

Effektsamband för transportsystemet

Fyrstegsprincipen

Steg 3 och 4

Version 2021-04-01

Bygg om eller bygg nytt

Kapitel 9 Jämställdhet



Översiktlig beskrivning av förändringar och uppdateringar i kapitel 9 Bygg om eller bygg nytt.

Version 2013 -06-13

För att öka användarvänligheten har en sammanfattning lagts in i kapitlets början (avsnitt 9.1) med underrubrikerna: Politiska jämställdhetsmål som berör transportområdet, Kvinnors och mäns resmönster, Kvinnors och mäns värderingar och beteenden, Brister samt Hur kan Trafikverket bidra till uppfyllande av jämställdhetsmålen inom transportområdet – några konkreta exempel.

Version 2021-04-01

Sammanfattningen har minskats ner och gjorts om till en inledning. Hela dokumentet har bantats ner genom att föråldrad respektive irrelevant text tagits bort.

Dokumenttitel:

Skapat av:

Dokumentdatum: 2013-06-13

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: [Ärendenummer]

Projektnummer: [Projektnummer]

Version: 2.0

Publiceringsdatum: 2013-06-13

Utgivare: Trafikverket

Table of Contents

9 Jämställdhet.....	4
9.1 Inledning.....	4
9.2 Jämställdhet – att bidra till måluppfyllelse	5
9.3 Kvinnors och mäns resmönster	7
9.4 Kvinnors och mäns värderingar och beteende.....	7
9.5 Jämställdhet – några utgångspunkter	8

9 Jämställdhet

9.1 Inledning

Politiska jämställdhetsmål som berör transportområdet

Det övergripande målet för *jämställdhetspolitiken* är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. I *transportpolitiken* är jämställdheten en del av funktionsmålet om tillgänglighet uttryckt som att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov och att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Transportsektorn kan sägas vara jämställd då kvinnors resvanor väger lika tungt i planeringen som mäns, kvinnors inställning till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt som männens samt kvinnors förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen. Jämställdhet utgör således både ett mål och ett medel i Trafikverkets verksamhet. Det innebär att arbetet med att uppnå de transportpolitiska och jämställdhetspolitiska målen behöver gå hand i hand med Trafikverkets interna arbete med jämställdhet.

Hur kan Trafikverket bidra till uppfyllande av jämställdhetsmålen inom transportområdet – några konkreta exempel

Det finns flera exempel på hur Trafikverkets verksamhet kan bidra till jämställdhetsmålen inom transportområdet.

- Målet om att kvinnor och män ska ha *samma makt att forma samhället* betyder bl.a. att Trafikverket ska se till att beslutande grupper i verkens planeringsprocesser har en jämn representation av båda könen, men även att olika målgruppers åsikter kommer in under samråden i infrastrukturplaneringen.
- Att minska bilberoendet genom t.ex. prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i fysisk stadsplanering och infrastrukturplanering kan bidra till ökad jämställdhet. En ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik kommer även att minska glappet mellan mäns och kvinnors andel av miljökostnaderna för utsläpp (se ovan).
- Insatser som minskar förseningar i kollektivtrafiken är viktiga från jämställdhetssynpunkt och gynnar främst gruppen kvinnor eftersom kvinnornas andel av förseningskostnaderna är betydligt större än männens.
- Insatser som på andra sätt ökar attraktiviteten hos kollektivtrafiken, t.ex. olika kanaler för realtidsinformation eller trygga och tillgängliga fordon och resenärsmiljöer.
- Insatser bl.a. vintertid som prioriterar framkomligheten och minskar risken för skador för fotgängare och cyklister.
- God regional kollektivtrafik gynnar hållbar regionförstoring och därmed ekonomisk tillväxt och tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket i dagsläget mest gynnar gruppen kvinnor, som än så länge har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har.
- Att öka den reella tillgängligheten i transportsystemet genom att på olika sätt undanröja hinder och underlätta ett bättre tillvaratagande av kvinnors och mäns kompetens och skaparkraft gynnar *generellt* jämställdheten för både kvinnor och män *och* samhällsekonomisk tillväxt. Forskning visar att verksameters innovationsförmåga och kreativitet gynnas av medarbetare som har olika bakgrund, värderingar och kompetenser, snarare än i "monokulturer". Jämnare könsfördelning hos medarbetarna bidrar till ökad kreativitet, bättre fungerande innovationsmiljöer

