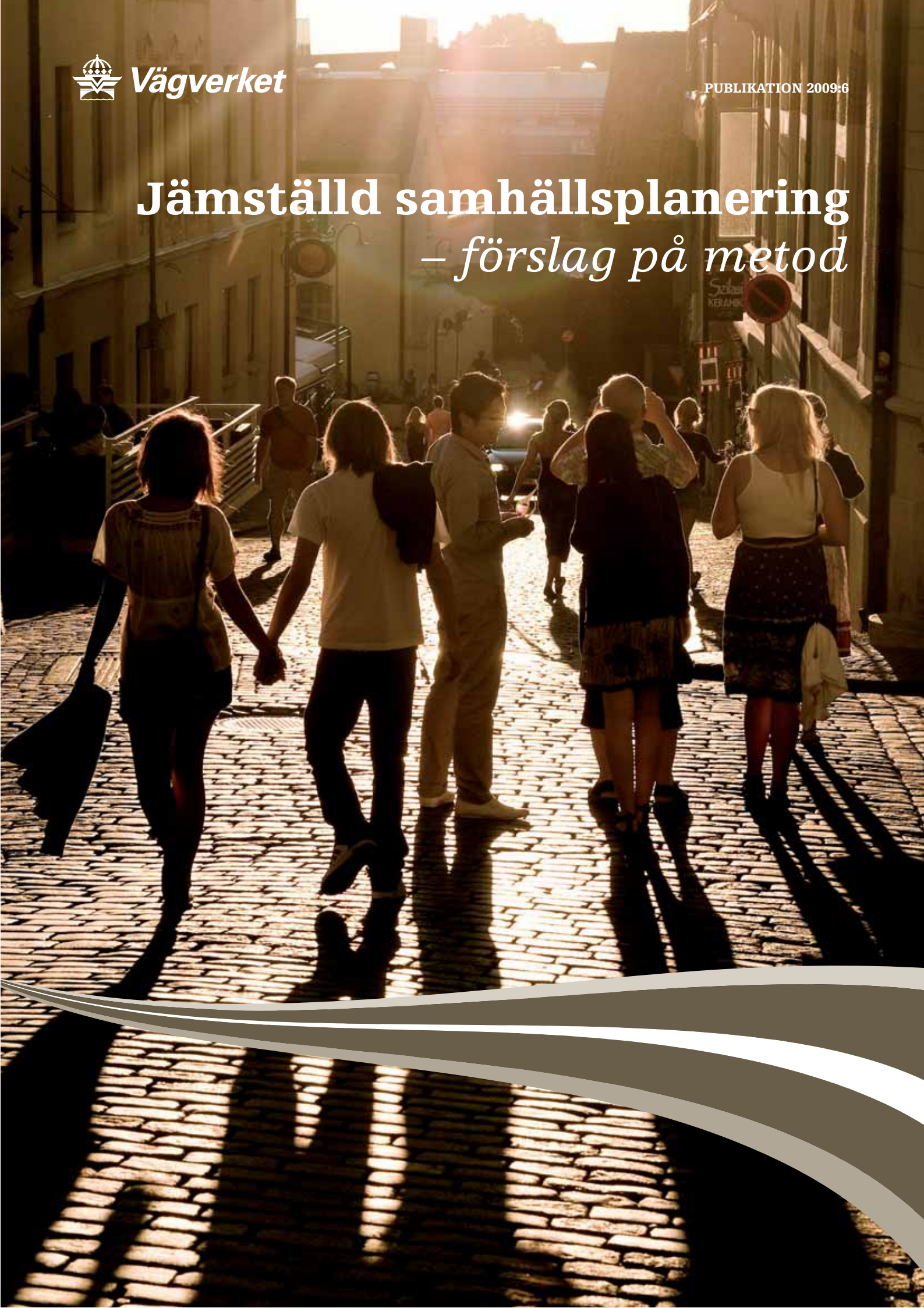


Jämställd samhällsplanering – *förslag på metod*



Titel: Jämställd samhällsplanering – förslag på metod
Publikationsnummer: 2009:6
Utgivningsdatum: februari 2009
Utgivare: Vägverket
Kontaktperson: Anne-Karin Grönvold
ISSN-nummer:1401-9612
Layout: Ateljén, Vägverket
Tryck: Vägverket
Distributör: Vägverket

Förord

Sedan 2001 har Sverige haft ett transportpolitiskt delmål som handlar om jämställdhet. Vägverket har därmed tillsammans med de andra transportverken fått tydligare krav på sig att arbeta med jämställdhet i transportsystemet. Enligt Vägverkets strategiska plan skall dessutom samtliga verksamheter i Vägverket genomsyras av ett jämställdhetsperspektiv. Alla transportpolitiska delmål skall också följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.

Trots att en hel del forskning i ämnet har tagits fram, har arbetet på Vägverket inte gått framåt i den omfattning som är önskvärd. Ämnet är nytt och komplext, och när frågan diskuteras tenderar diskussionen ofta att hamna på ett personligt plan, med en hel del "personligt tyckande", snarare än baserat på vetenskapliga fakta.

Denna rapport är ett resultat av ett önskemål från Vägverkets samhällsplanerare om ett konkret stöd, eller någon form av verktyg, att ta med sig vid möten med kommunens tjänstemän och politiker i arbetet med jämställdhet i transportsystemet.

Samhällsplanerarna på Vägverket har bland annat som arbetsuppgift att vara stöd i den kommunala fysiska planeringen och skall i tidiga skeden av planeringen påverka val av transportslag och åtgärder utifrån fyrstegsprincipen och systemanalyser. Att påverka så tidigt som möjligt i varje fas av planeringsprocesserna och öppet diskutera förändringar som påverkar andra aktörer är en viktig del av arbetet. I detta arbete har samhällsplanerarna i allra högsta grad ett ansvar att även bevaka jämställdhetsmålet.

Resultatet, som vi hoppas ska vara till stor hjälp i det fortsatta arbetet, utgörs av en kunskapsbas, ett planeringsperspektiv, ett försök att tolka det transportpolitiska jämställdhetsmålet, en checklista för plangranskning och ett antal goda exempel. Publikationen kan användas antingen vid deltagande i kommunens planprocess eller förmedlas till kommunerna att själva använda vid framtagandet av planer och program.

Rapporten baseras på en C-uppsats av Anne-Karin Grönvold, Högskolan Dalarna, och beställdes av Vägverket i Borlänge våren 2008.

Februari 2009

Lennart Kallander, avdelningschef (Ssu)

Innehåll

1. Bakgrund	3
1.1 SYFTE	3
1.2 METOD	3
1.3 INNEHÅLL OCH DISPOSITION.....	4
2. Jämställd planering? Ett exempel	6
3. Genusteori och fysisk planering	7
3.1 JÄMLIKHET OCH JÄMSTÄLLDHET	7
3.2 GENUS Å ANDRA SIDAN	7
3.3 GENUSTEORINS BETYDELSE FÖR JÄMSTÄLLDHET	9
3.4 AV VEM OCH FÖR VEM SKAPAS RUMMET?.....	9
3.5 TIDSGEOGRAFI.....	11
3.6 JÄMSTÄLLDHET I PLANERINGSPROCESSEN	12
3.7 KÖNSSKILLNADER I RUMMET	13
3.8 FUNKTIONERS LOKALISERING I RUMMET.....	19
3.9 (O)TRYGGHET I DET OFFENTLIGA RUMMET.....	20
4. Planeringsperspektiv	22
4.1 VARDAGSLIVSPERSPEKTIV	22
4.2 EN UTGÅNGSPUNKT FÖR JÄMSTÄLLD PLANERING	23
5. Vad är ett jämställt transportsystem?	25
6. Checklista för planprocesser	27
6.1 ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN	27
6.2 GÖR SÅ HÄR.....	27
7. Goda exempel	30
7.1 MEDBORGARDELTAGANDE	30
7.2 3R-METODEN	31
7.3 CHECKLISTA FÖR SOCIALA KONSEKVENSER	33
7.4 MENTALA KARTOR	33
7.5 SOCIAL KONSEKVENSANALYS (SKA)	34
7.6 LJUSGUIDE	34
8. Avslutning	36
9. Källhänvisning	37

1. Bakgrund

Fysisk planering kan liknas med ett stort pussel, där olika bitar måste läggas rätt för att människors liv ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Förflyttningar spelar stor roll i människors vardag, vilket innebär att transportsystemet får en betydande roll i planeringen. Var, hur eller när människor förflyttar sig, varierar i hög grad beroende på bland annat ålder, sysselsättning och handikapp. Kön har enligt undersökningar även visat sig vara en betydande variabel, där resultaten visar att det finns påtagliga skillnader mellan mäns och kvinnors rörelsemönster.¹ Ändå betraktas ofta fysisk planering som något könsneutralt. Detta trots vetskapen om att män och kvinnor lever sina vardagliga liv på olika sätt, vilket skapar olika behov och värderingar av den fysiska planeringen.²

Det svenska jämställdhetsmålet lyder *”Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv”*.³ För att målet ska kunna uppfyllas, det vill säga att kvinnor och män ska ha samma möjligheter och förutsättningar i samhället, måste hänsyn tas till könsskillnader i den fysiska planeringen.

År 2001 infördes ett nytt transportpolitiskt delmål *”Ett jämställt transportsystem”*, i syfte att genomsyra all verksamhet hos transportverken med ett jämställdhetsperspektiv. Målet medför att Vägverket tillsammans med de andra transportverken har krav på sig att arbeta med jämställdhet i transportsystemet, samt att alla verksamheter ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.

Men trots en hel del forskning om jämställdhet i samband med fysisk planering och transportsystemet har arbetet i Vägverket inte nått så långt som önskats.⁴ Undersökningar visar dock att detta inte är något utmärkande för Vägverket, utan att det överlag verkar vara problematiskt att arbeta utifrån ett jämställdhetsperspektiv inom den fysiska planeringen.⁵

1.1 SYFTE

Syftet med den här publikationen är att:

- förmedla kunskap till Vägverkets samhällsplanerare om av vad jämställd samhällsplanering är, genom att sammankoppla teorier om genus och jämställdhet med teorier om fysisk planering.
- presentera en metod för hur man kan tillämpa den teorin i praktiken, det vill säga hur man praktiskt kan gå tillväga för att planera ur ett jämställdhetsperspektiv.

1. Andersson, B., 2005

2. Andersson, B., 2001

3. Proposition 2005/06:155, s. 1

4. Vägverket, 2008

5. Friberg, T., m.fl. 2005

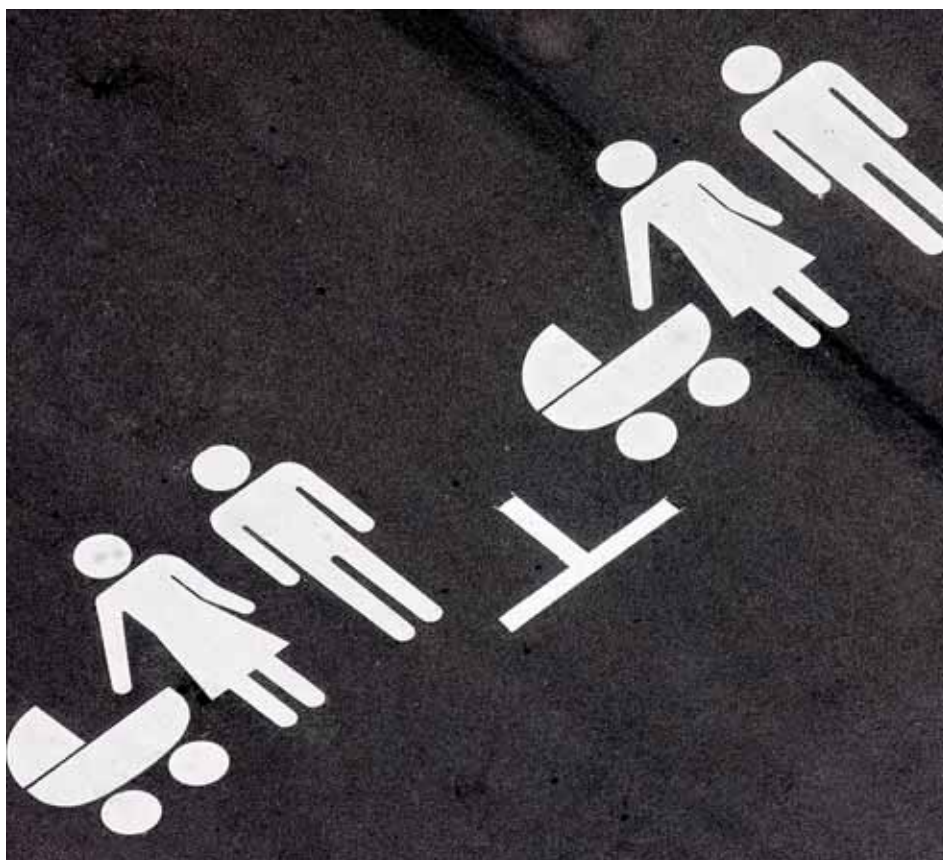
1.2 METOD

Publikationen baseras på ett examensarbete⁶ som genomfördes våren 2008 på uppdrag av Vägverket. Syftet med examensarbetet var att ta fram en metod som samhällsplanerarna på Vägverket kan använda för att arbeta med det transportpolitiska jämställdhetsmålet.

För att undersöka vilken hjälp samhällsplanerarna på Vägverket är i störst behov av påbörjades examensarbetet med en intervjuundersökning med en samhällsplanerare på varje Vägverks region. Dels ställdes direkta frågor om samhällsplanerarnas egen uppfattning av vilket hjälpmedel de främst behöver, dels ställdes allmänna frågor om hur de arbetar med jämställdhet idag. För att bestyrka resultatet av intervjuundersökningen jämfördes resultatet även med andra liknande studier. Det resulterade i slutsatsen att det som samhällsplanerarna främst behöver är vetenskaplig kunskap om vad jämställd samhällsplanering och ett jämställt transportsystem är, samt metoder som omvandlar teorin till praktik.

