transporter i närmiljön. De kör mer i tätbebyggda områden och mindre på motorvägar. Är skillnaderna utslag av evigt könsbundna mönster eller handlar det om den aktuella livssituationen? Kanske är både kvinnor och män mest intresserade av de transporter som de själva använder? Vad beror på vad? Har det betydelse vem som hämtar barn och arbetar deltid? Det kanske inte är ett val att åka kollektiv utan det är det enda alternativet som står till buds. Klyschor och stereotyper måste bort med hjälp av ett grundligt genomarbetat material som kan ge en djupare förståelse av frågorna. Det saknas grundforskning som kan problematisera och förklarar skillnader på ett fördjupat sätt.

Konsultforskarna

Hittillsvarande forskning om genus- och transportfrågor skummar bara på ytan, säger hon. Forskare används i ”konsultforskning”. De förväntas leverera snabba, lättillgängliga och helst konkreta resultat på kort tid. Studier och resultat blir nya löv i vinden men bidrar inte till något bestående vilket är olyckligt, menar Åsa Vagland. Det finns ett stort behov av fördjupningar speciellt inom tillämpad forskning.

Nätverket för kvinnor i transportpolitiken genomförde ett öppet seminarium i november 2003 vilket var uppskattat i detta avseende.

-Det behövs grundligare material från större studier med möjlighet till fördjupningar för att kunna följa kvinnors och mäns uppfattningar över längre tid. I nuläget finns ingen grundläggande kunskapsbas. Studierna som hittills gjorts har mer karaktär av stickprov. Det behövs därför krafttag och ett samlat grepp kring trafikslagsövergripande forskning om jämställdhet i transportpolitiken. Detta borde tas upp i propositionen. Frågan diskuterades vid det öppna seminariet. Problemet är att det saknas ett helhetsperspektiv på forskning om genus och transporter.

Motverkar *Triple Helix* jämställdhet?

Det är dags att komma längre med genusforskningen på transportområdet, framför Åsa Vagland. Vi vet att det finns vissa skillnader i kvinnors och mäns resmönster, men vi vet inte varför.

-Merritt Polks studie visar att kvinnor och män har olika uppfattningar och attityder till trafikljus och skyltning; vad betyder det? Hur uppkommer kvinnors och mäns värderingar? Kan skyltning utformas så att den tilltalar både kvinnor och män? Studier visar att kvinnor inte ens vill gå igenom parker på dagtid vilket begränsar deras rörelseutrymme; går det att anpassa parker så att kvinnor vill använda dem?

Ett dilemma i sammanhanget är att *Vinnova* arbetar utifrån *Triple Helix-modellen* som innebär samverkan mellan näringsliv, forskning och politisk verksamhet. Det är möjligt att *Triple Helix* i detta sammanhang missgynnar jämställdhet, fortsätter hon, eftersom näringslivet inte riktigt inser vikten av jämställdhetsfrågan och ännu inte efterfrågar denna kompetens. Den avgörande frågan är om *Vinnova* har möjlighet att påverka detta, säger Åsa Vagland.

Vem samordnar genus- och transportforskning?

Förändringar av forskningen kräver politiska initiativ, poängterar hon. Tidigare hade det varit naturligt att placera ansvaret för genusforskning i transportfrågorna på *Kommunikationsforskningsberedningen* (KFB) som hade ansvaret för den totala transportforskningen.

-*KFB* är numer en del av *Vinnova*. Det finns kritik mot *Vinnova* i transportforskningsfrågor så förändringar kan vara att vänta i den forskningspolitiska propositionen.

Ett annat alternativ som diskuterats är att *Banverket* och *Vägverket* gemensamt finansierar en forskningsplattform, fortsätter hon. Tanken med denna är att doktorander under längre tid ska kunna ägna sig åt frågorna för att åstadkomma fördjupningar. Att skapa en sådan plattform är tyvärr ett stort och tidskrävande projekt, enligt Åsa Vagland.

En maktstudie av sektorn initierades

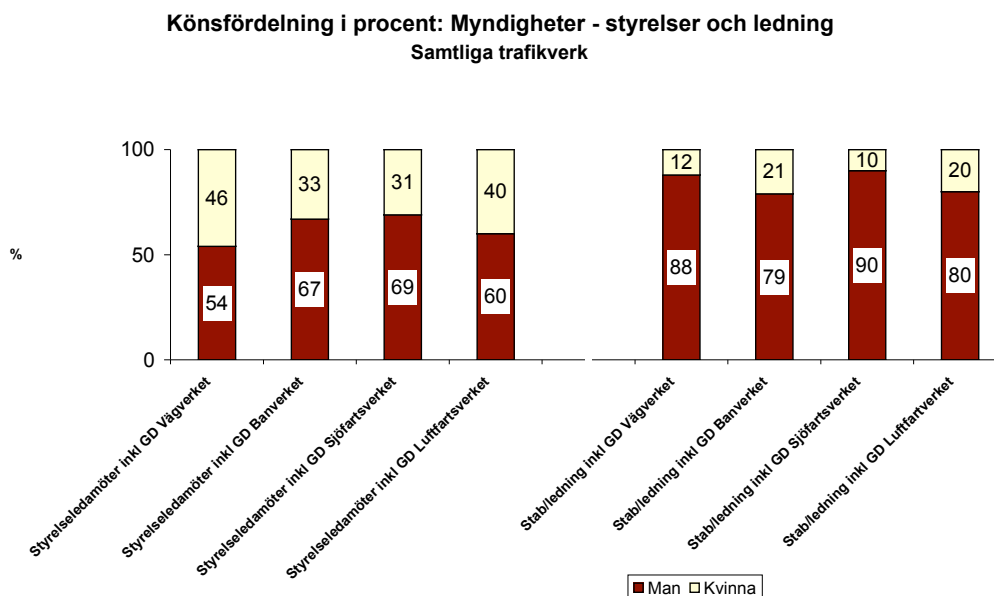
En del av det sjätte delmålet rör könsfördelningen i beslutande organ. För att få fram basinformation kring kvinnor och män i beslutande organ inom transportsektorn, gjordes en kartläggingsstudie 2004 av konsultbolaget *Markör*, berättar hon.

-Initiativet till studien togs av arbetsgruppen med jämställdhetshandläggare från trafikverken och SIKA. Avsikten med sammanställningen var att underlätta en kontinuerlig uppföljning vart femte år. Dessutom rapporterar trafikverken i årsredovisningen könsammansättningen i olika grupperingar.

Markörs studie berör, enligt Åsa Vagland, större aktörer inom alla de fyra transportslagen: vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Undersökningen omfattar sammansättningen i styrelser, VD samt styrelseordförande i den politiska ledningen, transportmyndigheter och övriga myndigheter samt påverkans- och branschorganisationer såsom utövare, speditörer, utbildare och tillverkningsindustri. Utöver huvudstudien gjordes en specialstudie för sjöfarten.

Resultaten visar variation och ojämställdhet

Resultatet visar att styrelser för beslutande organ inom transportsektorn i hög grad är dominerad av män och att majoriteten av VD-posterna och styrelseordförandeposterna innehas av män. Könsfördelningen är något jämnare på myndighetsnivå än i påverkans- och branschorganisationerna. Departementsnivån uppvisar en jämn könsfördelning med viss övervikt av kvinnor.