och till ökad produktivitet utveckling. Att beakta detta kan vara en framgångsfaktor generellt, men kanske särskilt inom forskning och innovation.

- För att öka kvinnornas reella tillgång till transportsystemet och hela det offentliga rummet och motverka könsrelaterat våld bör trafikmiljöerna utformas i planeringsarbetet, så att de är och upplevs som trygga, t.ex. när det gäller utformning och ljussättning av gångtunnlar,.
- Trafikverket har ett ansvar för och möjlighet att påverka kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken, exempelvis inom de delar av stationsmiljöerna som Trafikverket ansvarar för. Det kan handla om belysning, stationsvärdar eller fysisk utformning (som placering av hissar och väderskydd) men även om underhåll och skötsel av stationsmiljön.
- Åtgärder som gynnar oskyddade bidrar till jämställd tillgänglighet, eftersom fler kvinnor än män är fotgängare och åker kollektivtrafik och går till hållplatser. När det gäller fallolyckor (singel), t.ex. halkolyckor vintertid, drabbas fler kvinnor än män.

9.2 Jämställdhet – att bidra till måluppfyllelse

Jämställdhet betyder enligt diskrimineringsombudsmannen, DO, att kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom livets alla områden¹.

Jämställdhet är en fråga om demokrati och mänskliga rättigheter, men kopplar också till verksamhetens resultat och i förlängningen samhällsekonomisk tillväxt genom att bättre tillvarata kompetens.

Jämställdhetspolitiken syftar dels till att motverka och förändra system som konserverar orättvis fördelning av makt och resurser mellan könen på en samhällelig nivå, dels till att skapa förutsättningar för kvinnor och män att ha samma makt och möjlighet att påverka sin livssituation. När kvinnor och män delar makt och inflytande i alla delar av samhällslivet får vi ett mer rättvist och demokratiskt samhälle. Jämställdhet bidrar också till ekonomisk tillväxt och ett bättre innovationsklimat genom att ta tillvara och främja människors kompetens och skaparkraft. Jämställdhet kan således ses *både* som ett mål i sig *och* ett medel för att uppnå andra mål så som bättre innovationsklimat, ekonomisk tillväxt, demokrati etc.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att alla människor är unika, med unika preferenser och olika behov. Jämställdhetsaspekten är en viktig del i politiken för att skapa ett rättvist och demokratiskt samhälle, men det finns också andra delar för att säkerställa alla individers lika värde oavsett kön, etnicitet, religion, social tillhörighet och sexuell läggning.

Trafikverket ska, liksom alla myndigheter, bidra till jämställdhetspolitiken, där det övergripande målet är att:

”Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv”.

Detta har preciserats i sex delmål, som vart och ett kan kopplas till åtgärder i transportsystemet på olika sätt:

- *En jämn fördelning av makt och inflytande.* Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.

Jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.

¹ DO's ordlista www.do.se/sv/Fakta/Ordlista

- *Ekonomisk jämställdhet.* Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

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

- *Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.* Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.

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

- *Mäns våld mot kvinnor ska upphöra.* Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

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

- *Jämställd utbildning.* Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.

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

- *Jämställd hälsa.* Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

Transportsystemet ska bidra till att skapa samma förutsättningar för en god hälsa för kvinnor och män flickor och pojkar (t ex tillgänglighet till fritidsaktiviteter och friluftsliv).