Utifrån detta framställdes därefter ett hjälpmedel till samhällsplanerarna. Hjälpmedlet grundar sig på en kunskapsbas vilken består av en litteraturstudie av genus- och jämställdhetsteori sammankopplat med teorier om fysisk planering. Övriga moment av hjälpmedlet, det vill säga hur teorin kan omvandlas till praktik, baseras därefter på kunskapsbasen och är ett förslag på hur man kan göra för att planera utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Den sista delen av hjälpmedlet, goda exempel, togs fram genom en litteratursökning och en sökning på Internet, samt genom kontakt med insatta och kunniga personer i till exempel kommuner, län och olika jämställdhetsprojekt. De goda exemplen avser inte att representera vad som gjorts i Sverige på området, utan är tänkta att fungera som ett urval av exempel i syfte att skapa inspiration.



6. Grönvold, A-K., 2008

1.3 INNEHÅLL OCH DISPOSITION

Publikationen inleds med ett exempel på vad jämställd eller ojämsälld samhällsplanering kan innebära i praktiken, i syfte att ge exempel på problematiken och komplexiteten i det här ämnet. Därefter presenteras hjälpmedlet till samhällsplanerarna. Hjälpmedlet består av fem delar:

1. Kunskapsbas

Kunskapsbasen innehåller vetenskaplig kunskap om vad jämställd samhällsplanering är. Det skapar grunden för att göra det möjligt att planera utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Kunskapsbasen inleds med teori om genus och jämställdhet, följt av en beskrivning av hur genus påverkar rum och därmed människors användning av rum. Därefter presenteras teorier om hur genus påverkar rörelsen mellan rum, genom en sammankoppling med tidsgeografin. Teorikapiteln avslutas med hur genus påverkar planeringsprocessen, vilket sker genom en sammanslagning av genusteori och samhällsvetenskapliga teorier.

Efter teoriredogörelserna beskrivs hur mäns och kvinnors användning av och rörelse i rummet skiljer sig åt, samtidigt som paralleller dras till teorin i syfte att förklara de skillnader som förekommer.

2. Planeringsperspektiv

Planeringsperspektivet är en utgångspunkt för hur man kan omvandla teorin till praktik. Med andra ord ett möjligt sätt att tänka för att planera ett jämställt samhälle.

Det valda perspektivet är vardagslivsperspektivet, vilket går ut på att samhället ska planeras utifrån människors vardagsliv.

3. Tolkning av det transportpolitiska jämställdhetsmålet

Tolkningen är en beskrivning av vad det transportpolitiska målet kan innebära i praktiken. Syftet är att tolkningen ska hjälpa samhällsplanerarna att definiera och förstå målet och därmed använda det i sitt arbete.

Tolkningen av målet baseras på den teori som presenteras i kunskapsbasen.

4. Checklista för plangranskning

Checklistan är ett förslag på hur man kan omvandla teorin till praktik i en specifik plan eller planprocess. Med andra ord ett hjälpmedel för hur man konkret kan göra för att framställa eller säkerställa en jämställd plan.

Checklistan ger exempel på områden där ojämsälldhet kan ta sig uttryck i den fysiska planeringen och vad i planeringen som specifikt bör uppmärksammas ur ett jämställdhetsperspektiv.

5. Goda exempel

Den sista delen består av ett urval av goda exempel avseende jämställd samhällsplanering och hur man kan göra för att planera utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Exempelen består av olika typer av metoder samt olika sorters planering.

2. Jämställd planering? Ett exempel

Cykelvägar och cykelstäder är idag en populär marknadsföringsstrategi och städer använder ofta det som ett försäljningsargument. Argumenten för cykelvägar är bland annat att det går snabbt och smidigt att cykla, att man slipper bilköer och parkeringsavgifter, samt att cykling är bra för hälsan och miljön. Men främst anses avskilda cykelvägar öka trafiksäkerheten genom att de oskyddade cyklisterna separeras och därmed skyddas från biltrafiken. Cykelvägarna placeras gärna i rekreativsområden, omgivna av vegetation och på behörigt avstånd från trafikerade vägar.

Enligt Vägverkets strategi för cykeltrafik används ordet jämställdhet i argumentationen för ökad cykling. En satsning på cykelvägar är enligt Vägverket en jämställdhetsfråga eftersom kvinnor reser mer lokalt än män, samt att de går och cyklar i större utsträckning.

Problemet med cykelvägar ur ett jämställdhetsperspektiv är dock att det för sällan förs ett resonemang om vilken säkerhet som efterfrågas av kvinnor. Efterfrågar kvinnor säkerhet i form av skydd från bilar eller skydd från överfall? Svaret är att kvinnor ofta undviker avskilda miljöer på kvällstid, där det rör sig lite människor och uppsikten är dålig. Cykelvägar finns oftast avsides i mörka parker med mycket skymmande växtlighet. Det medför att kvinnor istället för att välja cykelvägar under kvällstid, väljer bilvägar som är upplysta och befolkade, trots den trafiksäkerhetsrisk de utsätter sig för genom att vistas där.

”Jämställdhetstänket” i planeringen av cykelvägar har följaktligen skett utifrån ett manligt perspektiv, vilket får konsekvenser för de människor som rör sig i rummet. Hänsyn har inte tagits till hur kvinnor upplever eller värderar rummet, inte heller till att det finns skillnader mellan könen.⁷

Frågan är då varför skillnader finns mellan könen och vilka skillnaderna är. Hur påverkar dessa skillnader människors rörelse i rummet och hur kan samhället utformas för att skillnaderna mellan könen ska minska?



7. Andersson, B., 2005

3. Genusteori och fysisk planering

Innan man kan börja arbeta med jämställdhetsfrågor behövs en kunskapsgrund att stå på, oavsett om man har hjälpmedel (till exempel checklistor) till sitt förfogande i arbetet eller inte. Genusteori ger ett underlag till att tänka kön, genom att exempelvis ställa rätt frågor och hitta nya problemlösningar i riktning mot en mer jämställd planering.⁸ Ur ett planeringsperspektiv är det därför betydelsefullt att använda genusteori i den fysiska planeringen. Genusteori och fysisk planering bör alltså kopplas samman, för att det ska bli möjligt att planera ett jämställt samhälle.

3.1 JÄMLIKHET OCH JÄMSTÄLLDHET

Med *jämlikhet* avses tanken att alla människor är lika mycket värda, samt har samma skyldigheter och rättigheter. Jämlikhet omfattar alla individer i samhället, inga kategorier uteslutna. *Jämställdhet* å andra sidan avser just förhållandet eller jämlikheten mellan könen, det vill säga mellan man och kvinna.⁹

Jämställdhet har en kvantitativ sida och en kvalitativ sida. Kvantitativ jämställdhet innebär exempelvis en jämn könsfördelning mellan män och kvinnor, med andra ord att antalet män och kvinnor är ungefär lika många. Enligt jämställdhetslagen anses könsfördelningen vara jämn när en grupp är fördelad 40/60 procent eller jämnare. Kvalitativ jämställdhet däremot handlar inte om att räkna antalet kvinnor och män, utan istället om hur kvinnors och mäns livsvillkor, kunskaper, erfarenheter och dylikt påverkar normer i samhället.¹⁰

3.2 GENUS Å ANDRA SIDAN

Genus används för att skilja mellan biologiskt kön och socialt konstruerat kön, där genus avser det sistnämnda.¹¹ Begreppet används ofta för att beskriva relationen mellan könen, med utgångspunkt i att skillnaderna mellan könen inte beror på biologiska faktorer utan i stället är socialt skapade. Det som uppfattas som manligt och kvinnligt är en konstruktion och något som varierar över tid och rum.¹² *Genusteori* är benämningen för olika teorier där manligt och kvinnligt uppfattas som någonting konstruerat och som förändras över tid och rum.¹³

Könsroller är ett ord som tidigare användes flitigt. Men ordet könsroller indikerar att kvinnor och män frivilligt går in i vissa roller och att de när de vill kan gå ur rollen igen och/eller byta till en annan. Genusteori däremot, fokuserar mer på maktrelationerna och den process som skapar kvinnligt och manligt genus. Med andra ord, hur kvinnor blir kvinnor och hur män blir män. Med genus menas att kvinnor och män inte frivilligt eller medvetet gör olika val av roller i samhället, utan att vi snarare formas utifrån rådande sammanhang till vad som anses vara kvinnligt respektive manligt.¹⁴

8. Andersson, B., 2005

9. Nationalencyklopedins Webbsida, 2008-04-02

10. Mark, E., 2007

11. Nationalencyklopedins Webbsida, 2008-04-02

12. Andersson, B., 2005

13. Nationalencyklopedins Webbsida, 2008-04-02

14. Andersson, B., 2005

Att genus förändras över tid och rum innebär till exempel att vissa yrken under en viss tid kan anses vara kvinnliga, men att de kan övergå till att istället uppfattas som typiskt manliga. Vad som avgör vad som är kvinnliga och manliga yrken är alltså inte biologiska faktorer, utan istället vad som i samhället betraktas som kvinnligt och manligt. Ett exempel på det är att i vissa sammanhang anses fysiskt tunga arbeten, som att bära vatten, matkassar, vårdyrken, vara typiskt kvinnliga sysslor. Andra fysiskt tunga arbeten, till exempel inom gruvor eller industrier, anses vara manliga.

Även rummet påverkar genuskonstruktionen, vilket innebär att vad som anses som kvinnligt och manligt varierar mellan olika geografiska platser, beroende på vilka normer och vilken kontext som råder i det specifika geografiska området.¹⁵ Exempelvis är universitetsorter mer jämställda än vad bruksorter eller landsbygden är, där skillnader i till exempel förvärvsgrad, lönenivå och hemarbete är större mellan könen.¹⁶

3.2.1 Genussystem

Genusordning, eller genussystem, beskriver en uppdelning av kön och utmärks av två lagar: den manliga normen och isärhållande av könen. Genussystemet innebär en manlig överordning som upprätthåller skillnaderna mellan könen i samhället och skapar en reglering och segregering mellan män och kvinnor.¹⁷ Processen kan beskrivas som att individen föds och formas efter vissa mallar in i ett samhälle, där det gängse genussystemet anger vad som är kvinnligt respektive manligt.¹⁸

Den första lagen att mannen är norm, innebär att det är mannen som är idealet, vilket innebär att kvinnor jämförs med männen. Om något skiljer mellan män och kvinnor eller mellan manligt och kvinnligt, är det kvinnorna som avviker från det normala och är annorlunda. Den andra lagen om isärhållande, bygger främst på principen: Kvinnlighet och manlighet är två skilda saker och bör så vara.¹⁹

Genussystem skapas hela tiden, om vi människor inte skapar det så finns det inte. Vi kan dock inte skapa vilket genussystem vi vill. Ett genussystem har ingen betydelse om det är slumpmässigt konstruerat. Om människor hastigt och okontrollerat skulle kunna ändra systemet, skulle det inte vara av någon större betydelse. Men ett genussystem innebär inte heller att människor automatiskt agerar på ett visst sätt, utan systemet anger snarare ramarna för våra olika handlingar.²⁰

3.2.2 Genuskontrakt

Genuskontrakt är den osynliga överenskommelse som finns mellan män och kvinnor och som bestämmer hur förhållandet mellan könen bör vara. Det reglerar relationen på ett politiskt-, socialt- och ekonomiskt plan, vid en viss tid och på en viss plats.²¹ Detta kontrakt är ingen jämlik överenskommelse mellan man och kvinna, utan det upprätthåller den manliga överordningen.²² Ett exempel är att många kvinnor betraktar hemmet som sitt ansvarsområde, medan män i större utsträckning betraktar försörjning som sitt. Det handlar följaktligen om rättigheter, skyldigheter och ansvar mellan män och kvinnor.²³

15. Molina, I., 2000

16. Forsberg, G., 2000

17. Nationalencyklopedins Webbsida, 2008-04-02

18. Andersson, B., 2005

19. Hirdman, Y., 2007

20. Connell, R.W., 2003

21. Andersson, B., 2005

22. Ibid

23. Hirdman, Y., 2007

3.2.3 Genus görs

Genus skapas alltså i en ständigt pågående och föränderlig process.²⁴ Det mesta i samhället laddas med genus, från saker till sysslor. Men dessa kan skifta från att vara manliga till att bli kvinnliga och vice versa, vilket innebär att genus *görs*. Processen fortgår genom att genus smittar av sig, först på kläder och saker, sedan på sysslor och platsen sysslan genomförs på. Därefter återgår genus till människans kropp.²⁵ Men eftersom genus är en social konstruktion är konstruktionen endast tillfällig. Genus är på så sätt beroende av ett visst sammanhang vilket i sin tur innebär att genus är föränderligt.²⁶

3.3 Genusteorins betydelse för jämställdhet

Genus är ett teoretiskt begrepp som används för att förklara maktförhållandena i samhället mellan män och kvinnor. Jämställdhet å andra sidan avser en likabehandling av könen och främst att det ska finnas en rättvis representation mellan könen avseende deras kunskaper och erfarenheter som ska präglade samhällets utformning.²⁷ Genusteori är därmed ett forskningsfält medan jämställdhet är ett politiskt projekt.²⁸

Kopplingen mellan genus och jämställdhet är att ett genusperspektiv skapar en kunskapsgrund som kan användas i arbetet med jämställdhet. Genusteori och genusforskning skapar alltså en förklaring till varför samhället inte är jämställt och är därmed en förutsättning för jämställdhetsarbetet. För att förstå skillnaderna mellan män och kvinnor och i arbetet med att förändra dessa, är det väsentligt att veta varför och hur dessa skillnader uppstått. Det är därför bra att arbetet med jämställdhet bedrivs baserat på genusteori, det vill säga utifrån ett genusperspektiv.²⁹