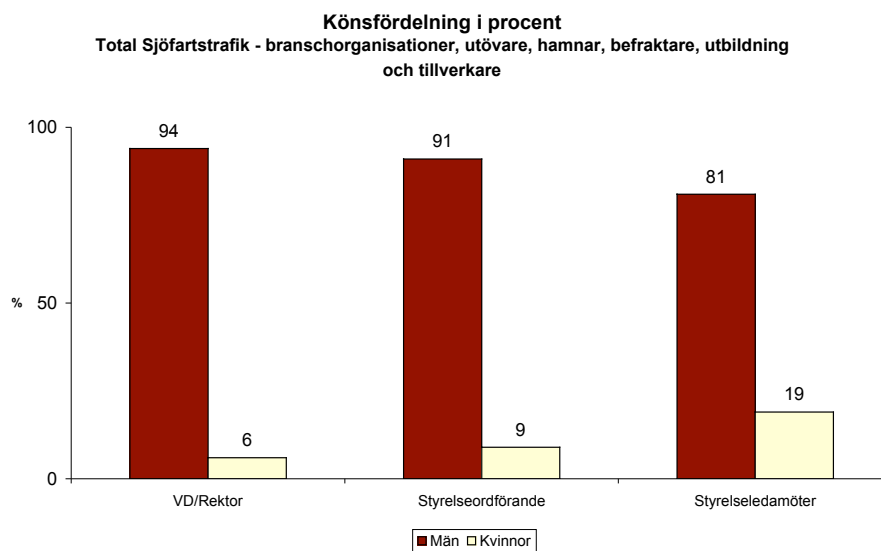
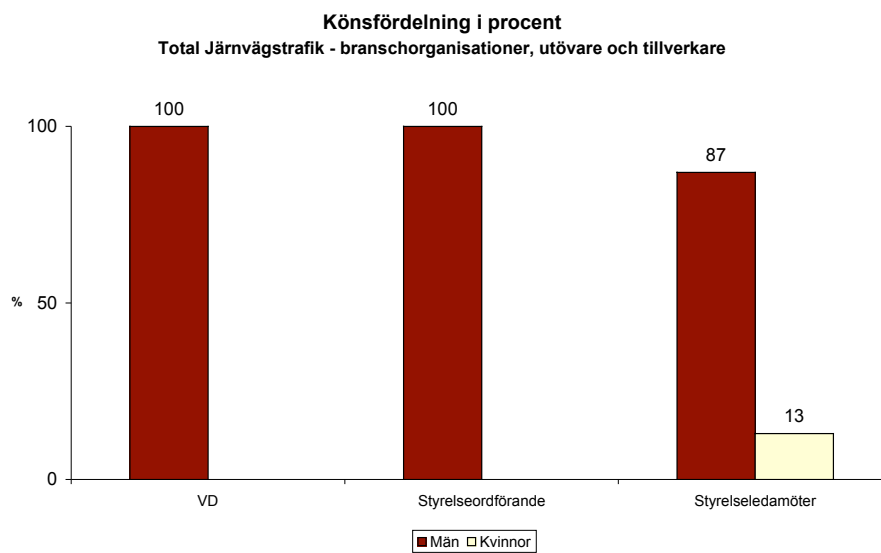
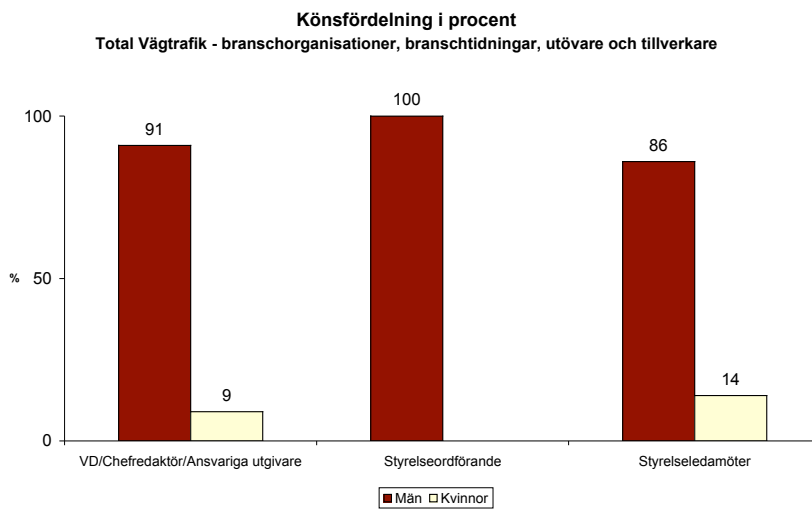


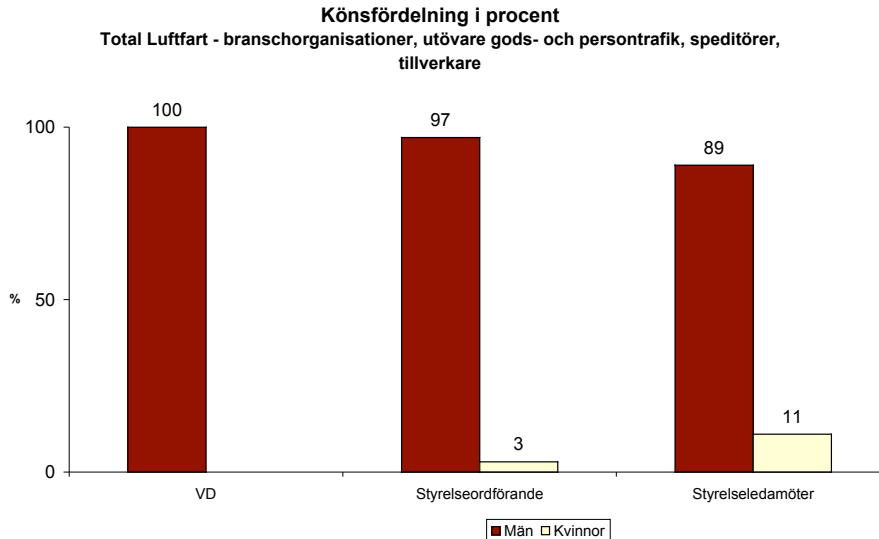
Källa: Markör

Inom Vägverkets styrelse råder en relativt jämn fördelning medan kvinnor i lägre omfattning innehar chefsbefattningar. Inom tågtrafik, sjö- och luftfart finns en övervägande mansdominans. Myndigheternas styrelser uppvisar en relativt jämn könsfördelning⁶ men endast två av tretton GD:ar kvinnor och

⁶ Banverket, Vägverket, Vinnova, Naturvårdsverket, Luftfartsverket och Rikstrafiken uppvisar en relativt jämn styrelsesammansättning med viss övervikt av män. Rikstrafiken har en jämn könsfördelning i ledningsfunktioner medan övriga har en tydlig övervikt av män. På samtliga verk är GD män. Boverket och VTI har en relativt jämn könsfördelning. På Boverket finns en kvinnlig GD och en övervikt av kvinnor medan VTI har en manlig GD och en relativt jämn könsfördelning. SIKA och Glesbygdsvärdet har en helt jämn könsfördelning i ledningsfunktionerna. Glesbygdsvärdets GD och styrelseordförande är kvinna. I styrelsens finns en övervikt av kvinnor. Se Markörs studie

männen innehar 71 procent av stabsfunktionerna. På de fyra trafikverken finns ingen kvinnlig VD och endast en kvinnlig styrelseordförande. Trafikverkens styrelser består av 62 procent män och 38 procent kvinnor.





