



TRAFIKVERKET

**Underlagsrapport till regeringsuppdraget att
utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering
2022-2025**

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921.

Dokumenttitel: Underlagsrapport till regeringsuppdraget att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering 2022-2025

Författare: Rolf Lundgren, Strategisk utveckling, Trafikverket

Kontaktperson: Rolf Lundgren, Strategisk utveckling, Trafikverket

Dokumentdatum: 2021-08-11

Publikationsnummer: 2021:156.

ISBN: 978-91-7725-914-5

Omslagsfoto: Michael Erhardsson/Mostphotos.

Distributör: Trafikverket.

Innehåll

1	Inledning.....	5
2	Identifierade områden för ökad jämställdhetsintegrering	5
2.1.	Förtydligande av jämställdhetsintegrering i Trafikverkets övergripande styrning	5
2.1.1.	Sammanfattning av identifierade förbättringsområden	6
2.2.	Analys av ledningssystemet – ett verktyg för jämställdhetsintegrering	6
2.3.	Planering och genomförande av åtgärder.....	7
2.3.1.	Inriktning för integrering i planering och genomförande av åtgärder	7
2.3.2.	Nuläge	7
2.3.3.	Förbättringsområden inom planeringsverksamheten.....	8
2.3.4.	Genomföra åtgärder och informera	9
2.3.5.	Sammanfattning av identifierade förbättringsområden	11
2.4.	Effektbedömningar	11
2.4.1.	Nuläge, och vad saknas	11
2.4.2.	Planerade förbättringar.....	13
2.4.3.	Mål.....	14
2.4.4.	Identifierade förbättringsområden	14
2.5.	Socialt ansvarsfulla affärer.....	14
2.5.1.	Bakgrund	14
2.5.2.	Möjliga åtgärder och effekter.....	16
2.5.3.	Identifierade förbättringsområden:	16
2.5.4.	Forskningsuppslag	17
2.5.5.	Berörda externa aktörer	17
2.6.	Trafikverket som arbetsgivare	17
2.6.1.	Nuläget för jämställdhet inom myndigheten	17
2.6.2.	Ekonomisk jämställdhet.....	18
2.6.3.	Identifierade områden för ökad jämställdhetsintegrering	18
2.6.4.	Identifierade förbättringsområden	19
2.7.	Digitalisering	20
2.7.1.	Nuläge	20
2.7.2.	Planerade förbättringar.....	21
2.7.3.	Identifierade förbättringsområden	22
2.8.	Bidrag och statlig medfinansiering	22
2.8.1.	Bakgrund	22

2.8.2.	Exemplet stadsmiljöavtal	23
2.8.3.	Exemplet statlig medfinansiering.....	24
2.8.4.	Identifierade förbättringsområden	24
2.9.	Forskning och innovation	25
2.9.1.	Identifierade förbättringsområden	26
2.10.	Förarprov	26
2.10.1.	Nuläge	26
2.10.2.	Identifierade förbättringsområden	27
2.11.	Trafiksäkerhet, särskilt med bäring på fallolyckor	27
2.11.1.	Inledning.....	27
2.11.2.	Exemplet fotgängares fallolyckor	29
2.11.3.	Identifierade förbättringsområden	30
3	Extern samverkan	31
4	Kommunikationsplan.....	31

1 Inledning

Trafikverket redovisar regeringsuppdraget om att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering 2022 till 2025. Denna rapport utgör underlag för det fortsatta arbetet. I rapporten har förslag arbetats fram som är ett stöd för fortsatt utveckling.

2 Identifierade områden för ökad jämställdhetsintegrering

I arbetet har det successivt växt fram områden som är angelägna för jämställdhetsintegrering och som bedöms ha god potential att öka jämställdhetsintegreringen.

Följande områden har valts och beskrivs i kommande kapitel:

- förtydligande av jämställdhetsintegrering i Trafikverkets övergripande styrning
- analys av ledningssystemet – ett verktyg för jämställdhetsintegrering
- planering och genomförande av åtgärder
- effektbedömningar
- socialt ansvarsfulla affärer
- Trafikverket som arbetsgivare
- digitalisering
- bidrag och statlig medfinansiering
- forskning och Innovation
- förarprov
- trafiksäkerhet, särskilt med bäring på fallolyckor.

Utöver de prioriterade områdena redovisas också extern samverkan.

2.1. Förtydligande av jämställdhetsintegrering i Trafikverkets övergripande styrning

Nuläge

Transportsektorn har sedan 2001 ett specifikt jämställdhetsmål som i den senaste transportpolitiska målpropositionen (Mål för framtidens resor och transporter 2008/09:93) är en integrerad del av funktionsmålet (tillgänglighet). Inom Trafikverket är detta känt men det är inte tydligt hur det kommer in i Trafikverkets övergripande styrning. Trafikverkets strategiska inriktning består av två delar: Målbild 2030 och Trafikverkets långsiktiga mål.

Målbild 2030 tar sin utgångspunkt i ett hållbarhetsperspektiv och är formulerat för hela transportsektorn. Den utgår från de transportpolitiska målen och Agenda 2030. Målbild 2030 innehåller tio prioriterade aspekter där transportsystemet har en avgörande betydelse för att nå det hållbara samhället 2030. Jämställdhet ingår i dessa mål, men detta är inte tillräckligt tydligt för medarbetare eller sektorn. Under hösten 2021 kommer därför ett arbete att genomföras för att konkretisera och beskriva hur jämställdhet kommer in i den övergripande styrningen inom ramen för Målbild 2030.

Inom Trafikverket finns inget utpekat ansvar på övergripande nivå för att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering, utan varje verksamhetsområde förväntas arbeta in

jämställdhetsperspektivet i sitt dagliga arbete. I intervjuer har konstaterats att det finns medarbetare som har ett extra fokus på jämställdhetsintegrering. Det uppfattas dock inte som optimalt, och det finns önskemål om en form för hur Trafikverket på övergripande nivå kan stötta och bistå arbetet ut mot verksamhetsområdena. Under hösten 2021 kommer denna fråga att behandlas, och utgångspunkten är att verksamheten på övergripande nivå ska kunna få stöd och vägledning i arbetet med jämställdhetsintegrering.

2.1.1. Sammanfattning av identifierade förbättringsområden

Områden att arbeta vidare med – påbörjas under hösten 2021:

- Konkretisera Målbild 2030 för att ge vägledning i arbetet med jämställdhetsintegrering.
- Undersök hur och i så fall i vilken form Trafikverket kan utveckla stöd i övergripande styrning inom jämställdhet och jämställdhetsintegrering.

2.2. Analys av ledningssystemet – ett verktyg för jämställdhetsintegrering

Att analysera delar av ledningssystemet (processanalys) är ett tillvägagångssätt som Trafikverket använder för att på ett strukturerat sätt identifiera vilka åtgärder som krävs för att en fråga ska integreras i verksamheten. Genom att systematiskt gå igenom arbetssätt och leveranser urskiljs exempelvis styrning i form av mål och beslut, samt verktyg, modeller och stöddokument som behövs för att det ska bli lätt för alla att få med sig perspektivet i sitt dagliga arbete.

En sådan processanalys har påbörjats för området social hållbarhet. Analysen utförs i form av dialog-workshoppar, med representation av chefer och medarbetare från de delar av verksamheten som berörs. Arbetet ska resultera i en handlingsplan med konkreta åtgärder, ambitionsnivå och tidsatta aktiviteter för respektive process. Jämställdhet är ett av de perspektiv som processanalysen fokuserar speciellt på. Inledningsvis går planeringsverksamheten igenom, vilket innebär att bland annat följande ”arbetsuppgifter” kommer att gås igenom under 2021:

- ta fram tillståndsbeskrivningar och krav på transportsystemet
- riksintressen – peka ut och precisera
- delta i tidiga skeden i samhällsplaneringen
- yttranden om andra aktörers planer och remissärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken
- utredningar för att ta fram åtgärdsförslag (samla in behov, GAP-analyser osv.).

Ytterligare två områden/processer är utpekade för analys år 2021–2022, inom arbetet med integrering av social hållbarhet. Det gäller arbetet med transportekonomiska underlag samt genomförandet av investerings- och underhållsåtgärder.

2.3. Planering och genomförande av åtgärder

I Trafikverkets uppdrag ingår långsiktig planering av transportsystemet samt att bygga, driva och underhålla statliga vägar och järnvägar. Målet är att jämställdhetsperspektivet ska vara en naturlig del av den dagliga verksamheten, och inte hanteras som en separat fråga.

2.3.1. Inriktning för integrering i planering och genomförande av åtgärder

Så som beskrivits i avsnitt 2.1 handlar inte jämställda transporter om att kvinnor och män ska resa likadant. För att uppnå ett jämställt transportsystem behöver både kvinnors och mäns förutsättningar, värderingar och prioriteringar ligga till grund för planeringen av transportsystemet, liksom en jämn fördelning av makt och inflytande. Den långsiktiga planeringen skapar således förutsättningar för ett jämställt transportsystem, bland annat genom de val mellan olika typer av åtgärder som görs. Detta möjliggörs genom att

- det finns mål för jämställdhet i relevanta styrdokument
- kvinnors värderingar, förutsättningar och tillgänglighet väger lika tungt i planeringen som mäns
- vi har kunskap om transportsystemets effekt på kvinnors och mäns tillgänglighet (i vardagen och på systemnivå samt upplevd och faktisk)
- chefer och medarbetare inom planeringsverksamheten har grundläggande kännedom om sambanden mellan Trafikverkets verksamhet och jämställdhet
- vissa nyckelpersoner och roller (till exempel utredningsledare) har en bredare kompetens om jämställdhet
- det finns stöd för verksamheten i form av bland annat verktyg, handböcker och expertkompetens
- kvinnor och män har likvärdigt inflytande på beslut om åtgärdsval och inriktningar (representation internt och hos externa samarbetsaktörer, till exempel kommuner samt i samråd med allmänheten).

2.3.2. Nuläge

Mål

Trafikverket har tagit fram en målbild för transportsystemet. Den omfattar hållbarhet i sin helhet och utgår från de transportpolitiska målen och Agenda 2030. Inom målbilden finns ett strategiskt mål för transportsystemet som avser grundläggande tillgänglighet oavsett bland annat kön. Kvinnors generella värderingar avspeglas i Trafikverkets långsiktiga mål, för det egna ansvarsområdet inom transportsystemet, i form av mål för bland annat gång, cykling och kollektivtrafik samt för trafiksäkerhet och miljö.

Värderingar

I viss mån avspeglas kvinnors värderingar i utredningsverksamheten i och med att fyrstegsprincipen¹ ska användas för att ta fram nya åtgärder samt att trafiksäkerhet värderas förhållandevis högt vid val av åtgärd. När det gäller avvägning mellan olika åtgärder på väg, prioriteras ofta trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder för personbil framför miljöåtgärder samt åtgärder för ökad kollektivtrafik, gång och cykling. För prioritering ur

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

jämställdhetskänslor inom den strategiska, långsiktiga planeringen och i finansieringsdiskussioner saknas i viss mån modeller och verktyg.