3.4 Av vem och för vem skapas rummet?

Rum är inte bara ett fysiskt utrymme, som kan beskrivas och som existerar utifrån sina koordinater i ett kartografiskt system. Rum skapas av det sociala livet³⁰, konstruerat av människor och samhället, vilket medför att det inte existerar separat eller oberoende av det sociala.³¹

Genusteorin bygger på att det finns en norm i alla samhällen som placerar in män och kvinnor i vissa sysslor och positioner. Det innebär i sin tur att rum blir mer eller mindre "kvinnliga" eller "manliga" beroende på vilka sysslor som utförs där. Det medför att vissa rum främst tillhör kvinnor medan andra främst tillhör män.³² Resultatet av detta blir att människor, ofta omedvetet, anpassar sitt beteende efter var de befinner sig och med vem.³³

3.4.1 Offentliga och privata rum

Inom den fysiska planeringen skiljer man vanligtvis mellan offentliga och privata rum. Offentliga rum har alla samhällsmedborgare tillträde till, exempelvis torg, parker och köpcentrum. Men det finns också offentliga rum med vissa restriktioner, till exempel biografer eller kollektivtrafikbussar, som kräver att besökaren respektive resenären löser en biljett. Formellt kan alla samhällsmedborgare utnyttja det offentliga rummet. Det betyder dock

24. Mark, E., 2007

25. Hirdman, Y., 2007

26. Mark, E., 2007

27. Ibid.

28. Andersson, B., 2005

29. Ibid.

30. Friberg, T., m.fl. 2005

31. Gren, M. och Hallin, P-O., 2003

32. Friberg, T., 1998

33. Gren, M. och Hallin, P-O., 2003

inte, att alla gör det eller upplever att de kan det. Till följd av att vissa människor har makt över vissa rum, begränsas tillgängligheten. Det gör att kvinnor ofta upplever sig varken ha samma tillgång till, eller samma makt över det offentliga rummet som män har - speciellt inte under kvällar och nätter, vilket beskrivs närmare i kapitlet *(O)trygghet i det offentliga rummet*.³⁴

Hemmet - det privata rummet, tillhör traditionellt kvinnans sfär. Där har de vanligtvis makten över utformningen, genom inredning och omhändertagande. Det medför att till exempel mataffärer, köpcentrum och förskolor blir kvinnliga rum, eftersom sådan verksamhet enligt genuskontrakt vanligtvis tillfaller kvinnor.³⁵ Något paradoxalt är därmed det faktum att 94 procent av dem som planerar och bygger bostäder är män, men 98 procent av dem som arbetar i bostaden och dess grannskap är kvinnor.³⁶

3.4.2 Könnssegregering i rummet

Könnssegregering i rummet är ingen ny företeelse utan en historisk kvarleva. Denna uppdelning mellan privata och offentliga rum fanns till exempel även i antikens Aten, där det offentliga rummet endast var till för män. I väst ökade separationen av kvinnor och män i och med industrialismen. Det offentliga rummet blev en arena för lönearbete, med andra ord en arena för män. Kvinnorna hänvisades till det privata rummet, det vill säga hemmet, som präglades av rollen som hustru och mor. Arbetsfördelningen byggde därmed på att kvinnorna var hemma och tog hand om hem och barn, det reproduktiva arbetet. Medan mannen sågs som försörjare av familjen och stod för det produktiva arbetet.³⁷

Denna uppdelning av "kvinnliga" och "manliga" rum finns kvar än idag, trots att kvinnor i princip förvärvsarbetar i samma utsträckning som män, samt att kvinnor och män till viss del trätt in på varandras områden.³⁸ Kvinnor lönearbetar i ungefär lika stor utsträckning som männen utanför hemmet (år 2005 lönearbetade 80 procent av kvinnorna och 86 procent av männen)³⁹, men de har ofta andra arbetsuppgifter och därför även andra arbetsplatser. Dagens kvinnor och män vistas alltså i liknande omfattning i både privata och offentliga rum. Det som skiljer dem åt är deras olika villkor och uppgifter inom respektive rum, vilka har sitt ursprung i genuskontraktet.⁴⁰

Den svenska arbetsmarknaden är starkt könnssegregerad. Drygt hälften av de förvärvsarbetande kvinnorna och 19 procent av de förvärvsarbetande männen arbetar inom den offentliga sektorn.⁴¹ Den offentliga arbetsmarknaden präglas av omsorgs-, pedagogiskt- och administrativt arbete. Områden där exempelvis skolor och sjukhus är lokaliserade utgör därmed kvinnliga rum.⁴² Männen däremot dominerar inom den privata sektorn, där 82 procent av dem arbetar.⁴³ Det innebär att områden med industrier och verkstäder utgör manliga rum.⁴⁴ En slutsats av det är att kvinnor och män till stor del tillbringar sin lönearbetstid på olika platser.

På grund av exempelvis könnssegregeringen på arbetsmarknaden, men även av att män och kvinnor samt pojkar och flickor har olika fritidsaktiviteter, blir det alltså en rumslig segregering mellan kvinnor och män. Det innebär att rum präglas av kvinnlig respektive manlig dominans, vilket innebär att

34. Friberg, T., 1998

35. Ibid.

36. Molina, I., 2000

37. Andersson, B., 2001

38. Friberg, T., 1998

39. Roth, A-K., 2007

40. Friberg, T., 1998

41. Roth, A-K., 2007

42. Friberg, T., 1998

43. SIKÄ, 2002b

44. Friberg, T., 1998

rummen blir könskodade.⁴⁵ Förhållandet gäller inte för enskilda kvinnor och män utan för den grundläggande samhällsordningen för hur vårt samhälle är organiserat.⁴⁶

3.5 Tidsgeografi

På grund av att genus påverkar rum, påverkar genus även rörelsen mellan rum, vilket medför att ännu en aspekt får betydelse, nämligen tiden.

Ur tidsgeografiskt perspektiv är tiden den faktor som alla andra händelser relateras till. Rummet är därmed ihopkopplat med tiden, vilket skapar tidrum. Det finns inga helt fria kombinationsmöjligheter när det gäller vad en individ kan göra under en viss tid och ett visst rum. Alla människor har med andra ord en tidsram till sitt förfogande, vilket kan ses som en livsbana. Detta utmynnar i det faktum att dygnet endast har 24 timmar och att ingen kan befinna sig på två platser samtidigt, vilket är en självklarhet som alla individer automatiskt finner sig i.⁴⁷

3.5.1 Kvinnors och mäns individbanor

Individbana är en beskrivning av en individs position och rörelse i tidrummet. Frågan är vad som gör vissa val möjliga och andra val omöjliga i människans individbana, med andra ord vilka hinder som finns när en person rör sig i tidrummet. Enligt tidsgeografin har människan i ett bestämt ögonblick ett begränsat antal möjliga val samt en begränsad möjlighet att påverka dessa val. När sedan ett val har gjorts har individen tagit ytterligare ett steg i tiden, vilket öppnar upp för ett nytt antal val och begränsningar.⁴⁸

På grund av genussystemet och genuskontrakt består kvinnor och mäns individbanor av olika måsten och möjligheter. Män och kvinnors förutsättningar att röra sig i tidrummet är därmed olika. Ur det perspektivet är det inte enbart intressant att studera vad människor faktiskt gör i tidrummet, utan även vad de inte kan göra. Det vill säga vilka olika begränsningar som finns i människors (mäns och kvinnors) individbanor. Tidsgeografi är därmed ett användbart perspektiv att studera fysisk planering och människors rörelse i rummet ur.

3.6 Jämställdhet i planeringsprocessen

Rum är, som beskrevs ovan, en social konstruktion, det vill säga skapat av människan. Enligt samhällsvetenskapliga teorier består alla beslut vi tar, allt vi tycker och allt vi gör, av personliga tolkningar och förståelser.⁴⁹ Inom samhällsvetenskapliga ämnen, där samhällsplanering ingår, studeras människan och samhället. Det innebär att samhällsplaneraren är en del av det som studeras och han eller hon kan därför inte vara neutral i sitt arbete.⁵⁰ Värderingsfri och objektiv samhällsplanering är alltså någonting omöjligt.⁵¹

Människans handlingar består alltid av tidigare erfarenheter, referensramar, värderingar och intressen. Hur samhällsplaneraren agerar och de beslut han/hon tar, är ett resultat av det sociala system som den yrkesverksamme är en del av, vilket därmed färgas av genussystem och genuskontrakt.⁵²

Den här vetenskapsteoretiska utgångspunkten får konsekvenser för den fysiska planeringen, speciellt ur ett genusperspektiv. Eftersom fler män än

45. Friberg, T., 1998

46. Forsberg, G., 2000

47. Friberg, T., 1998

48. Ibid.

49. Thurén, T., 1999

50. Gren, M. och Hallin, P.-O., 2003

51. Thurén, T., 1999

52. Ibid.

kvinnor är delaktiga i den fysiska planeringen, både avseende vilka som beslutar, planerar och medverkar i medborgarprocessen (exempelvis samråd), innebär det att den fysiska planeringen generellt sett är utformad efter mäns erfarenheter och behov.⁵³

Men även då könsfördelningen är relativt jämn, kan man vid en närmare undersökning upptäcka, att kvinnor ofta arbetar med så kallade mjuka frågor och män med hårda.⁵⁴ Exempelvis är kvinnor ofta välrepresenterade i nämnder som behandlar vård och omsorg, medan nämnder som behandlar tekniska frågor utgörs av nästan 80 procent män.⁵⁵

3.6.1 Kvantitativ jämställdhet är inte hela lösningen

Anledningen till att kvinnor och män tänker eller värderar olika, beror inte på att de i grunden är olika. Orsaken är istället att alla kvinnor och män, även samhällsplanerare, är underkastade rådande genussystem. Det innebär att planerarna agerar och planerar utifrån den könsstruktur som råder och de roller och förväntningar som tilldelas män respektive kvinnor.⁵⁶ Samhällsplanerarna är därmed skolade in i en manlig planerarroll som utgår från ett manligt perspektiv, oberoende vilket kön planeraren har.⁵⁷

En undersökning genomförd på planerare i Sveriges kommuner visar att eftersom till exempel samhällsplanerare ofta saknar professionella kunskaper om jämställdhet, fylls de kunskapsluckorna med personliga åsikter och erfarenheter. En annan undersökning visar att planerare ofta ser privatlivet, bostaden, bostadsområdet och trygghetsaspekten som typiskt kvinnliga intresseområden. Det finns därmed en risk att dagens könsmönster eller förutfattade meningar får färga den kommande fysiska planeringen och därmed befästa de könsskillnader som råder idag.⁵⁸

Detta medför att det är av yttersta vikt att planprocessen präglas av en jämn könsfördelning, såväl när det gäller tjänstemän, politiker och medborgare som deltar i planeringsprocessen.⁵⁹

I en värld där genussystem och genuskontrakt inte existerar, saknar kvantitativ jämställdhet betydelse, eftersom män och kvinnor i en sådan värld inte tänker eller resonerar olika på grund av sitt kön. Men som samhället och genussystemen ser ut idag, är en jämställd planeringsprocess nödvändig för att båda könsens behov och värderingar ska komma till uttryck i planeringen. Därmed inte sagt att en kvantitativ jämställdhet är lösningen på hela problemet. Anledningen är att även kvinnor planerar utifrån rådande genussystem och därmed riskerar att befästa könsskillnaderna istället för att motarbeta dem. Kön måste därmed ständigt problematiseras för att jämställdhet ska uppnås, oberoende vem (man eller kvinna) som planerar.

3.7 Könsskillnader i rummet

Med utgångspunkt i ovanstående teorier, som syftar till att förklara *varför* könsskillnader finns, följer här en redogörelse av *vilka* skillnader som finns mellan mäns och kvinnors användande av det offentliga rummet. Eftersom kvinnor och män inte är några enhetliga grupper, beror skillnader i resmönster och användningen av det offentliga rummet även på andra faktorer, såsom sociala, kulturella och ekonomiska skillnader.⁶⁰ Men i denna publikation behandlas enbart generella könsskillnader.

53. Se t.ex. Andersson, B., 2001, Nyström, J., 2003, Boverket, 1996

54. Streiffert, U. och Genusforum, 2002

55. Andersson, B., 2001

56. Boverket, 1996

57. Vägverket, 2006a

58. Friberg, T. och Larsson, A., 2002

59. Se t.ex. Nyström, J., 2003 och Boverket, 1996

60. Vägverket, 2006a

3.7.1 Skillnader resmönster

Män gör fler resor per person och dag än vad kvinnor gör, men skillnaden är inte så stor. I genomsnitt gör män 2,9 resor per dygn jämfört med kvinnors 2,7 resor per dygn. Det som dock skiljer resmönstren åt är resornas längd och tid. I genomsnitt reser män 50 kilometer med en restid på 66 minuter per dag, medan kvinnor reser 36 kilometer med en restid på 58 minuter per dag. Det innebär att män lägger 10-20 procent mer tid på att resa per dag, samt reser cirka 40 procent längre än vad kvinnor gör.⁶¹

3.7.2 Skillnader i reseärenden

De vanligaste ärendena för både män och kvinnor när de reser är fritidsrelaterade. Kvinnorna har dock en något större andel fritidsresor än män. Det beror dock inte på att kvinnor gör fler fritidsresor än män, utan i stället på att kvinnor gör färre antal andra resor, främst arbetsresor.