Källa: Markör

Inom påverkans- och branschorganisationer, branschtidningar, utövare och tillverkare finns en nästan total mansdominans. I påverkansorganisationerna är 72 procent av styrelseledamöterna män och endast en av elva styrelseordförande är kvinna. Inom trafikhuvudmännen består styrelserna totalt av 70 procent män och 30 procent kvinnor medan VD-poster och styrelseordförande i åtta av tio fall är män.

Värre än väntat

Resultatet av studien visar en ojämn bild som är värre än vi annat säger Åsa Vagland och påpekar att resultatet kommer att påverka det fortsatta arbetet. Att myndigheter och verk inte hade en jämn könsfördelning i ledningarna var inte väntat. Ledningsgruppernas sammansättning är viktig eftersom många avgörande frågor diskuteras i dessa forum.

-Snarare antog vi att kvinnor i högre grad skulle återfinnas där besluten tas och därmed skulle vi kunna inleda en diskussion av vilka beslut som kvinnor respektive män deltar. Men om kvinnorna inte ens finns i rummen då måste vi hitta ett annat arbetssätt.

I styrelser tillsatta av riksdagen är sammansättningen 40/60. Den nya *Luftfartsstyrelsen* fick en manlig chef trots att det finns få kvinnor på ledande poster inom luftfartsverksamheten, fortsätter hon.

-Fördelningen kvinnor och män i trafikverkens ledningsgrupper borde också vara jämn. Branschorganisationernas sammansättning är svårare. Det handlar inte bara om information eller kampanjer. I USA finns forskning om förhållandet mellan kreativitet och heterogena miljöer. Studier visar att mångfald beträffande religion, etnisk bakgrund, kön och sexuell läggning har betydelse för tillväxt och utveckling. Företagen i Sverige har inte insett detta utan håller fortfarande fast vid tanken om likhet, dvs. de letar efter ”medelålders, svenska män”.

Jämn fördelning i utredningar vid betänkandets presentation

En annan viktig fråga är sammansättningar av utredningar och utskott. Även om riksdagen har en jämn könsfördelning så gäller det inte i utskotten. I trafikutskottet finns 30 procent kvinnor.

-Många utredningar är inledningsvis jämställt sammansatta men under arbetet byts ledamöter ut. Det betyder att när slutbetänkandet läggs är sammansättningen i utredningen inte längre jämställd; varför byts kvinnor i många utredningar ut mot män? Det borde vara ett krav på att fördelningen ska vara 40/60 även när slutbetänkandet läggs.

Sjätte delmål som inte cementerar gamla mönster

Jämställda transporter innebär att det ska finnas möjligheter för alla och att dessa ska vara lika goda oavsett hur trafiksystemet används. Givetvis måste dock vissa ekonomiska ramar beaktas, tillägger hon.

-Det kan aldrig vara lika täta turer i låg- och högtrafik. Vad som är jämställt är inte heller statiskt utan varierar och måste betraktas utifrån samhället i övrigt. Det gäller att inte cementera gamla mönster och låsa in kvinnor och män i gamla schablonbilder. Det som var sanningar i en "svunnen tid". Om kvinnor och män arbetar deltid ska de också kunna hämta på dagis. Systemet ska fungera så bra som möjligt i alla olika situationer som kan uppkomma.

Införandet av det sjätte delmålet har inneburit ett bidrag till viktiga problematiseringar av transportsektorn, säger Åsa Vagland.

-Jämställdhet har synliggjort olika gruppers beteende och behov. Det är bra men det räcker inte. Fortsatt problematisering är viktig utifrån olika grupper av kvinnor och män. Det behövs mycket detaljerade kartläggningar för att visa hur befintliga resurser tillgodoser en mångfald av olika behov. Det sjätte delmålet har även lärt oss att vi inte kan utgå från att vissa mönster gäller de flesta.

För arbetet med konkretiseringen av det sjätte transportpolitiska delmålet är den transportpolitiska propositionen som läggs våren 2005 viktig, säger Åsa Vagland, som har ett antal förslag:

- Alla trafikverkens styrelser och ledningsgrupper borde ha en jämn könsfördelning (40/60).
- Statliga utredningar bör ha en jämn fördelning inte bara i inledningen utan också när betänkandet presenteras.
- Kraven på återrapportering utifrån det sjätte delmålet behöver stärkas upp.

8.2. Tio åtgärder för att jämställa transportsystemet

Avsnittet, tio åtgärder för att jämställa transportsystemet, har författats av Karin Svensson Smith som är riksdagsledamot (*Miljöpartiet*) och sedan 1998 även ledamot i *trafikutskottet*.

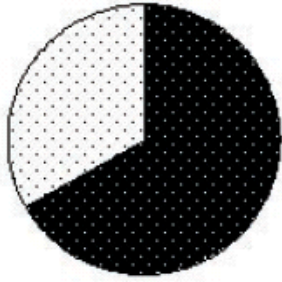
I snart ett århundrade har mäns behov och värderingar format det transportsystem som råder. Försvaret är det enda politiska område som kan uppvisa större mansdominans vad gäller makt och inflytande. Beträffande resmönster, körvanor och värderingar är det avsevärda skillnader mellan män och kvinnor även om det givetvis också finns stor variation inom respektive kön. Jämställdhetsmålet tillkom som ett nytt transportpolitiskt mål i samband med propositionen om infrastruktur för ett hållbart transportsystem. Ingen i *riksdagen* protesterade när detta avsnitt i propositionen behandlades 2001. Trots denna enighet och att det nu är snart fyra år sedan målet klubbades finns det förvånansvärt få förslag till åtgärder som kan leda till att jämställdhetsmålet nås. Med tanke på min delaktighet i målets tillblivelse känner jag ett särskilt ansvar för att bidra med förslag som kan leda till att transportsystemet blir jämställt.

Det jämställdhetsmål för transportsektorn som beslutats av *riksdagen* innehåller tre aspekter; transportbehov, påverkansmöjligheter och värderingar. De förslag till åtgärder som jag diskuterar i den här artikeln har jag grupperat kring nämnda aspekter. Förslagen har en koncentration till vad *riksdagen* kan göra. Det beror delvis på att det är en arena som står till mitt förfogande, men också för att det är rimligt att den som inrättar ett mål även vidtar de mått och steg som behövs för att nå målet.

8.2.1. Transportbehov

Transportbehov är egentligen ett tveksamt uttryck. Vi har ett behov av att ta oss till och från vår arbetsplats, hämta/lämna på dagis, göra inköp osv. Men detta behov kan bättre tillgodoses antingen genom att transportmöjligheterna ökar eller att det vi vill nå kommer närmare. I takt med att bilnehavet har ökat så har också samhället glesats ut. Livsmedelshandeln och många andra verksamheter har koncentrerats till få och stora ställen där kunderna förutsätts ha bil. Men riksdagen har antagit ett miljömål som heter ”God bebyggd miljö”. Enligt detta ska samhällsplaneringen sträva efter att ”minska bilanvändningen”. Att planera för att medborgarna ska ha god tillgänglighet är klokare än att försöka tillgodose ett aldrig sinande ”behov” av transporter. Mer relevant är att resonera om att män och kvinnor har olika resmönster och att jämställdhetssträvanden rimligen borde innebära att inte männens resmönster underlättas på bekostnad av kvinnornas dito.