Kompetens inom jämställdhet och stöd för verksamheten

I ganska stor utsträckning finns det en insikt bland chefer och medarbetare om att jämställdhetsperspektivet är viktigt att ha med sig vid planeringen av åtgärder. Det upplevs dock ofta som svårt att se hur jämställdhet påverkar just den egna verksamheten och hur man konkret kan få med perspektivet i sina arbetsuppgifter. Mer stöd efterfrågas därför, både i form av stöddokument och av expertstöd. Inom planeringsverksamheten har ett fåtal personer den lite djupare kunskapen om social hållbarhet i allmänhet och jämställdhet specifikt. Det är generellt sett få tjänster med strategisk funktion eller expertfunktion där kompetens inom jämställdhet ingår i rollen. Det saknas också i viss mån verktyg och modeller för att ta hand om jämställdhetsperspektivet i bland annat samhällsplanering och utredningar i tidiga skeden.

Inflytande på beslut

Inom planeringsverksamheten är könsfördelningen jämn bland både chefer och medarbetare. Det behövs en fortsatt utveckling av metoder och verktyg för inkluderande dialog och ett förstärkt medborgardeltagande i transportplaneringen. Det gäller både formella och informella samråd, i tidiga utredningar (åtgärdsvalsstudier) och i investeringsprojekt. Det handlar om att nå fler kvinnor generellt men kanske framför allt de grupper av kvinnor som sällan deltar i traditionella samråd, exempelvis genom mer uppsökande former av samråd och nya digitala verktyg. Här finns det tidigare och pågående utvecklingsprojekt och studier att bygga vidare på.

Genomförande av konkreta åtgärder

Trafikverket har möjlighet att påverka jämställdheten i transportsektorn genom satsningar på infrastruktur för gång, cykling och kollektivtrafik. För kollektivtrafik krävs naturligtvis även att utbudet bidrar till ökad jämställdhet, till exempel genom att möjliggöra arbetsresor utanför kontorstid (eftersom kvinnor i stor utsträckning arbetar inom vård och omsorg, med oregelbundna arbetstider).

Trafikverket har också en viktig roll i att bidra till trygga trafikmiljöer. Exempelvis genomförs åtgärder för att göra rastplatser utmed det statliga vägnätet säkrare och tryggare. Dessa åtgärder kan bidra till en tryggare arbetsmiljö för yrkestrafik på väg – en bransch där det finns få kvinnor i dag. Trafikverket arbetar strategiskt med trygghet genom samarbete med andra samhällsaktörer, men även mer konkret inom de delar av systemet som Trafikverket ansvarar för, såsom vissa gångtunnlar och busshållplatser samt delar av landets järnvägsstationer. Det kan handla om fysisk utformning, olika former av övervakning samt underhåll och skötsel av miljön. På grund av den komplexa rollfördelningen kring bytespunkter krävs även samarbete med andra aktörer, till exempel kommuner som ansvarar för gångstråk och parkering, ägare av stationsbyggnader, såsom Jernhusen, och regionala kollektivtrafikmyndigheter.

2.3.3. Förbättringsområden inom planeringsverksamheten

Som verktyg för jämställdhetsintegrering i planeringsverksamheten används framför allt den *analys av del av ledningssystemet (processanalys)* som beskrivs i avsnitt 4.3.1, jämte ett *kunskapslyft*. Syftet med analysen är att grundligt gå igenom var och på vilket sätt jämställdhet kommer in i de olika momenten i planeringsverksamheten. För att integrera jämställdhet i planeringen är det viktigt att se över hur befintliga modeller kan utvecklas samt vilka styrande och stödjande dokument som berörs, och om det behövs nya.

I åtgärdsvalsstudier kommer det sällan att vara aktuellt med fullständiga jämställdhetsanalyser eller sociala konsekvensanalyser. Sociala aspekter inklusive jämställdhet behöver dock alltid belysas på något sätt, och där kan planeringsunderlag i form av exempelvis kartor som beskriver lokala förhållanden spela en viktig roll. Stöd behöver tas fram för arbetet i dessa tidiga skeden, i form av goda exempel och checklistor samt att befintliga mallar, handböcker med mera uppdateras med jämställdhetsperspektivet.

I viss mån kommer även hanteringen av mål för jämställdhet att ses över inom ramen för processanalysen, i och med översynen av vilka styrdokument som används i den dagliga verksamheten. Detta kan dock behöva kompletteras med en separat genomgång av Trafikverkets olika former av mål, med speciellt fokus på jämställdhet.

Trafikverket arbetar även med *kunskapsuppbyggnad* (främst forskning) om jämställdhet kopplat till transporter och med *kunskapsspridning och kompetenshöjning* internt för jämställdhet. Ny kunskap och en generell, ökad medvetenhet på alla nivåer om vad som ryms inom begreppet, bidrar tillsammans till en mognad som är nödvändig för integreringen. Trafikverket bedriver och finansierar forsknings- och innovationsprojekt för en rad frågor inom området social hållbarhet och med koppling till jämställdhet. (Se avsnitt 4.6)

Ett viktigt verktyg i den långsiktiga planeringen är de samlade effektbedömningar (SEB) av nya åtgärdsförslag som bland annat utgör grund för prioritering till de nationella och regionala infrastrukturplanerna. Trafikverket uppdaterar SEB-verktyget bland annat när det gäller bedömning av jämställdhetseffekter. (Se avsnitt 4.5)

Det behövs fler *sakkunniga med djupare kunskap* om jämställdhet inom planeringsverksamheten. Det kan handla om befintliga roller som bör ha en djupare kunskap om och i vissa fall ett utpekat ansvar för jämställdhetsfrågorna. Eventuellt behöver dessa kompletteras med nya roller och ansvar, både med en strategisk, samordnande funktion och en mer praktisk/tillämpad. Kompetensen kan även stärkas genom att i samband med rekryteringar till exempelvis samhällsplanerar- och utredartjänster få in *personer med utbildningsbakgrund inom samhällsvetenskapliga ämnen* som kan vara värdefulla för arbetet med social hållbarhet, inklusive jämställdhet.

Även hos de som representerar andra aktörer i exempelvis utredningar (kommuner, regioner med flera) kan annan kompetens än den traditionella trafik- eller samhällsplanerarens vara viktig för att få in en social dimension och jämställdhetsperspektivet. Detsamma gäller hos de konsulter som Trafikverket anlitar för utredningar i planeringsskedet. För detta krävs att ramavtalen möjliggör avrop av sådan kompetens.

2.3.4. Genomföra åtgärder och informera

Genomföra investerings- och underhållsprojekt

Även för jämställdhetsintegrering i genomförandeskedet kommer analys av ledningssystemet att utgöra ett verktyg, för att identifiera behovet av stöd och styrning i den dagliga verksamheten (se avsnitt 4.3.1). Jämställdhetsperspektivet behöver arbetas in i befintliga modeller och regelverk för att få genomslag i investeringsprojekt och vidmakthållande. Det behöver bland annat finnas rutiner och verktyg för att analysera och hantera sociala konsekvenser, inklusive jämställdhet. Mål för jämställdhet behöver också följas upp på samma sätt som andra mål för transportsystemet. Målen behöver sättas redan i planeringen av åtgärderna, och hela målbilden måste följa med till genomförandeskedet.

Det är viktigt att sociala konsekvenser inklusive jämställdhet analyseras löpande under projektens gång, så att detta kan påverka de inriktningsbeslut som fattas, exempelvis om lokalisering, sträckning och utformning. Sociala konsekvensanalyser genomförs numera i flera av de större investeringsprojekten. Där ingår konsekvenser kopplade till kön som en del. Metoderna varierar dock i viss mån från projekt till projekt, mycket beroende på vilken konsult som anlitas.

Olika sociala konsekvenser, delvis med bäring på jämställdhet, ingår även i flera av de andra verktyg, rapporter och modeller som används (och är under uppdatering) vid genomförandet av projekt, bland annat MKB, hållbarhetsbedömning, SUNRA (verktyg med hållbarhetsindikatorer), landskapsanalys och stadsmiljöanalys. En utmaning är gränsdragningen och hierarkin mellan olika modeller och verktyg för konsekvensanalyser: Vilka frågor ska analyseras? Vilken detaljeringsgrad? Vilken metod? I nuläget ser vi inte att även separata jämställdhetsanalyser ska läggas till. Vi bör fokusera på hur sociala konsekvenser ska analyseras och var jämställdhetsperspektivet ska integreras i planeringen.

Det har genom åren genomförts ett antal projekt för att utveckla samrådsprocesserna – både de inofficiella i tidiga skeden och de formella, lagbundna i genomförandeskedet. Inom några byggprojekt arbetar man även med frågan i dag. Det saknas dock ett erfarenhetsutbyte både mellan projekten och mellan olika delar av Trafikverket, för att dela med sig av nya initiativ och goda exempel inom området. Arbetet med att göra samråden mer inkluderande behöver fortsätta, för att få in både kvinnors och mäns perspektiv på planering och genomförande, samt nå olika åldrar och sociala grupper.

Även inom investerings- och underhållsverksamheten är det generellt sett få tjänster där kompetens inom social hållbarhet och jämställdhet ingår i rollen. Det behövs fler sakkunniga med djupare kunskap i området, samt roller med ett utpekat ansvar för frågan.

Påverkan i byggskedet och underhåll samt information

Vid genomförandet av investeringsprojekt och trafikpåverkande underhållsprojekt behöver vi arbeta vidare med former för att säkra gående och cyklisters trygghet, säkerhet och framkomlighet samt säkra att information kan tas emot av alla grupper. Vid planerade avstängningar av såväl väg som järnväg är det viktigt att det är tydligt hur man tar sig fram till fots, på cykel och till hållplatser genom eller förbi området. Detsamma gäller för den dagliga driften av gång- och cykelbanor, bland annat snöröjning och halkbekämpning, men även åtgärder som bidrar till trygga trafikmiljöer såsom buskröjning, städning och underhåll av belysning.

Den information och kommunikation som rör tjänster och service inom kollektivtrafiken ska kunna tillgodogöras av alla som vill resa med denna. Både kanaler och tillvägagångssätt har betydelse. Detta gäller inte minst i störda lägen, till exempel information om ersättningstrafik.

Inkluderande kommunikation är en viktig del av social hållbarhet. Kollektivtrafiken är en del av det offentliga rummet, där människor möts. Hur kommunikationen utformas får betydelse för hur välkomnande och inkluderande kollektivtrafiken upplevs. Genom att spegla både kvinnor och män samt olika grupper och använda ett normkritiskt perspektiv i kommunikationen, kan alla känna sig sedda och välkomna i kollektivtrafiken. Inom Trafikverkets ansvarsområde berör detta bland annat annonsörernas budskap på Trafikverkets reklamplatser på järnvägsstationer och hur Trafikverkets projekt kommunicerar med allmänheten.