Eftersom transporterna är förutsättningsskapande för att samhället ska fungera är de också till viss del förutsättningsskapande för förverkligandet av den generella jämställdhetspolitiken.

Trafikverket och aktörerna i transportsystemet kan bidra till ökad jämställdhet på olika sätt genom:

- att bidra till den generella jämställdhetspolitiken²,
- att bidra till jämställdhet inom det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet, för kvinnor och män³,
- att bidra till jämställdhet inom den regionala tillväxtpolitiken⁴,
- att bidra till jämställdhet inom arbetslivspolitikens⁵ genom att som arbetsgivare ta tillvara medarbetarnas kompetens och motverka det som kan hindra detta.

² Jämställdhetspolitikens mål www.regeringen.se/sb/d/2593/a/14257

³ Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93, www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/05/b869ed9c.pdf samt Transportpolitikens mål i sammandrag www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/04/5bf743c4.pdf

⁴ Mål för den regionala tillväxtpolitiken www.regeringen.se/sb/d/2498/a/91394

⁵ Mål för arbetslivspolitikens www.regeringen.se/sb/d/2600/a/153508

- att bidra till jämställdhet enligt målet för politiken mot diskriminering⁶.

Politiken mot diskriminering omfattar åtgärder för att förebygga diskriminering på grund av kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionshinder, sexuell läggning eller ålder. I området ingår även åtgärder mot rasism, främlingsfientlighet, homofobi och liknande former av intolerans. Förbudet mot diskriminering i diskrimineringslagen för samtliga diskrimineringsgrunder (med vissa undantag för ålder) bl.a. arbetslivet, utbildningsverksamhet, yrkesbehörighet, varor, tjänster och bostäder och offentlig anställning.

Diskrimineringslagen (2008:567)⁷ är till för att motverka trakasserier, kränkande särbehandling eller diskriminering bl.a. med avseende på kön, men även avseende andra diskrimineringsgrunder. Genom att bättre tillvarata både kvinnors och mäns kompetens och skaparkraft bidrar jämställdhetsarbete till verksamhetens resultat, till ett bättre innovationsklimat och till samhällsekonomisk tillväxt.

9.3 Kvinnors och mäns resmönster

I transportsystemet finns det skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster och tillgänglighet, även om skillnaderna minskar successivt. Skillnader i resmönster avspeglar de skillnader i roller som i dag fortfarande finns i samhället i stort. Kvinnor och män har olika förutsättningar i vardagen, vilket påverkar behovet av resande och hur resor genomförs, som exempelvis ofta olika ansvar för hushåll, förutsättningar på arbetsmarknaden och för resande. För både kvinnor och män dominerar personbilsresor, män i större omfattning som bilförare. Kvinnor har mindre tillgång till bil än män – personbilar ägs i större utsträckning av män och män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor.

Män åker regelbundet med bil i högre utsträckning än kvinnor. Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Män cyklar något lite mer än kvinnor.

Män har fler och mer välavlönade arbeten att välja på genom att de tar ett mindre ansvar för sina barns hämtningar och lämningar i småbarnsåldern och för inköpsresor. Ända sedan SCB började beräkna lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) har män haft färre och större LA-regioner än kvinnor. Det innebär att män i genomsnitt reser längre till arbetet. I takt med att pendlingsmöjligheterna förbättras och arbetsmarknaderna specialiserats alltmer har LA-regionerna växt i storlek och minskat i antal. Kvinnornas arbetsmarknadsregioner har vuxit över tid och närmat sig männens i antal. (Trafa 2019:6).

För att öka allas möjligheter att forma sina egna liv behövs reella valmöjligheter, dvs. fler attraktiva alternativ som kollektivtrafik, gång och cykel.