Män står för dubbelt så mycket bilkörning som kvinnor. Män dominerar bland affärsresenärerna, särskilt bland dem som väljer flyg. Den genomsnittlige mannen reser 50 km per dag, medan kvinnor i genomsnitt förflyttar sig 36 km per dag. Den dagliga tiden som spenderas på resor är emellertid densamma. Kvinnor utgör en klar majoritet av såväl kollektivtrafikresenärerna som gångtrafikanterna. För män är ofta kollektivtrafik ett komplement som kan väljas som alternativ till bilen. För de billösa hushållen är en fungerande kollektivtrafik avgörande för att få tillgänglighet till det som finns bortanför gång- och cykelavstånd.



Andelen kvinnor (66,7%)
respektive män (33,3%) över
18 år som saknar körkort och
tillgång till bil

Staten borde satsa mer på trafiken och mindre på infrastrukturprojekt

2004 – 2015 finns det i svenska statens budget 381 miljarder kr för anläggning och underhåll av vägar och järnvägar. Det är en mycket stor satsning jämfört med andra länder. I investeringsplanen ingår en järnvägstunnel genom Hallandsåsen, motorvägar i Bohuslän, Norrbottniabanan och flera andra miljardprojekt vars samhällsekonomiska nytta är starkt ifrågasatt. Män tenderar oftare än kvinnor att se ny infrastruktur som lösning på olika problem. Planering och utformning av transportsystemet har sedan länge fokus på infrastruktur och byggen medan driften av trafik har små resurser.

Statens budget för transportsektorn är disponerad så att 97 procent går till infrastruktur, medan driften av trafiken får tre procent. Detta är en orimlig fördelning som kraftigt missgynnar kvinnors intressen, behov och värderingar. Idag har många kommuner och landsting ekonomiska problem och drar ned kraftigt - upp till 40 procent - på kollektivtrafiken. För att nå alla sex transportpolitiska mål behövs mer kollektivtrafik - inte mindre. Staten måste ta ett större ansvar för driften av kollektivtrafiken. Den andel av budgeten som läggs på trafik måste öka avsevärt. En annan viktig åtgärd är att ge *SJ* i uppdrag att ansvara för att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas istället för att endast ha ett lönsamhetskrav som idag. *Regering* och *riksdag* borde ge *SJ* ett direktiv att verka för de transportpolitiska målen.

Flytta skattemedel från flyg till kollektivtrafik

De små statliga anslag för trafik som finns idag missgynnar i allt högre grad kvinnors intressen. Inom ramen för upphandling av trafik tar flyget en allt större del på kollektivtrafikens bekostnad. Av regionalpolitiska skäl är det motiverat att staten handlar upp viss flygtrafik, till exempel till Norrland eller på andra sträckor där alternativa transportmedel tar orimligt mycket längre tid. Men idag räcker inte anslagen och då skärs tåg- och busstrafik ned för att flyget ska få behålla sitt ekonomiska utrymme.

Män har en gräddfil som inte får röras. Staten har till exempel infört trafikplikt med flyg till flera kommuner medan det inte finns en enda kommun i landet dit det råder trafikplikt med tåg eller buss. En mycket stor andel av flygtrafikanterna utgörs av affärsresenärer, företrädesvis män. Dessa får nu företräde framför de grupper som främst utnyttjar tåg och buss. Staten borde prioritera tågtrafik med tanke på dess effekt i förhållande till jämställdhet och andra transportpolitiska mål. Om staten tog det fulla ansvaret för tågtrafiken skulle kommuner och landsting få ekonomiskt utrymme för att låta busstrafiken öka till en acceptabel nivå.

Likställ regelsystem och subventioner

Idag finns många regelsystem och subventioner som främjar mäns resmönster. Samtidigt finns få - om några - system som gynnar kvinnors resmönster. Reseavdragen är ett exempel på ett utpräglat manligt avdrags-system. Det svenska systemet med reseavdrag är ovanligt i ett internationellt hänseende. Systemet med reseavdrag undandrog statskassan 11,4 miljarder 2004.

Förmånsbeskattningen av bilar är en annan förmån som gynnar män i mycket större utsträckning än kvinnor. När opinionen mot lönediskriminering av kvinnor har vuxit i styrka har förmånsbil blivit ett sätt att premiera män utan att det syns i lönestatistiken. Beskattningspraxis kring fri parkering och bensin som löneförmån är ytterligare subventionssystem som belönar män mer än kvinnor. Regelsystemet borde i ett första skede förändras så att förmånerna blir lika för kvinnor och män. Mäns resvanor ska inte gynnas på det allmännas bekostnad. Sett i förhållande till den övergripande målsättningen om ekologisk hållbarhet borde alla typer av resesubventioner avvecklas.

Kvinnligt perspektiv ska ha samma tyngd i forskningen

Analyser av Vinnova:s anslagsfördelning visar att det är den genomsnittlige mannens resmönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas, medan forskningen kring det som kvinnor prioriterar skärs ned. När detta skrivs finns det 15 miljoner som avsatts till kollektivtrafikforskning.

Trafiksäkerhet som inte är knutet till fordonsforskning finns det inga forskningsanslag till. För den som vill utveckla personbilen finns det däremot hundratals miljoner i statliga anslag, särskilt efter tillkomsten av Trollhättepaketet. Utlysningen av forskningsanslagen borde omfördelas så att kvinnors resmönster och värderingar tillmättes samma vikt som männens intressen.

8.2.2. Påverkansmöjligheter

Lika andel kvinnor bland transportsektorns företrädare

Transportsektorn består av många tusen företag och organisationer med tiotusentals eller kanske hundratusentals anställda. Sektorn omsätter många miljarder kronor per år och har ett avgörande inflytande över hur samhället organiseras, planeras och gestaltar sig. Att kvinnorepresentationen i sektorns beslutande organ är så låg som fem till femton procent är inget annat än en skandal för branschen och det har långtgående följder för samhället.

Könsfördelning hos påverkansorganisationer, procent		
Nivå	Kvinnor	Män
Styrelseordförande/VD	10	90
Styrelseledamöter	28	72

Bilreklam och lobbyverksamhet inom transportbranschen omsätter enorma belopp. Åtskilliga undersökningar visar att kvinnor värderar kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljöanpassning högre än män. Dessa värderingar är knappast det som präglar de trafikrelaterade tidningar som återfinns i exempelvis *Pressbyråerna*. I dags- och kvällstidningarna finns spalter skrivna av motorjournalister. Spalterna för kollektivtrafik eller cykel- och gångtrafik är mindre vanligt förekommande. Fordonsreklamen är inte könsneutral. Uppgifter om antalet hästkrafter och topphastighet långt över

den tillåtna maxhastigheten tycks mer lämpade för att förstärka könsidentiteten hos män än hos kvinnor.