2.3.5. Sammanfattning av identifierade förbättringsområden

Områden att arbeta vidare med:

- Inarbeta metoder för analys av jämställdhet i arbetssätt och modeller, till exempel sociala konsekvensbeskrivningar, sociala planeringsunderlag och samrådsmetoder.
- Analysera hur jämställdhetsaspekter kan integreras i styrning och stöd för det dagliga arbetet (mål, verktyg, handböcker, expertstöd med mera).
- Sprid kunskap och höj kompetensen internt.
- Fortsätt arbeta med trygga trafikmiljöer.
- Ökad framkomlighet för och information om gång, cykling och kollektivtrafik i byggskedet.

2.4. Effektbedömningar

2.4.1. Nuläge, och vad saknas

Inom Trafikverket finns sedan länge en medvetenhet om jämställdhetens betydelse, och det finns också kunskap om att frågan har en koppling till transporter. Kunskapen om sambanden mellan åtgärder och effekter på jämställdheten är dock låg. Medvetenheten om frågan är delvis personberoende, även om det finns ett visst stöd i styrande dokument och i metoder och modeller. Kunskapen om effektsamband behöver utvecklas, liksom arbetssätten inom området. För planeringsverksamheten behövs bland annat ökad kunskap om sambanden mellan utvecklingen av transportsystemet och dess konsekvenser för kvinnors och mäns resmöjligheter, samt dess faktiska effekt på målet om ökad jämställdhet.

Effektsamband

Effektbedömningar har inom Trafikverket hittills gjorts i varierande utsträckning i olika delar av processerna, och även i dialog med externa parter. Till stöd har metoden Samlad effektbedömning (SEB)² funnits, men även exempelvis Effektkatalogen (beskrivning av samband mellan åtgärder och effekter) där jämställdhet lyfts i flertalet kapitel.

En sammanställning av kända effektsamband mellan transportsystemet och social hållbarhet genomfördes under hösten 2020 på uppdrag av Trafikverket: "Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder" (Trivector)³. Där framgår att det finns vissa erfarenheter och slutsatser att dra utifrån studier i Sverige och jämförbara samhällen. Jämställdhet är en av de granskade aspekterna.

Det är avgörande att ha kunskap om sambandet mellan åtgärder och effekter, men även att dra lämpliga slutsatser och formulera målbilder utifrån dessa samband. Det vill säga, utifrån kända samband behöver vi analysera och bedöma vilken typ av åtgärder som leder till önskvärd effekt. De sammanlagda resultaten av åtgärder har historiskt kunnat ge väldigt olika effekter för män respektive kvinnor.

² <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/>

³ <https://trafikverket.ineko.se/se/sociala-nyttor-och-onyttor-av-transport%C3%A5tg%C3%A4rder-sammanst%C3%A4llning-av-effektsamband>

Kvantitativa och kvalitativa värderingar

Trafikverket har utvecklat kunskap om att kvantifiera och beräkna värden i ekonomiska termer, såsom restider och trafikflöden. I takt med att trafiksäkerhet och miljö bedömts som viktiga aspekter att ta hänsyn till har även faktorer inom de områdena kvantifierats och inkluderats, till exempel i samhällsekonomisk kalkyl i Samlad effektbedömning (SEB). Till de faktorer som fortfarande ofta bedöms kvalitativt räknas fördelad nytta/onytta mellan könen i fördelningsanalysen samt innehållet i målanalysen.

Förmågan att omvandla till synes kvalitativa värden till kvantitativa värden behöver utvecklas. Vad är till exempel samhällskostnaden för att upplevd otrygghet i kollektivtrafiksystemet påverkar möjligheten till pendling och därmed anställning?

Såväl förmågan att beräkna kvantitativt som att beskriva kvalitativt behöver stärkas, liksom förmågan att använda dessa värden i Trafikverkets beslutsprocesser.

Samlad effektbedömning (SEB)

I Samlad effektbedömning hanteras jämställdhet genom fördelningsanalysen där nytta/onytta bedöms för kvinnor respektive män, men även i målanalysen kopplad till de transportpolitiska målen där jämställdhet ingår. Utöver dessa två delar ingår samhällsekonomisk kalkyl i SEB.

Fördelningsanalyser genomförs systematiskt inom Trafikverket enligt det PM som sammanställdes av Alice Dahlstrand PLkvp 2020-10-30, "Fördelningsanalys och sociala konsekvenser". Åtgärder som bedöms som positiva för miljön sammanfaller ofta med åtgärder som bedöms som positiva för social hållbarhet, vilket påverkar det slutliga åtgärdsvalet och därmed också ofta kan sägas bidra till jämställdhet.

Konsultföretaget WSP skriver om SEB i "Do impact assessments influence transport plans? The case of Sweden April 2020":

De enda delarna av bedömningen som vi finner påverkar investeringsbeslut är kostnadsnytta-resultat, negativa icke värderade miljöeffekter och bedömning av den totala socioekonomiska effekten. (De flesta av Sveriges 21 regioner fick åtminstone en investering, men inga överväganden tycktes ha gjorts för regionala skillnader i arbetslöshet eller tillväxt.) Intervjuer med planerare på Trafikverket ger en bild av den begränsade rollen för fördelningsanalysen och måluppfyllelseanalysen, inklusive oro för hur de är utformade.

En första uppdatering av instruktionen till fördelningsanalysen i SEB genomfördes under 2020. Stödtext med instruktioner som berör jämställdhet bearbetades och anpassades med hänsyn till ny kunskap.

Innehållet i alla tre delar av SEB behöver bearbetas och uppdateras för att på sikt omfatta fler relevanta faktorer, genom kvantitativ mätning och/eller kvalitativ beskrivning. Även vilka avtryck SEB gör i Trafikverkets beslut och på vilket sätt behöver ses över och tas hänsyn till för att kunna bidra till verksamhetens mål.

Social konsekvensbedömning (SKB)

Ett verktyg som har använts framför allt i Trafikverkets större projekt är social konsekvensbedömning. Jämställdhet är en av de faktorer som alltid redovisas i en SKB. För närvarande finns dock ingen standard för innehållet i en SKB inom transportplanering, vilket skulle behövas. Även hur och när den används inom Trafikverket behöver standardiseras.

I tidiga skeden i Trafikverkets planering kan sociala (geografiska) planeringsunderlag utgöra ett komplement till SKB och ett stöd för att bedöma effekter av åtgärder för olika grupper. Det behövs till exempel djupare och mer lokala analyser av förslag på infrastrukturåtgärder för att bedöma om deras utformning och lokalisering faktiskt skulle bidra till ökad tillgänglighet för olika grupper av kvinnor. Ett sådant underlag och en metod för dess användande behöver utvecklas för att möjliggöra preliminära effektbedömningar tidigt i processerna.

2.4.2. Planerade förbättringar

Effektsamband

Just nu pågår flera projekt som behandlar effektsamband kopplat till Trafikverkets planeringsprocess:

- Planrevidering Åtgärdsplaneringen och dess delprojekt
- Hållbarhetsbedömning och effekter i Åtgärdsplaneringen
- Effekter i planering (tidiga skeden)
- Översyn av Effektkatalogen.

Projekten leder till ett antal korsbefruktningar och behandlar effekter ur olika perspektiv såsom koppling till SEB:s delar och utveckling av användande av sociala planeringsunderlag (till exempel genom Tillväxtverkets Pupos). Samtliga projekt slutförs 2021 eller 2022, förutom översyn av Effektkatalogen, som uppdateras löpande.

Kvantitativa och kvalitativa värderingar

Kvalitativa effekter beskrivs i SEB:s fördelningsanalys, men kan också ingå i dess målanalys. Fokus under utvecklingen av SEB kommer bland annat att vara en översyn av hur de kvalitativa värdena ska beskrivas och hur de påverkar vilka beslut som fattas i Trafikverkets processer. Ambitionen är att hitta tillvägagångssätt och beskrivningar för att ge de kvalitativa värdena en större inverkan på de slutgiltiga besluten.

För kvantitativa värderingar och beräkningar av sociala aspekter pågår ett par forskningsprojekt för att undersöka om användbara verktyg kan tas fram för att vi ska bli bättre på att sätta ett beräknat värde på aspekter som i dag endast kan beskrivas kvalitativt. Det ena är en avhandling som undersöker barriärers effekter på lokal tillgänglighet medan det andra är ett FoI-projekt som undersöker effekter på det sociala kapitalet av infrastrukturåtgärder i kollektivtrafik. Båda projekten beräknas vara klara 2022. Även jämställdhet kommer att kunna bedömas i resultaten, och förhoppningen är att dessa studier ska kunna ligga till grund för fortsatt utveckling av metoder och modeller.

I de samhällsekonomiska beräkningarna kan det bli svårt att hinna inkludera resultatet av dessa båda projekt redan till nästa version av SEB. Utvecklingsarbetet kommer sannolikt att fortsätta och kunna ge resultat på sikt, i form av nya verktyg för beräkning av sociala effekter, bland annat jämställdhet.

Samlad effektbedömning (SEB)

Inför kommande uppdatering av SEB kommer social hållbarhet att vara särskilt i fokus. Den nya versionen ska publiceras 2024, vilket kräver att det uppdaterade innehållet är färdigställt 2023.

I uppdateringen kommer samtliga SEB:s delar och deras stödtexter att ses över ur ett social hållbarhets-perspektiv och därmed även med avseende på jämställdhet. Innehållet kommer

att uppdateras med hänsyn till nya forskningsresultat och med hänsyn till hur de ska få genomslag i beslutsprocesserna.

Social konsekvensbedömning (SKB)

En SKB innehåller bland annat beskrivningar av olika sociala konsekvenser och effekter i transportsystemet. Den skulle kunna tjäna som en övergripande bedömning där exempelvis såväl jämställdhet som barnperspektiv ingår. Ambitionen är att utveckla SKB som verktyg samt hur och när den används. Resultatet av SKB kan sedan användas till bland annat SEB.

Flera initiativ är aktuella för att utveckla användandet av SKB i samarbete med externa parter. Ett exempel på ett samarbete med socialt fokus i sena skeden av processen har nu startats av Trafikverkets verksamhetsområde Investering, under benämningen Branschsamarbete Människan i infrastrukturmiljöer.

Utgångspunkten för bedömning av behov och effekter i transportsystemet kan kompletteras med någon form av sociala planeringsunderlag (geografiska) i ett tidigt skede i processen. Arbetet för att undersöka möjligheten att utveckla sociala planeringsunderlag har påbörjats, bland annat i ett samverkansprojekt med Tillväxtverket kring verktyget Pupos. Detta kommer sannolikt att kunna resultera i de första användbara verktygen under 2022–2023. Även ett samarbete med VTI kommer att undersöka möjligheten att arbeta med sociala planeringsunderlag med start 2022.