9.4 Kvinnors och mäns värderingar och beteende

En stor del av skillnaderna i kvinnors och mäns resmönster kan förklaras av skillnader i inkomst och sysselsättning, men fortfarande kvarstår skillnader som kräver andra förklaringar. Jämställda transporter handlar inte om att kvinnor och män ska resa likadant. För att uppnå ett jämställt transportsystem behöver kvinnors värderingar väga lika tungt i planeringen som männens. Några exempel på skillnader i värderingar är att

⁶ Mål för politiken mot diskriminering www.regeringen.se/sb/d/11043/a/111983

⁷ www.notisum.se/rnp/sls/lag/20080567.htm

kvinnor jämfört med män värderar miljö och trafiksäkerhet högre. Kvinnor är t ex mer positiva till sänkta hastighetsgränser och till hastighetssänkningar av miljöskäl.⁸ Kvinnor är även mer kritiska till bilism på grund av dess negativa konsekvenser, uttrycker större villighet att minska sin bilanvändning och anser att det är viktigt att bidra till en bättre miljö genom att resa kollektivt samt har en generellt sett mer positiv inställning till kollektivtrafik.⁹

Upplevelsen av risker i vägtrafiken påverkar såväl beteendet i trafiken som benägenheten att ge sig ut i den. Fler män uppfattar det viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. När fotgängare blir påkörda av personbilar är det vanligaste att det är en man som kör bilen och att fotgängaren är en kvinna. Detta gäller även med hänsyn tagen till andelen kilometer som bilförare respektive fotgängare. Kvinnor är inblandade i färre olyckor än män räknat per körd kilometer, begår färre hastighetsöverträdelser, kör mera sällan onyktra och använder bilbälte i större utsträckning än män. Sammantaget gäller att kvinnors attityder och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de utsätter sig för mindre risker att skada sig själva eller andra i vägtrafiken jämfört med män.

Kvinnor i samtliga åldersgrupper upplever i större utsträckning än män att otrygghet och oro medför negativa konsekvenser för deras mobilitet. Andelen otrygga är särskilt hög bland unga kvinnor, som ofta valt en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott.

Män som grupp har generellt ett större inflytande i planeringen, bl.a. genom att fler män än kvinnor är deltar i samrådsmöten i samband med planerade infrastrukturinvesteringar. Kvinnor och män har ungefär samma numerära andel i beslutande församlingar i den offentliga delen av transportsektorn.¹⁰ I Trafikverket är fördelningen mellan manliga och kvinnliga chefer 54 respektive 46 procent (år 2020).

9.5 Jämställdhet – några utgångspunkter

Ett sätt att ringa in vad jämställdhetsarbetet konkret kan och bör innebära är att utgå från vad som står i målen för de olika politikområdena, liksom från aktuella resmönster för och värderingar hos kvinnor och män. Några slutsatser kan dras:

Analys med avseende på kön är ett viktigt bedömningsstöd. Eftersom det ännu inte råder jämställdhet mellan könen, är en analys av vilka resultat fördelat på kön som olika åtgärder ger ett viktigt stöd, för att bedöma konsekvenserna från ett helhetsperspektiv. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att gruppen kvinnor respektive män *inte är* enhetliga grupper med stereotypa värderingar och könsroller¹¹, utan att varje människa samtidigt är unik, med unika preferenser och transportbehov.

Målen interagerar. De olika jämställdhetsmålen liksom transportpolitikens olika mål interagerar, både som synergier och målkonflikter, med andra mål inom transportpolitiken, liksom med samhällsmål inom andra politikområden – varför effekterna inte bör ses isolerade.

Samma makt att utforma sina egna liv. En reflektion är att ökad/minskad jämställdhet dels kan handla om att *öka/minska jämställdhetsnyttorna* för båda könen

⁸ Trafikverket ”Allmänhetens syn på trafiksäkerhet, resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020”

⁹ Kollektivtrafikbarometern årsrapport 2019

¹⁰ Trafikanalys 2020:5 ”Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020”

¹¹ [http://sv.wikipedia.org/wiki/Stereotyp_\(litteratur\)](http://sv.wikipedia.org/wiki/Stereotyp_(litteratur)) och www.ne.se/sok?q=stereotyp

(t.ex. genom att öka/minska makten att utforma sina egna liv), dels om att *fördela nyttorna rättvist* mellan könen (samma makt). Eftersom tanken med jämställdhetspolitiken knappast har varit att åstadkomma så lite jämställdhetsnytta som möjligt bara den är rättvist fördelad, så bör ju båda aspekterna vara viktiga.