Män gör alltså både fler och längre arbetsrelaterade resor. Bland annat beror detta på att kvinnor arbetar deltid, studerar och är föräldralediga i större utsträckning än män. Att män gör fler tjänsteresor än kvinnor, beror bland annat på att män ofta arbetar inom yrken som inkluderar tjänsteresor. En annan förklaring är att kvinnor i större utsträckning avstår från tjänsteresor, på grund av att de inte anser sig ha möjlighet att vara borta från hemmet och familjen.⁶²

Kvinnor står däremot för en större andel av service- och inköpsresorna. Enligt en tidsanvändningsstudie ägnar män och kvinnor lika mycket tid till att arbeta dagligen, cirka åtta timmar. Dock utgör hälften av de åtta timmarna oavlönat arbete för kvinnorna, medan endast en tredjedel av männens arbetstid utgörs av oavlönat arbete. Denna ojämsställda fördelning av hemarbetet avspeglas givetvis i resmönstren. Det innebär att kvinnor gör fler (igenomsnitt 20 procent⁶³) service- och inköpsresor, medan män istället utför fler arbetsresor.⁶⁴

Dessa skillnader verkar dock inte uppstå till följd av att kvinnor i sambandshushåll tar större ansvar för hemarbetet än männen, utan skillnaden mellan könen är minst lika stor vid jämförelse av singelmän och singelkvinnor. Kvinnorna övertar alltså inte männens uppgifter vid sammanflyttning. Kvinnor utför även cirka dubbelt så många "hämta och lämna barn-resor" som männen, oavsett om hänsyn tas till förvärvsgrad, föräldraledighet och liknande. Denna skillnad förekommer även i singelhushåll, vilket troligtvis beror på den tid barnen tillbringar hos mamman respektive pappan.⁶⁵



61. SIKA, 2002b

62. Transek, 2006a

63. Ibid.

64. SIKA, 2002b

65. Transek, 2006a

3.7.3 Skillnader i reslängd

Mäns arbetsplatser ligger oftast på ett längre avstånd från bostaden än vad kvinnors gör. I genomsnitt finns mäns arbetsplatser tolv kilometer från bostaden (mätt i fågelavstånd), medan motsvarande siffra för kvinnorna är nio kilometer. En anledning till att kvinnor ofta arbetar närmare hemmet kan vara att kvinnodominerade arbetsplatser är mer geografiskt utspridda än männens. Det finns därmed större möjligheter för kvinnor att arbeta nära bostaden. En annan anledning kan vara att kvinnan anpassar sig till hemarbete och i och med det väljer arbetsplatser närmare bostaden. Att kvinnor i högre grad arbetar deltid kan även vara tecken på en sådan anpassning.⁶⁶

Resornas längd till arbetet är ett aktuellt ämne idag till följd av den regionförstoring som sker. Ökad arbetspendling medför att antalet LA-regioner (lokala arbetsmarknadsregioner) minskar, vilket innebär att fler arbetsplatser blir tillgängliga. År 2005 hade män 68 LA-regioner, medan kvinnorna hade 98⁶⁷, vilket innebär att kvinnor har tillgång till färre arbetsplatser än män. För män finns ett tydligt samband mellan ökat resande och högre inkomst, medan det sambandet för kvinnor är svagare.⁶⁸ Dock skiljer sig inte mäns och kvinnors viljor när det gäller att resa längre för att kunna nå ett arbete med högre lön. Generellt sett är kvinnor även högre utbildade än män. Ändå har män i regel mer högavlöande arbeten och arbetar längre bort från hemmet.

Det är således nära till hands att anta förklaringen att män i högre grad arbetar i "smala" branscher inom den privata sektorn där antalet passande arbetstillfällen är få samt skillnader i löner större, vilket medför att det kan löna sig att göra längre arbetsresor.⁶⁹ Kvinnor å andra sidan, vilka i stor utsträckning arbetar inom offentlig sektor, uppnår oftast inte högre lön genom ökad pendling.⁷⁰ Men kvinnor gör inte bara kortare arbetsresor, genomgående gör kvinnor kortare resor än män, oavsett resärende. Följaktligen rör sig kvinnor inom en mindre geografisk yta än män.⁷¹

3.7.4 Ojämställda genuskontrakt

Orsaken till ovanstående skillnader kan bero på genuskontrakt samt förklaras av tidsgeografien. Skillnaderna kan alltså bland förklaras med att kvinnan i regel tar ett större ansvar för hemarbetet. En kvinnas vardagliga resmönster består ofta av hemmet-förskolan-arbetet-affären-förskolan-hemmet. Vilket innebär att kvinnor ofta genomför kombinerade resor, där varje huvudresa består av flera delresor. Vid studier av resor mellan hem och arbete visar det sig att kvinnor gör något stopp på vägen för att uträtta andra ärenden i cirka 20 procent av alla resor, medan motsvarande siffra för männen är drygt 10 procent.⁷² Män utför istället oftare sina inköpsresor i separata resor efter att till exempel ha kommit hem från arbetet.⁷³

Detta resmönster får stor betydelse utifrån ett tidsgeografiskt perspektiv eftersom det begränsar möjligheterna i tid och rum. Eftersom kvinnan tar större ansvar för hem och barn, minskar kvinnans möjligheter att till exempel arbeta längre från bostaden och/eller arbeta heltid. Män däremot har inte samma begränsningar i sin livsbana vilket innebär att de kan utföra längre resor. Män genomför inte lika många kombinerade resor, utan reser vanligtvis från punkt A till B. Det medför att män kan färdas längre sträckor på kortare tid, till exempel arbeta på ett längre avstånd från bostaden.

66. SIKA, 2002b

67. NUTEKs Webb sida 2008-04-22

68. Vägverket, 2005b

69. Ibid.

70. Ibid.

71. Transek, 2006a

72. SIKA, 2002b

73. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

Denna problematik skapar ett moment 22. Undersökningar visar nämligen att vid högre inkomstnivå är skillnader mellan män och kvinnor mindre,⁷⁴ det vill säga genuskontrakten är mer jämställda. Men till följd av att kvinnor idag på grund av genuskontrakten har svårt att ta ett mer välbetalt arbete längre bort från hemmet eller arbeta heltid, minskar kvinnans chans att få en högre inkomst och därmed skapa ett mer jämställt genuskontrakt.

3.7.5 Skillnader i val av färdmedel

För båda könen är bilen det mest använda färdmedlet. Vid cirka sex av tio resor eller vid 70 procent av den dagliga sammanlagda ressträckan, används bilen.⁷⁵ Bilanvändningen skiljer sig åt mellan könen bland annat genom att män i högre utsträckning är förare, medan kvinnor oftare åker som passagerare.⁷⁶ Män använder även bilen oftare som transportmedel än vad kvinnor gör. Knappt 70 procent av männens resor görs med bil, motsvarande siffra för kvinnor är knappt 50 procent.⁷⁷ Kvinnorna utför dock fler inköpsresor med bil än vad män gör. Det betyder dock inte att kvinnor gör fler bilresor än män, utan innebär helt enkelt att kvinnor gör fler inköpsresor än män.⁷⁸

Att män använder bil i större utsträckning än kvinnor gäller oavsett vilken faktor, exempelvis livscykelgrupper, inkomstnivåer, förvärvsgrad, biltillgång och resärenden som studeras. Det innebär att även om man jämför män och kvinnor med samma förutsättningar, så gör männen ändå en större del av sina resor med bil än vad kvinnor gör. Men ju högre inkomstnivå som studeras, desto mindre skiljer sig bilanvändandet åt mellan könen. Högaavlönade kvinnor använder därmed bil i större utsträckning än lågaavlönade kvinnor.⁷⁹

Det mönstret gäller dock endast för kvinnor i sambohushåll. Singelkvinnors bilanvändande korrelerar inte på liknande sätt med inkomstnivå. I singelgrupperna har alltså män en betydligt högre andel bilresor än kvinnor oavsett inkomstnivå. Kvinnor som lever i sambohushåll använder därmed bilen som transportmedel i större utsträckning än kvinnor som bor i ensamhushåll, skillnaden i samma jämförelse för män är marginell.⁸⁰ Det innebär att förklaringar såsom att kvinnors körkortsinnehav och biltillgång är lägre än männens inte ger hela svaret på skillnaderna i färdmedelsval.⁸¹ Inte heller det faktum att män och kvinnor har olika rörelsemönster kan förklara skillnaden. Vid jämförelse mellan kvinnor och män med samma avstånd till arbetet, använder männen fortfarande bil i större utsträckning än vad kvinnor gör.⁸²

Det finns studier som pekar på att kvinnans sociala roll, det vill säga genuskontraktet, påverkar kvinnors bilanvändande. Exempelvis tenderar kvinnors bilanvändning att påverkas av om de har barn eller inte, medan mäns bilanvändning inte gör det. Kvinnor med äldre barn använder bil i nästan lika stor utsträckning som män, men då på grund av att de ansvarar för att skjutsa och hämta barn från olika aktiviteter. Männens bilanvändande kan inte på ett lika tydligt sätt relateras till sociala orsaker.⁸³

I sambohushåll med flera bilar är skillnaden mellan män och kvinnor avseende bilanvändande alltså mindre, dock kvarligger det en skillnad mellan

74. Transek, 2006a

75. SIKA, 2002b

76. Ibid.

77. Transek, 2006b

78. Vägverket, 2005b

79. Transek, 2006a

80. Ibid.

81. Transek, 2006b

82. SIKA, 2002b

83. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003



könen. Kvinnor åker mindre bil, trots att kvinnan har samma tillgång till bil som sin manliga sambo.⁸⁴ I hushåll där det råder en konkurrens om bilen (i familjer som har en bil och där förutsättningarna eller behoven av bilen mellan könen är liknande) är det oftast mannen som använder bilen. Undersökningar visar att kvinnan måste spara in 30 minuter mer än mannen vid användning av bil i jämförelse med andra transportmedel, för att kvinnan ska få tillgång till bilen framför mannen. Det råder alltså en manlig förtur till bilen, som delvis kan förklaras med att män använder bilen i arbetet i större utsträckning. Men förturen visar även att det råder en manlig dominans som inte kan förklaras av yttre variabler.⁸⁵

Kvinnor går och åker kollektivt i större utsträckning än vad män gör i samtliga sina ärenden och i samtliga perioder i livet. Andelen resor med kollektivtrafik minskar dock när kvinnor har små barn, på bekostnad av att andelen bilresor ökar, men även att andelen gång- och cykelresor ökar. En bidragande orsak till småbarnsmammors annorlunda transportval är att de ska hämta och lämna barn. Ensamstående kvinnor med barn eller singelkvinnor har den högsta andelen gång- och cykelresor av alla grupper, samt när det gäller alla resärenden.⁸⁶

Tillgången till bil verkar i mångt och mycket styra resandet med kollektivtrafik. Andelen som reser kollektivt är väsentligt högre i de grupper som inte har tillgång till bil, vilket främst är kvinnor.⁸⁷ En annan anledning till att kvinnor i högre grad använder andra transportmedel än bilen, är att kvinnor överlag har ett större intresse för miljön. Kvinnor uppfattar miljöproblem som ett större hot än vad män gör och är i större utsträckning villiga att minska sitt bilanvändande. Men kvinnor har också en mer positiv inställning till kollektivtrafik.⁸⁸

3.7.6 Männens resmönster styr kollektivtrafiken

Att kvinnor i större utsträckning reser kollektivt och män med bil är tämligen paradoxalt. Eftersom kvinnor oftare reser på oregelbundna tider, gör fler delresor, samt reser kors och tvärs i rummet, borde kvinnan i större utsträckning av praktiska skäl använda bil som färdmedel.⁸⁹ Nyttjandet av kollektivtrafik försvåras vid andra arbetstider än de traditionella kontorstiderna, vilket kvinnor har i större utsträckning än män. Vid användning av kollektivtrafik blir tidtabellen den faktor som styr, vilket innebär att en anpassning och planering efter kollektivtrafikens tidtabeller krävs.

Det skapar ofta, speciellt för kvinnorna, en konflikt mellan avlönat arbete och oavlönat arbete, vilket ofta resulterar i att kvinnorna tvingas omfördela sin arbetstid. Dessutom är det svårt för kvinnor att anpassa sig efter tidtabeller eftersom de ofta har ansvar för barn och i stor utsträckning arbetar inom vård och omsorg. I båda fallen är det barnens och patienternas behov som måste prioriteras, inte bussarnas avgångstider och tidtabellen.⁹⁰

Mäns resmönster å andra sidan består oftast av resor från en plats till en annan, utan avbrott, samt på regelbundna tider baserat på heltidsarbete, vilket följaktligen är det resmönster som kollektivtrafiken är anpassad efter. Kollektivtrafiken är alltså anpassad efter mäns resmönster, trots att det är kvinnor som i större utsträckning använder den.⁹¹ Det tyder på en manlig dominans vid utformandet av kollektivtrafiksystemet och dess tidtabeller.⁹²

84. Transek, 2006a

85. Transek, 2006b

86. Transek, 2006a

87. Ibid.

88. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

89. Lundkvist, H., 1998

90. Friberg, T. m.fl. 2004

91. Lundkvist, H., 1998

92. Friberg, T., 2002

Men det är även ett resultat av genussystemet, eftersom den som har makt och resurser har möjlighet att köpa sig ur ovanstående problematik. Det vill säga istället för att anpassa sin vardag efter kollektivtrafikens tidtabeller kan man köpa en bil. Statistiken anger att män i större utsträckning än kvinnor äger en bil och i större utsträckning förfogar över en bil, vilket ger vid handen att män har större makt att forma transporter och resor efter sina behov än vad kvinnor har.⁹³

3.7.7 Skillnader i värderingar

Det finns många skillnader i mäns och kvinnors värderingar av frågor, till exempel hastighetsöverträdelser, koldioxidskatt och kollektivtrafik. Men bakom dessa skilda åsikter finns mer grundläggande skillnader mellan könen, vilka i hög grad sammanfaller med de tilldelade könsrollerna. Eftersom kvinnors och mäns vardag ser olika ut, blir därmed underlaget att skapa värderingar olika.⁹⁴

Män är mer positiva till bilism än kvinnor. Men både kvinnor och män anser att bilkörning representerar frihet och är praktiskt, dock menar män det i större utsträckning än vad kvinnor gör. Dessutom upplever män bilkörning som avslappnande i större utsträckning än vad kvinnor gör, medan kvinnor oftare uppfattar bilkörning som farligt och riskfyllt.⁹⁵ Kanske som en följd av det har kvinnor en mindre negativ inställning till kollektivtrafik än män. I valet mellan bil och kollektivtrafik väljer fler kvinnor än män kollektivtrafik framför bil.⁹⁶ Kvinnor värderar även miljö och trafiksäkerhet högre än vad män gör⁹⁷, vilket beskrevs ovan, vilket kan samvariera med kvinnornas mer positiva inställning till kollektivtrafik och mindre positiva inställning till bilism.