2.4.3. Mål

Syftet med att identifiera och beskriva och värdera effektsamband, samt uppdateringen av SEB, är att leverera bättre verktyg för Trafikverkets medarbetare. Målet är att bidra till att Trafikverket i högre utsträckning bidrar till social hållbarhet och jämställdhet i transportsystemet.

2.4.4. Identifierade förbättringsområden

Områden att arbeta vidare med:

- samlad kunskapsutveckling avseende effekter av på jämställdhet
- översyn av hur kvalitativa värden av jämställdhet ska beskrivas i fördelningsanalys och mål analys
- fortsatt forskning och utveckling av möjligheter till kvantitativa värden att tillämpa i SEB
- fortsatt utveckling av stödtext i samlade effektbedömningar (SEB) samt översyn av dess tillämpning
- utveckling av social konsekvensbedömning och sociala planeringsunderlag som verktyg där jämställdhetsperspektivet ingår.

2.5. Socialt ansvarsfulla affärer

2.5.1. Bakgrund

Bygg- och anläggningsbranschen står inför stora utmaningar beträffande framtida kompetensförsörjning. [Arbetsförmedlingen](https://arbetsformedlingen.se/for-arbetssokande/yrken-och-framtid/yrkeskompassen/#/)⁴ bedömer att det finns en mycket stor

⁴ <https://arbetsformedlingen.se/for-arbetssokande/yrken-och-framtid/yrkeskompassen/#/>

efterfrågan på exempelvis anläggningsarbetare och maskinförare de närmaste fem åren. [Trafikverket](#)⁵ bedömer att det krävs cirka 235 000 årsarbetare inom bygg- och anläggningsbranschen för att genomföra åtgärderna i den nationella planen 2018–2029, alltså i genomsnitt cirka 20 000 årsarbetare per år.

Samtidigt är bygg- och anläggningsbranschen kraftigt mansdominerad, i synnerhet bland yrkesarbetare i byggskedet. Fackförbundet Byggnads har förvisso sett en fördubbling av antalet kvinnliga medlemmar de senaste fyra åren. Men andelen kvinnliga medlemmar är fortfarande under 2 procent. Byggnads och Byggcheferna⁶ uppger att 1 procent av hantverkarna och 10 procent av branschens chefer är kvinnor. Bland [anläggningsarbetare](#) bedöms andelen kvinnor vara 4 procent. [Regeringen](#) uttalade i mars 2018 ett mål att minst 25 procent av de som nyanställs inom bygg- och anläggningsbranschen ska vara kvinnor senast år 2030.

En tänkbar anledning till den låga andelen kvinnor i branschen är den machokultur som fortfarande finns på många arbetsplatser med konsekvenser som sexism, rasism och homofobi ([Stoppamachokulturen.nu](#)). Tidigare bostadsminister [Peter Eriksson](#)⁷ har sagt följande:

Situationen i bygg- och anläggningsbranschen är problematisk med vittnesmål som visar att kvinnor i branschen fortfarande möter trakasserier, övergrepp, machokultur och destruktiva maktstrukturer. Att komma till rätta med den osunda arbetsplatskulturen är dessutom en nyckelfråga för branschen, som har stora problem med att attrahera tillräckligt mycket arbetskraft.

Rapporten ”Slutsatser och förslag på åtgärder för att säkerställa tillräcklig arbetskraftskapacitet inom byggsektorn⁸ (N2016/05027/PUB)” konstaterar:

Det är fel att beskriva byggbodsjargongen som hård men hjärtlig – den är skrämmande och utestängande.

Även inom yrkesprogrammen i gymnasiet finns samma kultur. Sifo har på uppdrag av Byggnads gjort en undersökning som visar att åtta av tio tjejer upplever en machokultur i yrkesprogrammen inom bygg⁹. (Se [”En värld för män och inga andra – om värderingar och machokultur på gymnasieskolans yrkesprogram.”](#))

Regelverk för att motverka en machokultur finns bland annat i diskrimineringslagen och i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö. I dag ställer Trafikverket krav inom antidiskriminering vilket innebär att leverantörerna ska arbeta med aktiva åtgärder enligt diskrimineringslagen.

⁵ Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen, underlagsrapport till inriktningsplaneringen 2022-2033 och 2022 till 2037 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484846/FULLTEXT01.pdf>

⁶ <https://stoppamachokulturen.nu/>

⁷ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/03/regeringen-satter-upp-mal-for-fler-kvinnor-i-byggbranschen/>

⁸ <https://www.regeringen.se/rapporter/2016/12/slutsatser-och-forslag-pa-atgarder-for-att-sakerstalla-tillracklig-arbetskraftskapacitet-inom-byggsektorn/>

⁹ <https://www.byggnads.se/siteassets/rapporter/byggnads-en-varld-for-man-och-inga-andra.pdf>

2.5.2. Möjliga åtgärder och effekter

Hur kan vi använda upphandling som verktyg för att skapa en bransch som är välkommande och mer jämställd – där upphandling skapar möjlighet till ett ökat genusmedvetande och en jämnare könsfördelning och underlättar branschens kompetensförsörjning? Vi vill ha fler kvinnor som väljer bygg- och anläggningsyrken och stannar i branschen.

Hur kan Trafikverkets affärer bidra till

- attraktiva byggarbetsplatser för alla, både kvinnor och män
- förändrade attityder i branschen
- ökad attraktivitet för branschen för både kvinnor och män
- fler, i synnerhet kvinnor, som väljer yrkesprogrammen på gymnasiet
- arbete för både kvinnor och män som står långt från arbetsmarknaden
- annan påverkan på branschen för att öka andel kvinnor
- potentiella, positiva följeffekter av fler kvinnor i bygg- och anläggningsbranschen
- förändrade attityder i branschen (en positiv spiral)
- färre som dör i arbetsplatsolyckor (machokulturen är en av orsakerna till olyckor enligt Arbetsmiljöverket)
- minskad risk för oetiska affärer (en homogen kultur ökar risken för oetiska affärer)

2.5.3. Identifierade förbättringsområden

I det fortsatta arbetet har vi för avsikt att undersöka följande områden och möjligheter för att utröna om och hur de kan realiseras. Det handlar om att förändra dagens situation med rådande machokultur för att få en attraktivare bransch, och samtidigt attrahera fler unga, både kvinnor och män.

Områden att arbeta vidare med:

- Mervärde och/eller krav i upphandling på viss andel kvinnor inom vissa yrkeskoder, samt mervärde/bonus kopplat till en sådan kravställning.
- Branschöverenskommelse, med delmål på vägen, för att nå regeringens mål att minst 25 procent av de som nyanställs inom bygg- och anläggningsbranschen ska vara kvinnor senast år 2030.
- Krav i upphandling att leverantörernas jämställdhetsarbete och aktiva åtgärder enligt diskrimineringslagen synliggörs vid utförande av kontrakt.
- Utöka modellen för jämställdhetsbonus kopplat till sysselsättningskrav (arbetslösa eller praktikanter).
- Krav i upphandling att entreprenören ska presentera och marknadsföra branschen på högstadie- och gymnasieskolor. Detta för att skapa ett intresse hos ungdomar att vilja arbeta i branschen. Ska omfatta även yrkesarbete.
- Använda Byggchefernas befintliga verktyg ([machoindex](#)) för att mäta machokulturen hos leverantörernas medarbetare i Trafikverkets projekt.
- Dialog med Trafikverksskolan om utbud och tillgängliggörande av utbildningar för branschens nya medarbetare.

- Samverkan med Anläggningsforum och fokusområde kompetensförsörjning där jämställdhet är en aspekt.
- Bevaka initiativ och samarbeten inom branschen, exempelvis arbetsmarknadens parter nya arbetsgrupper, för att utveckla arbetet med jämställdhetsfrågor.

2.5.4. Forskningsuppslag

- Är branschens nuvarande bemanningsmodell med stort inslag av tillrest (såväl inhemsk som utländsk) arbetskraft långsiktigt hållbar och attraktiv? Lokala, stationära arbetstillfällen är attraktivare för unga, i synnerhet kvinnor.
- Följa referensgrupper på temat ”varför man inte söker sig till branschen”. Detta kan omfatta ungdomar (högstadiet, gymnasiet) samt kvinnor och män i olika ålders- och yrkesgrupper.

2.5.5. Berörda externa aktörer

Berörda externa aktörer:

- entreprenörer, maskinentreprenörer, tekniska konsulter
- bransch- och arbetsgivarorganisationerna Byggföretagen, Maskinentreprenörerna och Innovationsföretagen
- Anläggningsforum
- arbetstagarorganisationerna Byggnads, Seko med flera
- Upphandlingsmyndigheten
- Arbetsförmedlingen
- studievägledare.

2.6. Trafikverket som arbetsgivare

2.6.1. Nuläget för jämställdhet inom myndigheten

Arbetet med inkludering och likabehandling inom Trafikverket är ett viktigt verktyg för att uppnå jämställdhet inom myndigheten. I Trafikverkets arbetsmiljöpolicy, som i omarbetad version fastställdes i december 2019, står att Trafikverkets arbetsmiljö är inkluderande och ska präglas av öppenhet och tolerans där alla individer behandlas jämlikt och med respekt. Genom delaktighet och ett aktivt ledarskap och medarbetarskap skapar vi en arbetsmiljö där kränkande särbehandling inte förekommer. Chefer ska vara aktiva ledare och skapa förutsättningar för en arbetsmiljö där kränkande särbehandling inte förekommer.

Alla nyanställda blir informerade om Trafikverkets syn på mångfald och inkludering via ett obligatoriskt interaktivt introduktionsprogram. Alla anställda ska även gå en obligatorisk utbildning i mångfald och inkludering, vilken bland annat omfattar diskrimineringslagen.

År 2020 tog Trafikverket fram arbetsmiljömål. Ett av dessa mål rör diskriminering och kränkningar och syftar till att Trafikverkets arbetsplatser ska vara fria från diskriminerande och kränkande beteenden. Önskade effekter av detta är ökad kunskap och efterlevnad av nolltolerans för diskriminering, trakasserier och kränkningar. I arbetsmiljömålen ingår en strävan mot ökad trygghet och välbefinnande för de anställda. Medarbetarnas olikheter ses som en tillgång, där varje individ bidrar till att skapa jämlikhet, gemenskap och innovation.

I syfte att kunna leva upp till vår arbetsmiljöpolicy där alla ska behandlas jämlikt och med respekt har Trafikverket år 2021 implementerat ytterligare en modul i den systematiska arbetsmiljöutbildningen för chefer och skyddsombud. Den innefattar en fördjupning i diskrimineringslagen och fokuserar på de aktiva åtgärder arbetsgivaren är skyldig att göra för att förebygga diskriminering, trakasserier och kränkningar.