För att formuleringen om *makt att utforma sina liv* ska ha någon meningsfull innebörd bör det rimligen dessutom finnas valmöjligheter. Detta ligger även i linje med den transportpolitiska principen¹² att kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.

Åtgärder som ökar valfriheten i färdvalet genom *minskat bilberoende* bör kunna bidra till ökad jämställdhet. Ofta hävdas att eftersom fler kvinnor än män använder kollektivtrafik skulle bra kollektivtrafik vara en jämställdhetsfråga främst genom att svara upp mot *kvinnors* större efterfrågan. I någon mening är det rätt. Samtidigt kan man notera att män har flest arbetsresor, att dessa oftast sker med bil och att arbetsresor oftast är okomplicerade och likartade upprepade resor på bestämda tider mellan bestämda platser. Då kan samtidigt förbättrad *kollektivtrafik* vara en jämställdhetsfråga genom att ha störst potential att locka fler *män* att i stället åka kollektivt till och från arbetet och därmed samtidigt bidra till en bättre miljö. Möjligen finns då, på motsvarande sätt, störst potential för ökad *cykling* hos kvinnorna, eftersom det idag är något fler män än kvinnor som cyklar. I sammanhanget kan nämnas de cykelutbildningsprojekt för invandrarkvinnor som genomförts på ett antal olika platser i landet¹³ och som bidragit till ökad reell tillgänglighet i samhället, inklusive ökade möjligheter på arbetsmarknaden.

Åtgärder som *minskar bilberoendet* och därmed tillgängligheten genom att öka valfriheten genom att t.ex. skapa goda förutsättningar att välja kollektivtrafik liksom gång och cykel bidrar således till ökad jämställdhet för både kvinnor och män, om än på olika sätt. Resor med kollektivtrafik liksom gång och cykel, som ersätter bilresor, särskilt sådana med få passagerare i bilen, minskar dessutom utsläppen av luftföroreningar och klimatpåverkan och bidrar till ökad hälsa. Framåtsyftande fysisk stadsplanering är ett viktigt verktyg för att öka förutsättningarna och attraktiviteten för kollektivtrafik, gång och cykel¹⁴.

Även åtgärder som ökar valfriheten och därmed tillgängligheten genom att underlätta *ökat bilåkande* skulle kunna hävdas bidra till ökad jämställdhet, kanske främst ifråga om kvinnors fler service- och inköpsresor och oftare kombinerade resor, där t.ex. kollektivtrafik har sämre förutsättningar att tillgodose transportbehovet, än för arbetsresor. Kvinnor kör och åker idag dessutom generellt mindre bil än män. Eftersom ökad bilåkning innebär samtidigt en negativ miljöpåverkan, vilket motverkar transportpolitikens miljömål, bör förstås detta inte ses isolerat.

Makten att påverka och forma samhället. Målet återfinns i såväl den generella jämställdhetspolitiken som transportpolitikens funktionsmål och dess precisering (arbetsformerna ska bidra). För att uppfylla funktionsmålets krav, att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov, är det förstås viktigt att vara lyhörd och ta in synpunkter så brett som möjligt. Även om varje människa är unik och har unika preferenser kan man konstatera att män respektive kvinnor som grupp har olika värderingar. Det är viktigt att beakta att lednings- och planeringsgrupper har en balanserad representation.