En annan förklaring till varför män i större utsträckning verkar föredra bilen som transportmedel kan vara att bilens symbolik inte är könsneutral, utan att bilen är ett maskulint föremål, som associeras med frihet, makt, status och kontroll.⁹⁸ Kvinnor ser främst bilen som ett verktyg som får vardagen att gå ihop och som fyller en praktisk funktion.⁹⁹ Män har även generellt sett mer kunskap om bilar, vilket kan påverka bilanvändningen genom att de själva i högre grad kan och vill reparera och sköta om sin bil.¹⁰⁰

3.7.8 Vanans makt

En annan faktor som inte bör glömmas bort är vanan. Eftersom resor är något som varje människa gör kontinuerligt, uppstår vanor. Eftersom män har en större bilvana än kvinnor väljer de oftare bilen och eftersom kvinnor har en mindre bilvana kan kvinnor i större utsträckning tänka sig att använda andra transportmedel.¹⁰¹

3.7.9 Mannen eller kvinnan som norm?

Om transportsystemet blir mer jämställt till följd av att kvinnorna närmar sig männens resmönster och transportmedelsval, kommer det att leda till ett mindre hållbart och säkert transportsystem. Det beror på att män i större utsträckning använder bilen som transportmedel, vilket ökar utsläppen, medan kvinnor i större utsträckning än män åker kollektivt, cyklar eller går. Män har även en tendens att i större utsträckning köpa bränsleslukande bilar, medan kvinnorna istället väljer mer bränslesnåla bilar. Männens löper

93. Friberg, T., 2002

94. Vägverket, 2005b

95. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

96. Ibid.

97. Ibid.

98. Ibid.

99. Länsstyrelsen Stockholms län m. fl., 2007

100. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

101. Ibid.

även mer än dubbelt så stor risk att dödas i trafikolyckor, även när hänsyn tagits till att fler män vistas i trafikrummet samt reser längre sträckor. Beräkningar gjorda av Vägverket visar att om männen anammade det kvinnliga körbeteendet skulle antalet döda i trafikolyckor minska med 40 procent.¹⁰²

Därmed bör det kvinnliga beteendet utgöra norm i transportsystemet, vilket innebär att det företrädesvis är männen som ska närma sig kvinnornas beteende och inte vice versa. Dock verkar utvecklingen gå åt motsatt håll, där kvinnor kör allt mer bil, samt är mer riskbenägna än tidigare.¹⁰³

3.8 Funktioners lokalisering i rummet

Det kvinnliga resmönstret, det vill säga kombinationsresor, försvåras av att städer idag ofta är funktionsuppdelade. Funktionsuppdelning betyder att olika samhällsfunktioner är separerade från varandra, till exempel bostäder, arbetsplatser och handel.¹⁰⁴ Det innebär att ju längre ifrån varandra olika mål eller funktioner i rummet ligger, desto mer tid går åt till resor och det blir svårare att kombinera olika resor med varandra.

3.8.1 Planeringen motverkar jämställdheten

Genom att merparten av det oavlönade arbetet utförs av kvinnor, tvingas alltså kvinnorna att besöka olika delar av staden för att uträtta ärenden. Företeelsen beskrivs ibland som att kvinnor blir zon-zappers, det vill säga de tvingas zappa mellan olika platser. Funktionsuppdelningen är planerad utifrån ett manligt rörelsemönster, där man reser från punkt A till B, till exempel från bostad till arbete. Detta stämmer följaktligen mycket bra överens med mannens rörelsemönster, medan det är mindre anpassat efter kvinnors vardagsliv och behov.¹⁰⁵ Även att kvinnor i större utsträckning åker kollektivt och män med bil, medför att den fysiska planeringen i större utsträckning är anpassad efter mäns resmönster.

Planeringen av staden studeras med fördel utifrån ett tidsgeografiskt perspektiv. Eftersom kvinnan har så många restriktioner i sin vardag, vilka kompliceras och förvärras av en funktionsuppdelning, minskar antalet möjligheter i kvinnors livsbana¹⁰⁶, exempelvis möjligheter som en heltidstjänst eller ett bättre betalt arbete längre bort från hemmet. Det innebär att den fysiska planeringen förstärker ojämställdheten genom att begränsa kvinnors rörlighet och därmed möjligheter till ekonomisk jämställdhet med männen.¹⁰⁷ Ofta omformuleras problematiken genom att kvinnorna anser att de har brist på tid, men vad det i själva verket handlar om är att avstånden är för långa. Att vardagen inte går ihop skylls alltså på tidsfaktorn istället på den fysiska planeringen. Den fysiska planeringen uppfattas som någonting givet och opåverkligt.¹⁰⁸

Det här är en ytterst aktuell fråga till följd av utveckling av externhandelsetableringar som sker idag. Denna funktionsdelning medför även ett ökat behov av bil, vilket gör att tillgängligheten för de som inte har bil minskar¹⁰⁹, samt att miljöpåverkan ökar, vilket talar emot de kvinnliga resmönstren och de kvinnliga värderingarna.

3.9 (O)trygghet i det offentliga rummet

Det finns två olika definitioner av trygghet. En aspekt av trygghet är trafik-säkerhet, det vill säga risk i samband med trafikolyckor. Den andra aspekten

102. Vägverket, 2006a

103. Boverket, 2002

104. Molina, I., 2000

105. Forsberg, G., 2005

106. Lundkvist, H., 1998

107. Molina, I., 2000

108. Lundkvist, H., 1998

109. Ibid.

av trygghet är risken för hot och våld. Vid studerandet av skillnader mellan kvinnor och män är det viktigt att skilja mellan dessa två typer av risker.¹¹⁰

3.9.1 Otrygghet i tid och rum

Att leva i en miljö som skapar rädsla och som utgör ett hinder från att röra sig fritt, är ett faktum som kvinnor tvingas leva med i större utsträckning än män och bidrar till att upprätthålla maktstrukturen mellan könen.¹¹¹ Oavsett klass, etnicitet eller ålder upplever kvinnor i högre grad än män en rädsla för hot och våld (främst för sexuellt våld och därmed våld från män) i det offentliga rummet. I denna rädsla finns det tydliga samband mellan tid och rum, vilket innebär att otrygghet i det offentliga rummet ofta är kopplat till vissa miljöer och tidpunkter. Känslan av otrygghet är alltså inte konstant, utan platser omkodas under dygnet.¹¹² Det här handlar inte i första hand om faktiska eller fysiska risker i rummet, utan snarare om hur rummet upplevs.¹¹³

Resultatet av en svensk undersökning visar att 47 procent av kvinnor i alla åldersgrupper samt 70 procent av kvinnor mellan 16 och 29 år, oroar sig för att utsättas för sexuellt våld utanför hemmet. Över hälften av de tillfrågade kvinnorna uppgav även att de undviker att gå ute ensamma när det är mörkt.¹¹⁴ Denna rädsla som kvinnor ofta upplever i samband med offentliga rum är dock paradoxal, eftersom det enligt statistiken sker flest våldsbrott mot kvinnor i hemmet. Det råder därmed ett gap mellan den faktiska risken och den upplevda risken.¹¹⁵

Faktorer som exempelvis mörker påverkar känslan av otrygghet. Exempelvis kan en park på dagtid uppfattas som vänlig och trygg, medan samma park på kvällar och nätter kan uppfattas som hotfull.¹¹⁶ Belysning är därmed en faktor som har stor betydelse för upplevelsen av trygghet. Andra faktorer som också påverkar känslan är en nedskräpad omgivning.¹¹⁷ Mest skrämmande tenderar slutna rum att vara, exempelvis gångtunnlar och avsides cykelvägar. Anledningen till att slutna rum anses som mer otrygga är känslan av att inte ha kontroll över rummet samt att möjligheterna att gömma sig eller att fly är begränsade. Ofta kombineras det med en känsla av att inte ha fri sikt, vilket innebär att exempelvis buskage och dålig belysning bidrar till känslan av otrygghet. Slutna rum upplevs även ofta som otrygga under dagen. Platser där det finns människor uppfattas ofta som säkrare än folktomma platser.¹¹⁸ Det medför att funktionsblandade städer, med en ständig rörelse av människor, bidrar till att minska känslan av otrygghet.¹¹⁹

Denna känsla av otrygghet får givetvis konsekvenser för människor och framförallt för kvinnor. Enligt SCB begränsar cirka 80 procent av kvinnorna jämfört med 45 procent av männen sitt uteliv utanför bostaden om kvällarna på grund av en rädsla för hot och våld.¹²⁰ En studie visar att andelen kvinnor som avstått från att resa med kollektiva färdmedel på grund av rädsla är större än andelen män (17 procent respektive 10 procent). En annan studie har visat att av de kvinnor som inte använder kollektivtrafiken finns känslan av otrygghet med som en orsak till varför.¹²¹ Att förflytta sig till fots upplevs som det minst säkra transportsättet. Den främsta anledningen

110. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

111. Lundkvist, H., 1998

112. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

113. Lundkvist, H., 1998

114. Andersson, B., 2005

115. Andersson, B., 2001

116. Friberg, T., m.fl., 2005

117. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

118. Ibid.

119. Elander, I. och Åquist, A-C., 2001

120. Andersson, B., 2005

121. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

är att det inte går fort nog att fly om det skulle behövas. Detta är en viktig aspekt i "hela resan" perspektivet, det vill säga man måste räkna resan från dörr till dörr.¹²²

3.9.2 Genussystemet orsakar kvinnors oro

Den fysiska miljön är emellertid inte i sig orsaken till att kvinnor upplever rädsla. Det är inte själva buskarna eller gångtunnlarna som utgör faran, utan oron uppstår till följd av genussystemet. Kvinnor har lärt sig att vara rädda för främmande män, samt att risken för att attackeras varierar i olika tidrum.¹²³ Resultat från en studie visar att det av allmänheten uppfattas som förnuftigt av en kvinna att undvika att gå hem på natten och att kvinnor förväntas vara rädda när de vistas ute när det är mörkt. Rummet är följaktligen inte lika tillgängligt för kvinnor som de är för män.¹²⁴ Det bidrar till att upprätthålla genussystemets två lagar om isärhållandet av könen, samt mannens överordning. Samhällsplanerare kan inte planera bort den här maktstrukturen, utan problemet ligger på ett annat plan. Emellertid kan den fysiska planeringen bidra till att lindra känslan av otrygghet och därmed försvaga eller bekämpa genussystemet.

3.9.3 Avvägning av riskområden

När man planerar det offentliga rummet är det viktigt att väga de två olika risktyperna mot varandra, det vill säga risken för trafikolyckor jämfört med risken för hot och våld. Trafiksäkra åtgärder för exempelvis gångtunnlar och avskilda cykelvägar får ofta motsatt effekt, eftersom kvinnor ofta ser risken att bli påkörd av en bil på vägen som mindre, än att bli överfallen av en man i tunneln under vägen.¹²⁵



122. Andersson, B., 2001

123. Friberg, T., m.fl., 2004

124. Eriksson, L. och Garvill, J., 2003

125. Andersson, B., 2005

4. Planeringsperspektiv

Efter beskrivningen i kunskapsbasen av vad som skiljer män och kvinnor åt i den fysiska planeringen, kan samhällsplanerarna nu skapa ett jämställt samhälle som i lika utsträckning tillgodoser mäns och kvinnors behov.