Inom Trafikverket drivs arbetet *Hållbart arbetsliv* vidare, där fokus ska ligga på det hälsofrämjande arbetet, det vill säga att skapa förutsättningar som håller över tid för alla medarbetare med olika förutsättningar och i olika skeenden i livet.. Det handlar både om att verka för lika förutsättningar för både män och kvinnor och att inkludera och inte diskriminera, likväl som att ta tillvara kunskaper och fördelar som olika kön, åldrar och olika typer av mångfald ger en arbetsplats. Det kan både ha att göra med riktade insatser och att skapa övergripande förutsättningar, såsom att attrahera och behålla medarbetare samt att utbilda, inkludera och ge verktyg till chefer och medarbetare, där mycket av fokus ligger på att hitta balans. Trafikverket samarbetar med Arbetsgivarverket och övriga myndigheter och använder delar av Partsrådets program och tjänster i projektet.

2.6.2. Ekonomisk jämställdhet

Trafikverket genomför årligen lönekartläggning, och i kartläggningen 2020 framgår att medianlönen för kvinnor i förhållande till medianlönen för män är 96 procent. I samband med den lokala lönerevisionsprocessen genomförs en lönestrukturanalys inom varje verksamhetsområde. Analysen syftar till att klargöra och analysera lönebildningen samt analysera löneskillnader mellan kvinnor och män i syfte att undanröja osakliga löneskillnader. Även ingångslöner kartläggs, analyseras och säkerställs för att förhindra att nyanställda mäns löner inte blir osakligt högre än nyanställda kvinnors löner.

2.6.3. Identifierade områden för ökad jämställdhetsintegrering

Ojämställda yrkesgrupper

Totalt inom Trafikverket arbetade 42 procent kvinnor och 58 procent män under 2020. På chefsnivå var 46 procent kvinnor och 54 procent män.

Dock är flera av Trafikverkets typiska mans- och kvinnodominerande yrken fortfarande ojämställda. Av Trafikverkets 74 yrkesgrupper är 68 procent ojämställda, det vill säga har en fördelning inom yrkesgruppen som understiger 40 procent av det underrepresenterade könet. Inom it och digitalisering är detta framträdande, och enbart 12 procent av medarbetarna är kvinnor.

För att få fler sökande till ojämställda yrkesgrupper har annonser setts över och ordval har tänkts igenom för att attrahera både män och kvinnor. Trafikverket använder kompetensbaserad intervjueteknik för att skapa likvärdiga förutsättningar för män och kvinnor.

Under 2020 drev Trafikverket flera kampanjer på sociala medier där syftet var att få kvinnor att söka mansdominerade tjänster. Ett exempel är att det inom trafikledaryrket ledde till att 58 procent kvinnor anställdes under året, jämfört med 42 procent året innan.

Diskriminering och kränkande särbehandling

En medarbetarundersökning förra året visade att 4 procent av medarbetarna upplevde att de hade blivit utsatta för kränkande särbehandling. Av dessa 4 procent var det endast 23 procent som upplevde att de fått det stöd de behövde av arbetsgivaren.

Hösten 2020 påbörjades ett arbete med att se över Trafikverkets rutiner och stärka den interna kompetensen vid kränkande särbehandling. Bakgrunden är att det funnits ett behov

av att skapa en mer tydlig process för hur vi som arbetsgivare ska hantera kränkande särbehandling.

Målet är att ett nytt arbetssätt ska kunna införas hösten 2021. Detta arbetssätt kommer att följas upp i den årliga medarbetarundersökningen som genomförs med frågor om kränkande särbehandling.

Trafikverket håller även i dagsläget på att införa ett nytt system för avvikelshantering som förväntas vara klart sommaren 2021. I detta system ska även anmälningar om kränkningar föras in. Systemet kommer att ge oss tillförlitlig statistik och möjlighet att följa upp utredningar.

Likabehandlingsplan

År 2019 och 2020 har Trafikverket fokuserat på riskbedömningar inom arbetsmiljöområdet. HR-partner och chefer har vidareutbildats i att genomföra riskbedömningar, och mallar har tagits fram. Särskild vikt har lagts vid riskbedömning inom likabehandling och inom organisatorisk och social arbetsmiljö, som även innefattar kränkande särbehandling.

När rutinen om kränkande särbehandling är uppdaterad och arbetssättet är infört för hur kränkningar och diskriminering ska hanteras, kommer arbetet med att uppdatera inkluderings- och likabehandlingsplanen att startas hösten 2021. Där kommer de aktiva åtgärderna att framhållas.

Jämställd hälsa

När det gäller Trafikverkets bidrag till målet ”Jämställd hälsa” och målet ”Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor”, finns fortsatt arbete att göra. Sjukfrånvaron under 2020 var högre för kvinnor (4,6 procent) än för män (2,5 procent). Skillnaden har minskat sedan föregående år. Sjukfrånvaron följs upp regelbundet tillsammans med övrigt arbete med jämställdhet.

Uttaget av föräldradagar skiljer sig åt mellan könen, men det har sakta blivit mer jämställt. År 2020 togs 62 procent av alla föräldradighetsdagar ut av kvinnor, jämfört med 70 procent år 2019. För att stimulera till att använda möjligheten till föräldradighet har Trafikverket regler om löneutfyllnad vid föräldradighet och ledighet för vård av barn. Det finns även stora möjligheter för medarbetare att tillsammans med chefen planera och förlägga sin arbetstid utifrån verksamhetens krav och privata behov, med hjälp av förtroendearbetstid och flexitid.

2.6.4. Identifierade förbättringsområden

Följande förbättringsområden har identifierats:

- Ta fram en likabehandlingsplan under 2021, för att få ett samlat grepp om hur Trafikverket ska jobba med de aktiva åtgärderna och uppföljning av dem.
- Fortsätt med kampanjer på Facebook och Youtube, med syfte att fler kvinnor kan identifiera sig med mansdominerade tjänster och vilja söka dessa tjänster.
- Fortsätt att skapa förutsättningar för en arbetsmiljö som attraherar både kvinnor och män.
- Fortsätt att vara närvarande på arbetsmarknadsmässor på högskolor och universitet, i syfte att attrahera kompetens till myndigheten. Undersök förutsättningar för att synas mer på yrkeshögskolor, gymnasier och högstadieskolor.
- Trafikverket samverkar med Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS). JBS arbetar för att ta fram en gemensam bild av behov av kompetens och resurser i dag och i

framtiden. Gemensamma insatser genomförs för att öka branschens attraktivitet och det förs gemensamma dialoger med aktörer inom utbildningssystemet. Inom JBS kompetens finns inget formellt uttalat mål för att jobba med jämställdhet. Inom JBS har dock jämställdhet diskuterats, liksom betydelsen av att ha det med i "tänket" i allt vi gör.

- Sedan ett år tillbaka är Trafikverket en ledande part i den branschgemensamma satsning som görs inom resurs- och kompetensförsörjning till anläggningsbranschen. I detta arbete genomförs ingen specifik satsning inom området jämställdhet, men däremot har det beslutats att det i alla aktiviteter ska vara fokus på jämställdhetsfrågan och att den aspekten ständigt ska bevakas.
- I många av de aktiviteter som just nu drivs finns det möjligheter att "göra skillnad" ur ett jämställdhetsperspektiv. Det finns särskilt goda förutsättningar i arbetet med att utveckla kraven i våra upphandlingar och i vårt arbete med att marknadsföra branschen och göra den mer synlig för unga och unga vuxna.

Det är helt avgörande att vi löpande arbetar med frågan om jämställdhet och ständigt utvecklar arbetsplatser och organisationer inom väg- och järnvägsanläggningsbranschen så att den blir jämställd och kan attrahera fler kvinnor, främst yngre kvinnor. Branschen måste motsvara de förväntningar som är kopplade till jämställdhet och en god kultur.

Områden att arbeta vidare med:

- Ta fram en likabehandlingsplan under 2021.
- Fortsätt med kampanjer på Facebook och Youtube, med syfte att fler kvinnor kan identifiera sig med mansdominerade tjänster och vilja söka dessa tjänster.
- Initiera fortsatta diskussioner inom JBS och samverkan inom anläggningsbranschen för ökad jämställdhetsintegrering.

2.7. Digitalisering

2.7.1. Nuläge

Trafikverkets leveranser är en del av informationssamhällets utveckling. I dagligt tal så talar vi om ett femte trafikslag. Det beror på att information och ny teknik är grunden till vår förmåga att nyttja digitaliseringen som ett medel för att utveckla transportsystemet.

Vi ser en teknikutveckling i form av uppkopplade och automatiserade fordon samt utveckling av nya lösningar (exempelvis gemensamt europeiskt signalsystem på järnväg, Remote Traffic Control System RTC inom luftfart och sensorer i anläggningen). Det är därför viktigt att förstå målgrupperna för dessa lösningar i transportsystemet – vem som kan nyttja dem och hur de utformas och prioriteras. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv blir förmågan att hantera information avgörande, eftersom information nyttjas till avancerade analyser. Analyserna ligger sedan till grund för utveckling eller direkta åtgärder. I det moderna analysarbetet används tekniker som AI, Machine learning eller statistiska modeller. Vilka analyser man väljer att göra, och hur AI och liknande algoritmer som genomför analyserna utformas, är en stor riskfaktor för att både fortplanta och osynliggöra

diskriminering av olika slag. Antaganden som byggs in i verktygen är svåra att utvärdera för användare och därmed också svåra att åtgärda i efterhand.

Trafikverkets volym av information är mångfacetterad. Vi nyttjar inte bara informationen för vår interna verksamhet, utan vi delar också information med andra infrastrukturförvaltare – och även med operatörer, när det exempelvis gäller olika typer av resmönster eller anläggningens beskaffenhet. Trafikverket har också ett öppet API som delas med de aktörer som vill nyttja informationen till andra syften, till exempel att bygga tillämpningar på Trafikverkets information och tillhandahålla information till resenären.

Män och kvinnor tar i lika hög grad till sig ny teknik, men gruppernas behov kan vara olika. Här kan den ojämna fördelningen mellan män och kvinnor som arbetar med tillämpningar få konsekvenser.

Det är därför centralt att säkerställa att både män och kvinnor kan ta del av dessa tillämpningar och att det finns lösningar som riktar sig mot olika typer av resmönster och behov.

I valet av lösningar, både kopplat till förmågan att hantera information och i utvecklingen av transportsystemet, bör vi i framtiden ta hänsyn till jämställdhet, vilket ställer krav på genuskunnande.

En av de stora utmaningarna internt och externt när det gäller jämställdhet inom området är att finna en balans i kompetens och resurser, framför allt i strategiskt viktiga nyckelroller inom digitaliseringsområdet.

I dag har Trafikverket en utmaning inom de områden som innebär it och digitalisering – att attrahera båda könen, men framför allt att få fler kvinnor intresserade av att utbilda sig och arbeta inom digitaliseringsområdet.

2.7.2. Planerade förbättringar

Trafikverket har en beslutad digitaliserings strategi och en digital transformationskarta där syftet är att möta det beskrivna nuläget. En värdering behöver göras med fokus på jämställdhet.