¹² Framtidens resor och transporter — infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, avsnitt 4.3.3), www.regeringen.se/content/1/c6/1/1/24/29/3b76d477.pdf

¹³ Se t.ex. http://www.trafikverket.se/PageFiles/15574/idebok_mobilitetsarbete_linkopings_kommun.pdf

¹⁴ Se t.ex. www.dn.se/sthlm/dyrare-och-svarare-att-parkera-i-city och www.dn.se/sthlm/bilar-ska-ge-plats-for-gaende-cyklist-och-kollektivtrafik

Likaså är det strategiskt viktigt i arbetet för ett jämställt transportsystem att säkerställa att olika målgruppers åsikter kommer in till Trafikverket *under samråden* i infrastrukturplaneringen. Vid samråd som hålls har traditionellt äldre män dominerat närvaron på mötena, medan framförallt unga, kvinnor och nya svenskar varit underrepresenterade.

Ekonomisk jämställdhet. Genom att bättre tillvarata både kvinnors och mäns kompetens och skaparkraft gynnar jämställdhetsarbete generellt samhällsekonomisk tillväxt, men även specifikt.

Det finns forskning¹⁵ som tyder på att verksamheters innovationsförmåga och kreativitet gynnas av medarbetare som har olika bakgrund, värderingar och kompetenser, snarare än i "monokulturer". Det är inte ologiskt att en jämnare könsfördelning hos medarbetarna kan bidra till ökad kreativitet, bättre fungerande innovationsmiljöer och till ökad produktivitet utveckling. Att beakta detta kan vara en framgångsfaktor inom *forskning och innovation*, men även annorstädes.

Regeringen¹⁶ har exempelvis konstaterat att stora värden finns att tjäna om produktiviteten och innovationsgraden kan öka i *anläggningsbranschen*. Under lång tid har, i ett flertal utredningar, produktiviteten bedömts låg och produktivitet utvecklingen svag. Eftersom branschen, inte minst historiskt, dominerats av manliga medarbetare och traditionellt manliga värderingar skulle ökad jämställdhet kunna bidra till ökad kreativitet, bättre fungerande innovationsmiljöer och till ökad produktivitet utveckling.

Som stor upphandlare av och kravställare i upphandlingar av entreprenad- men även konsulttjänster är Trafikverkets påverkan betydande.

I den *transportpolitiken*¹⁷ betonas att regionförstoring och regionintegrering behöver ske så effektivt som möjligt och med minsta möjliga miljöbelastning och på jämställda villkor för kvinnor och män. Under de senaste 30 åren har antalet arbetsmarknadsregioner minskat (och regionförstoringen ökat) för både kvinnor och män, men fortfarande finns en tydlig skillnad mellan könen, där kvinnor pendlar kortare än män och därmed har färre jobb och arbetsgivare att välja emellan. Här kan transportsystemets utformning ha en stor betydelse från jämställdhetssynpunkt. Hållbara transportsystem och (regional) kollektivtrafik kan vara förutsättningsskapande för regionförstärkning och regionförstoring som tillgodoser både arbetstagarnas (genom ökad valfrihet) och arbetsgivarnas behov (genom att öka rekryteringsbasen).

Som tidigare nämnts kan åtgärder som *minskar bilberoendet* genom att t.ex. skapa goda förutsättningar att välja kollektivtrafik samt gång och cykel bidra till ökad jämställdhet för *både* kvinnor och män, genom att valfriheten ökar. I regionförstoringssammanhang är åtgärder som gynnar väl fungerande kollektivtrafik sannolikt något som främst gynnar kvinnorna och som därmed kan bidra till att motverka en könsuppdelad arbetsmarknad. Väl fungerande regional kollektivtrafik som ersätter bilpendling har dessutom positiva miljöaspekter.