Men är det verkligen så enkelt? Om man planerar rummet utifrån befintliga könsskillnader, finns det då inte en risk att man cementerar och upprätthåller den rådande könsstrukturen? Det kan ju vara så att vissa resmönster och skillnader mellan könen inte är ett resultat av faktiska behov och frivilliga val, utan en följd av att det inte finns några andra alternativ. Planeras samhället utifrån dagens mönster kan det kanske innebära att den fysiska planeringen låser fast kvinnor och män i de könsskillnader som råder idag och därmed förhindrar en utveckling mot ett mer jämställt samhälle.¹²⁶

Planeringsarbete bör istället peka framåt i tiden, mot ett förändrat samhälle där jämställdhet råder. Men om man enbart har framtidens jämställda samhälle som utgångspunkt, är risken istället stor att könsskillnaderna som finns idag ignoreras och därmed kvarstår. Könsskillnaderna måste alltså synliggöras, men utan att de präglar planeringen.¹²⁷

4.1 Vardagslivsperspektiv

Dagens planering utgår ofta från ett tekniskt perspektiv till exempel buller, miljö eller trafik.¹²⁸ Ett alternativt utgångssätt är att istället planera utifrån ett vardagslivsperspektiv, där vardagslivet som studieobjekt sätts i fokus.¹²⁹

Vardagslivsperspektivet är ingen nyhet i planeringssammanhang. Det har även ofta kombinerats med ett jämställdhetsperspektiv. En definition av vardagslivsperspektivet är:

”Att ta människors vardag till utgångspunkt för forskningen innebär att lägga fokus på individens vardagliga rutiner och aktiviteter. Dessa betraktas i relation till den sociala och materiella omgivningen, i vilken också den byggda miljön inkluderas.”¹³⁰

Vardagslivsperspektivet utgår från tidsgeografin, vilket innebär att människors aktiviteter studeras i sitt tidsrumsliga sammanhang. Det centrala är att allt en människa gör äger rum och tar tid.¹³¹

En vanlig uppfattning om vardagslivet är att det är något självklart och något som tas för givet. Men vardagslivet är fyllt av villkor, det vill säga olika förutsättningar som vi måste anpassa oss efter. Ekonomiska och politiska förhållanden avgör i mångt och mycket villkoren för människors vardagsliv. Men även den fysiska planeringen spelar en avgörande roll, speciellt när det gäller vardagens tidsmässiga och rumsliga organisering. Här ingår bland annat olika samhällsfunktioners lokalisering och transportsystemets utformning. Dessa villkor utgör en ram eller ett underlag för vad som är möjligt i människors vardagsliv. Samhällsplaneringen är i alla högsta grad en faktor som bidrar till att skapa dessa villkor.¹³²

4.1.1 Dagsprogram

Genom att använda dagsprogram som planeringsunderlag kan man planera utifrån ett vardagslivsperspektiv. Dagsprogram består av människors

126. SIKA, 2002a

127. Larsson, A., 2005

128. Sthlm Jämtes Webbida 2008-04-28

129. Åquist, A-C., 2001

130. Åquist, A-C., 2001, s. 260

131. Åquist, A-C., 2001

132. Ibid.

individbanor, det vill säga där en individs rörelser under ett dygn dokumenteras och studeras. Dagsprogrammen kan antingen vara verkliga och bestå av människors faktiska redogörelser i tidsdagböcker, men de kan även vara konstruerade eller påhittade.¹³³

Tidsdagböcker är dagböcker där människor skriver ned allt vad de faktiskt gör, när och var, under ett antal dagar. Nackdelar med att använda faktiska tidsdagböcker som planeringsunderlag kan vara att aktiviteter som människor genomför kan bestå av andrahandsval och kompromisser, som inte syns i tidsdagboken. Aktiviteter som individerna skulle vilja genomföra om förutsättningarna såg annorlunda ut, kommer inte heller med. Befintliga resmönster behöver med andra ord inte nödvändigtvis avspegla faktiska behov och önskningar.¹³⁴

På grund av dessa nackdelar kan det vara fördelaktigt att även eller istället studera konstruerade dagsprogram. Sådana upprättas utifrån hur den aktuella platsen är utformad och vilka möjligheter och hinder som platser utgör utifrån olika sorters vardagsliv. Alternativt kan ideala dagsprogram användas, vilket innebär att människor anger hur de skulle vilja leva sitt liv och organisera sin vardag. I sådana program inkluderas aktiviteter som människor vill genomföra men av någon anledning inte kan.¹³⁵

Människors faktiska dagsprogram består generellt av kompromisser mellan tre krav:

1. önskemål och prioriteringar
2. krav som uppstår av förvärvsarbetet och ansvar för hem och familj
3. de villkor som den fysiska omgivningen utgör.

Genom att studera dagsprogram synliggörs vilka hinder eller möjligheter ett rum utgör och därmed hur det påverkar olika människors vardagsliv. Det kan även jämföras hur rummet tillfredsställer olika människors dagsprogram, till exempel kvinnors och mäns. Utgångspunkten är att olika grupper i samhället har olika dagsprogram och därmed olika behov av rummet. Vardagslivsperspektivet inkluderar ett könsperspektiv, eftersom det synliggör att kvinnor och mäns vardagsliv ofta ser olika ut.¹³⁶

4.2 En utgångspunkt för jämställd planering

Om samhällsplaneringen ska kunna bidra till ett jämställt samhälle, måste den fysiska planeringen utformas så att alla människor får ett fungerande vardagsliv. Det är den grundläggande förutsättningen för att jämställdhetsmålen ska kunna uppnås, till exempel att *”kvinnor och män ska ha samma makt att utforma sina egna liv”* samt att *”transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov”*.

Män och kvinnor lever idag till stor del sina vardagsliv olika utifrån de av genussystemet tilldelade rollerna och förväntningarna. Könens olika vardagsliv måste identifieras och problematiseras, för att dessa system ska kunna förändras och bli mer jämställda. Det kommer även att innebära att användningen och behoven av det offentliga rummet (exempelvis res-ärenden, reslängd och val av transportmedel) blir mer lika eftersom skillnader mellan könen inte är medfödda eller biologiskt betingade, utan socialt konstruerade.

133. Åquist, A-C., 2001

134. Ibid.

135. Ibid.

136. Ibid.

En möjlig lösning på hur samhället kan utformas efter hur skillnaderna ser ut idag, kan alltså vara att utgå från ett vardagslivsperspektiv sammankopplat med genusteori. Det innebär att samhället utformas så att de vardagliga sysslorna kan genomföras så lätt som möjligt, oavsett vem som genomför dem och vilka förutsättningar den personen har. På så sätt bidrar inte den fysiska utformningen till att befästa befintliga skillnaderna. Då kan också genuskontrakt och genussystem förändras utan att den fysiska planeringen utgör ett hinder i den utvecklingen.

För att det ska vara möjligt krävs en ständig problematisering av kön och en medvetenhet om genus. Det vill säga en utgångspunkt i att allt som anses vara manligt respektive kvinnligt är en social konstruktion och därmed något föränderligt. Vid all fysisk planering måste planerarna fråga sig vilka normer eller könsuppfattningar den specifika planen bygger på. Därefter måste diskussion föras om planen underlättar eller försvårar vardagslivet för kvinnor respektive män utifrån de roller och värderingar som tilldelats dem idag. För att identifiera dagens olika vardagsliv används med fördel dagsprogram, antingen faktiska eller konstruerade. Dessa hjälper till att identifiera olika människors behov, vilka planerarna sedan kan utgå från.

Det centrala är alltså att göra samhället tillgängligt för alla. Det möjliggör då att genussystem och genuskontrakt kan förändras i riktning mot en mer jämställd könsstruktur, utan att den fysiska utformningen av samhället utgör hinder för den utvecklingen.



5. Vad är ett jämställt transportsystem?

Det transportpolitiska målet, Ett jämställt transportsystem, lyder:

”Tranportsystemet 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”.

Ett jämställt transportsystem är ett transportsystem som tillfredsställer båda könen transportbehov. Förutsättningen är att det tar hänsyn till de skillnader som på grund av genussystemet råder idag mellan män och kvinnor. Samtidigt måste transportsystemet vara flexibelt och uppmärksamma förändringar i de skillnader och mönster som råder mellan könen. Annars kanske transportsystemet bidrar till att cementera dem och därmed upprätthålla ojämställdheten. Detta eftersom de skillnader och mönster som råder idag kanske inte nödvändigtvis beror på aktiva val av individerna, utan snarare en brist på andra möjligheter.

Med denna vetskap som grund bör ett jämställt transportsystem företrädesvis planeras utifrån ett vardagslivsperspektiv, med fokus på det vardagliga livet och dess göromål. Transportsystemet ska därmed underlätta och tillfredsställa det dagliga rörelsemönstret, oavsett vem det är som rör sig i rummet, vart, vid vilken tidpunkt och med vilket transportmedel. Det innebär att transportsystemet i lika utsträckning måste vara anpassat efter både mäns och kvinnors behov och värderingar.

Transportbehov handlar inte bara om själva transporten mellan olika platser i samhället. Behoven kan även lösas genom att det som människan vill nå kommer närmare, eller att olika funktioner lokaliseras mer strategiskt utifrån människors vardagsliv. Därmed är det viktigt att utifrån ett vardagslivsperspektiv reflektera över hur olika samhällsfunktioner placeras i rummet och hur det därmed påverkar människornas vardag och transportbehov.

Ett jämställt transportsystem ska även vara utformat så att varken kvinnor eller män behöver vara rädda för hot eller våld när de reser, vilket gäller utifrån ett ”hela resan” perspektiv. Detta är en faktor som den fysiska planeringen delvis, men inte helt och hållet, kan vara med och påverka. Alla människor ska kunna transportera sig obehindrat både natt och dag utan att begränsas av en känsla av otrygghet. Detta är en förutsättning för att män och kvinnor ska ha samma förutsättningar och möjligheter i vardagen.

Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Deras värderingar ska tillmätas samma vikt, vilket innebär att det krävs en kvantitativ jämställdhet. En jämn könsfördelning är en förutsättning för att en jämställd planering ska kunna uppnås. Orsaken är att alla människor präglas av värderingar och erfarenheter, vilket innebär att ingen människa kan vara objektiv eller neutral i sitt handlande och tänkande. Detta faktum kombinerat med att alla människor är underkastade de genussystem och genuskontrakt som råder, medför att det behövs både kvinnor och män i den fysiska planeringen för att både könen åsikter och behov ska tas tillvara.

6. Checklista för planprocesser

Den här checklisten är inte tänkt att vara en vanlig checklista, där olika frågeställningar kan bockas av eller besvaras med ett ja eller nej. Syftet är istället att checklisten ska skapa en reflektion av eller diskussion om hur genus och jämställdhet påverkas av resultatet av en planeringsprocess.

Checklisten ger exempel på områden där ojämställdhet kan ta sig uttryck i den fysiska planeringen, samt vad som bör uppmärksammas utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Utifrån kunskapsbasen, det vill säga genus- och jämställdhetsteori kopplat till fysisk planering, kan samhällsplanerarna reflektera över hur planen kan påverka män och kvinnor, utifrån mäns och kvinnors idag olika användning av och skilda förutsättningar i det offentliga rummet.

6.1 ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN

Checklisten är främst avsedd att användas i planeringsprocesser enligt Plan- och bygglagen, genom att samhällsplanerarna reflekterar över hur planen eller processen kan tänkas påverka män och kvinnor. Men checklisten kan även användas av kommuner eller andra aktörer, som ett diskussionsunderlag under planprocesser eller framtagandet av andra strategiska dokument, vilket medför att jämställdhetsaspekten tas med redan i början av arbetet.



6.2 GÖR SÅ HÄR

Ta på dig genusglasögonen och utgå från ett vardagslivsperspektiv. Reflektera eller diskutera därefter planen utifrån följande punkter.

Kartlägg planen och/eller planeringsprocessen:

- Vilka har deltagit i planarbetet? Hur har könsfördelningen sett ut i berednings- och beslutprocessen?
- Vilka som deltar i planprocessen påverkar vems kunskap och värderingar planen bygger på. Men en jämn könsfördelning garanterar dock inte en jämställd plan eftersom både kvinnor och män är underkastade genussystem och genuskontrakt.

Därför är det viktigt att problematisera kön och granska planen ur ett jämställdhetsperspektiv oavsett om planprocessen präglats av en kvantitativ jämställdhet.

(Se kapitlen "Jämställdhet i planeringsprocessen" och "Roller och förväntningar styr planerarens agerande".)

- Upplevs något av könen som dominant i rummet eller i de olika rummen i planen och i så fall varför?

Rum är ofta könskodade, exempelvis på grund av att arbetsplatser och fritidsaktiviteter ofta domineras av något kön.

(Se kapitlen "Av vem för vem skapas rummet", "Offentliga och privata rum" och "Könssegregering i rummet")

- Prioriteras något rum i planen? Om ja, är rummet manligt eller kvinnligt könskodat?



Uppmärksamma följande områden:

- Underlättar eller försvårar planeringen något av köns tillgänglighet till samhällets olika funktioner? Begränsas kvinnors eller mäns utfallsrum (möjligheter i rummet) och livsbana på grund av lokaliseringen av olika verksamheter?

Kvinnor utför vanligtvis större delen av det obetalda arbetet, vilket medför att kvinnor i större utsträckning än män utför service- och inköpsresor. Kvinnor gör även ofta flera delresor under samma huvudresa (kombinationsresor), medan män reser från punkt A till B.

(Se bland annat kapitlen "Tidsgeografi", "Kvinnor och mäns individbanor", "Lokalisering i rummet" och "Planeringen motverkar jämställdheten")

- Underlättar eller försvårar planen eller processen, utifrån val av transportmedel, något av köns tillgänglighet?

Kvinnor går, cyklar och åker kollektivt oftare än vad män gör samt har en mindre tillgång till bil än vad män har. Kvinnor värderar även miljöfrågor högre än vad män gör, vilket gör att kvinnor i större utsträckning väljer bort bilen som transportmedel.

(Se kapitlen under "Könskillnader i rummet")

- Tar man hänsyn till upplevelsen av otrygghet och försöker begränsa den?

Kvinnor upplever överlag en större rädsla för hot och våld. I synnerhet i slutna rum och i offentliga rum när det är mörkt, vilket minskar kvinnors tillgänglighet.

(Se kapitlen under "(O)trygghet i det offentliga rummet")

- Främjar eller motverkar man en ständig rörelse av människor i området?

Folktomma platser anses ofta som otrygga av kvinnor. Exempelvis genererar funktionsblandade städer en ständig rörelse av människor, medan funktionsuppdelning medför att platser under vissa tider av dygnet är folktomma.

(Se bland annat kapitlen "Otrygghet i tid och rum" och "Lokalisering i rummet")

- Tar man hänsyn till olika typer av riskkalkylering?

Kvinnor väger överlag risken att utsättas för våld eller hot som större än risken för trafikolyckor. Därmed kan trafiksäkerhetsåtgärder få motsatt effekt för kvinnor.

(Se bland annat kapitlet "Avvägning av riskområden")

Slutbedömning av planen eller processen:

- Underlättar eller försvårar planen vardagslivet för något av könen?