Styrelser, ledningsgrupper och ledningar inom transportsektorn borde befolkas av en lika stor del kvinnor som män. Sektorn bör få ett par år på sig att ombesörja detta själva, annars bör lagstiftning övervägas.

Kvinnorna ska ha samma möjlighet att påverka

Transportsektorns alla aktörer domineras starkt av män i ledande ställningar. 92 procent av positionerna är tillsatta av män. I flera påverkansorganisationer finns enbart manliga medlemmar. Den manliga dominansen gäller för alla transportslag; väg, järnväg, sjöfart och flyg. Mot denna bakgrund föreslog *JÄMIT* redan 2001 att remisser från organisationer som inte har en rimligt lika fördelning av kvinnor och män i sin ledning och styrelse tillmäts väsentligt mindre vikt än synpunkter från organisationer med en jämn könsfördelning. Detta förslag bör övervägas om kvinnor inte blir bättre representerade i de organisationer som påverkar trafikpolitiken.

8.2.3. Värderingar

Det finns åsiktsskillnader mellan män och kvinnor på ett ytligt plan, exempelvis när det gäller hastighetsövervakning, koldioxidskatt och kollektivtrafik. Men bakom dessa skillnader ligger skilda värderingar i mer grundläggande frågor. I hög grad förefaller de överensstämmande med traditionella könsroller varför det kan antas att de är kulturellt betingade och inlärd. Alla människor bygger sina värderingar på erfarenheter de själva gör. Eftersom kvinnors och mäns vardag ser olika ut blir också underlaget för att skapa värderingar olika.

Kvinnor tillbringar mer tid med hemarbete, barnomsorg, inköp, vård av släktingar. Därmed får de ofta en bred social referensram för sina värderingar. I kvinnors skapande av en värdering ingår många olika avvägningar mellan olika intressen och grupper. I den kvinnliga könsrollen ingår att underordna sina personliga intressen i förhållande till andras behov. Då fostras också till en lyhördhet för att kunna uppfatta vad andra behöver. Män fostras till att sätta sig själva i centrum. De tillbringar mer tid med arbete, får ofta en smalare referensyta som i hög grad baseras på egna erfarenheter och intressen.

Många undersökningar visar att det går en skiljelinje mellan kvinnor och män i synen på säkerhet i trafiken. Förvisso kan många kvinnor uppleva fartens tjuvning, men anpassar ofta sin egen hastighet för att undvika olyckor. Män tenderar att överskatta sin egen körförmåga och underskatta de risker som finns i trafiken. 92 procent av dem som fällts för vansinneskörningar (mer än 36 procent över hastighetsgränsen) är män. Män använder bilbälten i mindre utsträckning än kvinnor. 90 procent av dem som dömts för rattonykterhet är män. Den största riskgruppen i trafiken är unga män. En jämförelse med unga kvinnor visade under perioden 1994 – 2001 att de unga männen körde ihjäl elva gånger så många fotgängare. Kvinnor är mycket sällan vållande till annans död i trafiken. Lite tillspetsat kan sägas att trafikdöden är en del av mäns våld mot kvinnor, även om männen i första hand utgör ett hot mot sig själva.

Kvinnor ser allvarigare än män på trafikens negativa miljöeffekter. De är mer benägna att byta ut bilresor mot kollektivtrafik för att skona miljön. Undersökningar visar också att kvinnor är mer positiva till grön skatteväxling och biltrafikbegränsningar om det kan förbättra luftkvaliteten.

Nytt verktyg som prioriterar jämställda och hållbara transporter

För att nå det övergripande målet om hållbar utveckling och delmålen måste samhället prioritera de transportmedel som leder dit. I dag är de olika målen inte prioriterade i förhållande till varandra och inte heller relaterade till det övergripande målet. Med tanke på den manliga dominansen hos både påverkansorganisationer och beslutsfattare riskerar kvinnors intressen och värderingar att ständigt hamna på undantag. Transportsektorn behöver ett mer stringent och användbart verktyg för att prioritera jämställda och hållbara transporter.

Riksdagen bör anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att målen ska kunna nås. Grunden för en sådan hierarki måste vara de olika transportmedlens förmåga att uppfylla behov och önskemål från båda könen samt deras ekologiska hållbarhet och förmåga att leda mot det övergripande målet.



En tänkt transporthierarki för transportsektorn kan rangordna de olika transportmedlen efter deras nuvarande och potentiella förmåga att leda till det övergripande målet utan att på sikt motarbeta något del- eller etappmål.

Jämställ män och kvinnor på vägmärkena

Alltjämt finns ett antal vägmärken som speglar gammeldags och stereotypa könsroller. Dessa märken är mycket vanliga och återfinns i hela samhället, ett exempel är ”herr Gårman” som sitter i nästan varje gathörn. Ett annat är varningsmärket för barn som visar en utsatt flicka som tar hand om ett mindre barn, synbarligen en pojke. Dessa märken förmedlar och bevarar förlegade könsroller. Kvinnor måste avbildas i högre utsträckning som aktiva och självständiga medborgare.

Detta skulle vara en liten förändring som tydligt kunde visa att transportsektorn tar jämställdhetssträvandena på allvar. Det skulle också ha betydelse för jämställdhetsarbetet i samhället i stort.

Se över sanktionerna så att kvinnors värderingar väger lika tungt

Straff vid trafikförseelser är låga jämfört med andra brott med motsvarande risk- och skadebild. Att riskera andra människors liv genom att köra fort och omdömeslöst borde innebära avsevärda sanktioner för att bilister och yrkeschaufförer ska uppfatta hur allvarligt samhället ser på brotten. Länge har myndigheters möjligheter att arbeta med trafiksäkerhet och ingripanden begränsats av helgden för bilistens personliga integritet. Försäkringsbolag får inte införa högre premier för människor som begått trafikförseelser därför att det medför en kränkning av integriteten. Att sätta upp kameror

för hastighetsövervakning möts av samma argument. Den personliga integriteten för en bilförare värderas därmed högre än andras hälsa och liv.

Om riksdagen verkligen menar allvar med nollvisionen borde trafikövervakningen skärpas och sanktionerna vässas. Då skulle den lagstiftande församlingen visa att det inte är acceptabelt att utsätta andra för risker, så som exempelvis åtskilliga manliga (främst unga) bilförare gör.

Styr förmånsbeskattningen mot lätta, snåla och rena bilar

Män kör merparten av alla bilar, män dödar flest människor i trafiken, män kör också de mest energislukande och förorenande bilarna. Männens bilvanor måste ändras, både av jämställdhetsskäl och för att uppnå andra transportpolitiska mål, såsom säkerhets- och hållbarhetsmålen. Att i stadsmiljö använda bilar som är ändamålsenliga för gropiga vägar på savannen och risk för möte med storvilt är ett hot mot stadens oskyddade trafikanter. Åter igen är förmånsbeskattningen ett stort problem. Cirka hälften av alla nyregistrerade bilar är förmåns- eller tjänstebilar, och en ökande andel är stora, tunga och energislukande modeller som uppmuntrar till osäker körning. Reglerna bör ändras så att endast lätta, energisnåla och fossilfria bilar kan komma ifråga.