Kvinnors respektive mäns transportbehov. Som nämnts under avsnitt 9.3 är det inte alldeles enkelt att avgöra vad finns det för skillnader i mäns respektive kvinnors *transportbehov*. Om man utgår från *biologiska* skillnader mellan kvinnor och män blir de skilda transportbehoven sannolikt inte så stora. Vi har inte lyckats hitta något

¹⁵ T.ex. Woman to the top, *Vinsten ligger i balansen*, www.women2top.net/se/vinsten.html, Vinnova, *Behovet av genusperspektiv – om innovation, hållbar tillväxt och jämställdhet*, www.vinnova.se/upload/EPiStorePDF/vr-09-16.pdf, Nationella sekretariatet för genusforskning vid Göteborgs universitet, *Genusperspektiv ger ökad innovationskraft*, www.genus.se/meromgenus/teman/innovation/genusperspektiv-ger-okad-innovationskraft, Stockholms läns landsting rapport 5:2011, Använd kompetensen.

¹⁶ Statskontoret 2012:19, *Att mäta produktivitet utvecklingen i anläggningsbranschen*, www.statskontoret.se/upload/Publikationer/2010/201019.pdf

¹⁷ *Mål för framtidens resor och transporter*, prop 2008/09:93, sid 23-24, www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/05/b869ed9c.pdf

dokumenterat om väsentliga biologiska skillnader vad gäller transportbehovet i vetenskaplig litteratur.

Om man i stället utgår från *sociala* skillnader riskerar man att konservera ojämlika strukturer som finns idag i samhället. Det gäller således att vara lite försiktig med att *enbart* utgå från den efterfrågan och de resmönster som gäller idag. I dag är många städer organiserade i zoner, människor arbetar på ett ställe och bor på ett annat ställe, vilket komplicerar kvinnors resmönster. Det är därför viktigt att tänka igenom hur planeringen påverkar olika gruppers möjligheter att röra sig i och utnyttja stadsmiljön. Likaså bör beaktas kvinnors och mäns olika preferenser och värderingar.

Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnors starkare preferens för trygga trafikmiljöer bör beaktas i planeringsarbetet, t.ex. när det gäller utformning och ljussättning av gångtunnlar, återvändsgränder, grönområden och på andra platser med begränsad insyn, särskilt där få personer vistas, så att både kvinnor och män får reell tillgång till hela det offentliga rummet.

Samband med arbetsgivarperspektivet. Myndigheten Trafikverket rekryterar medarbetare som en del av att genomföra sitt uppdrag på optimalt sätt. Den kanske viktigaste delen av detta är att på effektivaste sätt bidra till de uppsatta målen för transportpolitiken. Det blir förstås då viktigt att ha en så bred rekryteringsbas som möjligt och att undanröja hinder så att de mest kompetenta medarbetarna anställs och genomför verksamheten. För att uppnå målen är det också av vikt att både mäns och kvinnors perspektiv tas i anspråk. Givetvis är det då viktigt att de anställda är väl förtrogna med målen.

Jämställdhet och säkerhet, miljö och hälsa (hänsynsmålet). Jämställdhet är inte bara en tillgänglighetsfråga utan berör även hänsynsmålet.

Målpreciseringarna för *säkerhet* inom de olika trafikslagen talar visserligen endast om antalet omkomna och allvarligt skadade, inte om det handlar om kvinnor eller män. Men målpreciseringarna för *säkerhet* ska inte ses isolerade från andra målpreciseringar, t.ex. från den som handlar om jämställdhet. Som i allt säkerhetsarbete gäller det att observera mönster och avvikelser och se var kostnads- och resultateffektiva insatser kan göras. Goda resultat med kraftigt antal minskade omkomna och allvarligt skadade har hittills kunnat erhållas genom fordonsåtgärder.

Eftersom med tiden en allt större andel handlar om *oskyddade* trafikanter, särskilt ifråga om skadade, finns en allt större anledning att närmare studera dessa typer av olyckor. I detta finns jämställdhetsaspekter, bl.a. eftersom fler kvinnor än män är fotgängare och åker kollektivtrafik (och går till hållplatser). T.ex. visar statistik från 2010¹⁸ att av olyckor som orsakat död eller svår skada vid övergångsställen var 83 % av påkörande bilförare män och 60 % av påkörda kvinnor. När det gäller fallolyckor (singel), t.ex. halkolyckor vintertid, drabbas fler kvinnor än män¹⁹.