7. Goda exempel

Här följer ett axplock av goda exempel på jämställd samhällsplanering. Syftet är att inspirera och ge exempel på hur man kan gå tillväga för att planera utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

7.1 MEDBORGARDELTAGANDE

Nedan samlas några exempel på hur man kan gå tillväga för att öka medborgardeltagandet och därmed det kvinnliga deltagandet i planeringsprocesser. Fler tips inom detta område finns till exempel i publikationerna *Samråd och dialog – En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog*, utgiven av Vägverket Region Stockholm 1999 och *Handbok i delaktighet – Från vision till verklighet*, utgiven år 2007 av Huddinge kommun. Vägverket finansierar även i skrivande stund ett pågående projekt, "Jämställdhet i samråd", som genomförs av VTI och WSP. Mer om det projektet finns att läsa på www.vv.se

7.1.1 Samråd för kvinnor

År 2006 genomförde Vägverket Region Väst ett samråd där endast kvinnor bjöds in vid planering och projektering av väg 24, Mellbystrand – Sandvad i Laholms kommun. Anledningen till samrådet var att kvinnor var dåligt representerade vid det första samrådet. Samrådet besöktes av 30 kvinnor, vilket var tio gånger fler än vid det första "vanliga" mötet. Organisatörernas bedömning var att stämningen på detta samråd var mer öppen och trevlig, samt att det saknades inslag av att deltagarna ville "sätta dit" Vägverket. Organisatörerna fick även känslan av att kvinnorna kände sig mer bekväma och säkra jämfört vid "vanliga" samråd, vilket bidrog till att de pratade mer.¹³⁷

Efter samrådet skickades en enkät ut till deltagarna. Den visade bland annat att samtliga deltagare ansåg att de fått föra fram sina åsikter och att alla kom till tals. Samtliga ansåg även att Vägverket även i fortsättningen bör bjuda in kvinnor till samråd.¹³⁸

7.1.2 Husvagnsprojektet

Vid framtagningen av översiktsplan i Eslöv kommun 1999, genomfördes ett så kallat husvagnsprojekt i syfte att öka medborgardeltagandet i planprocessen. Husvagnsprojektet innebar att några av planerarna i två månader reste runt i kommunen med en husvagn, för att underlätta deltagandet för medborgarna. Bland annat stannade husvagnen utanför skolor, dagis och mataffärer, där medborgarna fick ställa frågor och lämna förslag angående allt som hade med översiktsplaneringen att göra. Husvagnsprojektet genomfördes i ett tidigt skede av planprocessen för att ge medborgarna möjligheter att påverka planen så mycket som möjligt. Det medförde att kommunen redan i programskedet visste vilka områden som var viktiga för invånarna.¹³⁹

Resultatet av projektet blev att ett stort antal av Eslövinvånarna, varav 55 procent var kvinnor, utnyttjade möjligheten att föra fram sina åsikter och förslag på översiktsplanen. Det kvinnorna främst lyfte fram var trafiksäkerhetsfrågor, till exempel obehagliga korsningar, samt barns och cyklisters

137. Vägverket, 2006b

138. Ibid.

139. Eslöv kommun, 2001

utsatthet i trafiken.¹⁴⁰ Projektet fick mycket bra respons från allmänheten, vilka uppskattade den informella kontakten med tjänstemännen i kommunen. Stadsarkitekten ansåg att användandet av husvagnen var en mycket bra metod som engagerade fler invånare och grupper människor än vad de traditionella samråden vanligtvis gör. Mer om projektet finns i en bilaga till Eslövs översiktsplan 2001, *Översiktsplan 2001 Uppstart*.¹⁴¹

7.1.3 Studiecirklar

Vid framtagningen av en fördjupad översiktsplan i Ljungby kommun upprättades studiecirklar. Syftet var att utveckla medborgarinflytandet genom att ta tillvara kvinnors villkor bättre än vad den traditionella myndighetskulturen genom "vanliga" samråd gör. Studiecirkarna bestod av både män och kvinnor indelade i små grupper, så att alla kunde känna sig bekväma. Grupperna tilläts i hög grad att själva bestämma vilka teman som skulle diskuteras, hur diskussionen skulle föras samt hur dagordningen skulle se ut. Planerarna avstod därmed medvetet från att komma med idéer och förslag och grupperna startade arbetet med tomma kartor.¹⁴²

Utvärderingen av studiecirkarna visade att kvinnornas synpunkter påverkat det slutgiltiga planförslaget, genom att arbetssättet gav kvinnorna en möjlighet att delta både fysiskt, socialt och mentalt. Utvärderingen visade också att kvinnor och män ibland har skilda värderingar, vilka i sin tur leder till olika idéer angående planens utformning.¹⁴³

7.1.4 Trygghetsvandring

Trygghetsvandring är en metod för att undersöka den fysiska och sociala miljön utifrån ett trygghetsperspektiv. Utgångspunkten är att de människor som själva bor och verkar i ett område har störst kunskap om området. En trygghetsvandring görs med boende i det aktuella området, eller med andra människor med god lokalkännedom, samt exempelvis samhällsplanerare eller fastighetsägare. Tillsammans promenerar deltagarna i ett avgränsat område och studerar omgivningen. En blandning av människor avseende till exempel kön, ålder och bakgrund är viktig. Exempel på vad som kan granskas under vandringen är: skötsel och underhåll, utformning av bebyggelse och stadsplaneringen, samt det mänskliga livet. Trygghetsvandringar kan även genomföras utifrån olika teman, exempelvis jämställdhet eller tillgänglighet.¹⁴⁴

Manualer eller tips för hur trygghetsvandringar kan genomföras samt genomförda vandringar, finns att tillgå på exempelvis BRÅ:s hemsida www.bra.se, samt på rådet "Tryggare och mänskligare Göteborg" hemsida <http://www.tryggaremanskligare.goteborg.se/>.

7.2 3R-metoden

3R-metoden är en metod som syftar till att integrera ett jämställdhetsperspektiv i olika verksamhetsområden. Metoden är utvecklad av kommunförbundet och namnet 3R står för de tre stolparna *Representation*, *Resurser* och *Realia*. *Representation* står för könsfördelning i olika grupper, *resurser* står för områden som kommuner avsätter tid pengar och rum för och *realia* för de normer och värderingar (manliga och kvinnliga intressen) som styr olika verksamheter. Sammanfattningsvis syftar metoden till att besvara frågan: Vem får vad och på vilka villkor?¹⁴⁵

Fördelarna med 3R-metoden är att den är konkret. Att arbeta med 3R-

140. Friberg T. och Larsson, A., 2002

141. Fd. stadsarkitekt, Eslöv kommun, 2008-03-10

142. Friberg, T. och Larsson, A., 2000

143. Ibid.

144. BRÅ:s webbsida, 2008-05-05

145. Sveriges kommuner och landstings Webbsida, 2008-05-05

metoden ger ofta aha-upplevelser och inspiration, då den avslöjar förhållanden som man tidigare inte var medveten om. *Representation* tenderar att vara enklast att genomföra, då den bygger på uppgifter som kan kvantifieras. *Realia* verkar däremot vara svårare att genomföra, eftersom den består av kvalitativa bedömningar grundade på personliga erfarenheter och värderingar. Utvärderingar av metoden pekar på att 3R-metoden fungerar bäst i tydligt avgränsade projekt.¹⁴⁶ Nedan presenteras två projekt där arbetsprocessen utgått från 3R-metoden.

7.2.1 Översiktsplan

Vid framarbetandet av Helsingborgs översiktsplan 2002 användes 3R-metoden, i syfte att integrera ett jämställdhetsperspektiv i planarbetet. Arbetet utgick även från en granskning av den gällande översiktsplanen från 1997 utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Analys av första stolpen *representation* genomfördes genom en kvantitativ kartläggning av kvinnors och mäns deltagande vid utarbetande av planen, samråd och beslut. Planprocessen har därmed strävat efter en jämn könsfördelning så långt det är möjligt, avseende interna och externa arbetsgrupper samt vid medborgardeltagandet.¹⁴⁷ Bland annat organiserades öppet hus ute i byarna, under både dags- och kvällstid, i syfte att locka fler människor att delta i planarbetet. Traditionella samråd ordnades även i stadshuset på vardagskvällar. Resultatet av detta blev att många fler kvinnor deltog och kom med förslag vid de öppna husen, men att männen var i majoritet vid de "vanliga" samråden.¹⁴⁸

Underlagsmaterial för kartläggning av *resurser* bestod till stor del av könsuppdelad statistik. Exempelvis analyserades grönstruktur, kollektivtrafik, mötesplatser och pendlingsströmmar utifrån kön. Kartläggningen förde med sig att den fortsatta planeringen hade möjlighet att fördela resurserna på både män och kvinnor, utifrån hur deras faktiska vardag ser ut. Analys av *realia* utgick från en diskussion om att synliggöra de normer och värderingar som styr planeringen och varför *representation* och *resursfördelning* ser ut som det gör i Helsingborgs kommun.¹⁴⁹

3R-metoden synliggjorde och medvetandegjorde jämställdhetsproblematiken och gav god hjälp till arbetsgruppen att tänka ur ett jämställdhetsperspektiv. Det innebar bland annat att arbetsgruppen inte såg kommuninvånarna som en homogen grupp, utan som människor som är olika och har olika behov och vardagsliv. Det innebär även att planerna ställde frågor och kartlade faktorer som annars hade utelämnats.¹⁵⁰

En av de samhällsplanerare som deltog anser dock att det var svårt att använda stolparna *resurser* och *realia* i översiktsplaneringen. Den första stolpen *representation* var däremot enkel att genomföra, vilket stämmer väl överens med utvärderingar av metoden, se ovan. Samhällsplaneraren tror även att metoden lämpar sig bättre på mer detaljerade och avgränsade områden, som detaljplaner eller projekt.¹⁵¹

7.2.2 Pendlingsströmmar

Lomma kommun har studerat pendlingsströmmar inom kommunen utifrån 3R-metoden. Enligt en kartläggning av transportförbindelserna i kommunen är förbindelserna bättre utbyggda i nord-sydlig riktning jämfört med förbindelserna i östlig riktning, samt att de planerade förbättringsåtgärderna är ämnade åt den nord-sydliga länken. Studerandet av könsuppdelad statistik av pendlarna visar emellertid att män i högre grad pendlar till en ort

146. Friberg T. och Larsson, A., 2002

147. Helsingborg kommun, 2002

148. Samhällsplanerare, Helsingborg kommun, 2008-05-08

149. Helsingborg kommun, 2002

150. Samhällsplanerare, Helsingborg kommun, 2008-05-08

151. Ibid.

norr eller söder om Lomma, medan kvinnorna i större utsträckning än män har sin arbetsort i östlig riktning. Till följd av analysen blev det därmed tydligt att Lomma kommun prioriterar männens pendlingsmönster framför kvinnornas, det vill säga att utbyggnad av vägar och transportförbindelser var främst till männens fördel.¹⁵²

7.3 CHECKLISTA FÖR SOCIALA KONSEKVENSER

Karlshamns kommun använder sedan några år tillbaka en checklista för sociala konsekvenser vid all detaljplanering. Checklistan ska ses som ett övergripande verktyg för att belysa sociala aspekter som kan vara aktuella i en plan eller i ett projekt. Handläggaren ska i ett tidigt skede av planprocessen fylla i checklistan, som sedan ska finnas med i hela planprocessen, från startskede till antagande.¹⁵³

De frågeställningar som berör jämställdhet (men även integration) i checklisten är:

- Åtgärder som riktas till både kvinnor och män?
- Åtgärder som både kvinnor och män har nytta av?
- Finns samma möjligheter och rättigheter för både kvinnor och män att påverka planen/projektet?
- Medger spridd bebyggelseutveckling ett tillräckligt och vällokaliserat utbud av social service?
- Bidrar lokaliseringen till att ge bostadsområden ett mångsidigt socialt liv?
- Kan kollektiva resmöjligheter tillgodose olika befolkningsgruppers behov?¹⁵⁴

En av planarkitekterna på Karlshamn kommun som kontinuerligt använder checklisten anser att metoden fungerar mycket bra. De sociala frågorna lyfts fram och blir tydliga under hela planprocessen.¹⁵⁵

7.4 MENTALA KARTOR

Byggnadsnämnden i Södertälje genomförde ett försök med mentala kartor på ett antal skolelever i mellanstadiet. Metoden går ut på att personer med hjälp av olika symboler som symboliserar exempelvis vackra, fula, roliga, farliga eller otäckta platser, vilka sedan placeras ut på en karta. Försöket med skoleleverna resulterade i att kön har betydelse för vilka platser som upplevs som positiva respektive negativa. Med andra ord upplevde pojkar och flickor i det här försöket olika platser på olika vis.¹⁵⁶

152. Friberg T. och Larsson, A., 2002

153. Planarkitekt m.fl., Karlshamn kommun, 2008-06-17 och Karlshamn kommun

154. Karlshamn kommun Webbsida, 2008-06-17

155. Planarkitekt, Karlshamn kommun, 2008-06-17

156. Lorentzi, U., 2001

7.5 Social konsekvensanalys (SKA)

Enligt EU:s direktiv ska en konsekvensanalys ur jämställdhetsperspektiv beakta de könsskillnader som råder inom det undersökta området, för att försäkra att det förslag eller den förändring som görs, bidrar till att undanröja rådande ojämställdhet och främjar gemenskapens mål för jämställdhet mellan kvinnor och män.¹⁵⁷ WSP och Banverkets definition av social konsekvensanalys eller beskrivning är att den *"ska synliggöra de olika grupper som finns i samhället samt systematiskt undersöka och beskriva de sociala förändringar och konsekvenser som olika typer av planer eller projekt kan få för respektive grupp. Målet är att maximera, alternativt upprätthålla den sociala kvaliteten beträffande ex. god tillgänglighet, trygghet och jämlikhet."*¹⁵⁸