8.2.4. Jämställdhetsmålet i förhållande till andra transportpolitiska målen

Män kör bil dubbelt så mycket som kvinnor. Om kvinnor fick möjlighet till och ville köra bil lika mycket som männen skulle alla tankar om klimat- och övrig miljöanpassning vara utsiktslösa. *BIL Sweden*, bilindustrins branschorgan, vill förvisso av naturliga skäl uppfatta jämställdhetssträvandena på det viset. Sett utifrån ett miljöomställningsperspektiv är det bättre om männen anpassar sig till kvinnornas resmönster.

Konsekvenser av enhetliga resmönster, procent		
Färdmedel	Kvinnors	Mäns
Fotgängare och cyklister	+25	-23
Bilåkning	-15	+13
Lokal kollektivtrafik	+19	-18

Förändring av färdmedelsanvändning vid enhetligt kvinnliga eller manliga resmönster hos hela befolkningen. Källa: Länsstyrelsen i Västerbotten, Möten i kollektivtrafiken, 1998.

Om åtgärder för att nå nollvisionen jämförs med åtgärder med jämställdhets syften finns det mycket att vinna på att se dessa i ett sammanhang. Om män hade samma beteende bakom ratten som kvinnor så skulle antalet trafikdöda halveras. Tidigare anpassades trafiksäkerhetsarbetet till det som gick att förena med ökad framkomlighet och större kapacitet för vägtrafiken. Nya motorvägar motiveras med trafiksäkerhetsargument. Denna strategi har lett till ökade vägtrafikvolymerna och högre hastigheter – två faktorer som båda är negativa för trafiksäkerheten och miljön. Senare års trafiksäkerhetsarbete har haft fokus på mittvagnar, rondeller och sänkta hastigheter i tätorter. Denna förändring är positiv ur trafiksäkerhetssynpunkt, men inte tillräcklig för att klara nollvisionens delmål. En ökad kombination av jämställdhets- och trafiksäkerhetsåtgärder skulle vara mer framgångsrik.

8.3. Jämställdhet är en självklarhet men behövs det ett delmål?

Jan-Evert Rådström är ledamot i *trafikutskottet* och riksdagsledamot för moderaterna. Han menar att jämställdhetsfrågorna är viktiga men att det sjätte delmålet kan bidra till att cementera fördomar.

Är det sjätte delmålet viktigt? Alla anledningar att diskutera jämställdhet är bra men inom transportpolitiken blir ibland diskussionerna krystade, säger Jan-Evert Rådström. Om jämställdhetsfrågorna ska lösas så handlar det om kraftfulla insatser och framförallt inom andra politikområden.

-Det är svårt för trafikverken att hantera jämställdhetsfrågorna konstruktivt i den praktiska verksamheten. Därför finns det risk att sjätte delmålet enbart blir fina ord och mycket flum. Trafikverkens inriktning påverkar möjligheterna att arbeta med delmålet vilket betyder att frågan kanske blir mer komplicerad för *Vägverket* än för *Banverket*

Banverkets verksamhet berör kollektivtrafiken och studier visar att fler kvinnor än män reser kollektivt. Därmed går det givetvis att hävda att kvinnor gynnas av utbyggd järnväg i något högre grad än män, påpekar han.

-Om det sjätte delmålet överbetonas kan diskussioner om vägfrågor bli underliga. Ett rimligt antagande är att flertalet av de åtgärder som *Vägverket* genomför gynnar både kvinnor och män. Vägar nyttjas ju av alla. Om vägarna förbättras i storstad och glesbygd så har alltså alla glädje av detta.

Jämställdhetsfrågorna slängs ofta in i ett sent skede i planeringsprocessen och uppfattas därför som ett hinder, menar Jan-Evert Rådström. Detta gynnar varken kvinnor eller män. Vidare påpekar han att konsekvensen av agerandet blir att processen försvåras och fördröjs.

-Om det ska byggas ett resecentrum så är självklart ambitionen att detta ska fungera för alla trafikantgrupper. Innebär den ambitionen att man måste tänka i termer av kvinnor och män? Är det bra att tänka så? Finns det inte en risk att gamla könsroller cementeras?

Vägfrågorna debatteras i riksdagen. Det är nödvändigt att förbättra vägnätet i såväl glesbygd som storstäder och det är dessutom bråttom, betonar Jan-Evert Rådström.

-Jag menar att vi behöver grävskoppor och det snabbt. Någon invände och påpekade att det finns ett sjätte delmål samt att mitt anförande var präglat av ett manligt tänkande eftersom jag föreslog maskiner. Det finns ett sjätte delmål; varför skulle inte både kvinnor och män gynnas av bättre vägar? Att vägarnas dragning dessutom ska gynna alla borde vara en självklarhet. Ibland behövs extra påminnelser om att alla trafikantgruppers intressen ska tillgodoses och speciellt i manligt dominerade planeringssammanhang.

Diskussionerna kring det sjätte delmålet tenderar dock att fördröja och försvåra snarare än att skapa möjligheter, säger han.

-Alltför ofta fastnar debatten i frågor om kvinnlig och manligt vilket innebär att själva sakfrågorna hamnar i bakvattnet; hur gynnar dessa diskussioner trafiksystemet?

Det går att synliggöra jämställdhetsaspekter i transportpolitiken, enligt Jan-Evert Rådström. Kärnfrågan är om jämställdhetsfrågan tillför något nytt? I Lund förändrades kollektivtrafikerundans sträckning. Genom att rundan passerade sjukhuset nyttjade fler kvinnor bussen, säger han.

-Ett annat exempel är järnvägsstationen i Hallsberg. Trappor leder över spåren; är det bra? Nej, hävdar vissa eftersom det försvårar för kvinnor som kör barnvagn. Kan inte män köra barnvagn? Problemet är att trapporna försvårar för alla som kör barnvagn, oavsett kön. Genom att göra tillgänglighetsfrågor till enbart kvinnofrågor cementeras gamla könsstereotyper och fördomar förstärks. Jämställdhetsanalyser som görs i dessa sammanhang förutsätter att det är stora skillnader mellan kvinnor och män vilket inte behöver vara fallet. Det är också viktigt att inte glömma jämlikhetsfrågorna: Hur fungerar exempelvis tillgänglighet ur ett handikappersperspektiv?

Det råder ojämställda förhållanden i Sverige men jämställdhetsfrågorna ska framförallt hanteras inom andra utgiftsområden i statsbudgeten, betonar Jan-Evert Rådström. Debatten om regionförstoringsfrågan är ett intressant exempel, menar han.

-Män pendlar längre sträckor än kvinnor. Männerna har således större behov av bil än kvinnor; varför är det så? Dagens lönestruktur diskriminerar kvinnor vilket innebär att de inte tjänar på att pendla. Den könsuppdelade arbetsmarknaden med kvinnor i offentlig sektor och män i privat har för kvinnorna inneburit att lönestrukturen cementerats. Transportsystemets faktiska utformning borde underlätta för både kvinnor och män att pendla. Kvinnornas pendling hindras dock av löneutvecklingen i offentlig sektor.

Intressant är att när det görs större satsningar inom kollektivtrafik så beaktas inte jämställdhetsfrågorna, betonar Jan-Evert Rådström. Detta gäller t.ex. Banverkets satsningar.