Målet är att skapa rätt förutsättningar för den digitala transformationen

Transformationskartan är uppdelad fyra områden:

- **kultur och ledarskap:** kundfokus, innovation, samverkan, mindset, agilitet, kompetensutveckling, kompetensförsörjning
- **digital infrastruktur:** it-arkitektur, systemstöd, tjänster, it-säkerhet
- **informationshantering:** informationsarkitektur, informationsmodell, informationsstyrning, informationsutbyte, informationssäkerhet, analysförmåga
- **styrning och stöd:** arbetssätt, verksamhetsarkitektur, ledningssystem, kritiska kompetenser.

Trafikverket arbetar också utifrån nedanstående principer som vägledning i arbetet med digitalisering. Nyttan bedöms per beslutat initiativ som också ska generera en förflyttning. Arbetet prioriteras och följs upp i sexmånadersintervaller, och resultatet redovisas för Trafikverkets ledning.



Vi utvecklar med kunden i fokus.



Vi främjar innovation genom stödjande strukturer.



Vi skapar värden genom samverkan.



Vi främjar utveckling genom digital kompetens på ledande nivå.



Vi fokuserar på funktion med rätt säkerhet.



Vi hanterar information som en tillgång.



Vi använder vedertagna modeller och standarder.



Vi har en arkitektur som främjar digital förmåga.



Vi har en IT-infrastruktur som är flexibel och hanterar behovet av säkerhet.



Vi nyttjar publika tjänster och tekniker som förstahandsval.

2.7.3. Identifierade förbättringsområden

Områden att arbeta vidare med:

- Trafikverket behöver för varje område i den digitala transformationskartan analysera och inarbeta påverkan av socialhållbarhet och jämställdhet.
- Vid val av åtgärder för digitalisering i transportsystemet behövs analys av vem som har nytta av eller missgynnas av en viss åtgärd på kortare och längre sikt.
- Trafikverket behöver analysera sin kompetensförsörjningsstrategi inom IT och digitalisering med fokus på jämställdhet (idag är det 12 % kvinnor som arbetar inom området), det avser också arbetet kompetensutveckling.

2.8. Bidrag och statlig medfinansiering

2.8.1. Bakgrund

Trafikverket fördelar årligen omfattande belopp i olika typer av stöd och statlig medfinansiering. De direkta stödmottagarna är kommuner, regioner, ideella organisationer, privatpersoner och företag. Flera av stöden leder till investeringar i åtgärder som i sin tur nyttjas av olika användare av transportsystemet. Verksamhetsvolymen framgår av tabellen nedan¹⁰.

Kommissionen för jämställda livsinkomster har kartlagt hur offentliga stödåtgärder till enskilda fördelas mellan kvinnor och män. Kommissionen har också analyserat fördelningens ekonomiska konsekvenser i sin delredovisning. De konstaterar att en ojämsälld fördelning av dessa stöd kan få stora konsekvenser för jämställdheten i samhället och för kvinnors respektive mäns ekonomiska makt¹¹. På samma vis bör en ojämsälld fördelning och nyttjande av Trafikverkets stöd kunna få konsekvenser för jämställdheten i transportsystemet och för kvinnors respektive mäns tillgänglighet.

¹⁰ Trafikverkets årsredovisning 2020, TRV 2020/100507

¹¹ Promemorior Kommission för jämställda livsinkomster - Kartläggning av hur offentliga stödåtgärder fördelas mellan kvinnor och män, samt översyn av myndigheters information och vägledning ur ett jämställdhetsperspektiv

Verksamhetsvolym Utbetalning av bidrag och övrigt stöd, miljoner kronor

	2020	2019	2018
Bidrag till investeringsåtgärder i nationell plan	1 795	1 885	1 979
Bidrag till investeringar i länsplaner	526	542	488
Stadsmiljöavtal	306	575	430
Statsbidrag till enskilda vägar	1 232	1 208	1 142
Trafikavtal	1 028	1 005	967
Ersättning avseende icke statliga flygplatser	186	148	79
Sjöfartsstöd	1 227	1 564	1 432
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	517	500	478
Bidrag till ideella organisationer	18	14	18
Miljökompensation för godstransporter på järnväg	87	282	195
Klimatinvesteringar väg till sjöfart	4	3	4
Stöd till kollektivtrafik för minskade biljettintäkter p.g.a. covid-19	2 926	0	0
Stöd till publika stationer för snabbbladdning av elfordon	20	0	0
Övrigt driftbidrag och stöd	32	89	424
Summa verksamhetsvolym utbetalning av bidrag och övrigt stöd	9 905	7 816	7 635
	2020	2019	2018

2.8.2. Exemplet stadsmiljöavtal

Utfallet för stadsmiljöavtalen var 306 miljoner kronor 2020. Avtalen ska främja hållbara stadsmiljöer och är avsedda för kommuner och regioner. Syftet är att öka kollektiv- och cykeltrafikens andel av persontransporterna och att öka hållbara godstransportlösningar genom innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödmottagaren ska även genomföra motprestationer som bidrar till fler hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Ofta kan dessa motprestationer utgöras av steg 1- och steg 2-åtgärder.

Medel i stadsmiljöavtalen går i huvudsak till åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Stödfinansieringen minskar procentuellt för åtgärder som även skulle förbättra för biltrafik.

Processen för ansökan, bedömning och uppföljning är utvecklad på så sätt att kommuner och regioner i ansökningsskedet behöver redogöra för vilken målgrupp som förväntas nyttja och ta del av åtgärderna. Förväntade effekter på resandet för de olika färdstegen gång, cykel, kollektivtrafik och bil ska redovisas. Detta följs upp i en uppföljningsplan som stödmottagaren ansvarar för att hålla levande under avtalets gång och som sedan utgör stommen vid slutrapportering. I uppföljningsplanen redovisas före- och eftermätningar för varje åtgärd. I arbetet med stadsmiljöavtalen finns ett utarbetat system för uppföljning, vilket ger möjlighet att ta fram statistiskt underlag.

K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) har i uppdrag av Trafikverket att följa upp och utvärdera stadsmiljöavtalens effekter för avtal tecknade under perioden 2015–2017 (omgång 1–4). K2:s redovisning ska vara färdig under våren 2021, vilket kommer att ge en bild över de samlade effekterna.

I förordningen¹² är jämställdhet inte explicit utskrivet som en dimension att ta hänsyn till. Således finns det ingen uttalad ambition om att i exempelvis bedömningskriterier eller för sammanställningar av statistik ta utgångspunkt i ett jämställdhetsperspektiv. Däremot är grunden att främja hållbara transporter i stadsmiljö, vilket indirekt bidrar till jämställdhet, förutsatt att hypotesen om att dessa transporter är de som leder till en ökad jämställdhet i transportsystemet stämmer.

2.8.3. Exemplet statlig medfinansiering

Trafikverket betalar ut statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikmyndigheter för investeringar i kollektivtrafikanläggningar samt till kommuner för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar och gator. Under 2020 betalade Trafikverket ut statlig medfinansiering för exempelvis busshållplatser, resecentrum, tillgänglighetsanpassning, säkra gångpassager, gång- och cykelvägar samt trafiksäkerhetsåtgärder.

Till skillnad från stadsmiljöavtalen omfattar denna medfinansiering inte krav på motprestationer och förväntade effekter, och målgrupper behöver inte redovisas. På samma sätt som för stadsmiljöavtalen ges inte jämställdhetsperspektivet något särskilt utrymme i förordningen som styr arbetet med statlig medfinansiering¹³.

2.8.4. Identifierade förbättringsområden

För att undersöka hur Trafikverkets verksamhet med stöd och medfinansiering kan bidra till en ökad jämställdhetsintegrering behöver de stöd som har stor inverkan på jämställdhet kartläggas. Efter det behöver statistik brytas ner och effekter av insatser utvärderas. Ett första steg är att analysera syftena inom de bidrags- och medfinansieringsområden Trafikverket hanterar och bedöma vilka stöd som är mest aktuella att fortsätta utreda utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Sedan behöver det undersökas vad det finns för underlag i form av statistik att bryta ner och redovisade effekter att utvärdera. Utifrån en sådan kartläggning kan effekterna av fördelade medel analyseras för att göra det möjligt att komma fram till förslag på insatser för att komma till rätta med eventuella skillnader som får effekter på användandet av transportsystemet. Utifrån kartläggningen av stöden och tillgängliga underlag kan behov av förordningsförändringar identifieras, liksom andra typer av förändringar i de processer som styr hanteringen av stöd och medfinansiering, till exempel krav på redovisning i ansökan.

Områden att arbeta vidare med

- Identifiera vilka stöd- och medfinansieringsområden som tydligare kan integrera jämställdhetsperspektivet, utifrån effekter, fördelning och förbättringspotential.
- Undersök vilka underlag som finns tillgängliga för att kunna bryta ner statistik och analysera effekter av stödets påverkan på jämställdhet.
- Utifrån underlagen, bryt ner statistik och analysera effekter för att kunna komma fram till förslag på insatser för att komma till rätta med eventuella skillnader som får effekter på användandet av transportsystemet. Exempel är genom frågor som formuleras i ansökan, krav och kriterier som ställs för bedömning och beslut, metod för uppföljning och analys av effekter.

¹² Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer

¹³ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

- En del i analysen kan bli att identifiera eventuella hinder för ökad jämställdhetsintegrering i hur styrningen för stöd- och medfinansieringsområdet ser ut. Det kan handla om att förordningarna är skrivna så, att utrymme inte ges för att involvera jämställdhetsdimensionen i krav och kriterier vid bedömning av dem, eller att ambitionen med stödet i sig i praktiken inte har ett jämställdhetsperspektiv eller syftar att öka jämställdheten.

För att göra en sådan kartläggning krävs en hel del resurser. Stöd utifrån kan vara lämpligt för att kunna genomföra det rent resursmässigt och för att få en vetenskaplig utgångspunkt.

2.9. Forskning och innovation

I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 föreslog Trafikverket fyra prioriterade forsknings- och innovationsområden. Ett av dessa är ”Ett jämställt och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad”. Trafikverket menar att det är viktigt att forskningsprojekt belyser jämställdhet i ett brett och tvärvetenskapligt perspektiv. Bland annat skriver Trafikverket följande i nationell plan:

Ett jämställt och inkluderande transportsystem är grundläggande för regeringens mål om lägst arbetslöshet i EU. Smartare arbetspendling, nya mobilitetslösningar (till exempel kombinerad mobilitet, mobilitet som en tjänst) och sätt att minska transportbehov är områden där forskning och innovation kommer att bidra under planperioden.