Även inom *miljö och hälsa* finns jämställdhetsaspekter. Den svenska fordonsparkens andel av de globala utsläppen är relativt blygsam, men den negativa hälso- och miljöpåverkan från de svenska utsläppen är definitivt inte försumbara²⁰. Genom att män reser mer, längre sträckor och mer med personbil än kvinnor, använder män mer energi och står för större emissioner av koldioxid, luftföroreningar och buller än vad kvinnor gör. Kvinnor väljer dessutom generellt att köpa bilar²¹ med lägre CO₂-emissioner än vad

¹⁸ STRADA, polisrapporterade olyckor 2010, www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Olycksstatistik/Olycksstatistik-vag/Nationell-statistik/Arsvis-statistik

¹⁹ VTI-rapport 705 Skadade fotgängare. Fokus på drift och underhåll vid analys av sjukvårdsregistrerade skadade i STRADA, www.vti.se/sv/publikationer/skadade-fotgangare-fokus-pa-drift-och-underhall-vid-analys-av-sjukvardsregistrerade-skadade-i-strada

²⁰ Vägverket publikation 2009:3 Vägtransportsektorns folkhälsoeffekter och kostnader, http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_3974.aspx

²¹ Trafikverket Pressmeddelande Kvinnor och kommuner visar vägen mot klimatbättre bilar,

män gör. Kvinnornas andel av miljökostnaderna för utsläpp blir då lägre än männens, vilket hänger samman med andelen trafikarbete och fordonsval ²².

Mest utsatta för negativa resultat av klimatförändringarna från mänsklig påverkan är människor i världens fattigare länder och framförallt kvinnor där²³. Senare empirisk forskning²⁴ tyder på att hälsoeffekterna av den pågående klimatförändringen kan bli särskilt allvarliga för äldre kvinnor och andra mer sårbara grupper. Utökad uppmärksamhet till dessa sårbara grupper kan därför behövas, t.ex. i samband med värmeböljor, liksom vid episoder av förhöjda luftföroreningshalter.

Åtgärder som genom minskat bilberoende minskar hälso- och miljöpåverkande emissioner bidrar således till ökad jämställdhet inte bara genom ökad valfrihet (makten att utforma sina egna liv) utan även genom hälso- och miljöaspekterna.

I FoI-rapporten *Integrera genus i klimatanpassningen - Vägledning och tips för det kommunala klimatarbetet* (se fotnot 39) finns enkla verktyg och metoder för att belysa jämställdhetsaspekter i klimatanpassningsarbetet. Bl.a. finns verktygen Klimateffektprofil, Beräkningsverktyg för effekter av värme, Höj beredskapen för värmeböljor, Integrera klimatanpassning i kommunala risk- och sårbarhetsanalyser och Checklista för vård och omsorg på www.climatools.se.

www.trafikverket.se/Pressrum/Pressmeddelanden1/Nationellt/2012/2012-04/Kvinnor-och-kommuner- visar-vagen-mot-klimatbattrebilar

²² *Arbetspendling i storstadsregioner - en nulägesanalys* – Trafikanalys rapport 2011:3, figur 7.1, http://trafa.se/PageDocuments/Arbetspendling_i_storstadsregioner_-_en_nulaegesanalys.pdf

²³ Förslag till Europaparlamentets resolution om kvinnor och klimatförändringarna 2011/2197(INI) , www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2012-0049&language=SV&mode=XML

²⁴ Karin Edvardsson Björnberg, Sven Ove Hansson, Forskningsprogrammet Climatools vid FOI, Totalförsvarets forskningsinstitut *Integrera genus i klimatanpassningen - Vägledning och tips för det kommunala klimatarbetet*, sid 13, www2.foi.se/rapp/foir3405.pdf



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se