- Idag diskuteras hur tågen ska passera genom Sundsvall. Det planeras nio undergångar för biltrafik och gående; är det bra? Är gångtunnlar en jämställdhets- eller en trygghetsfråga? Gångtunnlar innebär ökade risker. Kvinnor kan bli våldtagna och misshandlade. Unga män riskerar också misshandel. Att bygga annorlunda och tryggare kräver dock ännu större investeringar. Om tågen kan passera i en tunnel under staden kan människorna gå på gatorna. En dylik tågtunnel skulle kosta cirka 800-900 miljoner.

Jämställdhetsfrågor hakas ofta på i efterhand och speciellt i mindre projekt som ett kosmetiskt alibi, menar Jan-Evert Rådström.

-I stora strategiska projekt försvinner dock jämställdhetsfrågorna. Varför försvinner jämställdhet plötsligt när det handlar om stora pengar? Det sjätte delmålet utnyttjas politiskt i vissa avseenden men inte konsekvent i alla satsningar. Intresset att bygga ut kollektivtrafiken i stor omfattning går före kvalitetsaspekter och hänsyn till olika medborgargrupperns intressen. Att bygga ut på ett bra sätt skulle bli för dyrt och istället görs fler men sämre satsningar.

Självklart menar Jan-Evert Rådström är resurserna begränsade och därför borde det vara ännu viktigare att bygga med hög kvalitet.

-Avstå från Norrbottniabanan och höj istället kvalitén på Bottniabanans existerande sträckor. Delmålet innebär en risk och flummet måste bort. Sluta cementera fördomar och förutsätt inte alltid att kvinnor och män är olika. Satsa istället på att skapa samma möjligheter eller friheter för både kvinnor och män.

9. Ett exempel – *Jämställda kommunikationer*

Ett intressant initiativ har tagits i Storstockholm och ambitionerna är höga inför projektet *Jämställda kommunikationer*. På sikt kan det få konsekvenser för transportsystemets utformning vilket kommer att medföra att fler aktörer involveras, menar Peter Huledal, kommunikationsdirektör vid *Länsstyrelsen i Stockholms län*.

Stockholm som föredöme – metodutveckling och samverkan

Avsikten är att arbeta med jämställd regional rörlighet med syfte att främja en långsiktigt hållbar utveckling, berättar han. Stockholmsregionen har saknat en strategi med konkreta åtgärder för att uppnå det sjätte transportpolitiska delmålet.

-Jämställdhetsfrågorna vinner på att integreras i olika politikområden. Projektvisionen utgår från att Stockholm ska vara ett nationellt och internationellt föredöme i detta avseende. En jämställd arbetsmarknad är relaterad till jämställda resvanor vilket ställer ökade krav på transportsystemet.

Jämställda kommunikationer drivs i samverkan mellan *Länsstyrelsen, Vägverket, Banverket, Storstockholms lokaltrafik* samt *Regionplane- och trafikkontoret* vid landstinget i Stockholms län. *SthlmJämt*⁷ har medverkat i projektutvecklingen. Flera kommuner följer projektet med intresse även om de inte har möjlighet att bidra med personal i nuläget.

Att främja jämställda transportvillkor

Syftet med projektet berättar Peter Huledahl är att främja jämställda villkor i transportsystemet. En samordning av jämställdhetsarbetet inom transportsektorn på regional nivå har därmed initierats. En regional strategi med mål att uppnå ett jämställt transportsystem ska tas fram och implementeras. Två strategiska mål har formulerats. Jämställdhet ska integreras på kort och lång sikt i planeringen samt synliggöras i den regionala utvecklingsplanen (RUF5).

⁷ SthlmJämt är en plattform för jämställdhetsfrågor som bildats av Länsstyrelsen och ESF-rådet i Stockholms län med avsikt att verka för ett jämställt län. Se www.sthlmjamt.se

Vägverket och *Banverket* är de projektpartners som har mest erfarenhet av praktisk jämställdhetsintegrering vilket är ett stöd i projektets uppbyggnadsfas. Aktiviteterna har inspirerats av en fyrstegsmodell som används inom transportpolitiken. För jämställdhetsområdet ser det ut så här:

- jämställdhetsintegrera den egna organisationen och planeringsprocesserna
- anpassa befintliga transportsystem och trafikantmiljöer efter trafikantgruppernas olika förutsättningar
- bygg ut infrastruktur och kollektivtrafik så att olika färdsätt erbjuder mer jämställda möjligheter och likvärdig regional tillgänglighet till bl.a. arbetsmarknaden
- öka lyhördheten och utveckla dialogen för attitydpåverkan av resvanor

En mängd olika aktiviteter planeras, fortsätter han. Inledningsvis genomförs resvaneundersökningar och en kartläggning av resmönster i Storstockholm uppdelat på kön, inkomst och boende.

-Jämställdhetsfrågorna kommer att vara i fokus. Bedömningar görs även av planerade infrastrukturinvesteringars fördelningseffekter på olika grupper av kvinnor och män. Vidare ska pendlingsfrågornas konsekvenser belysas ur ett genusperspektiv. Dialogen med olika grupper av resenärer ska förbättras genom förändrade samrådsförfarande.

Hållbar regionförstoring förutsätter jämställdhetsintegrering

Inom Stockholm - Mälarenregionen pågår diskussioner kring ökad samverkan bl.a. rörande infrastruktur. I det sammanhanget är regionförstoringsfrågan aktuell. Jämställdhet och miljö ingår bland de strategiska, storregionala frågorna, framhåller Peter Huledal.

-En regionförstoring som inte tar hänsyn till människors vardagsliv med möjligheter att kombinera familj och arbete kan aldrig bli långsiktigt hållbar.

Projektet *Jämställda kommunikationer* innebär att planering och centrala styrdokument kommer att påverkas, tillägger han.

Projektet ska ta fram underlag som underlättar att planerade insatser kan problematiseras utifrån olika gruppers behov. Ett sammanställt material som kommer att diskuteras med politiker och utmytna i rekommendationer och prioriteringar. Matchar planerade satsningar problembilden sett utifrån olika gruppers behov? En intressant diskussion kommer att följa, tror Peter Huledal, och betonar att det är viktigt att bli överens.

Storstockholm – ett kollektivresande exempel

Storstockholm har en femtedel av Sveriges befolkning och ett omfattande kollektivt resande. Länsinvånarna gör nästan hälften av alla resta kilometer på spår i landet och 75 procent av alla resor på spår. Vid högrafik reser fler personer kollektivt än med bil vilket är unikt i landet säger han. De tio procent som reser flitigast kollektivt reser totalt 50 km med kollektivtrafik under ett medeldygn.

Storstockholmsregionen är dessutom Sveriges största funktionella region med ett större urval arbetstillfällen, bostäder, utbildningsinriktningar, kultur, service och tjänster än någon annan region i landet. Ett välutbyggt transportsystem tillhandahålls.

-Skillnaderna är dock stora mellan hur olika grupper använder transportsystemet. De tio procent av befolkningen som reser mest med bil svarar för 60 procent av den totala reslängden med bil. Män med hög inkomst, boende i villa och med flera bilar i hushållet är överrepresenterade i denna grupp. En hypotes är att mer likvärdig tillgänglighet till arbete, utbildning, service och kultur leder till minskad segregation och ökad jämställdhet.

Jämställdhet i regional utveckling

Jämställdhet är en fråga som framförallt får betydelse på en regional nivå, menar Peter Huledal.