Sedan regeringen fattade beslut om Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 har flera projekt med jämställdhetstema startat. I skrivande stund pågår minst sex projekt som har fokus på jämställdhet, enligt Trafikverkets forskningsdatabas. Exempelvis syftar projekten till att studera

- skillnaderna mellan kvinnors och mäns resvanor
- vad fullt genomslag för fyrstegsprincipen med större användning av steg 1- och 2-åtgärder innebär för en transportpolitisk måluppfyllelse och för ett mer jämställt och inkluderande transportsystem
- hur ökad tillgänglighet i form av investeringar i väginfrastruktur och högre kollektivtrafikutbud har påverkat mäns och kvinnors pendlingsresande.

Två av projekten tar sikte på jämställdhet inom sjöfarten.

Under de senaste åren har Trafikverket även lyft in frågor om jämställdhet i mallen för projektförslagen. I den projektspecifikation som utförare måste fylla i krävs information om hur tilltänkta projekt är organiserade ur jämställdhets-, genus- och mångfaldhetsaspekter. När det gäller jämställdhet i projektgruppen eftersträvar Trafikverket en jämn könsfördelning inom spannet 40–60 procent (eller en plan för hur detta ska uppnås under projekttiden) samt att makt och inflytande är jämt fördelat mellan kvinnor och män i projektgruppen. Trafikverket lägger även vikt på att köns- och genusperspektivet framgår i projektens. Exempelvis bör projektgruppen ta ställning till både kvinnors och mäns behov och erfarenheter vid problemformulering och utveckling av nya lösningar samt beakta ett köns- och/eller genusperspektiv i projektets genomförande.

De inkomna projektförslagen bedöms bland annat på två kriterier som har bäring på jämställdhet: dels ges betyg till projektgenomförandet utifrån jämställdhets-, genus- och mångfaldsaspekter, dels bedöms nyttiggörandet av projektresultaten.

Trafikverket avgör om jämställdhetsaspekterna är väl integrerade i forsknings- och innovationsverksamheten. Under de kommande åren planeras följande aktiviteter:

2.9.1. Identifierade förbättringsområden

Områden att arbeta vidare med:

- Vidareutveckling av forsknings- och innovationsbehoven med bäring på jämställdhet i Trafikverkets forsknings- och innovationsplan.
- Fördelningen mellan kvinnor och män i projektgrupper, samt i Trafikverkets portföljstyrelser, kommer att bevakas även i fortsättningen.
- Bedömning av jämställdhetsaspekter i inkomna projektförslag bevakas kontinuerligt. Vid behov kan åtgärder vidtas, exempelvis bedömarutbildningar eller ändring av viktning mellan bedömningskriterierna.

2.10. Förarprov

2.10.1. Nuläge¹⁴

Trafikverket genomför ett stort antal förarprov varje år. Under 2019 genomfördes cirka 382 000 körprov, varav cirka 143 000 kvinnor, och cirka 504 000 kunskapsprov (teori), varav 181 000 kvinnor.

Det vanligaste provet är för behörighet B. Där är kvinnors godkännandegrad högre än för män, både för körprov och kunskapsprov. Rangordningen är följande: 1) kvinnor 18–24 år, 2) män 18–24 år, 3) kvinnor 25–35 år, 4) män 25–35 år. När man kommer högre upp i åldrar följer godkännandegraden inte längre samma ordning.

När det gäller övriga behörigheter är trenden att män har högre godkännandegrad på de flesta körproven medan kvinnor har högre resultat på de flesta kunskapsproven. Ett exempel är motorcykel behörighet A där män i snitt har 10 procentenheter högre resultat än kvinnor på körprovet, medan kvinnor i snitt har 2 procentenheter högre resultat än män på kunskapsprovet. En utredning från VTI visar att det finns en orättvisa i körprovet för motorcykel som ger fördelar för män och att en möjlig förklaring kan vara kvinnors kortare kroppslängd och lägre kroppsvikt. Förutsättningarna är sämre för kortväxta personer eftersom det inte finns tillgång till tillräckligt låga motorcyklar vid provet.

Förarprov utförs på många språk. För de vanligaste språken finns en sammanställning över fördelningen mellan män och kvinnor. Tabellen visar antalet genomförda kunskapsprov B för de sju språken med största antalet prov. Fördelningen är relativt jämn när det gäller svenska. För övriga språk utom thailändska har betydligt fler män än kvinnor avlagt kunskapsprov. Skillnaden kan givetvis bero på könsfördelningen i andel kvinnor respektive män inom de olika språkgrupperna som kommit till Sverige.

¹⁴ Uppgifterna i detta avsnitt är hämtade ur rapporten *Utvärdering av provresultat vid Trafikverket Förarprov, Trafikverket mars 2019*.

	2014	2015	2016	2017	2018
ARABISKA	22 800	31 444	39 630	61 210	68 706
KVINNA	5 754	6 850	8 139	11 963	14 881
MAN	17 046	24 594	31 491	49 247	53 825
ENGELSKA	8 760	11 839	11 622	12 800	15 441
KVINNA	1 939	2 819	2 748	3 361	4 004
MAN	6 821	9 020	8 874	9 439	11 437
PERSISKA	6 725	7 736	8 260	8 483	11 950
KVINNA	1 498	1 915	2 051	2 419	2 758
MAN	5 227	5 821	6 209	6 064	9 192
SOMALISKA	1 209	3 796	5 516	6 999	5 551
KVINNA	111	434	952	1 298	1 005
MAN	1 098	3 362	4 564	5 701	4 546
SVENSKA	213 488	212 478	198 353	199 904	206 877
KVINNA	101 043	101 376	95 135	96 044	98 366
MAN	112 445	111 102	103 218	103 860	108 511
THAILÄNDSKA	2 366	3 641	3 808	4 172	4 563
KVINNA	2 073	3 099	3 457	3 709	3 953
MAN	293	542	351	463	610
TURKISKA	2 929	2 811	3 351	3 384	4 056
KVINNA	556	594	878	839	1 076
MAN	2 373	2 217	2 473	2 545	2 980

2.10.2. Identifierade förbättringsområden

På grund av pandemin är det för närvarande mycket långa köer till kunskapsprov och körprov. Mot den bakgrunden är det inte möjligt att starta utvecklingsarbete inom området på kort sikt. Längre fram i planperioden kan det dock vara möjligt att starta åtgärder inom något eller några av följande områden:

- Fler kvinnliga förarprovare på motorcykel och tunga fordon – mer anpassade fordon och kvinnliga förebilder kan stimulera fler kvinnor att genomföra prov.
- Mer flexibel aspirantutbildning – nu innehåller utbildningen ett antal internatveckor, vilket kan vara svårt att förena med den privata situationen.
- Invandrarkvinnors möjlighet att ta körkort i Sverige – mot bakgrund av den ojämna fördelningen genomförda prov.

Uppkörning med automatväxlad bil – det finns i dag inget som visar att det påverkar trafiksäkerheten. Att ta körkort för automatväxlad bil tar erfarenhetsmässigt kortare tid och kan göras till en lägre kostnad, vilket kan underlätta för grupper i socioekonomiskt utsatt situation. Detta är en fråga för Trafikverket och Transportstyrelsen att driva vid förändring av EU:s körkortsdirektiv

2.11. Trafiksäkerhet, särskilt med bäring på fallolyckor

2.11.1. Inledning

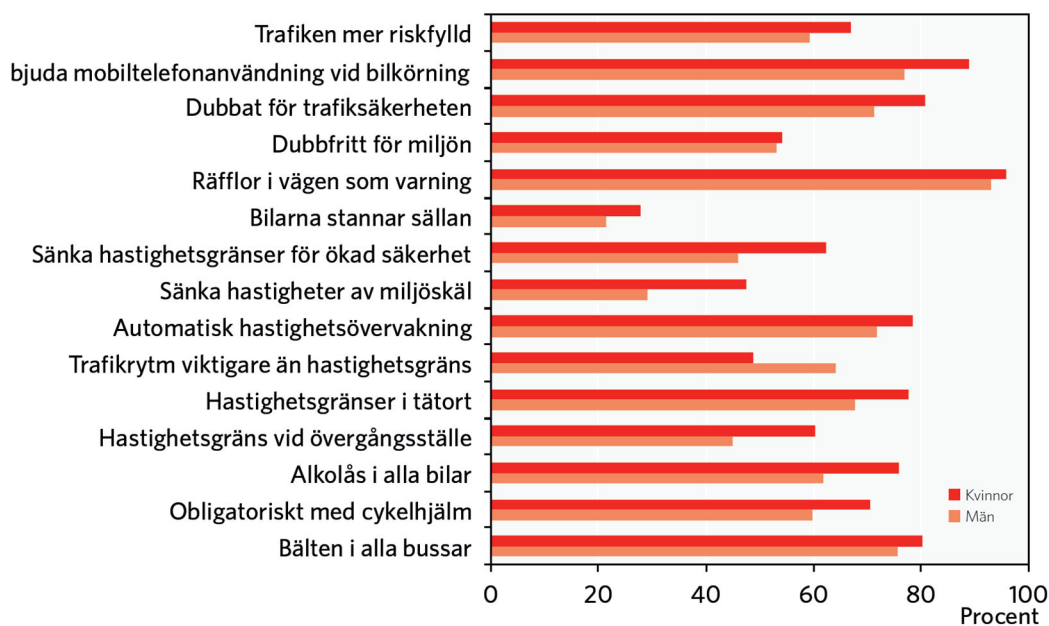
Nollvisionen är utgångspunkt för Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete. Enligt visionen ska ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Antalet omkomna i väg- och järnvägstrafik har minskat successivt under de senaste tio åren. Inom vägtrafiken är det fler män än kvinnor som omkommer. Inom järnvägstrafiken är huvuddelen av dödsfallen självmord och fler män än kvinnor har omkommit¹⁵.

Hastighetsefterlevnad, säkra vägar, nykterhet och säker cykling har pekats ut som de viktigaste faktorerna för ökad trafiksäkerhet på väg. Viktiga åtgärder för ökad trafiksäkerhet på järnväg är att förhindra obehörigt spårbeträdande genom stängsel och kameror på särskilt utsatta platser.

Det finns skillnader mellan mäns och kvinnors fysiska förutsättningar, beteenden, värderingar med mera som gör att förutsättningarna för åtgärder för ökad trafiksäkerhet kan skilja sig åt. Exempelvis är dockor som används vid krocktester vanligtvis anpassade till mäns fysiska förutsättningar, vilket inte alltid är relevant för kvinnors förutsättningar.

I trafiksäkerhetsenkäten 2016 sammanställdes mäns och kvinnors inställning till olika trafiksäkerhetsåtgärder. Av resultatet framgår att kvinnor generellt sett är mer positiva till åtgärder som har till syfte att öka trafiksäkerheten eller minska miljöpåverkan. De upplever också trafiken som mer riskfylld än vad män gör. Samtliga påståenden där respondenterna fick bedöma trafiken visar att kvinnors inställning är mer avståndstagande till sådant som upplevs riskfyllt i trafiken. Männen uppvisar i större utsträckning än kvinnor riskfyllda trafikbeteenden, exempelvis rattonykterhet och mobiltelefonanvändning vid bilkörning.