7.5.1 Väg 109

Vägverket Region Skåne genomförde 2006 en konsekvensbeskrivning avseende jämställdhet på Väg 109 Ekeby – Kågeröd. För projektet var en vägutredning framtagen, vilken omfattade tre etapper, varav den sociala konsekvensanalysen genomfördes på två av etapperna. Områden som studerades ur ett jämställdhetsperspektiv var till exempel var olika målpunkter (arbets-tillfällen, bostadsområden, fritidsanläggningar, dagligvaruhandel etcetera) fanns lokaliserade och hur resrelationerna mellan dem såg ut.¹⁵⁹

Slutsatsen av analysen blev att etapp 1 ur ett regionalt perspektiv bedöms gynna både män och kvinnor, men att männen gynnas något mer. Acceptansen för åtgärden är troligtvis något större hos männen, dock tros kvinnornas acceptans öka om en satsning görs på kollektivtrafiken. Utifrån det lokala perspektivet av etapp 1 missgynnas både kvinnor och män, dock kvinnor i något högre grad än männen. Etapp 2 beräknas gynna båda könen utifrån ett lokalt perspektiv, dock beräknas den positiva effekten vara större för kvinnorna än för männen, samt bedöms kvinnorna ha större acceptans för åtgärden. Utbyggnad av etapp 2 bedöms därmed vara det alternativ som leder till ett mer jämställt transportsystem, men att etapp 1 inte gör det så länge kollektivtrafiken inte byggs ut.¹⁶⁰

En av de medverkande vid analysen anser att den här metoden är mycket krånglig och både tids- och resurskrävande. Resultatet av analysen blev bra, men det låg väldigt mycket arbete bakom. Det främsta problemet idag enligt den tillfrågade är att det är svårt att få tag i de uppgifter som krävs för att genomföra analysen, det vill säga relevant statistik.¹⁶¹

7.6 Ljusguide

Alingsås kommun har upprättat en ljusguide. Den innehåller förslag till hur den fysiska planeringen med hjälp av belysning kan bidra till en tryggare, vackrare och mer harmonisk tätortsmiljö under dygnets mörka timmar. Guiden innehåller tips på hur en stad kan eller bör belysas för hur detta ska uppnås.¹⁶²

Det är främst trygghetsaspekten som är intressant ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom kvinnor i större utsträckning än män upplever otrygghet under dygnets mörka timmar. Det begränsar kvinnors rörelsefrihet och därmed också tillgängligheten. Genom bra ljussättning kan en känsla av att vara trygg skapas. Belysningsplaneringen bör därmed inte enbart grunda sig på faktisk brottsstatistik, utan även på människors känsla av trygghet, eftersom den upplevda risken inte är samma sak som den faktiska. Därför bör belysning finnas även på platser där ingen brottsstatistik finns.¹⁶³

157. Europeiska Unionens Webbportal, 2008-05-05

158. WSP

159. Johansson, C., 2007

160. Ibid.

161. Samhällsplanerare, Vägverket Region Skåne, 2008-06-16

162. Alingsås kommun, 2004

163. Ibid.

8. Avslutning

I den här rapporten har vi försökt sammanfatta grundläggande fakta om vad jämställdhet är och ge förslag på hur en samhällsplanerare kan arbeta med det sjätte transportpolitiska delmålet i den fysiska planeringen. Vi tror inte att enbart en checklista är svaret på frågan om hur samhällsplanerare kan arbeta med jämställdhet i transportsystemet. För att kunna göra det måste man ha åtminstone grundläggande kunskap om vad som skapar skillnaderna mellan könen på strukturell nivå. Det underlättar om man förstår vad genus är, och hur det som uppfattas som kvinnligt eller manligt ständigt skapas och förändras.

Vi har också försökt flytta fokus från den egna individen och istället flytta upp diskussionen på en övergripande nivå. Även om varje enskild individ upplever sig fatta självständiga och könsneutrala beslut, kan man trots detta se skillnader mellan könen på denna övergripande, strukturella nivå. Det är dessa skillnader, baserade på teoretiska fakta, som man som samhällsplanerare ska försöka arbeta mot. Alltså, lite raljerande uttryckt, att flytta fokus från vem som diskar hemma till vilka mönster som finns i samhället och hur det avspeglar sig i människors resande.

Slutligen så hoppas vi att de goda exemplen i slutet av rapporten ska inspirera, skapa nyfikenhet och en vilja att testa själv. Det är endast genom att våga prova och våga göra fel som man kan lära sig något och komma framåt. Med "genusglasögon", en god portion vetenskapliga fakta och lite framåtanda kan vi nå riktigt långt!

Vår förhoppning är att den här publikationen har bidragit till att skapa en kunskapsgrund vad gäller jämställd samhällsplanering, och att den ökat tryggheten inför mötet med en kommun eller ett regionalt planeringsorgan. Om du som läsare vill ha mer information i ämnet hänvisar vi till källförteckningen, eller till Anne-Karin Grönvold, Vägverket Borlänge, tel. 0771-119 119.



9. Källhänvisning

TRYCKTA KÄLLOR

Alingsås kommun, (2004) *Alingsås ljusguide, råd och riktlinjer för ljussättning i Alingsås tätorter.*

Andersson, B., (2001) *Rädslans rum.* Vinnova Publikation 2001:32

Andersson, B., (2005) *RISK – Om kvinnor erfarenheter och fysisk planering.* Linköpings universitet: Centrum för kommunstrategiska studier

Boverket, (1996) *Hela samhället.* Rapport 1996:4

Boverket, (2002) *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera.*
Karlskrona: Boverket

Connel, R.W., (2003) *Om genus.* Göteborg: Daidalos

Dymén, C., (2007) *Jämställd samhällsplanering, ett diskussionsunderlag från projektet BoJämt.* Länsstyrelsen i Stockholm län

Elander, I. och Åquist, A-C., (2001) *Den motsägelsefulla staden.* I: Elander, I., (red.) (2001) *Den motsägelsefulla staden.* Lund: Studentlitteratur

Eriksson, L. och Garvill, J., (2003) *Ett jämställt transportsystem.* Umeå universitet: Transportforskningsenheten. Publikation 2003:03

Eslöv kommun, (2001) *Översiktsplan 2001 Uppstart*

Forsberg, G., (2000) *Samhällets genusansikte.* I: Berger, S., (red.) (2000) *Det nya samhällets geografi.* Uppsala: Uppsala Publishing House

Forsberg, G., (2005) *Visioner om en jämställd planering.* I: Forsberg, G., (red.) (2005) *Planeringens utmaningar och tillämpningar.* Uppsala: Uppsala Publishing House

Friberg, T., (1998) *Förflyttningar, en sammanhållande länk i vardagens organisation.* Lunds universitet: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Friberg, T., (2002) *Om konsten att foga samman- kvinnors förflyttningsprojekt i tid och rum.* I: Schough, K., (red.) (2002) *Svensk kulturgeografi och feminism – rötter och rörelser i en rumslig disciplin.* Karlstad: Institutionen för samhällsvetenskap Kulturgeografi.

Friberg, T. och Larsson, A., (2000) *Att bedriva jämställdhet i kommunal översiktsplanering.* Lunds Universitet: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi.

Friberg, T. och Larsson, A., (2002) *Steg framåt – strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering.* Lund Universitet:

- Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Friberg, T. m.fl., (2004) *Persontransporternas vita fläckar*. Linköpings universitet: Centrum för kommunstrategiska studier
- Friberg, T., m.fl. (2005) *Speglingar av rum – om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm: Brutus Östlings Bokförlag Symposion
- Gren, M. och Hallin P-O., (2003) *Kulturgeografi – en ämnesteoretisk introduktion*. Malmö: Liber AB
- Grönvold, A-K., (2008) *Jämställd samhällsplanering inom transportsystemet – förslag på metod*. Examensarbete för kandidatexamen i kulturgeografi, juni 2008, Institutionen för ekonomi och samhälle, Högskolan Dalarna.
- Helsingborg kommun, (2002) *Översiktsplan för Helsingborgs stad. ÖP 2002*.
- Hirdman, Y., (2007) *Genus – om det stabila föränderliga former*. Malmö: Liber AB
- Johansson, C., (2007) *Konsekvensbeskrivning avseende jämställdhet*, Vägverket Region Skåne
- Karlshamn kommun, *Detaljplan för del av fastigheten Guö 3:1, Åryd*.
- Larsson, A., (2005) *Kön och rum i den fysiska planeringen*. I: Friberg, T., m.fl. (red.) (2005) *Speglingar av rum – om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm: Brutus Östlings Bokförlag Symposion
- Lorentzi, U., (2001) *Jämställdhetsverkstan. Om jämtegrering och 3R-metoden i svenska kommuner*. Svenska kommunförbundet.
- Lundkvist, H., (1998) *Ojämställdhetens miljöer*. Svenska Kommunförbundet och Kommentus Förlag
- Länsstyrelsen Stockholms län m. fl., (2007). *Jämkom, jämställda kommunikationer*. Rapport från projektet Jämkom. Länsstyrelsen Stockholms län, Banverket, Regionplane- och trafikkontoret, AB Storstockholms lokaltrafik, Vägverket region Stockholm.
- Mark, E., (2007) *Jämställdhetsarbetets teori och praktik*. Studentlitteratur
- Molina, I., (2000) *Den delade staden*. I Berger, S., (red.) (2000) Uppsala: Uppsala Publishing House
- Nyström, J., (2003) *Planeringens grunder*. Studentlitteratur
- Proposition 2005/06:155, *Makt att forma samhället och sitt eget liv - nya mål i jämställdhetspolitiken*
- Roth, A-K., (2007) *Jämställdhetsboken – från teori till praktik*. Stockholm: Norstedts Juridik AB
- SIKA, (2002a) *Etappmål för ett jämställt transportsystem*. Publikation 2002:5
- SIKA, (2002b) *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män*.

Streiffert, U. och Genusforum., (2002) *Jämställd infrastruktur, samhällsplanering i teori och praktik*. Länsstyrelsen Västerbottens län m.fl.

Thurén, T., (1999) *Vetenskapsteori för nybörjare*. Stockholm: Liber AB

Transek, (2006a) *Mäns och kvinnors resande*. Publikation 2006:51

Transek, (2006b) *Jämställdhet vid val av transportmedel*. Publikation 2006:13

Vägverket, (2005b) *Res Jämt- Tankar kring ett jämställt transportsystem*. Publikation 2005:110

Vägverket, (2006a) *Checklista för jämställdhet i vägplaneringen*. Publikation 2006:116

Vägverket, (2006b) *Jämställdhet i planering och projektering av väg 24*. Publikation 2006:131

Vägverket, (2007d) *Årsredovisning 2007*

Vägverket, (2008) *Projektbeskrivning för praktik och C-uppsats, Sjätte delmålet i samhällsplaneringen*.

WSP, *Social konsekvensbeskrivning*, informationsfolder

Åquist, A-C., (2001) *Vardagslivsperspektiv som planeringsredskap I: Elan-der, I., (Red.) (2001) Den motsägelsefulla staden*. Lund: Studentlitteratur

INTERNET

BRÅs Webbsida, 2008-05-05

http://www.bra.se/extra/news/?module_instance=7&id=38

Europeiska Unionens Webbportal, 2008-05-05

www.europa.eu

JämStöds Webbsida, 2008-03-24

www.jamstod.se/common/page.asp?JamstallldhetVadAr.inc

Karlshamn kommun Webbsida, 08-06-17

http://www.karlshamn.se/Bo__bygga/Planer__projekt/Aktuell_planering/

Nationalencyklopedins Webbsida, 2008-04-02

http://www.ne.se/www.bibproxy.du.se/jsp/notice_board.jsp?i_type=1

NUTEKs Webbsida, 2008-04-22

<http://www.nutek.se/sb/d/218/a/819>

Sthlm Jämts Webbsida, 2008-04-28

http://www.sthlmjamt.se/news_archive_item.asp?p_id=358&top_p_id=3

Sveriges kommuner och landstings Webbsida, 2008-05-05

<http://www.skl.se/artikel.asp?A=5382&C=2207>

INTERVJUER

Eriksson Ann-Charlotte, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Väst,
2008-04-17

Ivarsson Lennart, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Sydöst,
2008-04-15

Larsson Bengt, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Mälardalen,
2008-04-18

Larsson Åsa, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Mitt,
2008-04-21

Nordkvist Annika, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Norr,
2008-04-23

Rahlén Astrid, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Stockholm,
2008-04-17

Schödin Gert-Inge, samhällsplanerare och samordnare, Vägverket Region Skåne,
2008-04-17

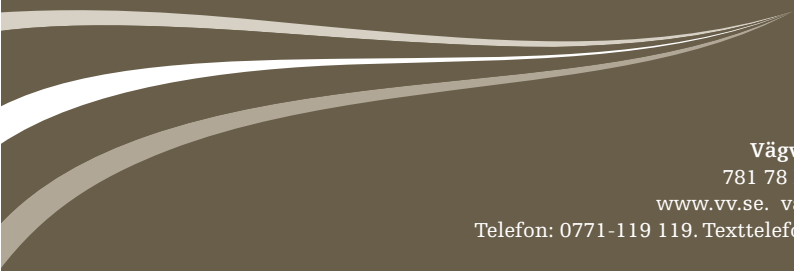
MUNTLIGA KÄLLOR

Fd. stadsarkitekt, Eslöv kommun, 2008-03-10

Planarkitekt, Karlshamn kommun, 2008-06-17

Samhällsplanerare, Helsingborg kommun, 2008-05-08

Samhällsplanerare, Vägverket Region Skåne, 2008-06-16



Vägverket
781 78 Borlänge
www.vv.se vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 30. Fax: 0243-785 28.