-Den nationella politiken kan dra upp ramarna för transportfrågorna som ska fungera i en regional kontext vilket förutsätter att både jämställdhets- och miljöfrågorna integrerats. Problemen med dagens transportpolitik är att den alltför mycket betonar det nationella perspektivet. Istället borde den fokusera mer på att skapa bättre förutsättningar på regional nivå och därmed underlätta förverkligandet av transportpolitikens mål. Merparten av personresor och godstransporter är inomregionala. Miljö- och jämställdhetsfrågorna bör därför integreras på regional nivå.

Paradigmskiftet i den regionala utvecklingspolitiken – en spännande modell

Varför uppmärksammar inte regeringen den regionala utvecklingspolitiken, påpekar han. En spännande modell har utvecklats som skulle kunna tillämpas inom andra politikområden. Ett paradigmskifte i tänkande har skett från nationellt till regionalt. Den klassiska regionalpolitikens stödområdes-tänkande övergick i en regional utvecklingspolitik som mer betonar tillväxt och hållbar utveckling i landets olika regioner.

-En liknande förändring inom den nationella infrastrukturplaneringen skulle innebära att större hänsyn kan tas till den regionala kontexten. Om frihetsgraderna ökar på den regionala nivån skapas också större utrymme för att jämställdhetsintegrera politikområdet utifrån regionala förutsättningar.

Litteratur

- Banverket (2004). Seminarieriserie rörande det sjätte transportpolitiska delmålet, ett jämställt transportsystem. Borlänge
- Banverket (2004). Det sjätte transportpolitiska delmålet för ett jämställt transportsystem, kunskapsdokument. Borlänge
- Banverket (2005). Planering för ett jämställt i transportsystem. Borlänge
- Bull Marianne (2002). Tillväxt Jämt. Västra Götalandsregionen m.fl.
- Bull Marianne (2004). Den goda resan och jämställdheten, en bedömning av nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. Vägverket
- Eriksson Louise, Garvill Jörgen (2003). Ett jämställt transportsystem – en litteraturstudie. TRUM Umeå Universitet
- Forward Sonja (2003.) Forskardagarna, genusperspektiv och körkortsutbildning
- Forward Sonja, Linderholm Inger, Järmark Sonja (1998). Women and Traffic Accidents, Causes Consequences and Considerations. International Congress of Applied Psychology, San Francisco, USA
- Friberg Tora, Brusman Mats, Nilsson Micael (2004). Persontransporternas vita fläckar, om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Linköpings Universitet
- JÄMIT (2001:43). Underlagsrapporter till JÄMIT:s slutbetänkande. SOU Stockholm
- JÄMIT (2001:44). Jämställdhet, transporter och IT. SOU Stockholm
- Järnvägsforum (2003). Vid vägs ände? En debattbok om järnvägarna och framtidens transportpolitik. Västerås
- Länsstyrelsen (2002). Stop – ett jämställt transportsystem. Göteborg
- Länsstyrelsen (2005). Jämställda kommunikationer, projektansökan. Stockholm
- Markör AB (2004). Representation av kvinnor och män i beslutande organ inom transportsektorn kartläggning på uppdrag av SIKA, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Örebro
- Markör AB (2004). Sjöfartsverket, focus på jämställdhet. Örebro
- Polk Merritt (1998). Gendered Mobility, a Study of Womens and Mens Relations to Automobility in Sweden. Göteborgs Universitet
- Polk Merritt (2002). Gender Equality and Transportation Policy in Sweden. Göteborgs Universitet
- Polk Merritt (2003). Are Women Potentially more Accommodating than Men to a Sustainable Transportation System in Sweden? Transportation Research Part D 8
- Polk Merritt (2004:12). The Influence of Gender on Daily Car Use and on Willingness to Reduce Car Use in Sweden, Journal of Transport Geography
- Polk Merritt (2004). En jämställdhetsanalys över utformningen av vägsystemet i Sverige, del I
- Polk Merritt (2004). Gender Mainstreaming in Transport Policy in Sweden. Göteborgs Universitet
- Polk Merritt (2005). Women's and Men's Valuations of Road System Infrastructure in Sweden. Göteborgs Universitet
- SIKA (2001). Yttrande över JÄMIT:s betänkande. Stockholm
- SIKA (2002). Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män. Stockholm
- SIKA (2002:5). Etappmål för ett jämställt transportsystem, tabellbilaga. Stockholm

- SIKA (2005:14). Vidareutveckling av det transportpolitiska målet. Stockholm
- Stjerna Gunlög (2005) Uppdaterade OH-bilder inför transportforum 2004. STR
- SLTF (2000-). Barometer
- SOU (2000:87). Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande. Stockholm
- Statskontoret (2005:1). En effektivare jämställdhetspolitik. Stockholm
- Svensson Smith Karin, Thorborg Karin, Lind Gunnar (2005). Makten i trafiken. riksdagen vänsterpartiet Stockholm
- Sveriges Åkeriföretag (2004). Handlingsprogram för ökad jämställdhet
- Vägverket (2003:86). Den goda resan, förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. Borlänge
- Vägverket (2004). Vägverkets årsredovisning. Borlänge
- Vägverket (2004:04). Trafiksäkerhet – resultat från 2003 års trafiksäkerhetsenkät. Borlänge
- Vägverket (2004). Kundgruppsdokument – barn och unga. Stockholm
- Vägverket (2004). Kundgruppsdokument – yrkesverksamma. Stockholm
- Västra Götalandsregionen (2003). Västsverige och den nya ekonomiska geografin. Göteborg

Kontaktade personer

Blomqvist Berit, *Skeppsmäklarna, WISTA*

Bylund Bo, *Banverket*

Ericsson Lena, *Banverket*

Fasth Arne, *Vägverket*

Forward Sonja, *VTI*

Friberg Tora, *Linköpings Universitet*

Darin Lars, *Regeringskansliet (Näringsdepartementet)*

Huledal Peter, *Länsstyrelsen Stockholms län*

Håkansson Erik, *Vägverket*

Jansson Helene, *Luftfartsstyrelsen*

Leufstadius Helena, *SJ AB*

Lindahl June, *Boverket, JÄMIT*

Lindfors Sofia, *Banverket*

Neikter Anna-Karin, *Sveriges Åkeriföretag*

Nichani Maria, *Vägverket*

Polk Merritt, *Göteborgs Universitet*

Rådström Jan-Evert, riksdagens *trafikutskott*, riksdagsledamot *Moderata samlingspartiet*

Schwaiger Märta-Lena, *SLTF*

Skogö Ingemar, *Vägverket*

Stjerna Gunlög, *STR*

Strömberg Hjalmar, *Vägverket*

Svensson Smith Karin, riksdagens *trafikutskott*, riksdagsledamot *Miljöpartiet*


Thurdin Görel, *JÄMIT*

Tingvall Claes, *Vägverket*

Waldenström Björn, *Sjöfartsverket*

Wagland Åsa, *SIKA*

Warsén Lisa, *3K-projektet*, Banverkets styrelse, *Analink*



Vägverket
781 87 Borlänge.
www.vv.se. vagverket@vv.se
Telefon 0771-119 119. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90.



Publikationen utgiven i samarbete med Banverket.