Källa: Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2016, Trafikverket

Nedan görs en fördjupning av fotgängares fallolyckor med bäring på kvinnors och mäns förutsättningar. Det finns givetvis många andra områden där förutsättningarna för kvinnor och män varierar, och detta bör studeras vidare.

¹⁵ Trafikverkets årsredovisning 2020

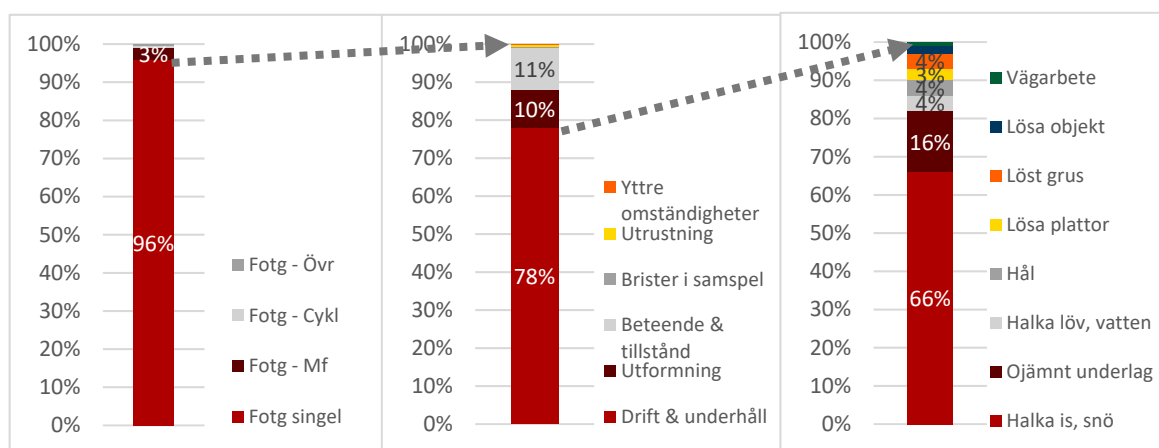
2.11.2. Exemplet fotgängares fallolyckor

Fotgängares fallolyckor är den vanligaste olyckstypen i trafikmiljö, och de leder till allvarliga skador¹⁶. Fallolyckor utgör 96 procent av allvarligt skadade fotgängare och årligen skadas cirka 3 500 fotgängare allvarligt¹⁷ i fallolyckor i trafikmiljön. Eftersom fotgängares fallolyckor inte involverar ett fordon i rörelse ingår de inte i definitionen av en trafikolycka och redovisas inte i den officiella statistiken över omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Varje år omkommer även ett antal människor till följd av fallolyckor i trafikmiljön, men uppgifter om det exakta antalet saknas. Mörkertalet för både omkomna och allvarligt skadade till följd av en fallolycka antas vara stort.

Många av de som skadas i fallolyckor är äldre, och redan i 45-årsåldern syns en förhöjd andel och skillnaden blir markant vid 55 år och äldre. Högsta andelen allvarligt skadade är mellan 55 och 64 år. Cirka 70 procent av de som skadas allvarligt är kvinnor. Sett till åldersintervall dominerar män bland allvarligt skadade mellan 0 och 44 år, medan det är fler kvinnor som skadas allvarligt mellan 55 och 75 år. Kvinnor äldre än 55 år utgör därmed den största gruppen bland allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor.

Den vanligaste skadan är hudskador; nästan fyra av tio skador består av sår eller blåmärken. Hudskador leder dock sällan till bestående men. Näst vanligast är skador på hand, arm eller axel och dessa utgör ungefär hälften av antalet allvarliga skador. Därefter kommer skador på fot, ben eller höft, där många lårbensbrott bidrar till att dessa skador utgör en fjärdedel av de allvarliga skadorna. Skador på huvudet är förhållandevis få, men utgör trots detta nästan en fjärdedel av de mycket allvarliga skadorna.

Brister i drift och underhåll utgör den vanligaste huvudorsaken till fallolycka; tre av fyra allvarligt skadade uppger detta. Inom drift och underhåll dominerar halka till följd av is och snö. Andra vanliga orsaker som uppges är ojämnt underlag, gropar, lösa plattor, grus, lösa föremål, trottoarkant, kantsten, tappat balansen, trampat fel och haft bråttom.



¹⁶ Monica Berntman genomförde under 2015 en analys av omkomna och skadade fotgängare under åren 2009-2013. Detta är fortfarande det mest detaljerade underlag vi har tillgång till. Berntman, M. (2015). *Fotgängares olyckor och skador i trafikmiljö med fokus på fallolyckor*. (Bulletin 295 / 3000; Vol. Bulletin 295). Lunds universitet, LTH, Institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg.

¹⁷ Begreppen allvarligt skadad och mycket allvarlig skadad baseras på Risk of Permanent Medical Impairment (RPMI), försäkringsbolagens värdering av långvariga besvär av personskador. Varje skada medför en beräknad risk för medicinsk invaliditet, en bestående skada. Allvarligt skadad motsvarar antalet personer som får en medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer, medan mycket allvarligt skadad motsvarar antalet personer som får en medicinsk invaliditet på 10 procent eller mer.

Inom ramen för Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS)¹⁸, en arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer som bidrar till att nå Nollvisionen och gällande etappmål, har ett nytt aktörsgemensamt mål för fotgängares fallolyckor beslutats. Trafikverket och de andra aktörerna i GNS ställer sig bakom målet att minska antalet allvarligt skadade fotgängare i trafiken med 25 procent till 2030 (utifrån ett genomsnitt av utfallet åren 2017–2019).

Trafikverket har i samverkan med 14 andra aktörer¹⁹ tagit fram en gemensam inriktning för säker gångtrafik (2017)²⁰. Den utgår från den kunskap som finns om gåendes skador och olyckor i trafikmiljön, vilka insatsområden som anses prioriterade utifrån detta samt vilka ambitioner respektive organisation har att bidra till en ökad trafiksäkerhet för gående. Inriktningen anger även områden som behöver mer forskning. Inriktningen har hittills följts upp under möten 2018 och 2020, då varje aktör fått redovisa status för de ambitioner de lämnat, men det har också funnits tid för att diskutera aktuella initiativ, statistik och forskning. Ett nytt uppföljningsmöte planeras för hösten 2021.

I och med att en så stor andel av allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor beror på halka på is och snö är en av Trafikverkets ambitioner i den gemensamma inriktningen att verka för säkrare vinterskor. I dagsläget är det svårt för konsumenter att veta vilka vinterskor i butikerna som har bra grepp på vinterväglag, och det har även framkommit att varken arbetskor eller vanliga skor testas för halka på is och snö. Målet är att på sikt få till stånd en konsumentmärkning som underlättar för konsumenter att själva välja skor som testats på snö och is. Under åren har RISE (Research Institutes of Sweden) forskat om just skosulors materialsammansättning, mönster och möjliga testmetoder. Även SIS har startat ett arbete för att se om skobranschen skulle vara intresserad av en standardiserad testmetod för vinterskor.

Trafikverket arbetar även med att få en uppdaterad överblick över kunskapsläget samt att initiera mer forskning eftersom det fortfarande saknas exempelvis effektsamband för åtgärder inom drift och underhåll. Under 2021 arbetar VTI med att ta fram ett uppdaterat underlag över fotgängares olyckor och skador i trafiken, vilket förhoppningsvis kan ge en bättre bild även över både olycks- och skadeförebyggande åtgärder för att minska antalet allvarligt skadade i fallolyckor.

2.11.3. Identifierade förbättringsområden

Områden att arbeta vidare med:

- Genom ett aktörsgemensamt arbete nå målet att minska allvarligt skadade fotgängare med 25 procent till 2030.
- Få skobranschen att bli intresserade av en konsumentmärkning av skor som testas på snö och is.
- Uppdatera underlag över fotgängares olyckor och skador i trafiken.
- Initiera forskning om effektsamband för åtgärder inom drift och underhåll.

¹⁸ [Gruppen för Nollvisionen i Samverkan, GNS - Trafikverket](#)

¹⁹ Chalmers Industriteknik (CIT), Eskilstuna kommun, Folksam, Fotgängarnas förening (FOT), Huddinge kommun, Luleå Tekniska Universitet, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF), Research Institutes of Sweden (RISE), Safer, Stockholms Stad, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, numera SKR), Uppsala kommun, Västerås stad samt Örebro kommun.

²⁰ [Trafikverkets webbutik. Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0 \(ineko.se\)](#)

3 Extern samverkan

Trafikverket har ett stort antal samarbeten med andra myndigheter, akademier och olika former av branschforum där förutsättningar för att driva jämställdhetsintegreringsfrågor är goda. Trafikverket är också i sitt eget arbete i flera frågor beroende av samverkan med andra myndigheter vars uppgifter kan vara en förutsättning för att komma vidare. Exempel på detta är Transportstyrelsens som har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Inom områden som trafiksäkerhet och förarprov finns goda förutsättningar att gemensamt arbeta för ökad jämställdhetsintegrering.

I branschforum som JBS (Järnvägsvägsbranschens samverkansforum) och Anläggningsforum är förutsättningarna att driva frågor om jämställdhetsintegrering goda och det finns en samsyn kring vikten av att framför allt attrahera fler kvinnor till branschen. I nedanstående exempel ges en beskrivning av hur Trafikverket kan initiera och driva frågor som bidrar till att öka jämställdheten.

Exemplet PIARC

PIARC World Road Association är ett internationellt forum för alla frågor som rör vägar och vägnät. PIARC har medlemmar från 142 länder varav 124 länder är representerade av myndigheter. På PIARC:s styrelsemöte (ExCom) hösten 2020 initierade Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon en diskussion om jämställdhet under temat "Transport is not gender neutral: from increasing mobility to enhancing employment in the road sector,". Initiativet ledde till ett beslut om att arbeta fram en strategi för att utveckla jämställdhetsarbetet, med återrapportering till styrelsen april 2021. Under våren 2021 har en arbetsgrupp från Sverige (Trafikverket), Spanien och USA arbetat fram en strategisk inriktning som presenterades för ExCom i april och som ska beslutas av rådet (Council) i oktober 2021. Beslutet i april ledde till att PIARC tillsätter ett jämställdhets- och mångfaldsteam direkt under generalsekreteraren, med uppgift att ta fram en arbetsplan för att införa en strategisk inriktning för jämställdhet inom PIARC:s organisation. Generalsekretariatet ska löpande återrapportera till den Exekutiva kommittén hur arbetet fortlöper.

4 Kommunikationsplan

Uppdraget kommer att kommuniceras både externt och internt. Externt följer kommunikationen utarbetade arbetssätt i samband med att regeringsuppdrag lämnas in. Internt kommer uppdraget att redovisas och kommuniceras gentemot chefer och medarbetare i Trafikverkets kanaler. I det fortsatta arbetet blir det en uppgift att arbeta fram en kommunikationsplan för de kommande årens arbete.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00.
trafikverket.se